Tema
Ingeniería



Septiembre 2026

Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira (PMoSira)

Documento Inicial Estratégico

GENERALITAT VALENCIANA
Vicepresidència Tercera i Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures, Territori i de la Recuperació

Contenido

1 Introducción 3
2 Naturaleza del documento 3
3 Objetivos 4
4 Problemática del área funcional de la Ribera del Xúquer 4
5 Ámbito, alcance y alternativas propuestas 6
5.1 Ámbito y alcance del PMoSira 6
5.2 Alternativas y escenarios 7
5.2.1 Análisis de alternativas 7
5.2.2 Análisis de escenarios 9
6 Desarrollo previsible del PMoSira 10
7 Diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio previo a la aplicación del Plan 11
7.1 Consumo Energético 11
7.1.1 Análisis del parque móvil 11
7.2 Contaminación Acústica 13
7.3 Calidad del Aire 13
7.4 Uso del suelo 15
7.5 Infraestructura verde 16
7.6 Riesgos asociados al territorio 36
7.7 La movilidad en la Ribera del Xúquer 40
7.7.1 Focos de atracción/generación de desplazamientos 40
7.7.2 Análisis datos de telefonía 46
7.7.3 Infraestructuras supramunicipales de conexión 48
7.7.4 Transporte público e interurbano por carretera 51
7.7.5 Infraestructura ciclista 52
8 Efectos Ambientales previsibles del PMoSira 55
8.1.1 Reducción contaminación atmosférica 55
8.1.2 Reducción contaminación acústica 55
8.1.3 Reducción consumo energético 55
9 Incardinación del Plan en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y otros planes 56
9.1 Planes de acción territorial 56
9.2 Infraestructura Verde 56
9.3 Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) 56
9.4 Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático (EVCC) 56
9.5 Planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) y Planes Generales de Ordenación Urbanística (PGOU) de los municipios 56
9.6 Nuevo mapa concesional de los servicios públicos de transporte por carretera de la Comunitat Valenciana 56
10 Procedimiento de Evaluación y Medidas previstas 57
10.1 Evaluación ambiental estratégica 57
10.2 Medidas de mitigación previstas 57
10.3 Seguimiento ambiental del Plan 57
11 Participación ciudadana 58
11.1 Proceso de participación 58
11.2 Agentes 59
11.3 Etapas 59

Índice de tablas

Tabla 1. Población e índice de motorización de los municipios que conforman el PMoMe 2021 12
Tabla 2. Datos medios de la calidad del aire de la estación de Alzira 2021 14
Tabla 3. Características zonas húmedas en el ámbito del PMoSira 17
Tabla 4. Especies con alto grado de protección en el ámbito del PMoSira 24
Tabla 5. Características vías pecuarias por municipio 24
Tabla 6. Superficie de los PNM en el ámbito de estudio. 29
Tabla 7. Superficie de suelo forestal municipios PMoSira 29
Tabla 8. Titularidad y superficie montes de utilidad pública 33
Tabla 9. Centros y plataformas logísticas ámbito PMoSira y colindantes 44
Tabla 10. Viajes en día medio laborable según Ámbito de origen y Ámbito de destino. Ámbito de estudio .. 46
Tabla 11. Viajes en día medio laborable internos a los municipios. 46
Tabla 12. Principales relaciones según viajes en día medio laborable. 46

Índice de Figuras

Figura 1. Municipios ámbitos estricto y ampliado del PMoSira 6
Figura 2. AUI en la Ribera del Xúquer. 7
Figura 3. Evolución del consumo energético de la provincia de Valencia por sectores (2010-2020) 11
Figura 4. Consumo energético por sectores de la provincia de Valencia (2020). 11
Figura 5. Evolución del indice de motorización de las comarcas (2010-2019) 11
Figura 6. Evolución del índice de motorización del conjunto de municipios del área de estudio (2014-2021) 12
Figura 7. Parque de vehículos por tipo de carburante de los municipios que componen el PMoSira de Alzira 12
Figura 8. Superación de los objetivos de calidad 13
Figura 9. Valores de la calidad del aire de la zona ES1009: Júcar – Cabriel (A. Costera) I 2021 14
Figura 10. Valores de la calidad del aire de la zona ES1009: Júcar – Cabriel (A. Costera) II 2021 14
Figura 11. Media mensual de los datos registrados en la estación de calidad del aire de Alzira 2021(SO_2,PM_{10},NO y NO_2) 14
Figura 12. Media mensual de los datos registrados en la estación de calidad del aire de Alzira 2021(NO_x y O_3) 14
Figura 13. Usos del suelo (SIOSE 2015). 15
Figura 14. Espacios Naturales Protegidos 15
Figura 15. Elementos de la infraestructura verde regional. 16
Figura 16. Representación de la infraestructura Verde en el área funcional de la Ribera del Xúquer. 16
Figura 1. LIC de la Red Natura 2000 en la Ribera del Xúquer. 18
Figura 2. ZEC de la Red Natura 2000 en la Ribera del Xúquer. 19
Figura 3. ZEPA de la Red Natura 2000 en la Ribera del Xúquer. 20
Figura 4. Corredores territoriales en la Ribera del Xúquer. 21
Figura 5. Zonas húmedas en la Ribera del Xúquer. 22
Figura 6. Delimitación zona RAMSAR Albufera de València. 23
Figura 7. Ubicación árboles monumentales. 25
Figura 8. Vías pecuarias según su tipología. 26
Figura 9. Esquema GRP y PRR en el ámbito de estudio 27
Figura 10. Paisajes de Relevancia Regional. 27
Figura 11. Área catalogada como Parque Natural. 28
Figura 12. Límites del Parque Natural de la Albufera y de su Plan de ordenación de los Recursos Naturales. . 28
Figura 13. Izq. PNM La Murta y La Casella – Der. PNM Ullals del Riu Verd. 29
Figura 14. Parajes naturales municipales. 30
Figura 15. Terreno forestal PATFOR. 31
Figura 16. Terreno forestal estratégico 32
Figura 17. Montes de utilidad pública. 34
Figura 18. Municipios del PMoSira comprendidos en el ámbito del PATIVEL. 35
Figura 19. Peligrosidad de inundación PATRICOVA (I) 36
Figura 20. Peligrosidad de inundación PATRICOVA(II) 36
Figura 21. Zonas en riesgo de deslizamientos y desprendimientos. (Consulta 2024) 37
Figura 22. Riesgo de deslizamientos y desprendimientos puntuales. 38
Figura 23. Riesgo de erosión actual 39
Figura 24. Riesgo de erosión potencial. 39
Figura 25. Áreas de salud de la Comunitat Valenciana. 40
Figura 26. Adscripciones a centros educativos. 41
Figura 27. Propuestas estratégicas en actividad económica e innovación para el AF de la Ribera del Xúquer. 42
Figura 28. Polígonos industriales en el área de estudio y principales relaciones. 43
Figura 29. Parques empresariales – IVACE 45
Figura 30. Primera relación de movilidad con mayor afluencia. 47
Figura 31. Segunda relación de movilidad con mayor afluencia. 47
Figura 32. Primera y segunda relación de movilidad con mayor afluencia. 48
Figura 33. Red de transporte ferroviario en el área funcional. 48
Figura 34. Principales Hubs de movilidad en el área de València 49
Figura 35. Estación ferrocarril Alberic 49
Figura 36. Estación ferrocarril Carcaixent 49
Figura 37. Estación ferrocarril Massalavés 50
Figura 38. Estación ferrocarril Cullera. 50
Figura 39. Red de carreteras del ámbito supramunicipal. 51
Figura 40. Intensidad media diaria carreteras Ribera del Xúquer 51
Figura 41. Mapas concesiones CV-109 y CV-110. 52
Figura 42. Cobertura de los contratos de transporte público de viajeros por carretera. 52
Figura 43. Estado de la red ciclista actual en el área funciona de la Ribera del Xúquer. 52
Figura 44. Recorrido Vía Verde de l'Antic Trenet. 53
Figura 45. Vía Verde de l'Antic Trenet. 53
Figura 46. Vía Verde Ribera-Costera. 53
Figura 47. Localización estaciones de aforo. Representación datos 2023. 54
Figura 48. Ejemplo de tabla de indicadores de seguimiento 57
Figura 49. Infografía sobre participación – web PMoSira 58
Figura 50. Plan de participación pública y comunicación. 60
Figura 51. Etapas del proceso de participación ciudadana. 61

1 Introducción

En ausencia de planificación de carácter supramunicipal que estableciera directrices sobre la movilidad en la Ribera del Xúquer, las medidas aplicadas hasta la fecha se han regido por los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los municipios integrantes y por diversos planes sectoriales vigentes en el ámbito. Sin embargo, esta planificación es de naturaleza local y ofrece una visión limitada a las necesidades de cada municipio, sin considerar el funcionamiento conjunto del área funcional.

El Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira (en adelante PMoSira) surge como una herramienta de planificación destinada a ordenar y mejorar la movilidad en el conjunto de municipios que conforman la Ribera del Xúquer. El Plan impulsa una planificación coordinada de la movilidad, estableciendo sinergias entre municipios y sectores con interrelacionados, optimizando los procesos y los recursos disponibles, promoviendo la innovación y la sostenibilidad ambiental.

Las relaciones funcionales entre los municipios del ámbito, unidas a la concentración de servicios, empleo y equipamientos en determinados núcleos, han dado lugar a patrones de desplazamiento que salen del marco estrictamente municipal. Esta realidad refuerza la necesidad de disponer de un instrumento supramunicipal que permita coordinar estrategias, optimizar recursos y promover un sistema de movilidad más eficiente, seguro y sostenible, complementando la planificación ya existente a nivel local.

En este contexto, el PMoSira establece las bases para analizar la situación actual, explorar alternativas de evolución del modelo de movilidad y definir criterios que contribuyan a mejorar la accesibilidad y la cohesión territorial. Se concibe como instrumento integral con visión de futuro, que determinará las necesidades del sistema de transporte para la definición y planificación de un escenario de movilidad óptimo, más competitivo y con menor coste global e individual.

El presente documento recoge los elementos fundamentales para comprender el ámbito de estudio, identificar los retos de movilidad existentes y examinar de forma preliminar los factores ambientales y territoriales que deben considerarse en el desarrollo del plan.

2 Naturaleza del documento

El presente documento constituye el Documento Inicial Estratégico (DIE) del Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira.

La elaboración del DIE se enmarca en lo dispuesto por la Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, que define los instrumentos de planificación orientados a la promoción de un sistema de movilidad sostenible, eficiente y seguro en ámbitos supramunicipales. Asimismo, el documento se ajusta al procedimiento regulado por la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).

El Documento Inicial Estratégico, junto con el Borrador del Plan (artículo 50.1 de la LOTUP), inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el fin de que la Vicepresidencia Tercera y Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación, tras el correspondiente periodo de consultas, emita el Documento de Alcance (artículo 51.2.a LOTUP) para la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (artículo 52.2 LOTUP).

Dentro de este procedimiento, el DIE es un documento de carácter descriptivo y estratégico. Su misión es:

- Presentar el contenido general del plan y su finalidad.
- Delimitar el ámbito territorial, así como los elementos clave que condicionan la movilidad en la Ribera del Xúquer.
- Describir alternativas razonables para la ordenación de la movilidad supramunicipal.
- Identificar los factores ambientales y territoriales potencialmente afectados.
- Exponer de forma preliminar la problemática y retos que justifican la necesidad del plan.
- Proporcionar una primera valoración de los posibles efectos ambientales asociados a cada alternativa.
- Ofrecer la información base que permita al órgano ambiental emitir el Documento de Alcance, que guiará la posterior redacción del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

El DIE se concibe, por tanto, como un instrumento que facilita la comprensión del contexto territorial y ambiental sobre el que debe actuar el PMoSira, estableciendo los parámetros iniciales para desarrollar el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas de manera coherente, transparente y alineada con los objetivos de sostenibilidad, eficiencia energética y movilidad definidos por la Generalitat Valenciana.

3 Objetivos

De acuerdo con la política de movilidad sostenible de la Comunitat Valenciana, cuyos fundamentos están establecidos en la Ley 6/2011, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, se establecen una serie de objetivos preliminares para el PMoSira:

- Consolidar sistemas urbanos bien jerarquizados, bien distribuidos y bien equipados, que faciliten los intercambios ágiles de personas y mercancías imprescindibles para garantizar el desarrollo y bienestar de la población y la equidad territorial en la movilidad.
- Potenciar el transporte público. Mejorar la cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad del servicio. Fomentar la intermodalidad, trasvasar usuarios del vehículo privado al sistema de transporte colectivo y desplegar la electromovilidad donde lo anterior no fuera factible.
- Recuperar espacio de la vía pública para los modos no mecanizados de transporte (peatones y ciclistas), mejorando la calidad del entorno urbano para devolver a las calles y plazas su protagonismo como espacios de convivencia de primer nivel.
- Mejora la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones prestando especial atención al usuario más vulnerable.
- Suprimir barreras a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida (accesibilidad universal).
- Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento en congruencia con las políticas de potenciación del transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento.
- Mejorar las operaciones de carga, distribución y descarga de mercancías para mantener su función esencial con el menor perjuicio posible para el resto de los usuarios del espacio público.
- Reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad.
- Introducir progresivamente nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para facilitar la coordinación tarifaria, el intercambio modal, la mejora de la accesibilidad, la reducción de la accidentalidad, la información en tiempo real y la comodidad del usuario.
- Facilitar criterios de movilidad sostenible para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, terciario y equipamientos.
- Promover la más amplia participación ciudadana en la elaboración y posterior gestión de los planes. Informar y educar a la población, especialmente a los más jóvenes, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles.
- Garantizar infraestructuras de movilidad y servicios más seguros y resilientes frente a los riesgos climáticos.

Estos objetivos comprenden, entre otros, los Objetivos del Pacte Valencià per a la Mobilitat Segura y Sostenible, y suponen el punto de partida para las propuestas.

Una vez realizadas las labores de recopilación de información, análisis y diagnóstico del proyecto, se llevará a cabo una revisión y reformulación de los objetivos del PMoSira. Se buscará que estos sean factibles, concretos y adecuados a la realidad identificada durante el estudio de zona.

4 Problemática del área funcional de la Ribera del Xúquer

El modelo urbanístico centrado en el vehículo privado motorizado como principal proveedor de la movilidad supone una traba al modelo de movilidad sostenible desde su base. El diseño de las localidades en torno al automóvil, cediendo una parte significativa del espacio público a su circulación y estacionamiento, supone un conflicto con los pilares del desarrollo sostenible. El principal reto al que se enfrenta el PMoSira es la adaptación al nuevo paradigma de la movilidad. Para ello, deberá dejar de gravitar en torno al automóvil y comenzar a hacerlo entorno al peatón.

Los municipios que componen el PMoSira siguen el modelo de ciudad compacta, aunque se observan pequeños núcleos residenciales de baja densidad en forma de urbanizaciones. En general se trata de viviendas destinadas al ocio, al turismo, o de segundas residencias. Su localización se concentra principalmente cerca de la costa, aunque se encuentran otros ejemplos en municipios como Carlet o Montserrat. La baja densidad y el uso turístico de la vivienda suelen asociarse al modo de transporte terrestre mediante vehículo privado motorizado.

Tanto la red de transporte público interurbano mediante autobús, como la que emplea los modos ferroviarios disponen de un amplio margen de mejora para la captación de usuarios en este ámbito, dada la buena cobertura de la que disponen sobre el territorio.

Para conseguir un sistema de movilidad equilibrado y sostenible se deberán abordar una serie de aspectos, detallados a continuación.

Modelo centrado en el uso del vehículo privado motorizado

El actual modelo urbanístico monofuncional, donde el vehículo privado ocupa la mayor parte de la vía pública, supone un hándicap para el desarrollo sostenible de las ciudades. Pese a que la movilidad a pie y en modos blandos constituye una parte vital de los desplazamientos en las ciudades, el espacio asignado para ello es reducido, meramente testimonial en algunos puntos, llegando a ser inexistente en otros. La continuidad del espacio multifuncional entre el entorno urbano e interurbano supondrá un reto para el PMoSira.

Transporte público con margen de mejora

La existencia de la red de transporte público no implica la afluencia de pasajeros en la misma, y es que el transporte público resultará atractivo siempre y cuando proporcione un servicio competitivo frente al vehículo privado. El transporte público, cuya ventaja es su carácter colectivo, transportando a más usuarios por viaje, podría atraer a algunos usuarios del vehículo privado con tiempos totales de recorrido y velocidades comerciales adecuadas, convirtiéndose así en una alternativa sostenible. Algunas medidas para favorecer al transporte público son:

- Carriles Bus: infraestructuras de paso preferente para transporte público.
- Servicios lanzadera en líneas con gran demanda, refuerzos en horas punta.
- Limitar el acceso del vehículo privado a ciertas zonas de la ciudad, de manera que el transporte público sea el modo de transporte que deje al usuario más cerca de su destino final.

Uso del vehículo privado por un único usuario en cada desplazamiento

El área funcional de la Ribera del Xúquer está compuesta por numerosos municipios, abarcando una gran extensión de terreno cuya orografía no siempre es favorable para la movilidad. Algunos de estos municipios cuentan con un bajo número de habitantes, haciendo insostenible la prestación de un servicio de transporte público con altas frecuencias de paso y vehículos de gran tamaño. El uso compartido del vehículo privado podría complementar a la red de transporte público, por ejemplo, proporcionando una alternativa para aquellos que se desplazan a los parques industriales, zonas que pueden carecer de conexión con el autobús o el ferrocarril y que requieren horarios específicos de entrada o salida.

Salud y seguridad del transporte mejorable

La seguridad asociada al transporte es un concepto muy amplio. Hace referencia a la seguridad vial, pero también a la protección de las personas, los bienes que transportan y las propias instalaciones. En un territorio con una extensa red viaria y ferroviaria, un elemento clave es la garantía de esta seguridad tanto en las estaciones y paradas como durante los desplazamientos. Esta garantía debe abarcar a los usuarios de vehículos y a aquellos que transitan a pie en el entorno de las vías.

Asimismo, la experiencia de la DANA de octubre de 2024 ha puesto de manifiesto la necesidad de reforzar la resiliencia de las infraestructuras de transporte y garantizar la continuidad de la movilidad ante episodios climáticos extremos. El Plan Endavant incorpora esta perspectiva mediante medidas orientadas a aumentar la resiliencia de las vías de transporte y mejorar la seguridad de las vías prioritarias. La mejora de estas condiciones será un gran reto para el PMoSira.

Planificación separada de usos del suelo y movilidad

Apostar por el modelo de ciudad mediterránea, de proximidad, también conocida como ciudad de los 15 minutos, supone la cobertura de las necesidades básicas mediante desplazamientos a pie o en modos no motorizados. La vinculación entre los usos del suelo y la movilidad es vital para la adecuada planificación del territorio, distribuyendo los equipamientos de forma homogénea y equitativa tanto dentro de los municipios como en el conjunto del área funcional. Esta distribución determinará los movimientos realizados por los usuarios en su actividad cotidiana. En este sentido, el reto del Plan es fomentar los nuevos desarrollos urbanísticos de densidades urbanas razonables y garantizar el acceso a los equipamientos necesarios, ya sea en modos blandos o en transporte público.

Presencia de externalidades

El uso de modos motorizados comporta una serie de externalidades o consecuencias negativas sobre los ciudadanos y el entorno. Las principales externalidades derivadas del transporte son la congestión, el ruido, la contaminación atmosférica y la accidentalidad. Es por tanto un reto disminuir estas externalidades reduciendo el número de vehículos en el ámbito del PMoSira. Para ello se buscará el transvase de usuarios del vehículo privado al transporte público, siendo este último capaz de transportar a un mayor número de usuarios por viaje.

Espacio para la incorporación de tecnologías inteligentes

Las nuevas tecnologías representan en la actualidad un aspecto relevante en el transporte público. La introducción de mejoras tecnológicas e innovación aporta a los operadores de transporte una mayor competitividad frente a otros operadores, así como la optimización de los procesos, la protección de los activos y una mejora en la eficiencia de los recursos disponibles. Los múltiples usos de esta tecnología comprenden la recolección y análisis de datos y automatización de procesos. El Plan tiene como reto fomentar el uso de este tipo de sistemas entre los actores que intervienen en el ecosistema de la movilidad.

5 Ámbito, alcance y alternativas propuestas

5.1 Ámbito y alcance del PMoSira

El ámbito geográfico del Plan de Movilidad del entorno del AUI de Alzira abarca de forma estricta los 23 municipios de las comarcas históricas de la Ribera Alta y la Ribera Baixa no integrados en el área metropolitana de València.

Se define, a su vez, un ámbito de mayor extensión, denominado ámbito ampliado, que incluye los municipios ya englobados en el Plan Básico de Movilidad del área de València, por lo que las acciones llevadas a cabo en ellos estarán sujetas a la coordinación entre ambos planes. El ámbito ampliado se configura como un área en la que se actuará para mejorar las condiciones de los municipios incluidos en el ámbito estricto, generando, a su vez, beneficios para los municipios de alrededor.

Partiendo de estas premisas, se establece una zonificación inicial donde se diferencia:

- Ámbito estricto:

  Albalat de la Ribera, Alberic, Alzira, l'Alcúdia, Algemesí, Antella, Benimodo, Benimuslem, Carcaixent, Carlet, Corbera, Cullera, Favara, Fortaleny, Gavarda, Guadassuar, Llaurí, Massalavés, Polinyà del Xúquer, La Pobla Llarga, Riola, Tous y Benicull de Xúquer.

- Ámbito ampliado:

  Alginet, Sollana, Sueca, Montserrat, Montroi, Real, Llombai, Catadau y Alfarb

El cómputo total de los municipios comprendidos en el ámbito ampliado coincide con el área funcional de la Ribera del Xúquer tal y como aparece reflejada en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

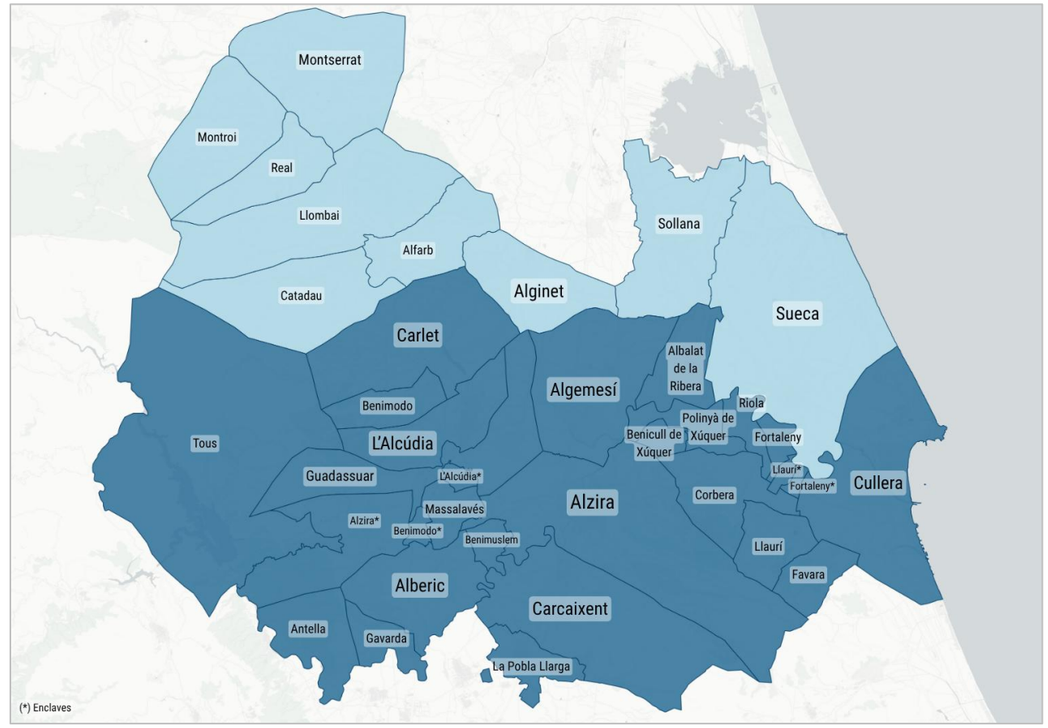


Figura 1. Municipios ámbitos estricto y ampliado del PMoSira

Fuente: Elaboración propia.



Dentro del ámbito del PMoSira encontramos varias áreas urbanas integradas. Estas áreas se caracterizan por la continuidad del espacio urbano residencial, terciario e industrial. Su delimitación se realiza en base a la demografía, el empleo no agrario y la movilidad, entre otros criterios. Pueden considerarse, independientemente de sus límites administrativos, como células urbanas de funcionamiento conjunto y constituyen un primer nivel de planificación supramunicipal.

En el área funcional de la Ribera del Xúquer se encuentran varias áreas urbanas integradas. Atendiendo a los criterios de jerarquización, son las siguientes:

- AUI de Alzira, compuesta por los municipios de Alzira, Carcaixent y Algemesí. Actúa como centro de polaridad principal.
- AUI de Carlet: la forman Carlet y Benimodo. Actúa como centros de polaridad complementaria.
- AUI de Sueca: compuesta por Sueca, Riola y Fortaleny. Actúa como centros de polaridad complementaria.
- AUI de Alberic: formada por Alberic y Gavarda
- AUI de Llombai: la forman Llombai, Catadau y Alfarb
- AUI Montserrat-Montroi: formada por Montserrat y Montroi
- AUI Albalat de la Ribera-Polinyà de Xúquer: compuesta por Albalat de la Ribera, Benicull de Xúquer y Polinyà de Xúquer.

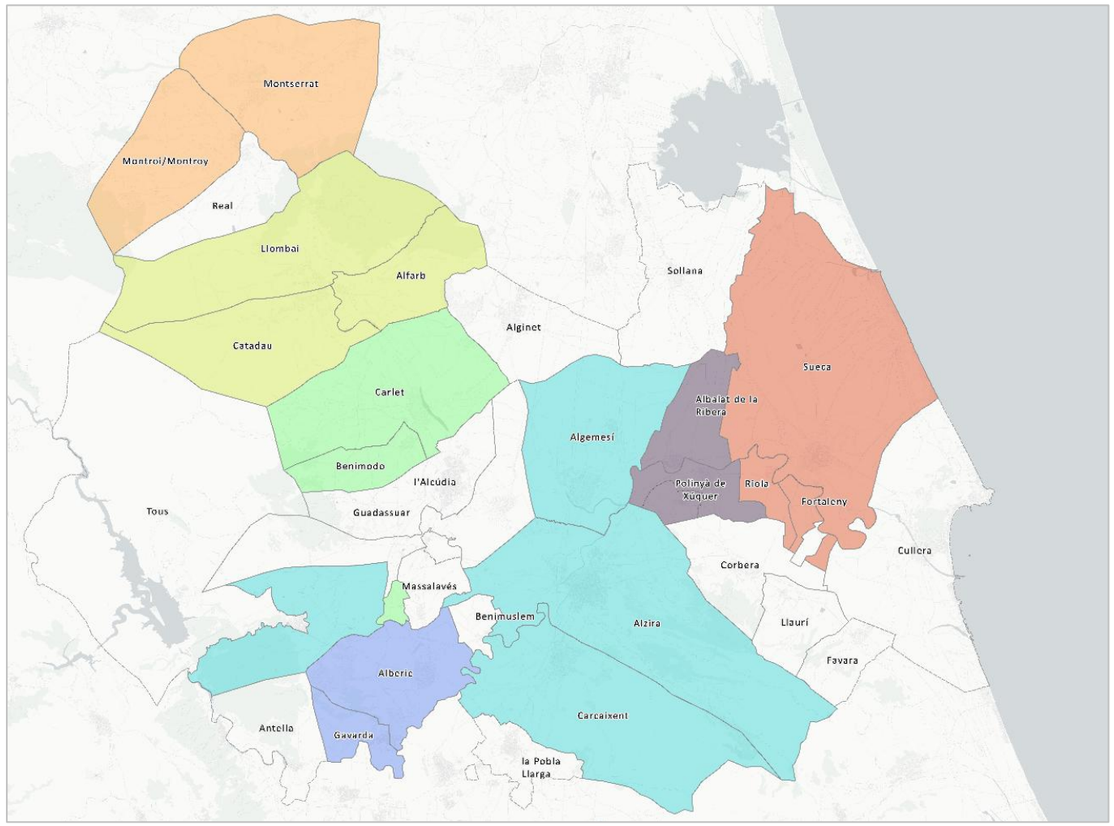


Figura 2. AUI en la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia.

Basándose en esta jerarquización del territorio, el Plan tendrá como centro neurálgico el Área Urbana Integrada de Alzira. Esta área actúa como núcleo provisor de empleo, bienes y servicios en su territorio circundante, originando desplazamientos cotidianos de distinta índole en dichos municipios. El Plan estudiará la naturaleza de estos desplazamientos para garantizar su cobertura mediante transporte público y modos activos, especialmente buscando cubrir relaciones de movilidad obligada.

El alcance del PMoSira abarca los sistemas de transporte que estructuran la movilidad comarcal: transporte público interurbano, la red viaria de carácter supramunicipal, los servicios ferroviarios de cercanías que operan en el ámbito y la movilidad activa, concretamente aquellos itinerarios ciclistas y peatonales que conectan entre sí los diferentes municipios de la Ribera del Xúquer. Asimismo, abarca los nodos intermodales, como las estaciones de tren y autobús, el estacionamiento disuasorio, la accesibilidad universal y la seguridad vial. Cuando sea necesaria la ejecución de nuevas infraestructuras, se coordinará con el planeamiento urbanístico pertinente para favorecer patrones de movilidad más sostenibles.

Al tratarse de un Plan de naturaleza estratégica, no define proyectos constructivos ni trazados a escala de obra, ni sustituye a los PGOU o a los planes de movilidad municipales, sino que los coordina y orienta desde la perspectiva supramunicipal. Las actuaciones que, en su caso, pudieran derivarse se desarrollarán mediante instrumentos específicos posteriores (proyectos, planes sectoriales u otros), con el nivel de detalle, tramitación y evaluación ambiental que sean preceptivos en cada caso.

5.2 Alternativas y escenarios

5.2.1 Análisis de alternativas

Las alternativas corresponden al análisis de distintos modelos de planificación territorial y desarrollo urbano.

Alternativa 0: Do Nothing. Recogerá la evolución previsible de la movilidad en el caso de que no se realizaran actuaciones orientadas a mejorar la sostenibilidad, sino sólo acciones orientadas a mantener infraestructuras y servicios de transporte. Servirá de referencia para identificar los beneficios asociados al resto de los escenarios definidos. La movilidad esperada, en vista de la evolución en los últimos 20 años del entorno, será que siga aumentando el uso del vehículo privado y que el índice de motorización siga aumentando, con lo que el impacto sobre el medio ambiente seguirá desarrollándose con la pauta actual, afectando a la población. El consumo energético asociado al transporte, el tráfico, los problemas de accesibilidad y el ruido en los municipios seguirá en aumento.

Por otro lado, estará presente un escenario de emergencia sanitaria que permita dar respuesta, desde el punto de vista de la movilidad, a situaciones extraordinarias como las vividas durante la pandemia del COVID-19 o la DANA de 2024. Estas experiencias han puesto de manifiesto la relación entre las situaciones de emergencia, los patrones de movilidad y sus efectos ambientales. Durante la pandemia, las medidas de distanciamiento redujeron la capacidad de los servicios de transporte colectivo y favorecieron un mayor uso del vehículo privado, lo que incrementó las emisiones asociadas a los desplazamientos. Por su parte, la DANA evidenció que la interrupción simultánea de carreteras y servicios ferroviarios limitó las alternativas de movilidad, aisló determinados núcleos y obligó a realizar desvíos de mayor longitud o a sustituir el transporte colectivo por el vehículo privado, con el consiguiente aumento de la congestión, el consumo energético y las emisiones. Ambas experiencias muestran la necesidad de contar con un sistema de transporte público flexible y una red de movilidad mallada y resiliente, capaz de mantener las conexiones esenciales y ofrecer alternativas eficientes cuando las condiciones ordinarias de funcionamiento se ven alteradas.

Este escenario se desarrollará hasta sus últimas consecuencias y con un nivel de concreción suficiente de las actuaciones a realizar, de tal modo que, en caso de ser necesario, podría aplicarse de inmediato para cumplir adecuadamente los objetivos del Plan.

De la pandemia se extrae el aprendizaje de que la imposición de medidas de distanciamiento entre las personas se traduce en un mayor uso del vehículo privado, generando elevadas emisiones de CO2 a la atmósfera, responsables del efecto invernadero, que contribuyen de modo importante al calentamiento global.

Se mostrará el escenario a futuro del reparto modal de los desplazamientos internos en el año horizonte del Plan (doce años), si no se implementan medidas de mejora de la movilidad.

Alternativa 1: Crecimiento monocéntrico primado alrededor del municipio de Alzira, dada su importancia en términos de porcentaje de población y peso en la economía global del conjunto del área funcional de la Ribera del Xúquer. Predominarán las relaciones directas, del resto de municipios hacia el centro atractor que representaría Alzira, así como las relaciones de dependencia, al no encontrarse ciudades intermedias. Esta alternativa tiene aspectos positivos, como cierta optimización del transporte público, un menor consumo de suelo en el caso de edificación vertical y la obtención de ciertas economías de escala ligadas a la urbanización. Sin embargo, la pérdida de la identidad individual de los municipios circundantes, que podrían llegar a quedar embebidos en la trama urbana de este núcleo atractor, así como la presencia de cercanas zonas con usos del suelo distintos al residencial, son dos factores fundamentales para descartar esta alternativa. Tal y como la define la Unión Europea, “La diversidad urbana es un atractivo de gran valor para la competitividad de un territorio y para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos, ya que permite un mejor acceso de la población a los equipamientos y los servicios de la sociedad del bienestar.”

Desde el punto de vista económico y social supone una pérdida de la capacidad de decisión sobre el terreno y podría producir la ruptura gradual de las comunidades existentes y de su cultura laboral tradicional. Esta alternativa se descarta por marginar las relaciones con el resto de los municipios, por impedir la permeabilidad de la infraestructura verde y por fragmentar el territorio.

Alternativa 2: Crecimiento monocéntrico jerarquizado tomando el AUI de Alzira como núcleo. El crecimiento potencial se orientaría sobre los municipios de Alzira, Algemesí y Carcaixent, a partir del actual perímetro del AUI. Predominan las relaciones de dependencia, pero algunas de ellas serán indirectas, a través de las ciudades medianas anexas, en este caso Algemesí y Carcaixent. Esta alternativa presenta las mismas ventajas e inconvenientes que la alternativa 1, por lo tanto puede ser descartada atendiendo a los mismos criterios.

Alternativa 3: crecimiento radial de los núcleos dispersos de la población entorno a los principales ejes viarios CV-40, CV-50 y A-38. El modelo territorial será radial y la implantación de las actividades económicas estarán condicionadas a las estrategias metropolitanas, el transporte público interurbano se podrá optimizar. Esta alternativa incrementa la fragmentación del territorio y el desarraigo de las tradiciones locales, dispersando la actividad económica en pequeños focos atractores. Se descarta por impedir la permeabilidad de la infraestructura verde, fragmentar el territorio, por el riesgo de inundación y la destrucción del suelo agrícola.

Alternativa 4: Crecimiento policéntrico o nodal con tendencia a priorizar la relación con la AUI de Alzira. Basándose en la ETCV, los municipios de Carlet y Sueca se tomarán como centros de polaridad complementaria y tendrán una cierta relevancia sobre los municipios de su entorno. Se reforzará el modelo policéntrico compacto, se priorizan los desarrollos compactos propios de las ciudades mediterráneas y se reducirán los crecimientos dispersos de baja densidad. Los crecimientos nuevos son contiguos a los ya construidos, optimizando el transporte público de la zona. Se producirá una mayor relación entre los nodos principales: Alzira – Algemesí - Carcaixent - Sueca y Cullera, produciéndose además la especialización dentro del mismo ámbito proporcionando beneficios económicos.

Alternativa 5: Crecimiento policéntrico o nodal dentro de un modelo de red de ciudades con fuertes relaciones entre ellas. Esta alternativa estará basada en una jerarquización de los municipios que conforman el Plan, en función de criterios como las funciones urbanas que cada uno desempeña y de la posición relativa que ocupa en la jerarquía dentro del área funcional de la Ribera del Xúquer. Ciudades de un mismo nivel jerárquico presentan intercambios de tipo horizontal, es decir, de competencia y complementariedad, mientras que entre núcleos de distinto rango predominan las relaciones verticales, de dependencia. De esta manera se espera conseguir una vertebración territorial donde prime un sistema bien jerarquizado, bien distribuido y bien equipado. La abundancia de núcleos de tamaño medio en un territorio sobre las que ejercer políticas de reequilibrio espacial es uno de los atractivos más importantes de los espacios dinámicos y avanzados, como lo es el área funcional de la Ribera del Xúquer.

Para establecer estas jerarquías se emplearán tanto modelos verticales como horizontales. En los modelos verticales, las variables definitorias son de tipo poblacional, basadas en la distribución de la misma y en la regla de rango – tamaño, cuyo objetivo es comparar la distribución real de un conjunto de asentamientos con su distribución ideal. En la zona objeto de estudio se observa una cierta jerarquización, pero se caracteriza por la presencia de desequilibrios que desembocan en necesidades no cubiertas sobre la población. El modelo horizontal de complementariedad será beneficioso para dotar a las ciudades con un tamaño similar y una posición contigua en la jerarquía de los mismos beneficios y posibilidades para cubrir las necesidades de sus municipios circundantes, en un escalón inmediatamente inferior. Esta alternativa apuesta por un sistema equilibrado, que supera la anacrónica diferencia entre el campo y la ciudad, o entre las zonas rurales del interior de la Comunitat y las zonas costeras.

Para lograr un acceso equivalente de los ciudadanos a los diferentes territorios se estudiarán estrategias integradas de transporte, de manera que la movilidad esté al servicio del usuario y no al revés.

Se reforzará el modelo policéntrico compacto, priorizando los desarrollos compactos propios de las ciudades mediterráneas y disminuyendo los crecimientos dispersos asociados a la baja densidad. Los crecimientos nuevos son contiguos a los ya construidos, optimizando el transporte público y los servicios asociados a la urbanización. Se analizarán las necesidades reales de actividades económicas propias y de los nodos rurales, el plan deberá poner en valor los espacios agrarios dada la alta capacidad productiva de la zona.

Se producirá una mayor relación entre los nodos principales: Alzira – Algemesí - Carcaixent - Sueca y Cullera, produciéndose además la especialización dentro del mismo ámbito proporcionando beneficios económicos.

Esta alternativa presenta un aporte positivo desde el punto de vista social dado que al especializarse se potenciará la formación y la innovación obteniendo mejor productividad y desarrollo de los sistemas económicos.

5.2.2 Análisis de escenarios

Los escenarios hacen referencia a la planificación de la movilidad y del transporte.

Escenario cero o "Do Nothing" en el que se recogerá la evolución previsible de la movilidad en el caso de que no se realizaran actuaciones en el sentido de mejorar la sostenibilidad, sólo acciones en el sentido de mantener infraestructuras y servicios de transporte. Servirá de referencia para identificar los beneficios asociados al resto de escenarios definidos. La movilidad esperada en vista de la evolución en los últimos 20 años en el entorno será que siga aumentando el uso del vehículo privado, que el índice de motorización del mismo modo siga aumentando, con lo que el impacto sobre el medio ambiente seguirá desarrollándose con la pauta actual afectando a la población. El consumo energético asociado al transporte, el tráfico, los problemas de accesibilidad y el ruido en los municipios seguirá en aumento.

Escenario 1: Tendencial. Basado en los valores esperados en función de los cambios realizados, derivados de la alternativa seleccionada.

Escenario 2: Optimista. Basado en un incremento del 2% sobre el escenario tendencial. Este escenario supondría una mejora sobre el resultado que se esperaría obtener para el año de puesta en marcha del Plan.

Escenario 3: Pesimista. Basado en un decremento del 2% sobre el escenario tendencial. Este escenario supondría un empeoramiento sobre el resultado que se esperaría obtener para el año de puesta en marcha del Plan.

Escenario 4: Influencia medioambiental externa. Basado en posibles modificaciones en la movilidad provenientes de imposiciones o medidas del Estado y/o organismos relacionados con la Unión Europea. Algunos ejemplos serían la obligatoriedad de un transporte público eléctrico, la retirada total de los vehículos alimentados mediante combustibles fósiles, restricciones de un vehículo por vivienda o unidad familiar, la colocación de placas solares en las cubiertas de todos los aparcamientos públicos, obligación de teletrabajo a los empleados de oficinas cuyo desplazamiento se catalogue como no esencial (sólo 2 desplazamientos a la semana, 2 desplazamientos al mes, ausencia total de desplazamientos), etc.

Escenario 5: Emergencia sanitaria. Este escenario dará respuesta desde el punto de vista de la movilidad a una situación de pandemia similar a la que se experimentó debido al Covid-19. Este escenario estará desarrollado hasta sus últimas consecuencias y con un nivel de concreción suficiente de las actuaciones a realizar, de tal modo que en caso de que fuera necesario podría aplicarse inmediatamente para cumplir suficientemente los objetivos del Plan. En base a la experiencia adquirida se establecerán una serie de actuaciones de vital necesidad en dos niveles de actuación para mitigar el impacto sanitario, social y económico, cubriendo las necesidades de movilidad, se establecerán las partidas necesarias y se potenciarán los cambios modales hacia una movilidad más sostenible, se ha comprobado que tras esta pandemia y las medidas de confinamiento domiciliario, los valencianos somos más receptivos a cambios de movilidad, que con anterioridad nos suponían un sobreesfuerzo y ahora valoramos, del mismo modo que estamos más concienciados para cuidar nuestra salud, nuestra forma física y nuestro entorno.

Se estimará la evolución futura de las variables socioeconómicas relacionadas con la movilidad y se desarrollará un modelo en situación futura que permitirá evaluar los diferentes escenarios propuestos. Una vez se dispone de las medidas y se han configurado los diferentes escenarios, se procederá, con ayuda del modelo en situación futura, a su evaluación atendiendo al menos a los siguientes aspectos:

- Evaluación funcional. Se evaluarán, para cada escenario, variables tales como el número de viajes por modo y por ámbito geográfico, el número de kilómetros recorridos, el tiempo empleado en el desplazamiento, los niveles de servicio del viario y el volumen de emisiones. Los resultados se obtendrán a partir del modelo de transporte y permitirán, por tanto, estimar el impacto de las alternativas incluidas en los distintos escenarios.
- Evaluación económica. La evaluación económica de cada medida contemplará tanto inversiones iniciales como costes de mantenimiento. Se tendrán en cuenta, además, los organismos que deben hacer frente a esa financiación en cada caso y la viabilidad en su caso de acuerdo con los recursos presupuestarios que se determinen. La evaluación tendrá en cuenta el Análisis Coste-Beneficio (ACB), tomando como punto de partida la guía de evaluación de proyectos de inversiones de la UE.
- Evaluación Energética y medio ambiental. Consumos energéticos y emisiones en el escenario propuesto Para realizar la evaluación del PMS se parte tanto de los objetivos marcados como de la evaluación funcional realizada, y teniendo en cuenta la composición del parque de vehículos, el consumo medio de estos, así como los factores de emisión, se calcularán las emisiones de CO2eq generadas por el sistema de transporte por municipio en los escenarios contemplados. Finalmente, se comparan dichos escenarios con los datos de partida relativos a la contabilidad de emisiones del escenario cero.
- Evaluación social. Se evaluará la afección que población se ve afectada e influenciada, y se medirá la aceptación o rechazos previsibles.

6 Desarrollo previsible del PMoSira

El desarrollo del Plan de Movilidad Supramunicipal de la Ribera (PMoSira) se articula a distintas escalas administrativas y competenciales, en coherencia con el marco normativo vigente en materia de ordenación del territorio, urbanismo, movilidad y sostenibilidad, así como con las principales estrategias internacionales, europeas, estatales y autonómicas.

Desde el punto de vista territorial, el Plan se fundamenta en lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (TRLOTUP), que configura la movilidad como un elemento estructurante de la ordenación territorial. En particular:

- El artículo 4 establece el principio de desarrollo territorial y urbanístico sostenible, incorporando la movilidad como un factor clave en la toma de decisiones.
- El artículo 15 (Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana) define el marco general de ordenación del territorio, en el que la accesibilidad y la conectividad constituyen elementos esenciales para la cohesión territorial.
- El artículo 16 regula los Planes de Acción Territorial, como instrumentos para desarrollar las directrices territoriales, poniendo de manifiesto la necesidad de abordar la movilidad desde una escala supramunicipal.

En este contexto, el PMoSira se configura como un instrumento complementario que permite dar respuesta a la ausencia de planificación territorial específica en el ámbito funcional de la Ribera del Xúquer, reforzando la integración entre movilidad y ordenación del territorio.

Por otro lado, la Generalitat Valenciana, a través de la Conselleria competente, asumirá la ejecución de aquellas actuaciones que se inscriben dentro de sus competencias, de acuerdo con lo establecido en la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana, entre las que se incluyen la planificación del sistema de transporte interurbano, la provisión de servicios y la coordinación supramunicipal de las políticas de movilidad.

Por su parte, las entidades locales, conforme a la legislación de régimen local y a la normativa sectorial, serán responsables de la gestión de la movilidad urbana, incluyendo la planificación de infraestructuras, la ordenación del tráfico y la promoción de modos sostenibles.

La implementación del Plan se apoyará en el principio de cooperación administrativa, de modo que la Generalitat actuará como elemento catalizador para la ejecución de medidas de ámbito local, mediante instrumentos de financiación, asistencia técnica y coordinación institucional.

Asimismo, el desarrollo del PMoSira deberá alinearse con el marco normativo estatal en materia de movilidad y sostenibilidad, destacando:

- La Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, que establece la obligación de promover una movilidad sin emisiones y refuerza el papel de los planes de movilidad urbana sostenible.
- El Real Decreto 1052/2022 de zonas de bajas emisiones, que regula la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y condiciona la planificación de la movilidad urbana e interurbana.
- La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, que establece el marco general para el desarrollo de un sistema de movilidad sostenible, seguro, accesible e inclusivo. La norma regula los instrumentos de planificación en materia de movilidad y establece criterios para la coordinación entre las distintas administraciones, reforzando la planificación integrada de la movilidad y el transporte.
- El Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, que introduce modificaciones en la Ley 9/2025, entre ellas la anticipación del plazo para la implantación de los planes de movilidad sostenible al trabajo, reforzando el papel de estos instrumentos en la planificación de la movilidad.

Del mismo modo, el Plan se enmarca en las estrategias estatales de movilidad, en particular la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que establece como principios la sostenibilidad, la digitalización, la seguridad y la cohesión territorial, incidiendo en la necesidad de:

- Integrar la movilidad en el planeamiento urbanístico.
- Potenciar la coordinación entre administraciones.
- Favorecer el transporte público y la intermodalidad.

El Plan Social para el Clima (PSpC) incorpora la dimensión social de la transición hacia una movilidad más sostenible, mediante medidas dirigidas a reducir el impacto de esta transición sobre los hogares y usuarios vulnerables. En materia de transporte, contempla actuaciones orientadas a facilitar el acceso a alternativas de movilidad sostenibles y asequibles, reforzando el papel del transporte público y de otros modos de movilidad de bajas emisiones.

La Estrategia Nacional contra la Pobreza Energética 2026-2030 establece el marco estatal para prevenir y reducir las situaciones de pobreza energética y proteger a los consumidores vulnerables. Su consideración dentro del marco estratégico del PMoSira permite incorporar la dimensión social de la sostenibilidad, teniendo en cuenta las dificultades de determinados colectivos para acceder a los servicios básicos y asumir los costes asociados a la movilidad.

A escala europea e internacional, el PMoSira se alinea con los objetivos de descarbonización y sostenibilidad establecidos en marcos como la Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Pacto Verde Europeo o la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que promueven la reducción de emisiones, el impulso del transporte público y la transición hacia sistemas de movilidad más eficientes y resilientes.

En el ámbito autonómico, el Plan deberá coordinarse con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, que identifica las áreas funcionales y establece directrices para la cohesión territorial, así como con otros instrumentos sectoriales como los Planes de Acción Territorial, entre los que destacan el PATRICOVA o el PATIVEL, en la medida en que condicionan la localización de infraestructuras y la accesibilidad.

El Plan Endavant, elaborado como respuesta a los daños ocasionados por la DANA de octubre de 2024, incorpora entre sus objetivos la recuperación de las infraestructuras afectadas y la preparación del territorio frente a futuros episodios climáticos extremos. Dentro de su base vertebradora de infraestructuras, contempla específicamente el aumento de la resiliencia de las vías de transporte y de las medidas de seguridad de las vías prioritarias, la adaptación de la red ferroviaria ante posibles escenarios de inundación y la adaptación de la red y los servicios de transporte público a la nueva realidad territorial.

Desde el punto de vista funcional, el desarrollo del PMoSira responde a una realidad territorial caracterizada por una elevada interdependencia entre municipios, con intensos flujos de movilidad tanto internos como externos al ámbito, especialmente hacia el área metropolitana de València y polos de actividad como Almussafes. Esta estructura refuerza la necesidad de articular respuestas a escala supramunicipal, en línea con los principios de cohesión territorial y accesibilidad recogidos en el TRLOTUP y en las estrategias europeas y estatales.

En este contexto, el Plan priorizará actuaciones orientadas a:

- Mejorar la conectividad intermunicipal.
- Reforzar el transporte público interurbano.
- Favorecer la intermodalidad y la integración tarifaria y funcional.
- Reducir la dependencia del vehículo privado, en coherencia con los objetivos de descarbonización.

Finalmente, la implementación del PMoSira se plantea de forma progresiva, mediante una programación temporal de actuaciones ajustada a criterios de viabilidad técnica, económica y administrativa, e incorporando mecanismos de seguimiento y evaluación continua, en línea con los principios de gobernanza recogidos en la normativa y estrategias de movilidad.

7 Diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio previo a la aplicación del Plan

7.1 Consumo Energético

El ahorro y la eficiencia energética en el área del PMoSira de Alzira, es un pilar fundamental, en tanto que disminuye la dependencia, equilibra la balanza energética y facilita el cumplimiento de los compromisos del acuerdo de Paris[1] favoreciendo directamente hacia una economía baja en carbono y una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero emitidas a la atmósfera.

Los diferentes modos de transporte se caracterizan por ser grandes consumidores de energía, siendo uno de los sectores que más contribuye al deterioro ambiental.

Por tanto, la política de transportes debe orientarse en la línea de considerar estas restricciones, favoreciendo el transporte público como modo más eficiente desde el punto de vista energético.

En España, el marco de referencia lo constituye el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020.

En el ámbito autonómico, corresponde a la Estrategia de eficiencia energética de la Comunitat Valenciana 2011-2020, promovida por IVACE-Energía, ente público adscrito a la Conselleria de Economía, Industria, Turismo y Empleo, como el principal instrumento para el desarrollo de la política energética de la Generalitat Valenciana.

Este organismo desarrolla informes con el consumo energético por sectores a nivel autonómico y provincial. En la siguiente tabla se observa la evolución del consumo energético de la provincia de Valencia por sectores, donde se observa un incremento desde el año 2012 con 1.546 Tep hasta 2019 con 1.743 Tep. El descenso producido en el año 2020, se debe a las restricciones de movilidad como consecuencia de la pandemia de COVID-19. Además, queda patente que el sector del transporte es el principal consumidor de energía.

Miles de tep	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	20/19
Agricultura y pesca	208	194	166	164	160	162	174	175	184	185	184	-0,6%
Industria	876	816	733	725	720	764	784	787	793	782	650	-16,8%
Servicios	456	487	482	464	454	459	451	469	470	475	429	-10%
Doméstico	603	586	579	553	543	558	542	565	570	569	560	-1,6%
Transporte	1.729	1.681	1.546	1.532	1.574	1.612	1.669	1.712	1.719	1.743	1.450	-17%
TOTAL	**3.874**	**3.765**	**3.507**	**3.439**	**3.450**	**3.554**	**3.620**	**3.708**	**3.735**	**3.753**	**3.273**	**-12,8%**

Figura 3. Evolución del consumo energético de la provincia de Valencia por sectores (2010-2020)

Fuente.IVACE-Energia

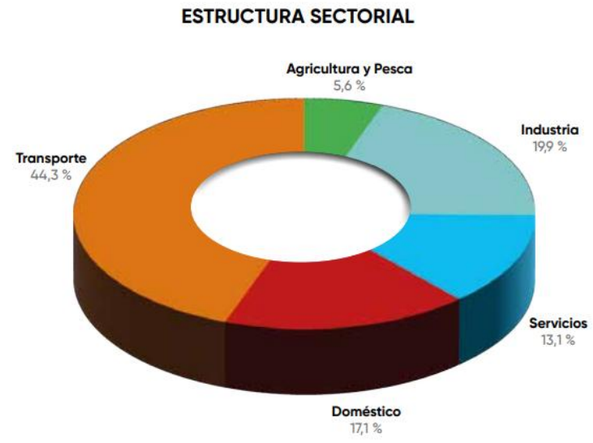


Figura 4. Consumo energético por sectores de la provincia de Valencia (2020)

Fuente.IVACE-Energia

7.1.1 Análisis del parque móvil

Una de las amenazas medioambientales de la región es el crecimiento del nivel de motorización y una predominancia clara de los modos privados motorizados frente a los públicos, que no pueden hacer frente a una demanda diseminada por el territorio, o a los modos no motorizados, principalmente entre municipios.

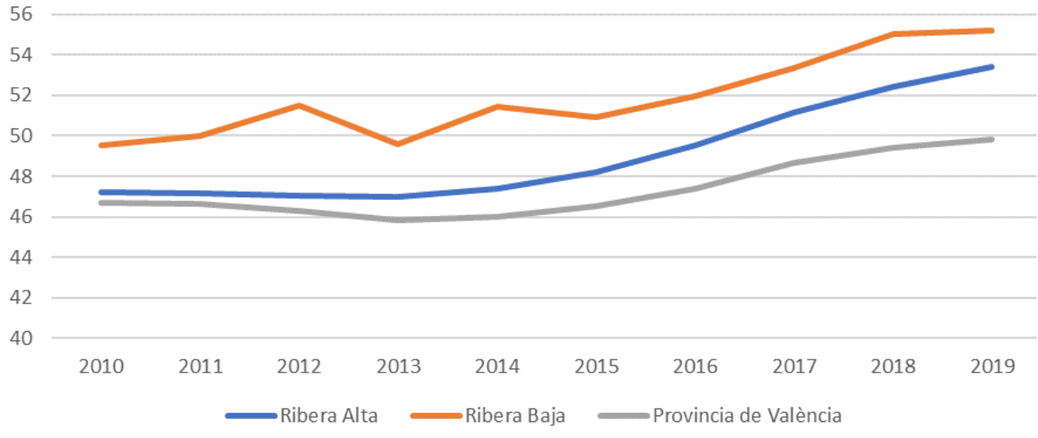


Figura 5. Evolución del indice de motorización de las comarcas (2010-2019)

Fuente: Elaboración propia con datos DGT,INE

[1] *Tratado internacional, jurídicamente vinculante, que cubre todos los aspectos de la lucha contra el cambio climático, tanto la mitigación, como la adaptación y los medios de implementación.*

El ámbito del PMoSira de Alzira cuenta con un total de **256.423 vehículos censados**, la mayor parte, (75,1 %) destinado a uso particular (motocicletas, turismos y ciclomotores), y un 19,5% a actividades industriales (furgonetas camiones y tractores industriales).

Municipio	Población	índice de Motorización
Albalat de la Ribera	3.368	790
Alberic	10.571	734
Alcúdia	12.193	1.359
Alfarp	1.564	849
Algemesí	27.305	653
Alginet	13.942	796
Alzira	44.865	732
Antella	1.127	825
Benicull de Xúquer	1.095	657
Benimodo	2.253	788
Benimuslem	653	899
Carcaixent	20.494	683
Carlet	15.851	750
Catadau	2.846	842
Corbera	3.088	979
Cullera	22.708	643
Favara	2.563	730
Fortaleny	1.011	853
Gavarda	1.035	805
Guadassuar	5.938	765
Llaurí	1.169	827
Llombai	2.651	809
Massalavés	1.632	866
Montroi/Montroy	3.069	722
Montserrat	8.655	710
Pobla Llarga, La	4.440	790
Polinyà de Xúquer	2.495	756
Real	2.250	770
Riola	1.780	758
Sollana	4.911	723
Sueca	27.617	693
Tous	1.284	797
Total	256.423	753

Tabla 1. Población e índice de motorización de los municipios que conforman el PMoMe 2021

Fuete. INE,DGT

Por otra parte, se hace patente el aumento del indicie de motorización de todos los municipios del ámbito de estudio, destacando en su incremento los municipios que tienen entre 5.000 y 15.000 habitantes, donde la dependencia del vehículo privado se hace más notable.

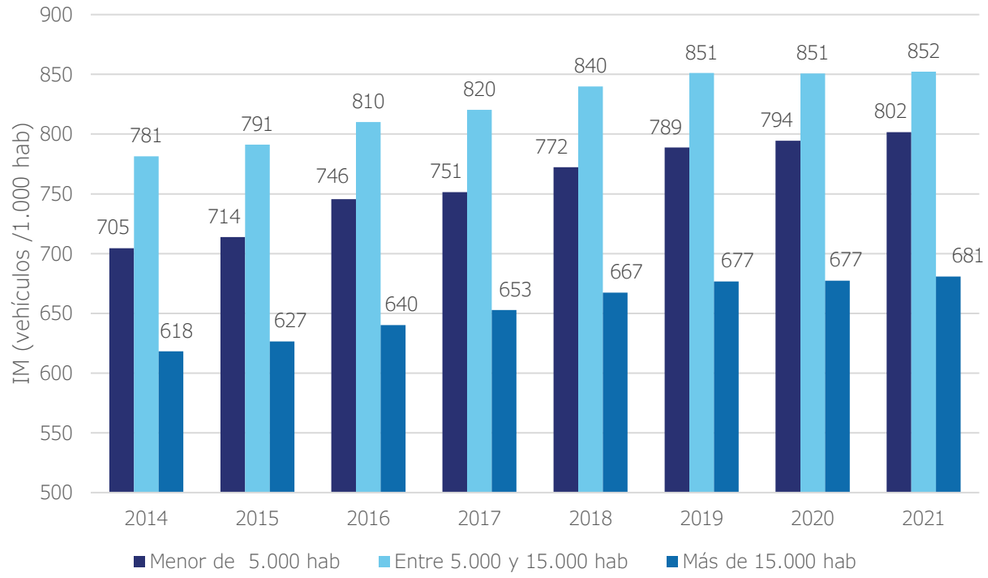


Figura 6. Evolución del índice de motorización del conjunto de municipios del área de estudio (2014-2021)

Fuente. DGT, INE

En cuanto a la composición del parque de vehículos por tipo de carburantes, se observa como prácticamente la totalidad depende de carburantes derivados del petróleo, siendo el mayoritario el Diesel con el 50,5 %. Tan solo hay censado 252 turismos eléctricos, que corresponde al 0,19 % del total, por lo que es necesario seguir avanzando en una renovación del parque automovilístico, apostando por fuentes de energías renovables y menos contaminantes, como son los vehículos eléctricos o hidrógeno, ya que va a suponer un ahorro energético y reducción de emisiones de gases contaminantes.

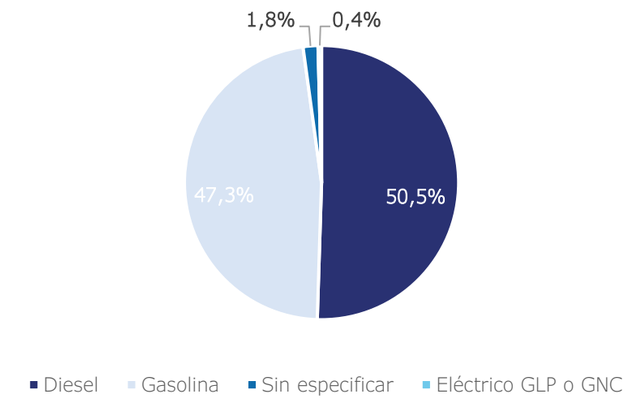


Figura 7. Parque de vehículos por tipo de carburante de los municipios que componen el PMoSira de Alzira

Fuente. DGT,2021

7.2 Contaminación Acústica

Otro problema medioambiental que provoca la movilidad en las ciudades y entre ellas son los niveles de ruido generados, el ruido es uno de los principales problemas de las ciudades. Si bien los focos pueden ser diversos (ferrocarriles, aeropuertos, puertos, industrias, etc.) el tráfico rodado se configura, con carácter general, como el principal foco de ruido dentro de las ciudades, especialmente en las aglomeraciones

La contaminación acústica o ruido ambiental se define como el sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, incluido el ruido emitido por los medios de transporte, tráfico rodado, ferroviario y aéreo y por emplazamientos de actividades industriales. Es uno de los factores más importantes de deterioro ambiental de las zonas urbanas.

La Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental tiene como objetivo crear un marco común para la evaluación de la exposición al ruido ambiental. La aprobación de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, la Ley 37/2003 del Ruido que la traspone al ordenamiento jurídico español y los Real Decreto 1513/2005 y 1367/2007 que la desarrollan, conforman un nuevo panorama legal que define unas pautas comunes para la evaluación y gestión de la exposición al ruido ambiental, como paso previo al establecimiento de planes de acción para la reducción del ruido. Esta normativa, obliga a la realización de mapas de ruido de los grandes ejes viarios, los grandes ejes ferroviarios, los grandes aeropuertos y de las aglomeraciones (los municipios con más de 100.000 habitantes), como instrumento para conocer la exposición se crean los mapas estratégicos de ruido (MER), "son mapas diseñados para evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a distintas fuentes de ruido, y para poder realizar predicciones globales".

La ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat, de Protección Contra la Contaminación Acústica, contempla la figura de los Planes Acústicos Municipales (PAM), que tienen por objetivo la identificación de las áreas acústicas existentes en el municipio en función del uso que sobre las mismas exista o esté previsto y de sus condiciones acústicas, así como la adopción de medidas que permitan la progresiva reducción de sus niveles sonoros para situarse por debajo de lo que marca dicha ley.

Los municipios de más de 20.000 habitantes tienen la obligación de tener desarrollado un PAM, en este sentido el único municipio que dispone de este estudio es Alzira. Los municipios de Algemesí, Carcaixent, Cullera y Sueca, por su número de habitantes, tendrían que desarrollarlo.

En el PAM de Alzira se presenta una tabla con las superaciones de los objetivos de calidad acústica establecida por ley donde se observa que los usos del suelo con mayor afección son los Culturales y sanitarios.

Por otra parte, se concluye que el tráfico rorado es el principal factor identificado como generador de ruido en Alzira. Todas las acciones que se apliquen sobre él tendrán repercusión directa sobre los

niveles sonoros existentes. Se plantean acciones a todos los niveles, en todos los ámbitos relacionados con este parámetro.

Otra figura que aparece recogida en esta ley, son las Zonas acústicamente saturadas (ZAS), áreas en las que se producen unos elevados niveles sonoros debido a la existencia de numerosas actividades recreativas, espectáculos o establecimientos públicos, a la actividad de las personas que los utilizan, al ruido del tráfico en dichas zonas, así como a cualquier otra actividad que incida en la saturación del nivel sonoro de la zona.

Así, serán declaradas zonas acústicamente saturadas aquellas en las que, aun cuando cada actividad individualmente considerada cumpla con los niveles establecidos en la referida ley, se sobrepasen dos veces por semana durante tres semanas consecutivas o, tres alternas en un plazo de 35 días naturales, y en más de 20 dB(A), los niveles de evaluación por ruidos en el ambiente exterior establecidos en la tabla 1 del anexo II de la Ley 7/2002.

Los municipios de Cullera y Sueca disponen de una ZAS en la actualidad.

% SUPERFICIAL EN EL QUE EXISTE SUPERACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE CALIDAD POR TIPO DE USO Y PERIODO		
USO	**DÍA**	**NOCHE**
INDUSTRIAL	1,95%	4,66%
TERCIARIO	2,53%	7,93%
RESIDENCIAL	39,56%	49,56%
SANITARIO	96,29%	99,66%
EDUCATIVO	66,10%	73,31%
CULTURAL	97,76%	100,00%

Figura 8. Superación de los objetivos de calidad

Fuente. PAM de Alzira,2015

7.3 Calidad del Aire

De acuerdo con lo establecido por la Agencia Europea de Medio Ambiente, la contaminación atmosférica es un problema de alcance local, paneuropeo y hemisférico.

"La contaminación atmosférica provoca daños a la salud humana y a los ecosistemas. Una gran parte de la población vive en ambientes no saludables, si nos atenemos a los criterios en vigor. Para ser sostenible, Europa debe mostrarse ambiciosa e imponer requisitos legislativos más estrictos." Hans Bruyninckx, Director ejecutivo de la AEMA.

La emisión de contaminantes en las ciudades tiene su origen principal en el tráfico rodado. Por ello, el PMoSira busca analizar la situación actual y proponer medidas, que indudablemente van a reducir la dependencia de del vehículo privado y el consumo de combustibles fósiles.

Las Redes de Vigilancia de la Calidad del Aire, proporcionan un diagnóstico de la calidad del aire en estos entornos que permite alertar de la existencia de un problema de contaminación en la zona evaluada, y que, por tanto, proporcionan una herramienta básica para establecer una adecuada gestión ambiental a la hora de realizar planes de mejora de la calidad del aire en una zona o aglomeración urbana.

La Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, a través de las diferentes estaciones que la componen, realiza mediciones en continuo de diferentes parámetros contaminantes como el dióxido de azufre (SO_2), partículas en suspensión con diámetro inferior a 10, 2.5 y 1 micras (PM_{10}, $PM_{2.5}$, PM1), dióxido de nitrógeno (NO_2), monóxido de carbono (CO) y ozono (O_3).

Esta entidad, elabora informes anuales de la calidad del aire en función de diferentes zonas de la comunidad Valenciana, en este caso el área de estudio se encuentra recogida en el informe ES1009 Júcar – Cabriel (A. Costera) que comprende 47 municipios de La Ribera Alta y Baixa. A partir de los datos de la estación de Alzira, se desarrollan las mediciones pertinentes y en el último informe elaborado en 2021 se afirma que no se han supero los valores límite y objetivo de los distintos contaminantes establecidos en la normativa vigente a la mejora de la calidad del aire.

PARÁMETRO	VALOR LÍMITE ANUAL	VALOR LÍMITE DIARIO	VALOR LÍMITE HORARIO	OTROS PARÁMETROS ESTADÍSTICOS	ALZIRA	
Dióxido de azufre (SO_2)		Nº de superaciones de 125 µg/m³ (3 sup/año)			0	97%
			Nº de superaciones de 350 µg/m³ (24 sup/año)		0	
Dióxido de nitrógeno (NO_2)	40 µg/m³				8,5	98%
			Nº de superaciones de 50 µg/m³ (35 sup/año)		0	
Partículas en suspensión (PM_{10})		Nº de superaciones de 50 µg/m³ (35 sup/año)			0	67%
	40 µg/m³				16,3	
				Percentil 90,4 (50 µg/m³)	25,5	
Partículas en suspensión (PM_{10}) tras descuento		Nº de superaciones de 50 µg/m³ (35 sup/año)			0	
	40 µg/m³				14	
				Percentil 90,4 (50 µg/m³)	22	
Partículas en suspensión ($PM_{2.5}$)	25 µg/m³				11,6	18%

Figura 9. Valores de la calidad del aire de la zona ES1009: Júcar – Cabriel (A. Costera) I 2021

Fuente-. Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica

PARÁMETRO	VALOR LÍMITE ANUAL	VALOR LÍMITE DIARIO	VALOR LÍMITE HORARIO	OTROS PARÁMETROS ESTADÍSTICOS	ALZIRA	
Monóxido de carbono (CO)				10 mg/m³ Máx diaria medias móviles octohorarias	0,5	94%
Plomo (Pb)	0,5 µg/m³				0,01	18%
Arsénico (As)	6 ng/m³				0,28	
Cadmio (Cd)	5 ng/m³				0,06	
Níquel (Ni)	20 ng/m³				1,52	
Benzo(a)pireno (BaP)	1 ng/m³				0,08	16%
Ozono (O_3)				Nº de superaciones 180 µg/m³ umbral de información	0	
				Valor objetivo para la protección de la salud de 120 µg/m³ (Nº Superaciones ≤ 25)	2019 - 2021 6	
				Valor AOT40 18000 µg/m³ *h valores horarios de mayo a julio (Años que participan en el cálculo)	2017 - 2021 11124 (2017,19,20,21)	

Figura 10. Valores de la calidad del aire de la zona ES1009: Júcar – Cabriel (A. Costera) II 2021

Fuente-. Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica

Por otra parte, se disponen de los datos las estaciones de calidad del aire de Alzira, que se detallan a continuación.

Se aprecia que la calidad del aire es buena ya que en ningún caso se supera el umbral anual fijado por el RD 102/2011, de hecho, los niveles de SO_2 son muy buenos ya que están muy por debajo del umbral tanto anual como diario (125 µg/m³).

Otro contaminante con especial relevancia es el dióxido de nitrógeno (NO_2), que en ningún día se ha activado el nivel de alerta de esta contaminante, que se aplica cuando se supera la cantidad de 500 µg/m³ durante tres horas consecutivas. Además, en la tabla siguiente se observa que el umbral anual fijado está por encima del valor medio obtenido en la estación de Alzira.

Tabla 2. Datos medios de la calidad del aire de la estación de Alzira 2021

Semanas	SO_2	CO	NO_2	PM10	O_3
Valor Anual medio (µg/m³) en la estación de Alzira	3,29	0,12	3,07	17,60	53,85
Valor límite o critico según R.D 102/2011 (µg/m³)	20,00	10,0	40,00	40,00	120,00

Fuente-. Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica

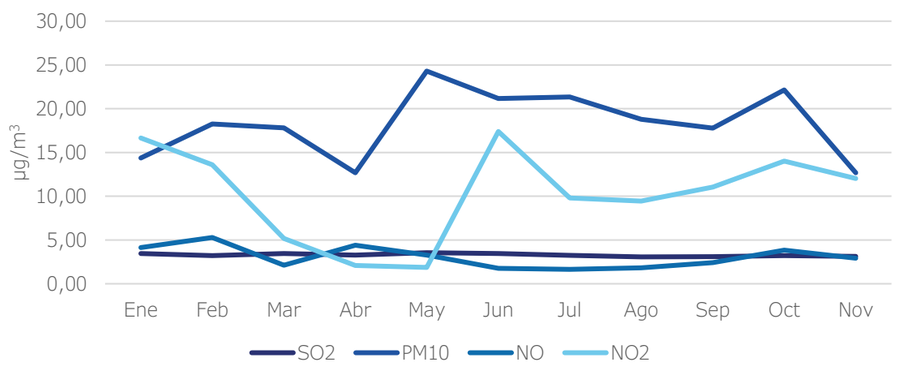


Figura 11. Media mensual de los datos registrados en la estación de calidad del aire de Alzira 2021(SO_2,PM_{10},NO y NO_2)

Fuente-. Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica

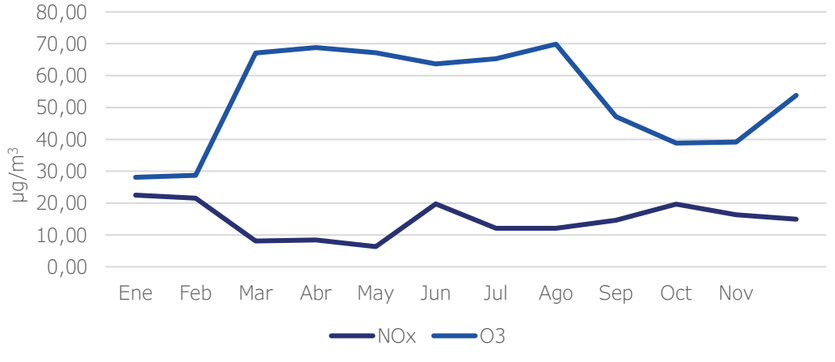


Figura 12. Media mensual de los datos registrados en la estación de calidad del aire de Alzira 2021(NO_x y O_3)

Fuente-. Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica

7.4 Uso del suelo

Como se puede observar en la imagen de usos del suelo del SIOSE, el área de estudio tiene un porcentaje elevado de suelo de cultivo, y en la parte norte, concretamente en los municipios Real Montserrat, Montroy LLombai o Alfarb, se observa que parte de ellos están en situación de abandono. También cabe destacar que existe una superficie importante de suelo natural sin vegetación, esto sumado a lo anterior, muestra un terreno susceptible a los procesos de desertización y erosión superficial.

Los espacios urbanos concentran un elevadísimo porcentaje de población, actividades y recursos. En su expansión, consumen volúmenes crecientes de suelo, generalmente los destinados originariamente a usos agrícolas o forestales.

Al mismo tiempo, la densificación de la red viaria contribuye a los cambios por la expansión de determinados usos del suelo a lo largo de esos ejes. Generalmente, el fin último del uso del suelo es el aprovechamiento de los recursos naturales para las necesidades humanas, a veces a expensas de la degradación ambiental.

En este sentido, como elementos de conflictos cabe destacar además de las zonas urbanas de la zona central del ámbito (L'Alcúdia, Massalvés, Catadau, Alberic, Guadassuar Alzira), las infraestructuras lineales que van fragmentando las zonas verdes como en este caso son la A-7, AP-7 y la CV-50.

En lo que respecta a usos del suelo, la mayor parte del territorio interior está calificado como rural común, existiendo variedad en cuanto a tipos de cultivo, lo que explica la vocación agraria de los municipios del ámbito de análisis. Igualmente, hay diversas zonas protegidas como las relativas al Ríu Xúquer y sus afluentes. Son en total en la Ribera Alta unas 35 zonas, que ocupan un 19% de la superficie de la comarca, agrupando el mayor número de zonas en LLombai (7 espacios) y en Tous (11 espacios) y en la Ribera Baja unas 15 zonas, que ocupan un 59% de la superficie de la comarca, resaltar que todas están en nuestro ámbito estricto. L´Albufera, el curso medio y bajo del río Xúquer o la Sierra de Corbera.

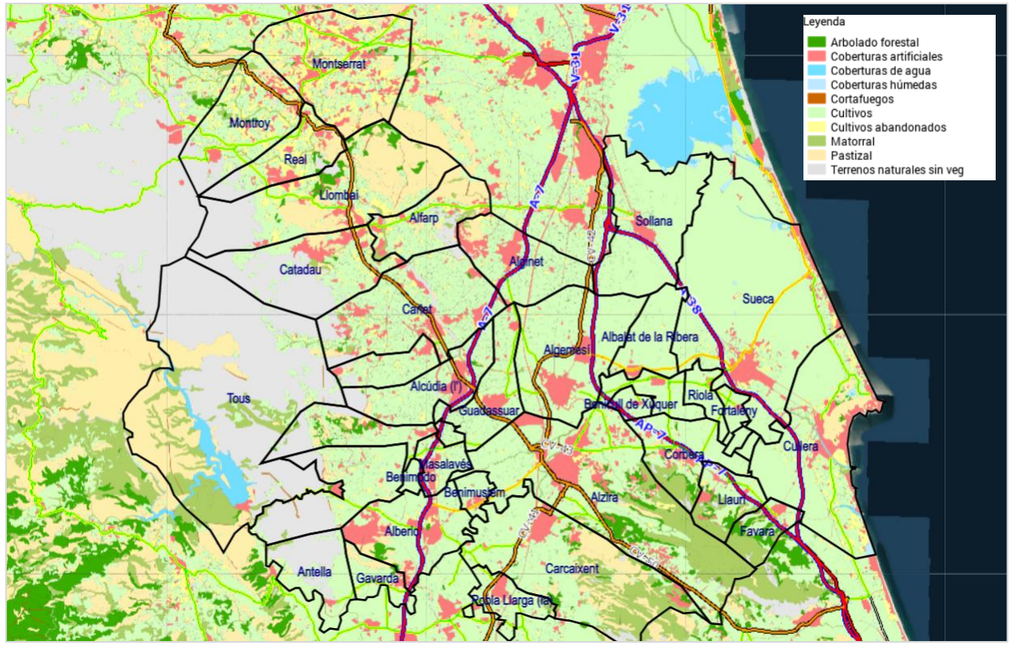


Figura 13. Usos del suelo (SIOSE 2015)

Fuente. Visor Cartográfico Generalitat Valenciana (Consultado en 2023)

Los municipios con mayor zona urbanizada residencial se corresponden mayoritariamente con los municipios de mayor población, como en Alzira, Sueca, Algemesí Cullera y Carcaixent.

De cara al futuro, los puntos con mayor previsión de desarrollo urbanístico, debido a la existencia de bolsas de suelo urbanizable, se concentran en las áreas de Guadassuar y Cullera, donde se localizan extensas superficies de suelo urbanizable. En los núcleos de Algemesí, l'Alcúdia, Alzira, Sueca, Carcaixent y Carlet, el suelo urbanizable se distribuye alrededor de los núcleos urbanos, principalmente en las zonas más próximas a estos. En los municipios del interior, las zonas previstas para la urbanización son de menor extensión y se ubican preferentemente cerca de los núcleos urbanos.

En cuanto a los espacios Protegidos, destaca el Parque Natural de l'Albufera de Valencia en los municipios de Sueca, Sollana, Cullera, Albalat de la Ribera. Además, hay que destacar la elevada concentración en Alzira de Elementos de interés / Parajes naturales. En cuanto a parajes naturales Municipales están el de Matamón (Catadau), La Colaita y El Tello (LLombai), Mutanya de LLauri (Llauri), Les Fontanelles (Corbera) y La Murta y Castella (Alzira).

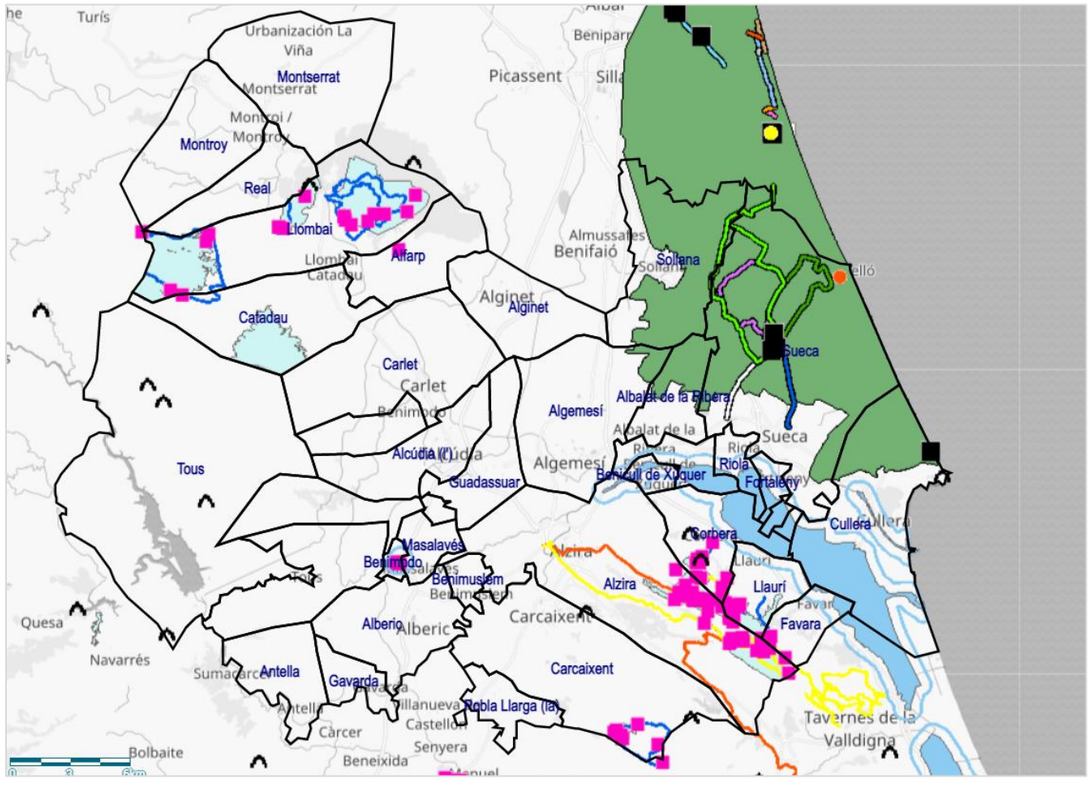


Figura 14. Espacios Naturales Protegidos

Fuente. Visor Cartográfico Generalitat Valenciana (Consultado en 2023)

7.5 Infraestructura verde

El TRLOTUP, en su artículo 4, define el concepto de infraestructura verde como *"el sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o coste ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores".*

Otro documento de planificación estratégica que regula la implantación y el desarrollo de la infraestructura verde en nuestro país es la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas. En él se define la infraestructura verde como *"una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, diseñada y gestionada para la conservación de los ecosistemas y el mantenimiento de los servicios que nos proveen. Incluye espacios y otros elementos físicos 'verdes' en áreas terrestres (naturales, rurales y urbanas) y marinas".* Por lo tanto, se trata de un instrumento de vital importancia para la planificación sostenible del territorio.

En este documento se refleja el carácter dinámico y adaptativo de la infraestructura verde, así como su multifuncionalidad, es decir, su capacidad para desempeñar funciones ambientales, sociales y económicas. Esta naturaleza dinámica supone la necesidad de una actualización periódica, para incorporar los últimos datos y conocimientos disponibles.

Objetivos

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en su visión estratégica con horizonte 2030, propone para el área funcional de la Ribera del Xúquer la consolidación de su infraestructura verde como sustrato territorial, permitiendo conservar y poner en valor los activos ambientales, paisajísticos y culturales del territorio. Los objetivos a cumplir son:

- Conectar los ecosistemas litorales y de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos.
- Restaurar los ecosistemas fluviales, las zonas húmedas y los espacios litorales de mayor valor.
- Conservar y poner en valor el patrimonio ambiental y cultural.



Figura 15. Elementos de la infraestructura verde regional.

Fuente: Elaboración propia.

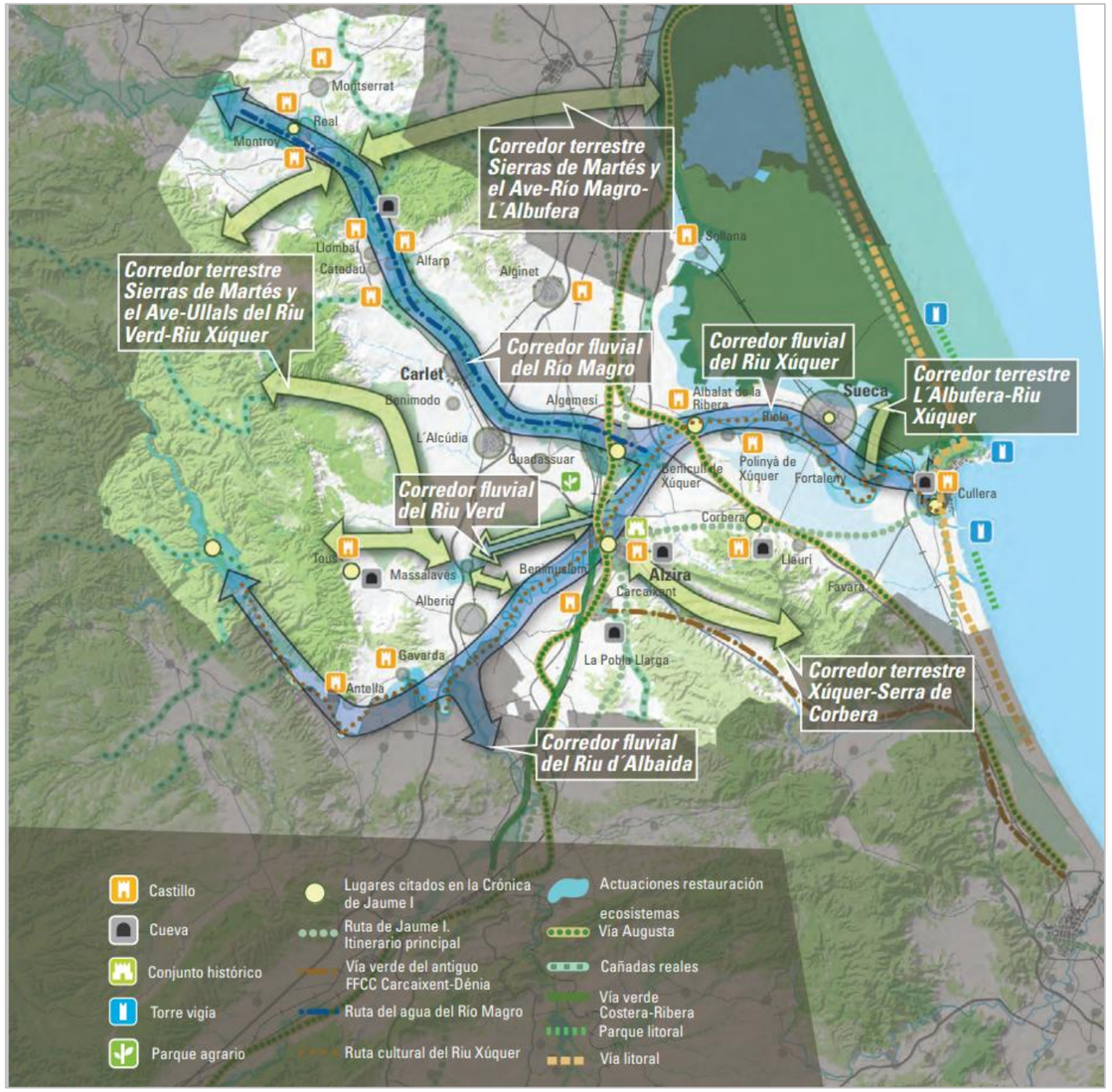


Figura 16. Representación de la infraestructura Verde en el área funcional de la Ribera del Xúquer.

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana

Espacios que integran la infraestructura verde de la Ribera del Xúquer

La infraestructura verde está formada por una serie de áreas y elementos que desempeñan una función ambiental y territorial. El texto refundido de la LOTUP, en el capítulo I referente a la infraestructura verde, regula los espacios susceptibles de formar parte de la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana (artículo 5, apartado 2).

Los espacios que integran la infraestructura verde en el área funcional de la Ribera del Xúquer se describen a continuación.

Zonas de Red Natura 2000

La Red Ecológica Europea Natura 2000 es una red ecológica coherente compuesta por los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), hasta su transformación en Zonas Especiales de Conservación (ZEC), dichas ZEC y las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Su gestión tendrá en cuenta las exigencias ecológicas, económicas, sociales y culturales, así como las particularidades regionales y locales (Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad).

Su finalidad es asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los tipos de hábitat en Europa, contribuyendo a detener la pérdida de biodiversidad. Es el principal instrumento para la conservación de la naturaleza en la Unión Europea.

De acuerdo con lo establecido por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, corresponde al Ministerio la propuesta de LIC y la declaración de Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y de ZEPA en España cuando se trate de espacios situados en áreas marinas bajo soberanía o jurisdicción nacional, siempre que no exista continuidad ecológica del ecosistema marino con el espacio natural terrestre objeto de protección. En cualquier otro supuesto, la propuesta y declaración de esos espacios corresponde a las Comunidades Autónomas.

En el caso del ámbito del PMoSira, la Red Natura 2000 presente es la que se muestra en las siguientes tres figuras.

Corredores territoriales

Los corredores territoriales son áreas de conexión territorial, que permiten la comunicación entre espacios o hábitats de interés. Se distinguen dos tipos, en función de sus características: los corredores fluviales y los terrestres. El área funcional de la Ribera del Xúquer comprende cuatro corredores fluviales y cuatro terrestres.

Corredores fluviales

- Corredor fluvial del Riu Xúquer
- Corredor fluvial del Río Magro
- Corredor fluvial del Riu d'Albaida
- Corredor fluvial del Riu Verd

Corredores terrestres

- Corredor terrestre de las Sierras de Martés y el Ave-Ullals del Riu Verd-Riu Xúquer.
- Corredor terrestre Riu Xúquer-Serra de Corbera.
- Corredor terrestre de las Sierras de Martés y el Ave-Río Magro-L'Albufera.
- Corredor terrestre L'Albufera-Riu Xúquer

Zonas húmedas y RAMSAR

Entendemos como humedales las zonas de transición entre sistemas acuáticos y terrestres, donde la capa freática está al nivel de la superficie del terreno o cerca de ella, o donde el terreno se encuentra cubierto por aguas poco profundas. A estos terrenos se les suman aquellos ambientes asociados, que constituyen elementos relevantes de la misma unidad funcional, como cordones dunares, antiguas restingas, golas u otros elementos de alimentación o descarga consustanciales con la zona húmeda a la que se asocian.

Zonas húmedas

- PN de L'Albufera de València
- Desembocadura y frente litoral del Xúquer
- Nacimiento del Río Verd
- Marjal y Estany de la Ribera Sur del Xúquer

Tal y como se puede ver en las siguientes tabla y figura, en el ámbito del PMoSira existen cuatro zonas húmedas, donde destaca principalmente el PN de l'Albufera, que afecta a los municipios de Sueca, Sollana, Albalat de la Ribera y Algemesí, y la Marjal y Estany de la Ribera Sur del Xúquer, que está presente en los municipios de Polinyà del Xúquer, Riola, Fortaleny, Corbera, Llaurí, Favara y Cullera.

Tabla 3. Características zonas húmedas en el ámbito del PMoSira

Nombre	Municipios	Grupo	Extensión (ha)	Usos de suelo
Parque Natural Albufera de Valencia	Valencia, Catarroja, Albal, Silla, Sueca, Sollana, Cullera, Albalat de la Ribera, Algemesí, Massanassa, Alfafar y Sedaví	Albuferas, marjales litorales y ambientes asociados	21.000	Ambiente de humedal: lámina de agua, marjal y arrozal
Marjal y Estany de la Ribera sur del Xúquer	Alzira, Polinyà de Xúquer, Riola, Fortaleny, Llaurí, Favara, Cullera, Tavernes de la Valldigna	Albuferas, marjales litorales y ambientes asociados	3.439,19	Cultivos: arrozal y cítricos
Desembocadura y frente litoral del Xúquer	Cullera	Ambientes fluviales y litorales asociados	46,09	Lámina de agua
Nacimiento del Riu Verd	Benimodo y Massalavés	Manantiales	3,49	Lámina de agua y vegetación palustre

Fuente: Elaboración propia con datos Catálogo de zonas húmedas de la Comunitat Valenciana.

El Convenio de Ramsar o "Convenio relativo a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas", es un tratado intergubernamental aprobado el 2 de febrero de 1971 a orillas del Mar Caspio, en la ciudad iraní de Ramsar. Se encuentra en vigor desde 1975. Este Convenio integra, en un único documento, las bases sobre las que asentar y coordinar las principales directrices relacionadas con la conservación de los humedales de las distintas políticas sectoriales de los países participantes. Actualmente cuenta con más de 170 Partes Contratantes (Estados miembros) en todo el mundo, aunque esta cifra varía al alza de manera continuada (puede consultarse en la Web del Convenio de Ramsar, que está siempre actualizada). La UNESCO es la depositaria del Convenio, y la sede de su Secretaría se localiza en Gland (Suiza).

España es miembro del Convenio de Ramsar desde 1982 (BOE nº199 de 20 de agosto de 1982), por lo que desde ese momento este tratado internacional forma parte de nuestro ordenamiento jurídico interno. La Autoridad Administrativa nacional formalmente designada para su vigilancia es el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

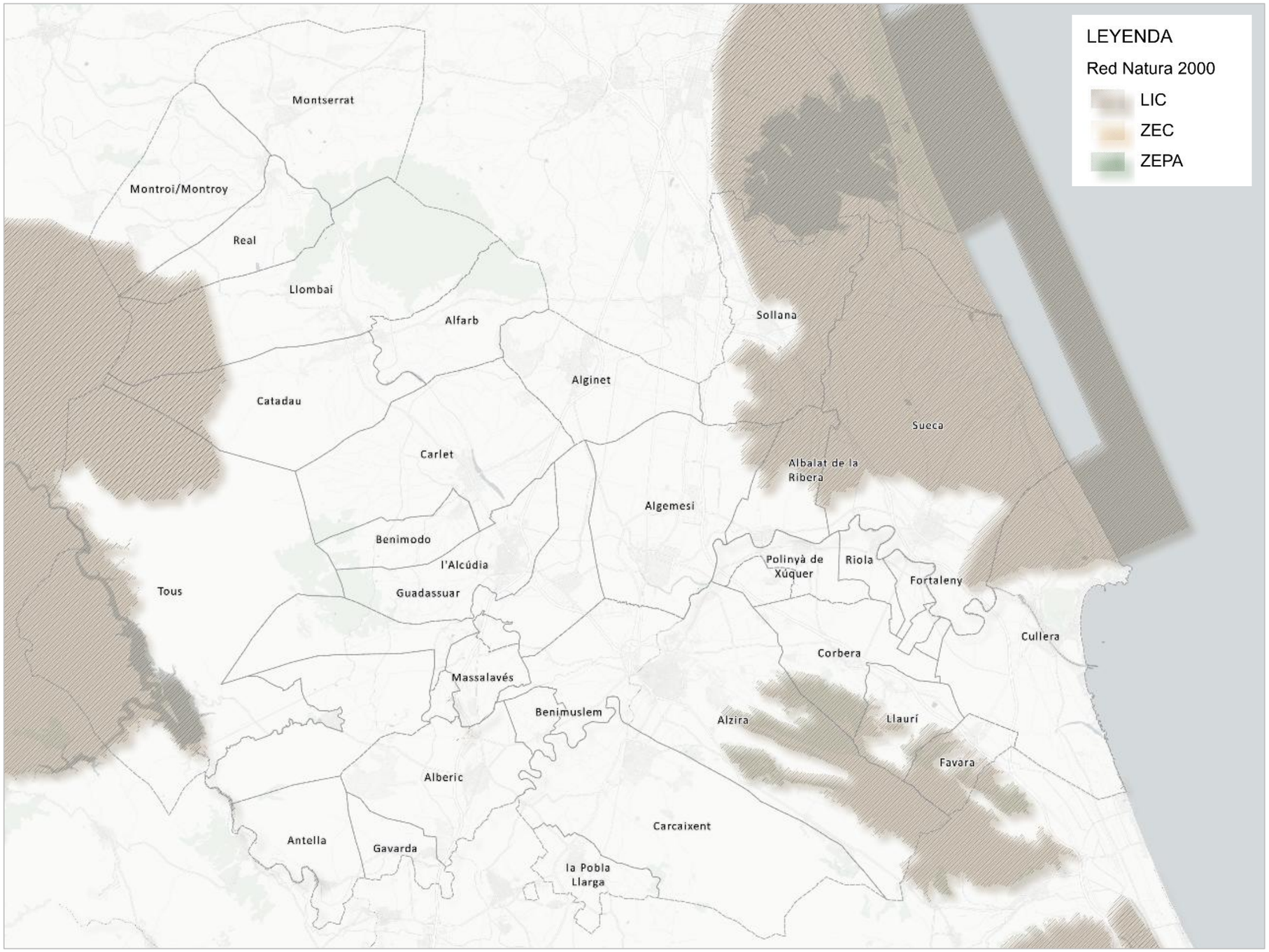


Figura 1. LIC de la Red Natura 2000 en la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

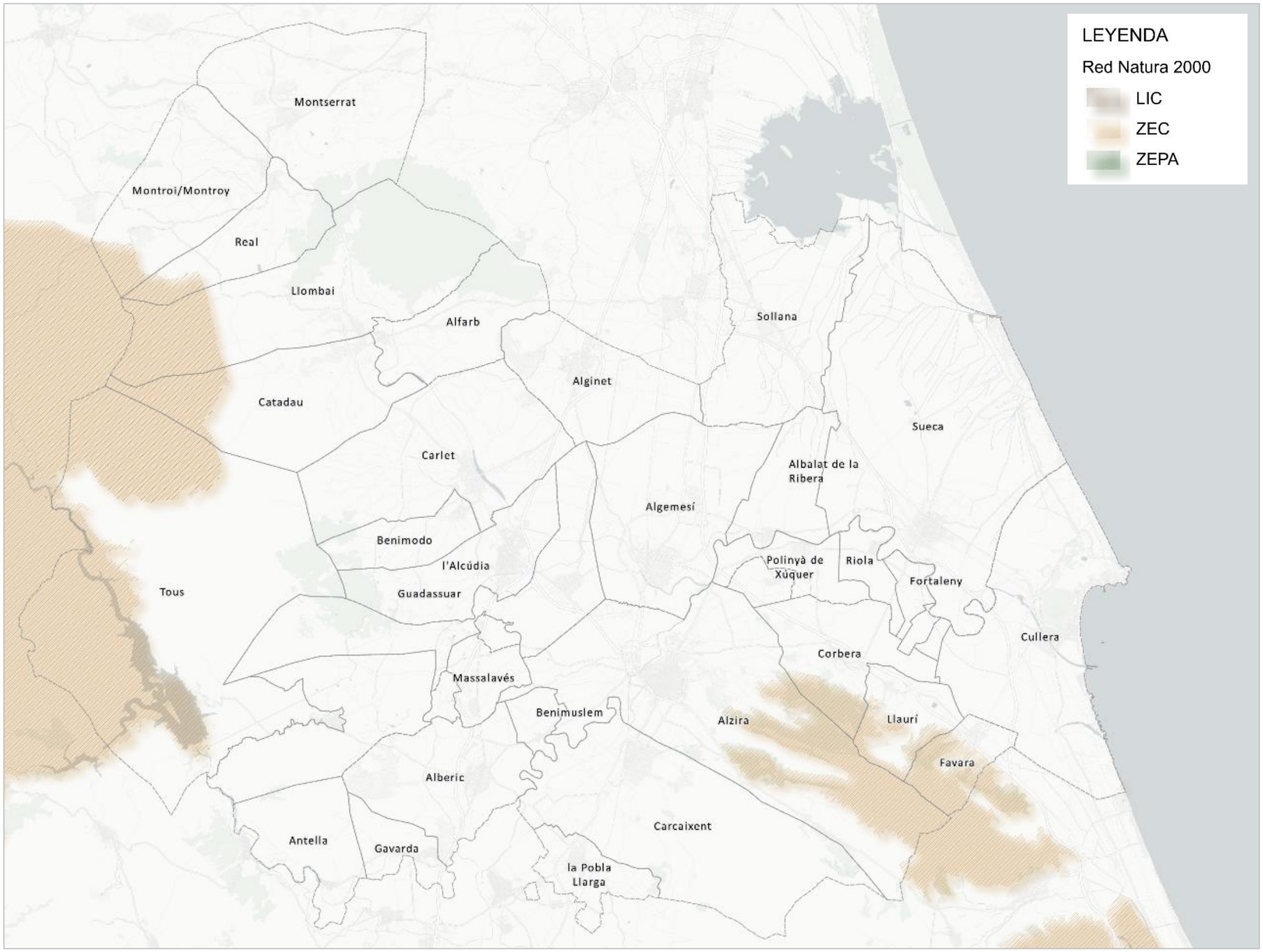


Figura 2. ZEC de la Red Natura 2000 en la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.



Figura 3. ZEPA de la Red Natura 2000 en la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

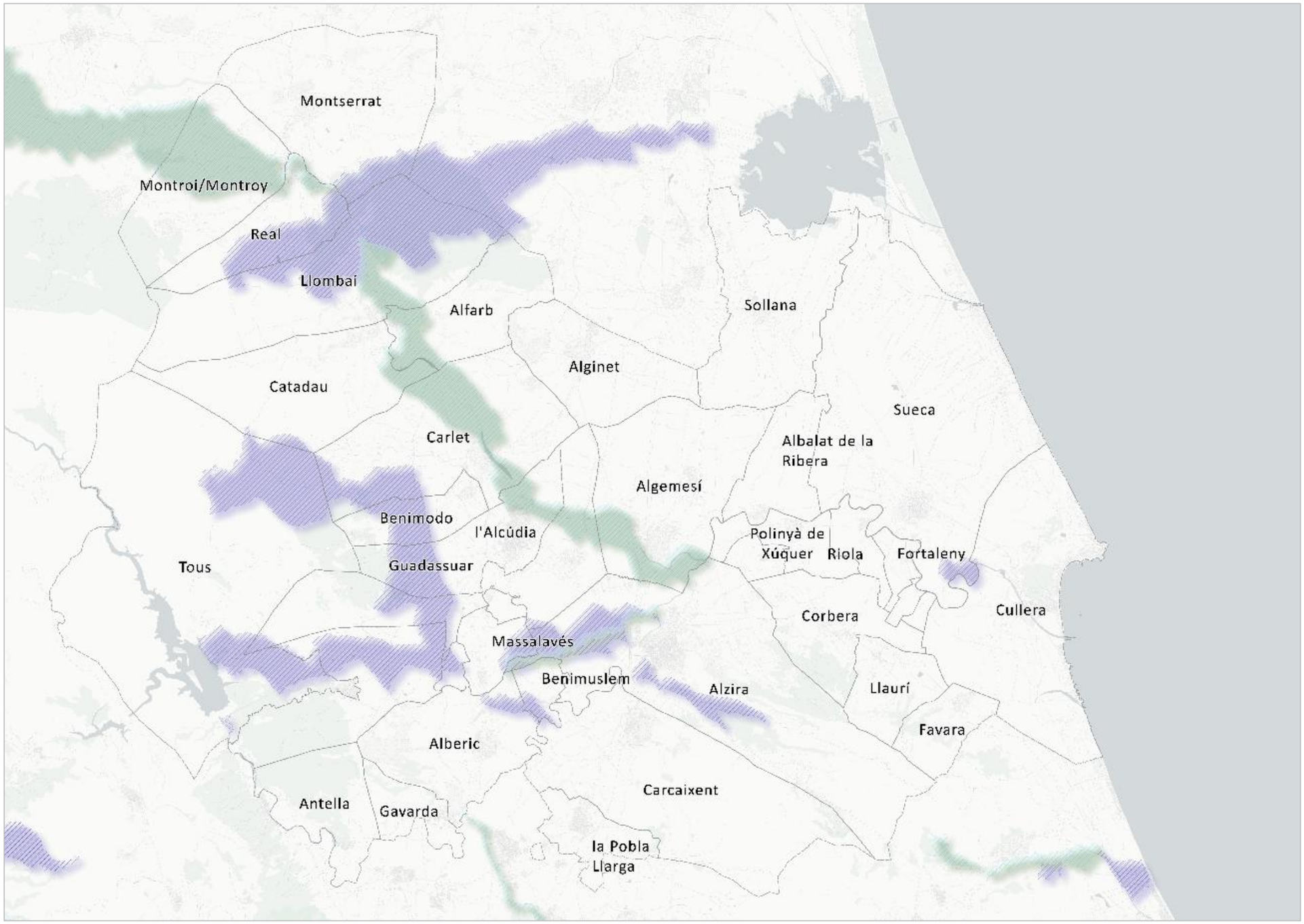


Figura 4. Corredores territoriales en la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

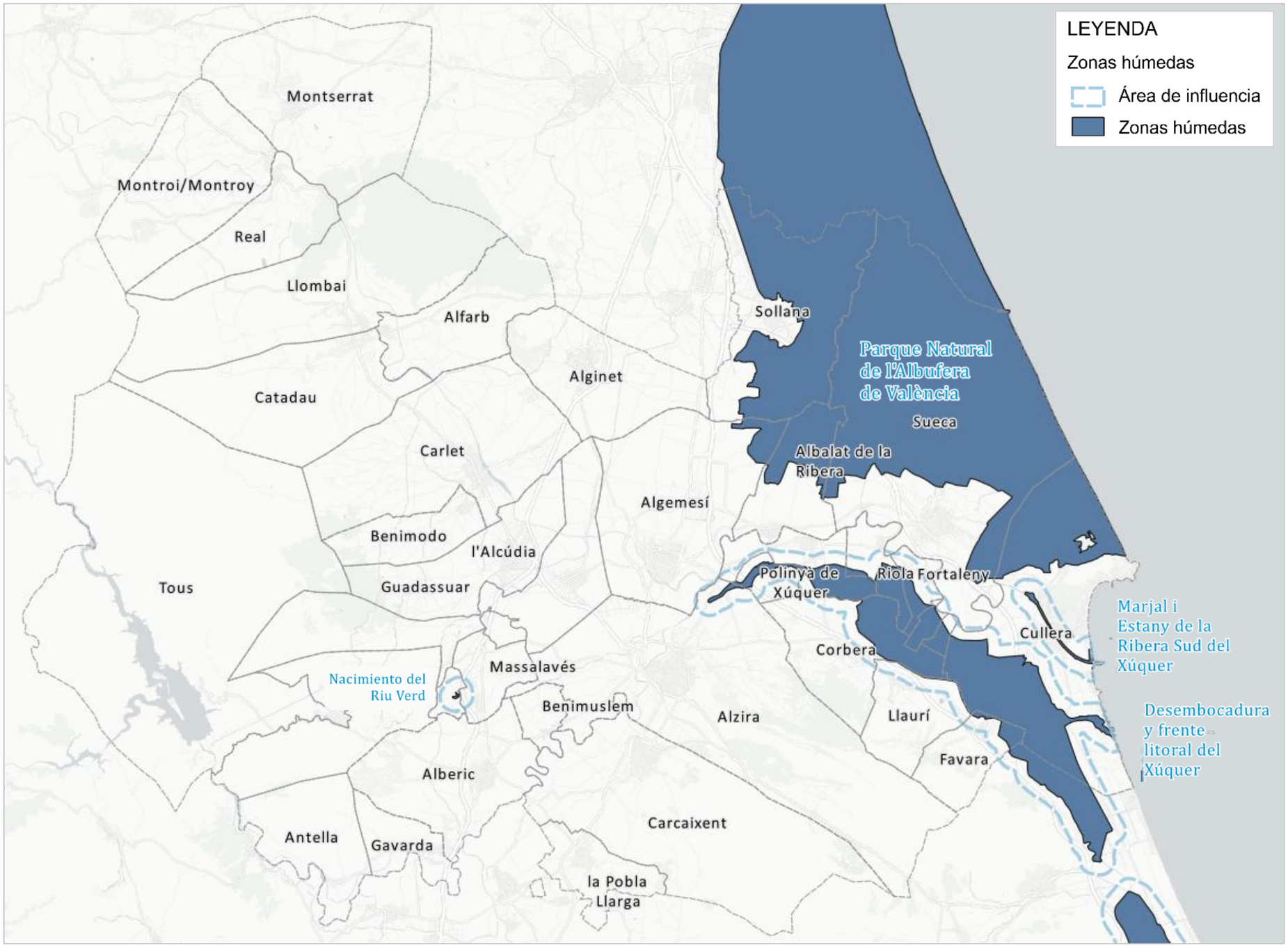


Figura 5. Zonas húmedas en la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos GVA – Catálogo de zonas húmedas de la Comunitat Valenciana.

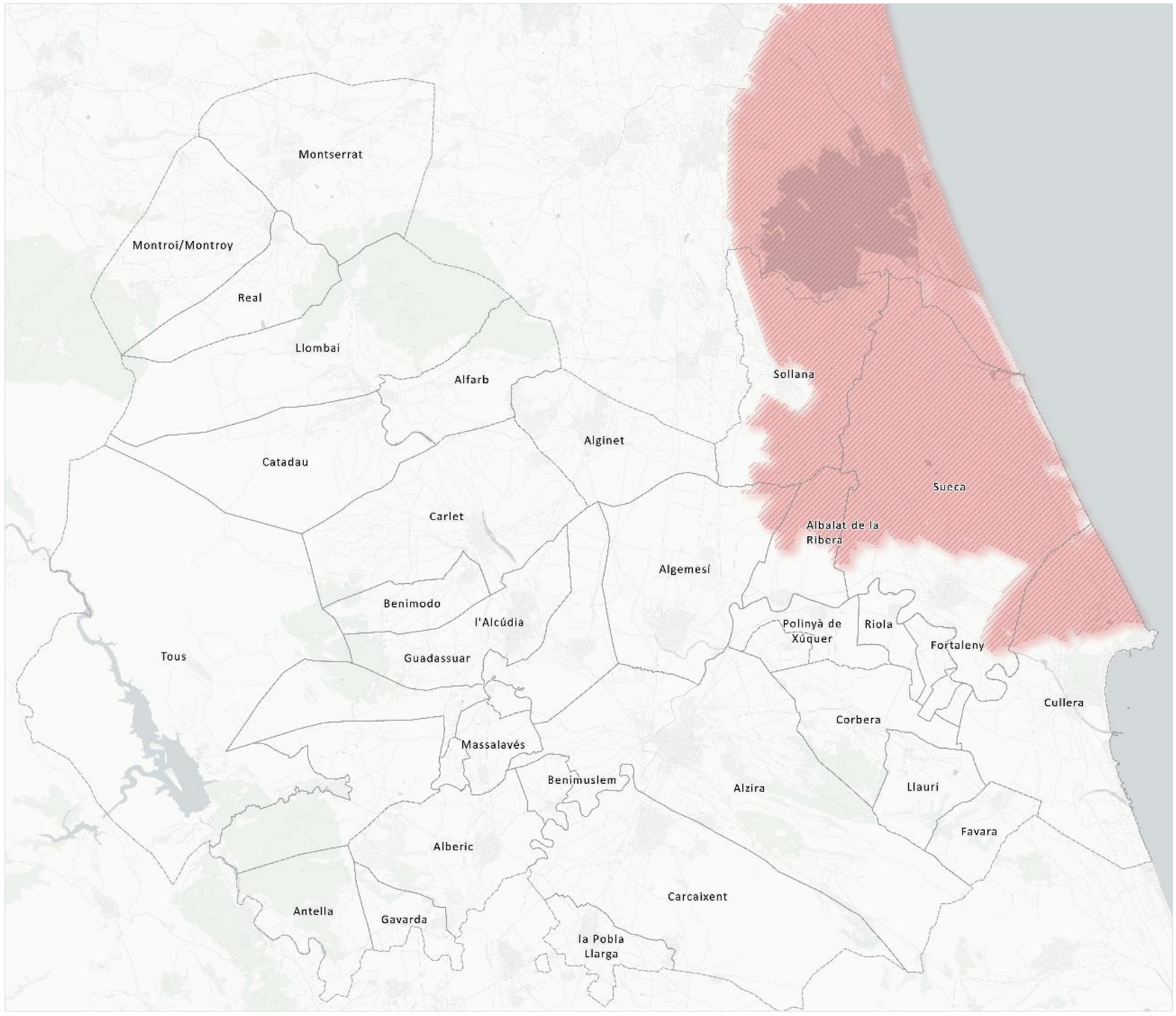


Figura 6. Delimitación zona RAMSAR Albufera de València.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos GVA.

Árboles monumentales

El Catálogo de árboles monumentales y singulares de la Comunitat Valenciana, creado por la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat, de patrimonio arbóreo monumental de la Comunitat Valenciana, es un instrumento dinámico y la información que contiene se revisa y amplía periódicamente.

En este documento figuran aquellos árboles o arboledas con un papel destacado en el ámbito local debido a sus características de tipo biológico, paisajístico, histórico, cultural o social, habiendo sido declarados previamente con esta categoría mediante diferentes acuerdos de pleno de las corporaciones municipales correspondientes.

En la figura siguiente se muestra la localización de los árboles monumentales presentes en el ámbito del PMoSira.

De todos los árboles con características especiales comprendidos dentro del área funcional de la Ribera del Xúquer, existen seis que se acogen a un mayor grado de protección. En la tabla inferior se proporciona información relativa a estos especímenes.

Municipio	Especie	Denominación	X2	Y2	Edad +350	Tronco	Altura	Copa	Entorno de protección
Alzira	Morus kagayamae Koidzumi 'Fruitless'		724344	4337473	No	3,31	12,8	12	16
Carcaixent	*Citrus × sinensis (L.) Osbeck*	Taronger bicentenari	721057	4333250	No	2,35	2	4	12
Carcaixent	*Magnolia grandiflora L.*	Magnolier de l'hort de Carreres	721086	4333246	No	2,81	13	17	18,5
Carcaixent	*Celtis australis L.*	Lliidoner de la FEVE de Carcaixent	720099	4333234	No	2,11	14,4	14,4	17,2
Carcaixent	*Platanus hispanica Münchh.*	Plàtan d'ombra de la FEVE de Carcaixent	720103	4333134	No	3,52	21,3	27,2	23,6
Carcaixent	*Cupressus sempervirens L.*	Ciprer del cementeri municipal II	720596	4331123	No	2,45	15,3	10	15,3

Tabla 4. Especies con alto grado de protección en el ámbito del PMoSira

Fuente: Elaboración propia a partir de datos GVA

Vías pecuarias

Las vías pecuarias constituyen un extenso y valioso patrimonio natural y cultural, clave para el tránsito ganadero y la producción de servicios ecosistémicos configurándose como Infraestructura verde capaz de mejorar la conectividad entre otros espacios naturales. Complementariamente, puede cumplir un importante papel para el fomento de los usos turístico-recreativos y del desarrollo rural. Las vías pecuarias son, por todo ello, de gran valor estratégico en la explotación racional de recursos naturales y en la ordenación del territorio.

Según el Catálogo de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana, existen un total de 575.550 metros de vías pecuarias distribuidas por el ámbito de estudio, de las cuales 419.233 metros están situados en entorno agrícola y urbano y 154.493 metros en entorno forestal, así como tres abrevaderos clasificados.

En la tabla siguiente se pueden observar las características referentes a cada uno de los municipios del ámbito ampliado en materia de vías pecuarias.

Municipio	Longitud total (m)	Long entorno agrícola y urbana (m)	Long. entorno forestal (m)	Nº vías pecuarias	Nº abrevaderos clasificados
Albalat de la Ribera	9.814	9.793	21	2	
Alberic	10.176	10.002	176	4	
L'Alcúdia	9.811	7.060	2.752	5	
Alfarb	31.240	21.011	10.229	8	
Algemesí	13.606	10.181	3.423	2	
Alzira	62.196	53.145	9.054	10	
Antella	8.606	6.447	2.160	2	
Benicull de Xúquer	-	-	-	0	
Benimodo	8.309	8.109	200	3	
Benimuslem	1.159	1.159	0	1	
Carcaixent	33.738	25.616	8.124	9	
Carlet	28.397	17.593	10.803	7	
Catadau	22.206	12.311	9.896	6	
Corbera	7.669	7.593	77	4	
Cullera	46.835	44.362	2.474	9	
Favara	8.737	5.438	3.298	2	
Fortaleny	4.607	3.826	15	2	
Gavarda	1.480	1.216	264	1	
Guadassuar	25.695	13.316	12.379	6	
Llaurí	7.742	7.539	202	3	
Llombai	31.654	14.301	17.353	6	
Masalavés	10.901	10.886	15	4	
Massalfassar	5.224	4.452	772	3	
Montroy	18.876	15.207	3.670	3	
Montserrat	17.190	15.218	1.972	3	
La Pobla Llarga	10.934	10.852	81	5	
Polinyà de Xúquer	4.087	4.063	15	1	
Real	7.174	5.466	1.708	3	
Riola	3.299	3.265	34	2	
Sollana	23.802	23.539	263	6	
Sueca	40.049	38.680	314	8	
Tous	60.337	7.587	52.749	6	3

Tabla 5. Características vías pecuarias por municipio

Fuente: Elaboración propia a partir de datos GVA

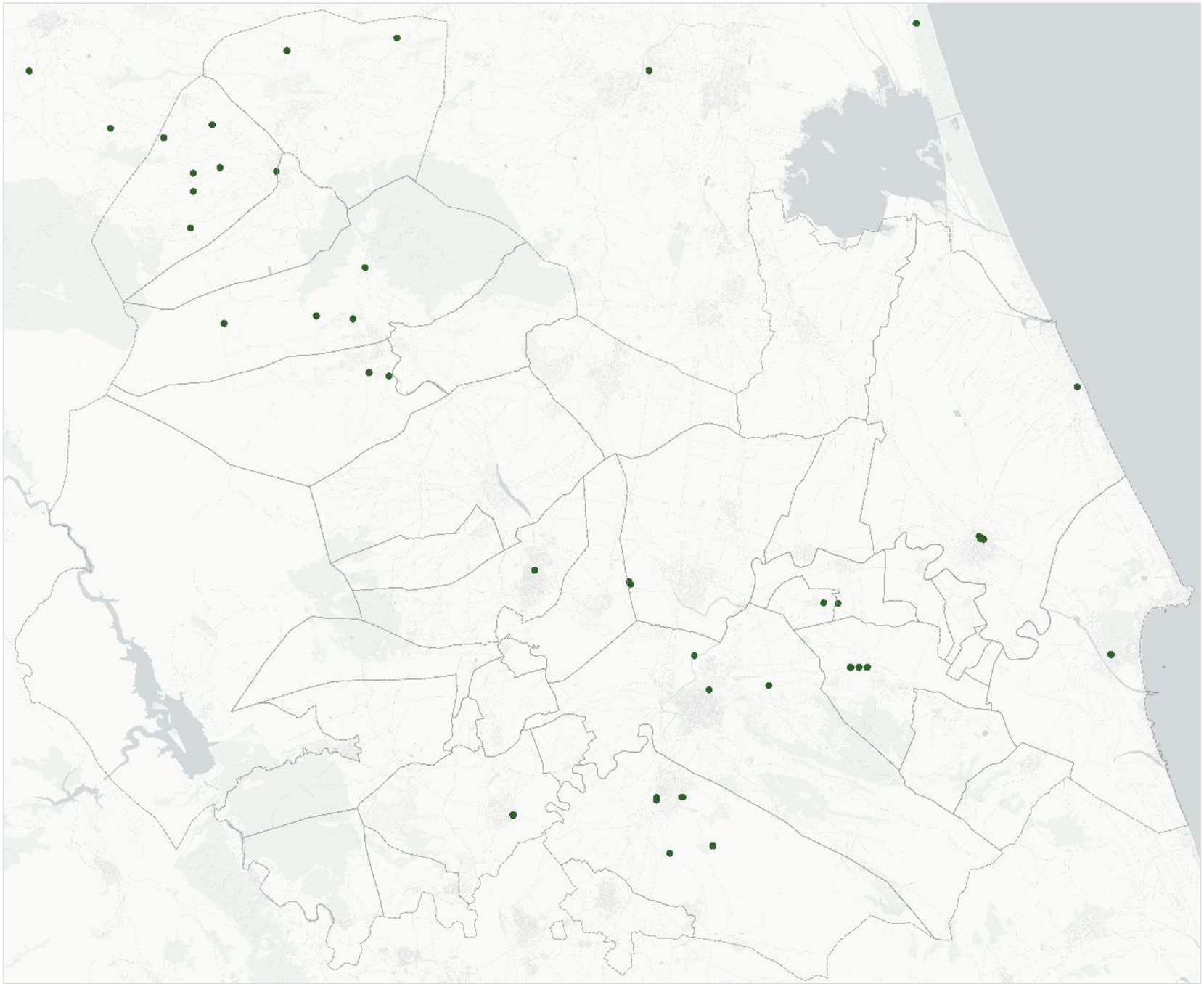


Figura 7. Ubicación árboles monumentales.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

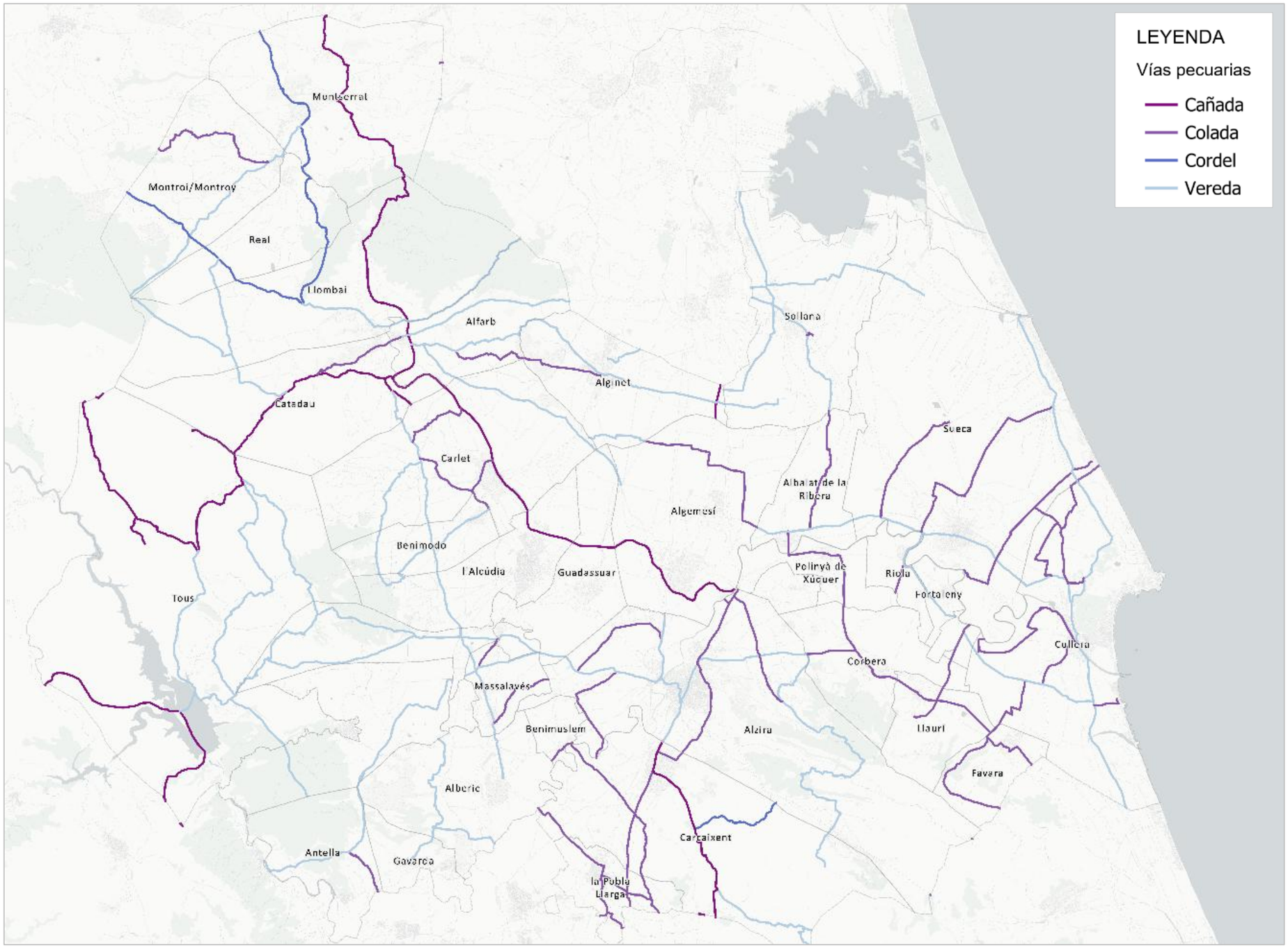


Figura 8. Vías pecuarias según su tipología.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos GVA – Catálogo de vías pecuarias de la Comunitat Valenciana.

Paisajes de Relevancia Regional (PRR)

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana identifica y define 40 Paisajes considerados de Relevancia Regional atendiendo a su singularidad, a sus valores intrínsecos, a la integridad de su carácter y al aprecio social que merecen. A efectos de esta estrategia, se consideran de relevancia regional a aquellos paisajes que cumplen las siguientes condiciones:

A. Tienen una dimensión y escala territorial de ámbito supramunicipal, y expresan el carácter y la identidad de una determinada parte del territorio.
B. Son representativos de la diversidad de los paisajes de la Comunitat Valenciana.
C. Presentan importantes valores y se encuentran en buen estado de conservación.
D. Tienen un elevado aprecio social por su representatividad y sus valores.
E. Son considerados singulares, por ser excepcionales y únicos en el conjunto de la región.

Los Paisajes de Relevancia Regional se han agrupado en grandes conjuntos denominados Grandes Recursos Paisajísticos, por similitudes morfológicas, funcionales y de contigüidad. Esta agrupación permite establecer unos objetivos de calidad paisajística comunes para los diversos PRR que componen cada grupo.

En el área estudiada se encuentran cuatro de los catorce Grandes Recursos Paisajísticos, cada uno de los cuales comprende un Paisaje de Relevancia Regional, como se observa en la figura inferior.

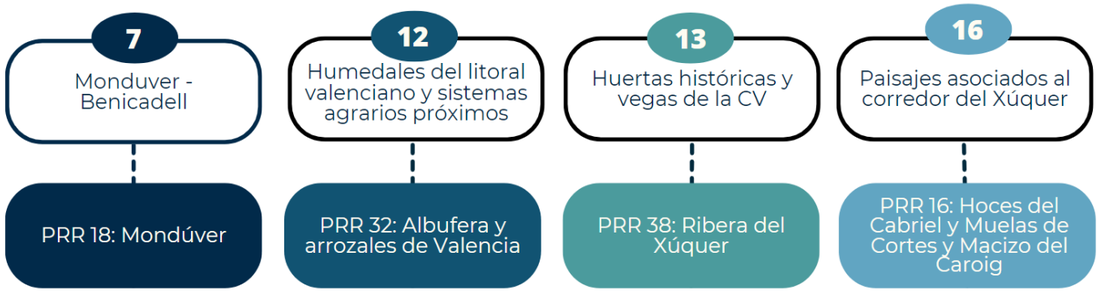


Figura 9. Esquema GRP y PRR en el ámbito de estudio

Fuente: Elaboración propia

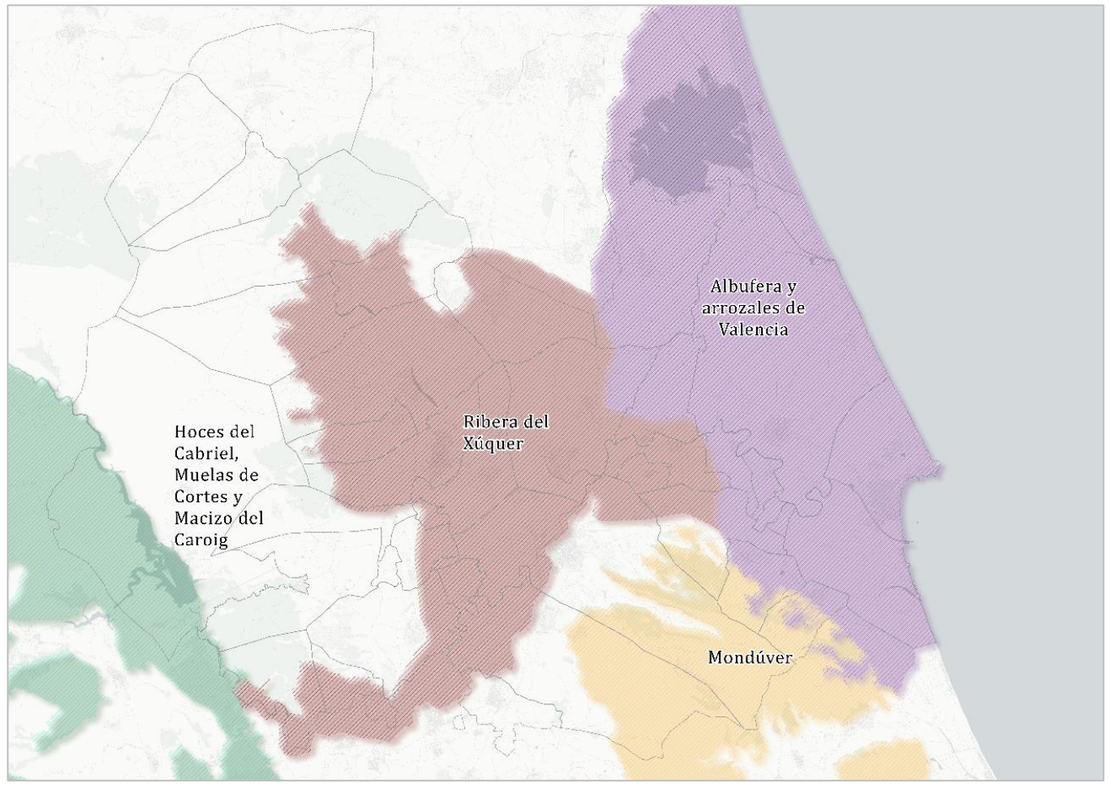


Figura 10. Paisajes de Relevancia Regional.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

Parques naturales

El Parc Natural de l'Albufera constituye uno de los humedales costeros más representativo y valioso de la Comunitat Valenciana y de la cuenca mediterránea. Cuenta con una superficie de 21.120 hectáreas y se encuentra situado a tan solo 10 kilómetros de la ciudad de València. Su proximidad y facilidad de acceso lo convierten en un punto de encuentro para la práctica de actividades recreativas y la observación de la naturaleza. Durante todo el año, la gran biodiversidad de este espacio natural protegido permite observar una importante variedad de fauna y flora. Algunas zonas de su ámbito han sido declaradas como "Microrreserva de Flora" y como "Reserva de Fauna".

Su extensión engloba los municipios de València, Alfafar, Sedaví, Massanassa, Catarroja, Albal, Beniparrell, Silla, Sollana, Sueca, Cullera, Albalat de la Ribera y Algemesí.

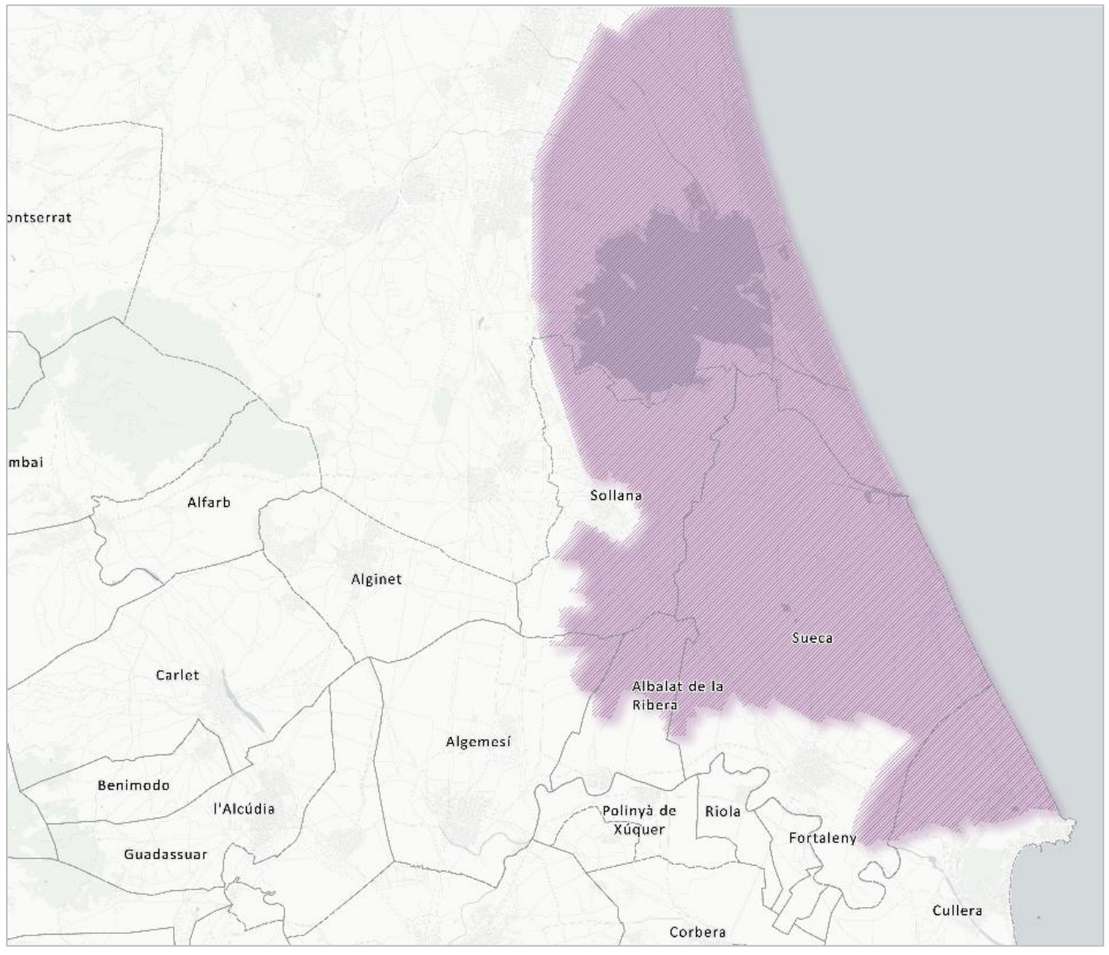


Figura 11.Área catalogada como Parque Natural

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN)

El ámbito sujeto a ordenación comprende la cuenca hidrográfica del lago de la Albufera y las zonas regadas o afectadas por las escorrentías de la Acequia Real del Júcar. Asimismo, estos territorios abarcan en superficie la mayor parte del acuífero de la plana cuyos surgidores y drenajes afloran en la periferia del lago. En definitiva, se busca ordenar todo el sistema hidrológico en el que está incluida la Albufera.

Debido a su situación geográfica, la Albufera actúa como un pantano natural de regulación de una cuenca hidrográfica que se extiende entre las cuencas del Turia y del Xúquer y que tiene su origen en las últimas estribaciones del macizo Ibérico.

La cuenca hidrográfica de la Albufera tiene una extensión aproximada de 91.700 hectáreas, constituyendo su eje el barranco de Chiva, con un curso de 44 km de longitud. Junto con otros barrancos de menor importancia recibe la Albufera las escorrentías y sobrantes de los huertos y arrozales de una amplia zona periférica.

La cuenca presenta tres zonas marcadamente diferenciadas:

- Zona baja que circunda a la Albufera, con cultivos predominantemente de arroz, y que ocupa toda la zona de cota inferior a 20m.
- Zona media, también agrícola, con cultivos de secano (viñas, almendros, algarrobos) y regadío, y que está comprendida entre las cotas de 20 y 400m.
- Zona alta, predominantemente forestal, cubierta en su mayor parte por matorrales con algunos enclaves de pinar, que ocupa la superficie por encima de la cota 400m.

El ámbito del presente PORN incluye también el denominado vector Xúquer ya que las escorrentías de los riegos de la Acequia Real del Júcar constituyen más del 50% de las aportaciones de agua al lago, por lo que su consideración en el presente plan de ordenación queda del todo justificada para el mantenimiento de las condiciones ecológicas de la Albufera.

El PORN de la Albufera comprende total o parcialmente 57 municipios, a saber:

Alaquàs, Albal, **Albalat de la Ribera, Alberic**, Alcácer, Alcàntera de Xúquer, **l'Alcúdia**, Aldaia, Alfafar, **Alfarb, Algemesí, Alginet**, Almussafes, **Alzira, Antella**, Beneixida, Benetússer, Benifaió, **Benimodo**, **Benimuslem**, Beniparrell, Buñol, **Carcaixent**, Cárcer, **Carlet**, Catarroja, Cheste, Chiva, **Cullera, Fortaleny, Gavarda**, Godelleta, **Guadassuar, La Pobla Llarga, Llombai**, Loriguilla, Lugar Nuevo de la Corona, **Massalavés**, Massanassa, **Monserrat**, Paiporta, Picanya, Picassent, **Polinyà de Xúquer**, Quart de Poblet, Riba-roja de Túria, **Riola**, Sedaví, Silla, **Sollana, Sueca**, Torrent, **Tous**, Turís, València, Vilamarxant y Castelló de la Ribera.

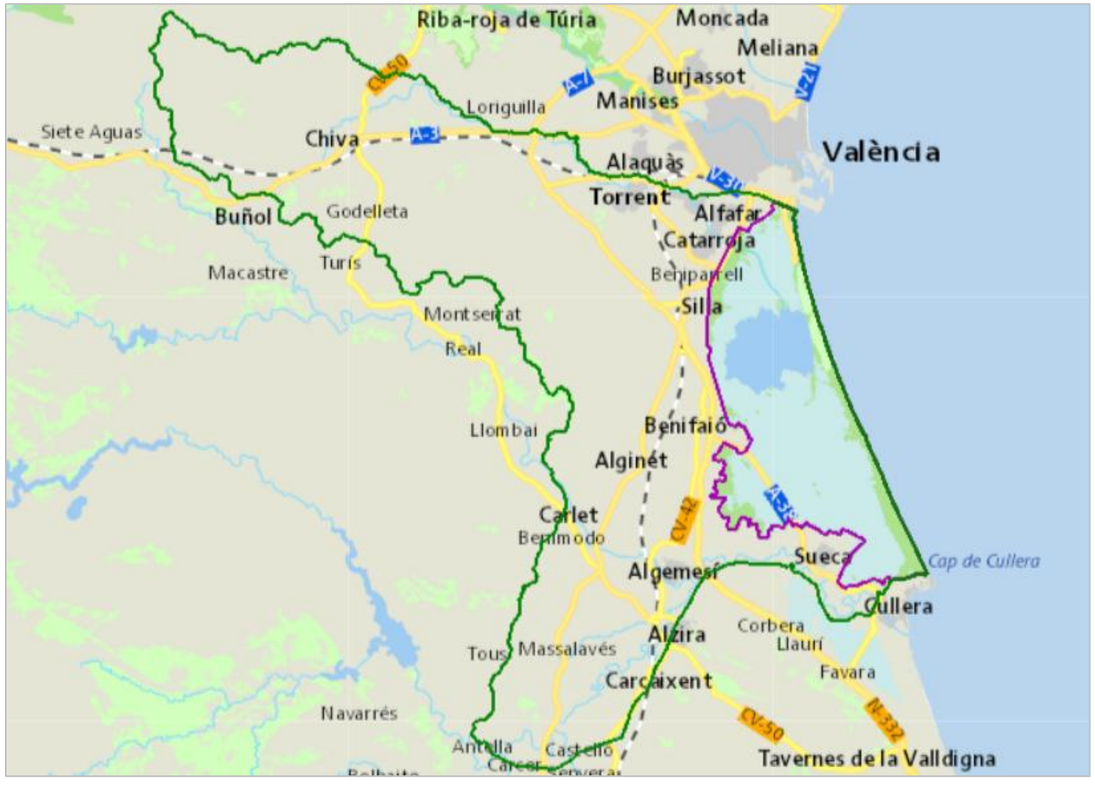


Figura 12.Límites del Parque Natural de la Albufera y de su Plan de ordenación de los Recursos Naturales.

Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana, consultado en abril de 2023.

Parajes naturales municipales

Según el artículo 9 de la Ley 11/1994, regulada por el Decreto 15/2016, son Parajes Naturales Municipales (PNM) *aquellos ámbitos territoriales, incluidos en uno o varios términos municipales, que el Consell de la Generalitat Valenciana, por iniciativa de la corporación o corporaciones locales afectadas territorialmente y a propuesta de la Conselleria competente en medio ambiente, declare como tales por sus especiales valores, de entidad y trascendencia locales, en los ámbitos ecológico, geológico, paisajístico y/o cultural, o bien atendiendo a sus potencialidades para el uso público ordenado del medio.*

Los Parajes Naturales Municipales cumplen todas o algunas de las siguientes funciones:

- Conservación, regeneración y mejora de los valores naturales y culturales que han motivado su declaración.
- Puesta en valor y uso sostenible de dichos valores, contribuyendo con ello al desarrollo sostenible del municipio en términos económicos, sociales y culturales.
- Uso público del entorno, compatible con los objetivos de conservación, en materia de disfrute ordenado del medio, educación ambiental y estudio de los valores ambientales y culturales.

El área funcional de la Ribera del Xúquer presenta una gran diversidad de entornos naturales de calidad. Su gestión es competencia del ayuntamiento promotor. En caso de corresponder a varios ayuntamientos, la gestión del espacio protegido se realizará de manera conjunta.

Tabla 6. Superficie de los PNM en el ámbito de estudio.

Nombre	Municipio	Titularidad	Superficie (ha)
Les Fontanelles	Corbera	Municipal	86,422
Muntanya de Llaurí	Llaurí	Municipal	223,831
La Murta y la Casella	Alzira	Municipal	771,95
Els Cerros	Llombai	Municipal	241,9
El Tello	Llombai	Municipal	1065,286
La Colaita	Llombai	Municipal	951,076
Matamón	Catadau	Municipal	692,562
Ullals del Riu Verd	Benimodo	Municipal	2,26
Hort de Soriano-Font de la Parra	Carcaixent	Municipal	53,224

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.



Figura 13. Izq. PNM La Murta y La Casella – Der. PNM Ullals del Riu Verd.

Fuente: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructures i Territorio

Plan de Acción Territorial Forestal (PATFOR)

El Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana es un plan que nace con el objetivo de revitalizar el sector forestal y que éste se convierta en una oportunidad de futuro para las comarcas del interior de la Comunitat.

Es la herramienta de ordenación del territorio y gestión forestal, que articula y programa en el tiempo y sobre el territorio las actuaciones futuras de la Generalitat Valenciana en el ámbito de la política forestal, trasladando a la misma el modelo territorial establecido en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

La superficie total de suelo forestal del conjunto de municipios del ámbito del PMoSira es de 28.253,88 hectáreas. En la tabla siguiente se muestra el desglose en hectáreas de superficie forestal correspondiente a cada uno.

Dentro del suelo forestal establecido en el PATFOR, destacan ciertas zonas cuya conservación se considera estratégica para la Comunitat Valenciana. En la figura 16 se destacan esas zonas.

Municipio	SUPERFÍCIE FORESTAL PATFOR (ha)	Municipio	SUPERFÍCIE FORESTAL PATFOR (ha)
Albalat de la Ribera	3,69	Favara	533,05
Alberic	62,06	Gavarda	147,07
Alfarb	856,87	Guadassuar	859,67
Algemesí	66,39	la Pobla Llarga	81
Alginet	101	l'Alcúdia	236,72
Alzira	3.581,64	Llaurí	444,03
Antella	960,08	Massalavés	6,24
Benicull de Xúquer	3,83	Montroi/Montroy	776,76
Benimodo	132,47	Montserrat	859,33
Benimuslem	5,26	Polinyà de Xúquer	11,5
Carcaixent	2.581,78	Real	619,21
Carlet	603,59	Riola	0,01
Catadau	1.938,44	Sollana	22,51
Corbera	490,37	Sueca	18,96
Cullera	551,1	Tous	11.699,25

Tabla 7. Superficie de suelo forestal municipios PMoSira

Fuente: Elaboración propia con datos PATFOR

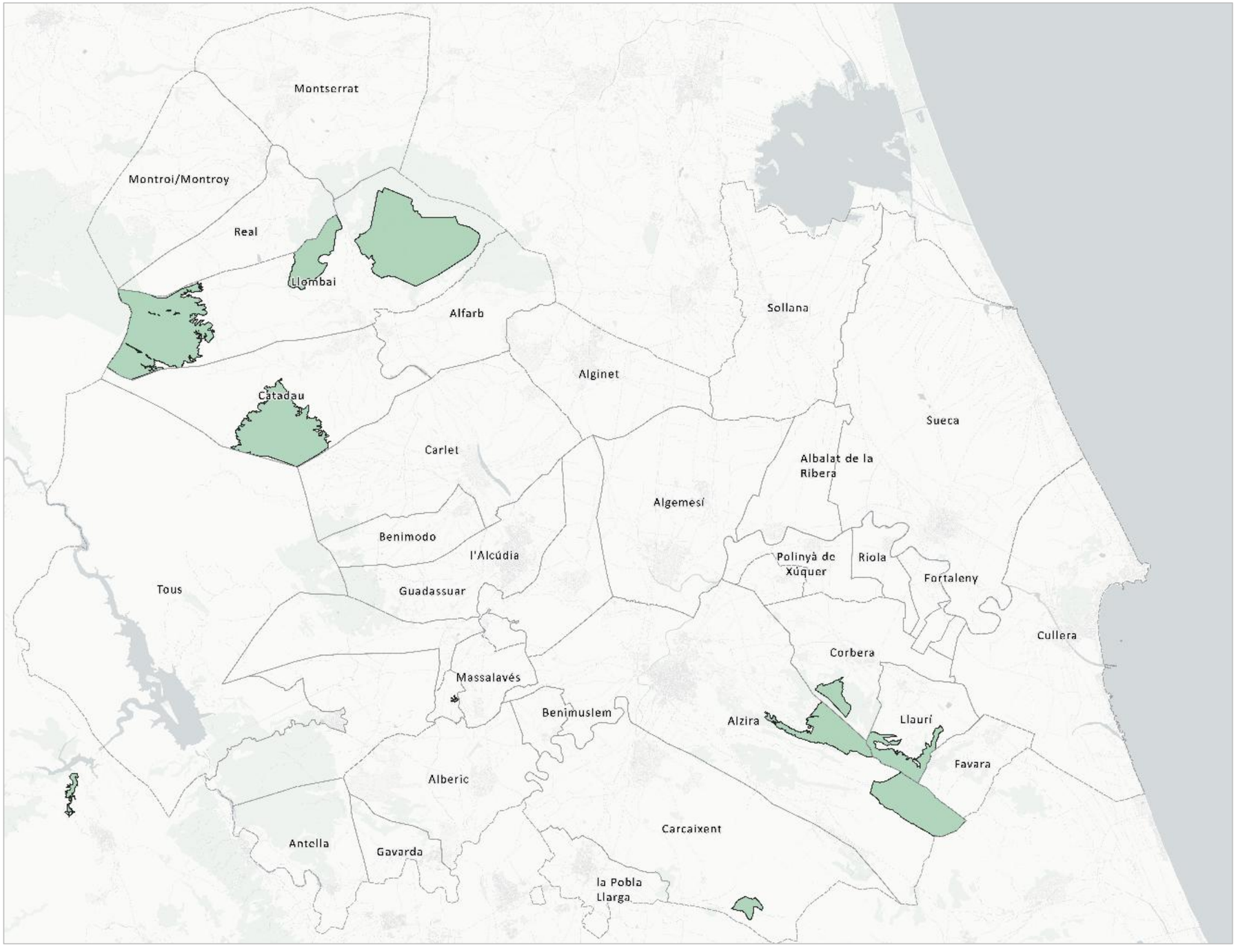


Figura 14. Parajes naturales municipales.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

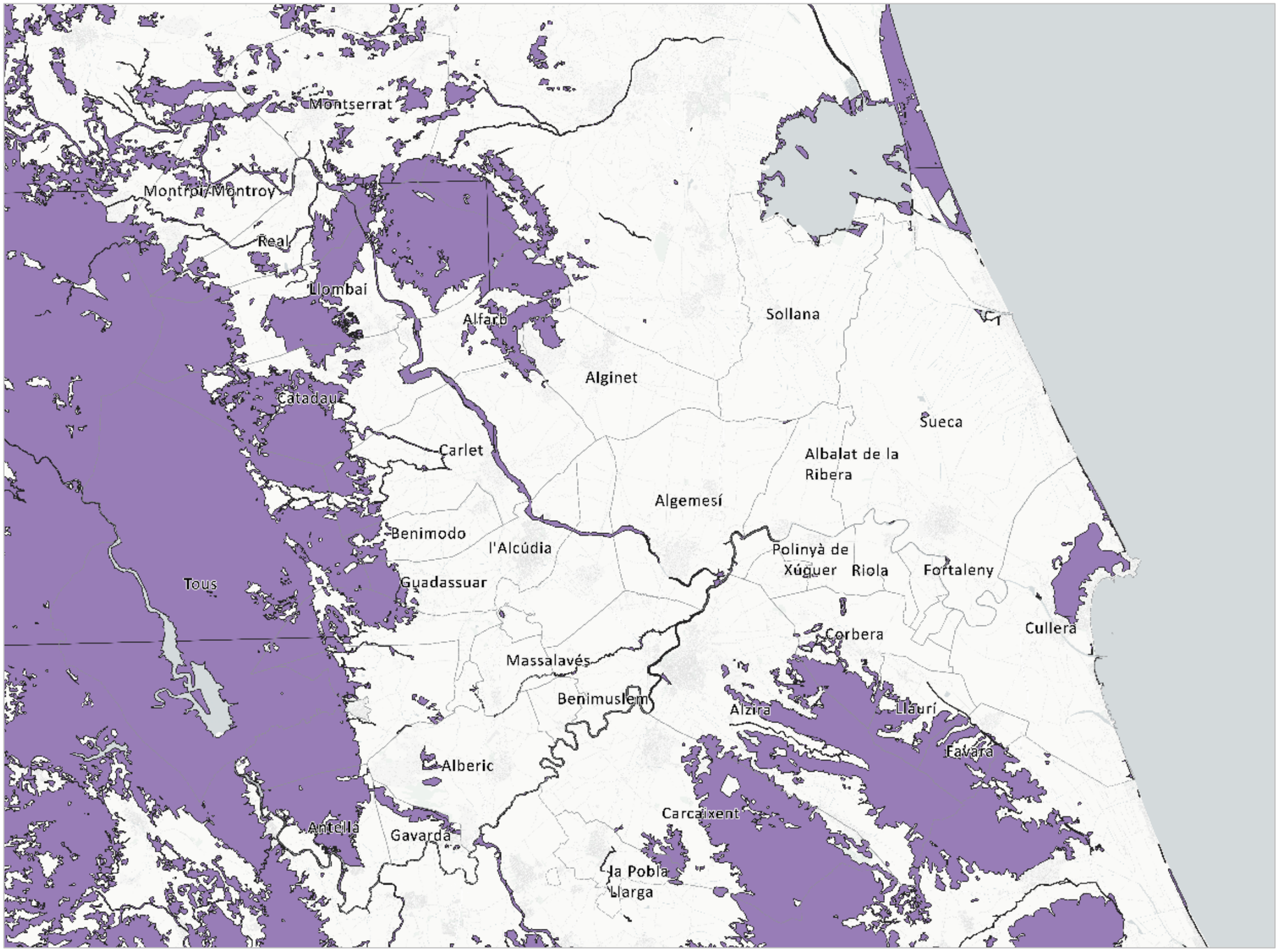


Figura 15. Terreno forestal PATFOR

Fuente: Elaboración propia con datos PATFOR

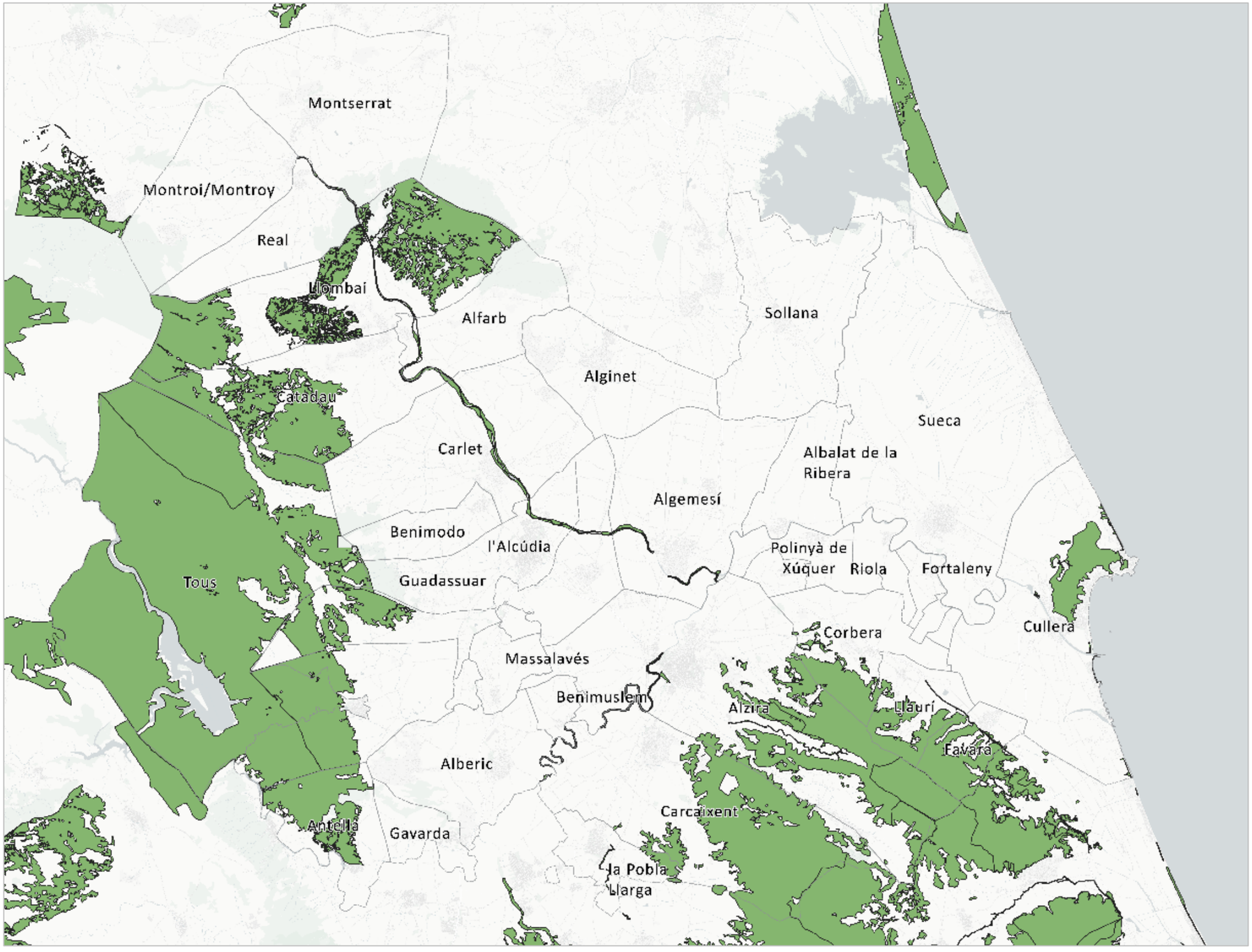


Figura 16. Terreno forestal estratégico

Fuente: Elaboración propia con datos PATFOR

Montes de Dominio Público y de Utilidad Pública

Son de dominio público o demaniales e integran el dominio público forestal:

- Los montes incluidos o que se incluyan en el Catálogo de Montes de Utilidad Pública.
- Los montes comunales, pertenecientes a las entidades locales, en tanto su aprovechamiento corresponda al común de los vecinos.
- Aquellos otros montes que, sin reunir las características anteriores, hayan sido afectados a un uso o servicio público.

El Catálogo de Montes de Dominio Público y Utilidad Pública es un registro público de carácter administrativo en el que se incluyen todos los montes que cumplen las funciones ecológicas y sociales establecidas en la legislación forestal nacional y autonómica.

La inclusión de un monte en el Catálogo supone el mayor grado de protección para el mismo y, desde la aprobación de la Ley 43/2003 de Montes, le otorga la consideración de Bien de Dominio Público. Esto implica que los montes incluidos en el catálogo son inalienables, imprescriptibles e inembargables y no están sujetos a tributo alguno que grave su titularidad.

La comarca objeto de estudio cuenta con una gran variedad de espacios de estas características, como se puede apreciar en la figura siguiente.

Nombre	Municipio	Titularidad	Superficie pública (ha)	Superficie total (ha)
El Monte	Tous	Ayuntamiento	9712.3416	11049
	Antella	Ayuntamiento	811.8056	951.8406
Les Agulles	Alzira	Ayuntamiento	554.3	555.33
Matamón	Catadau	Ayuntamiento	1551.2057	1628.1595
Aledua	Llombai	Ayuntamiento	1376.9055	1608.906
Cimarrones	Llombai	Ayuntamiento	969.484	987.4
San Antonio	Llombai	Ayuntamiento	800	900
La Garrofera	Alzira	Ayuntamiento	1200.4452	1209.525
	Guadassuar	Ayuntamiento	614.9898	669.0251
Riberas del Río Magro	Carlet	Generalitat	240.1027	240.1027
	Algemesí	Generalitat	97.2837	97.2837

Tabla 8. Titularidad y superficie montes de utilidad pública

Fuente: Elaboración propia con datos GVA

Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL)

El Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (en adelante PATIVEL), es un instrumento de ordenación del territorio de ámbito supramunicipal y de carácter sectorial, que busca definir y preservar la infraestructura verde del litoral en el ámbito de la Comunidad Valenciana. Se presenta como *"un instrumento complementario de acompañamiento y mejora del planeamiento urbanístico local en los municipios del litoral" (PATIVEL)*.

Los objetivos del PATIVEL son:

- Definir y ordenar la infraestructura verde supramunicipal del litoral, protegiendo sus valores ambientales, territoriales, paisajísticos, culturales, educativos y de protección frente a riesgos naturales o inducidos.
- Garantizar la conectividad ecológica y funcional entre los espacios del litoral y el interior, evitando la fragmentación de la infraestructura verde.
- Potenciar el mantenimiento de espacios libres en la franja litoral, con el fin de evitar la consolidación de continuos edificados y de barreras urbanas que afecten a los valores del espacio litoral.
- Garantizar la efectividad de la protección de las servidumbres del dominio público marítimo terrestre (DPMT).
- Armonizar el régimen jurídico de los suelos del espacio litoral.
- Mejorar la calidad y funcionalidad de los espacios del litoral ya urbanizados, de gran importancia económica, social y ambiental, y en especial para el fomento de un turismo de mayor calidad.
- Facilitar la accesibilidad y la movilidad peatonal y ciclista en el litoral y en sus conexiones con el interior del territorio.

Los municipios incluidos en el PMoSira ubicados cerca de la costa y por tanto afectados por el PATIVEL son **Sueca** y **Cullera**.

En la figura inferior se observa el área afectada, así como los elementos de interés para la infraestructura verde litoral de ambos municipios

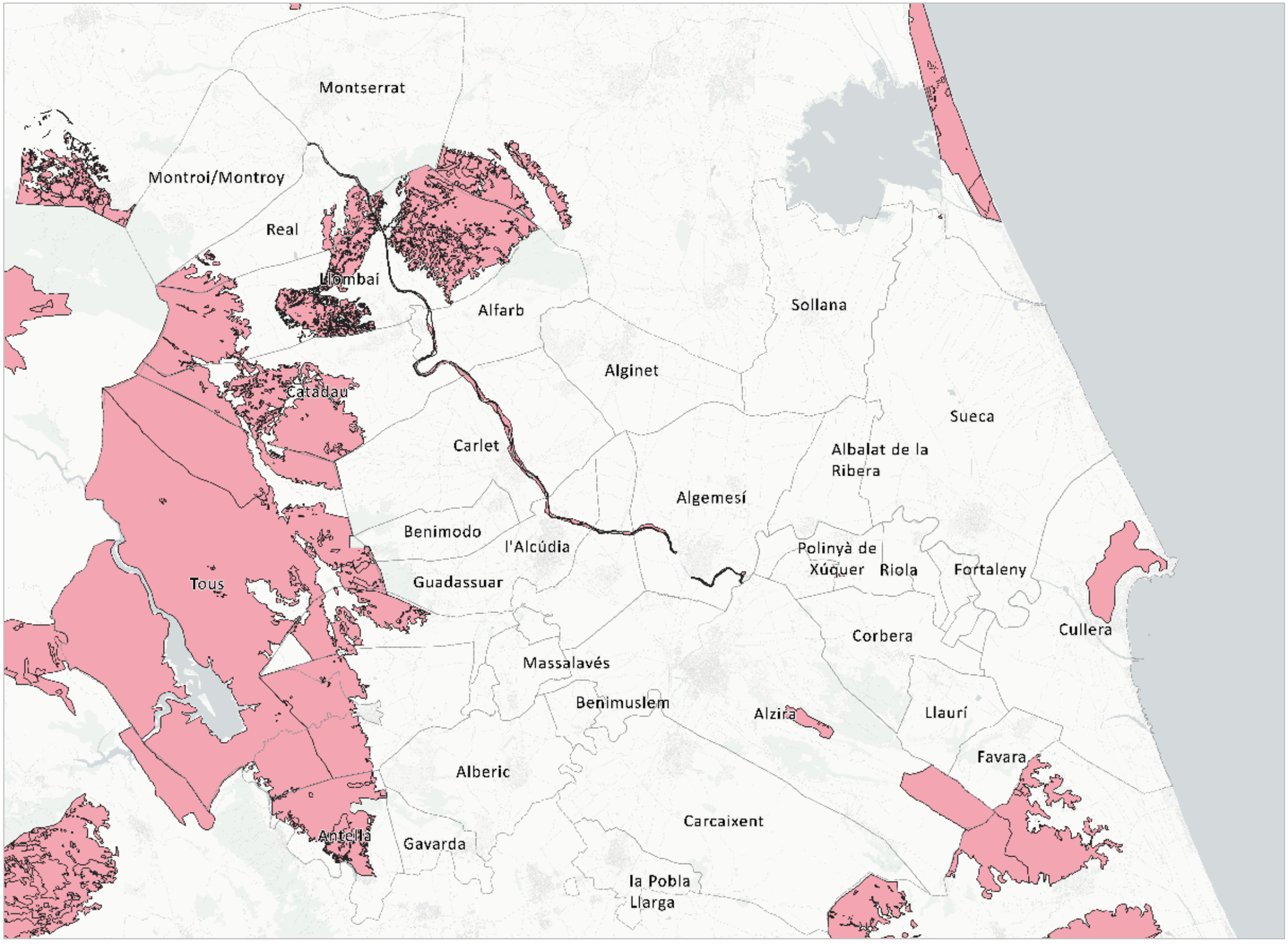


Figura 17. Montes de utilidad pública.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

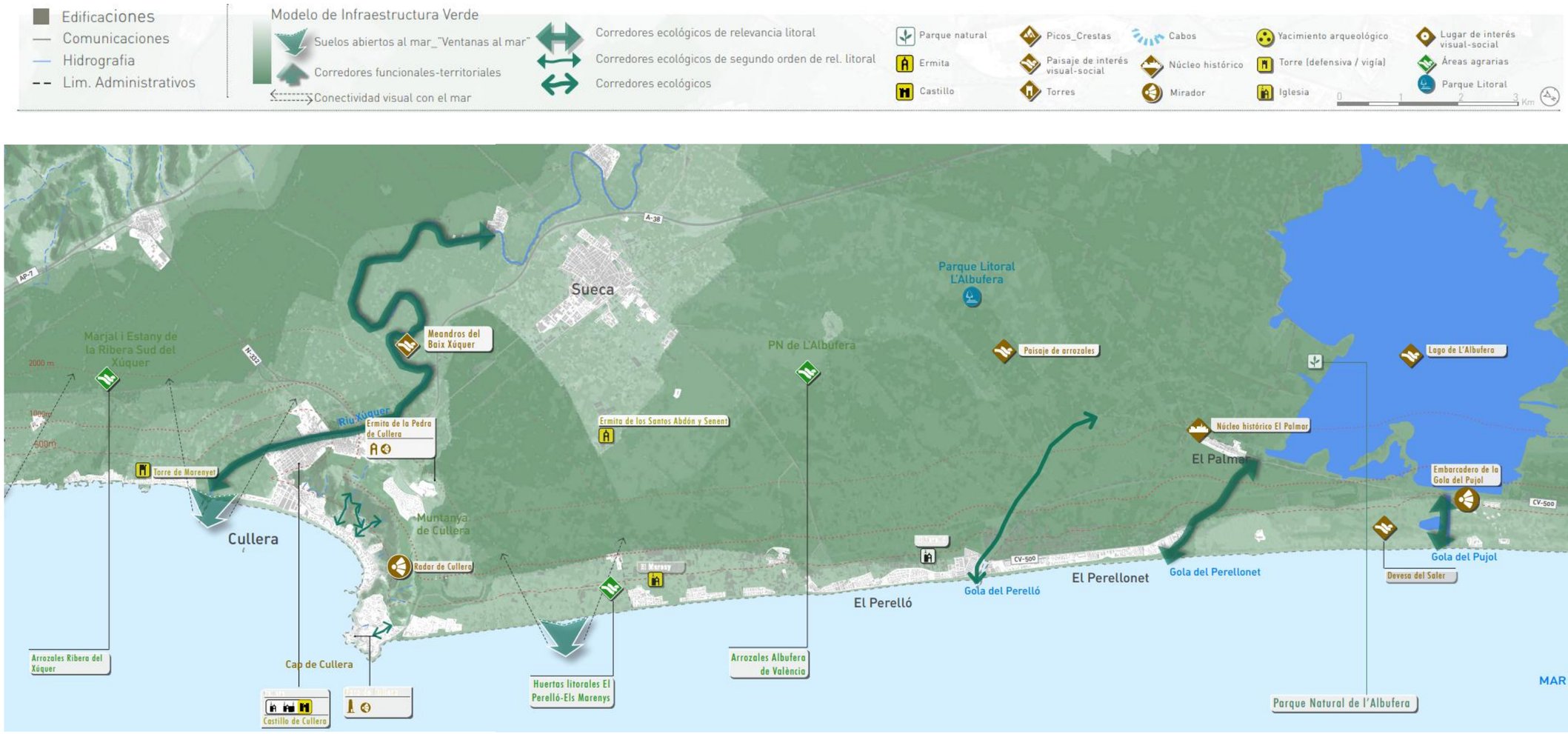


Figura 18. Municipios del PMoSira comprendidos en el ámbito del PATIVEL.

Fuente: PATIVEL.

7.6 Riesgos asociados al territorio

Inundación

La principal amenaza medioambiental en el área funcional es el riesgo de inundación de toda la cuenca del río Xúquer y zonas próximas a su trazada, lo que limita los crecimientos urbanísticos y la planificación de infraestructuras en todo este ámbito.

En este sentido, se define la peligrosidad por inundación como la probabilidad de ocurrencia de una inundación, dentro de un período de tiempo determinado y en un área dada. La Generalitat Valenciana proporciona cartografía que compone el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación de la Comunitat Valenciana (figura siguiente). Hay 6 niveles de peligrosidad, ordenados del 1 al 6 de mayor a menor peligrosidad, y un séptimo nivel de peligrosidad geomorfológica.

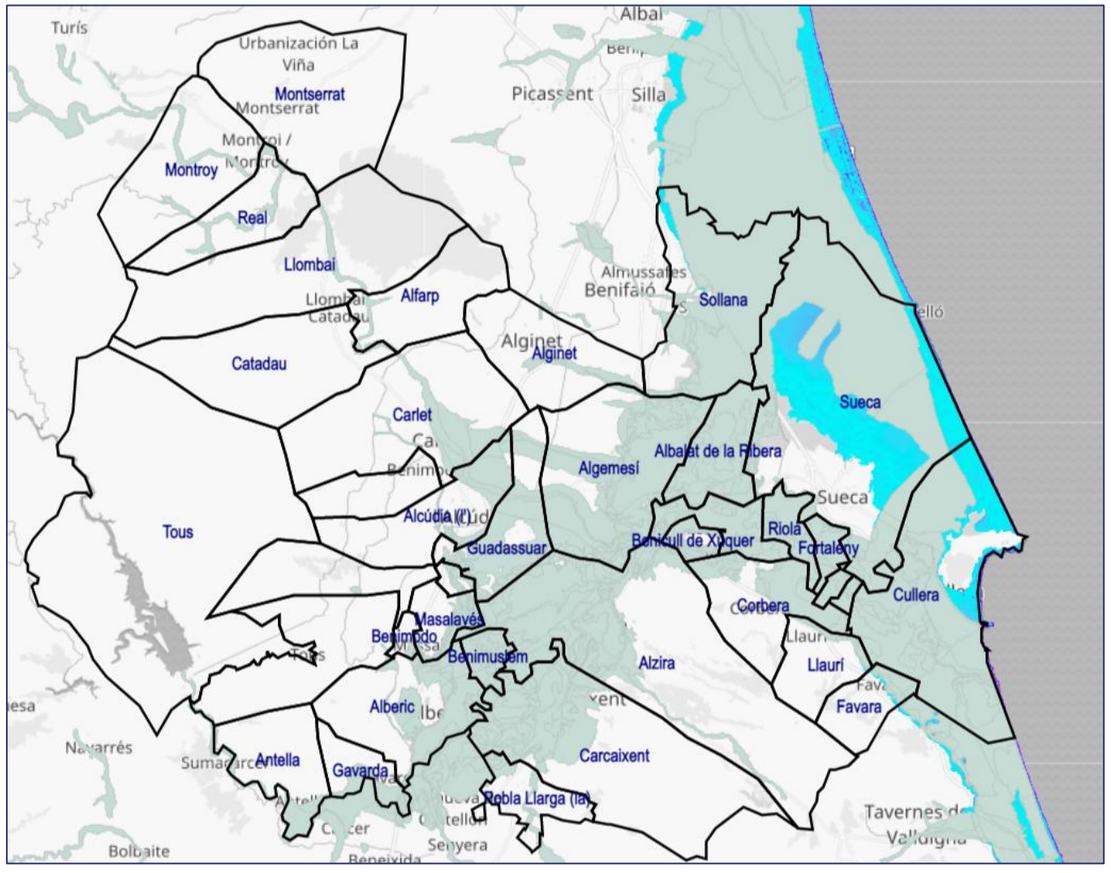


Figura 19. Peligrosidad de inundación PATRICOVA (I)

Fuente. Visor Cartográfico Generalitat Valenciana (Consultado en 2023)

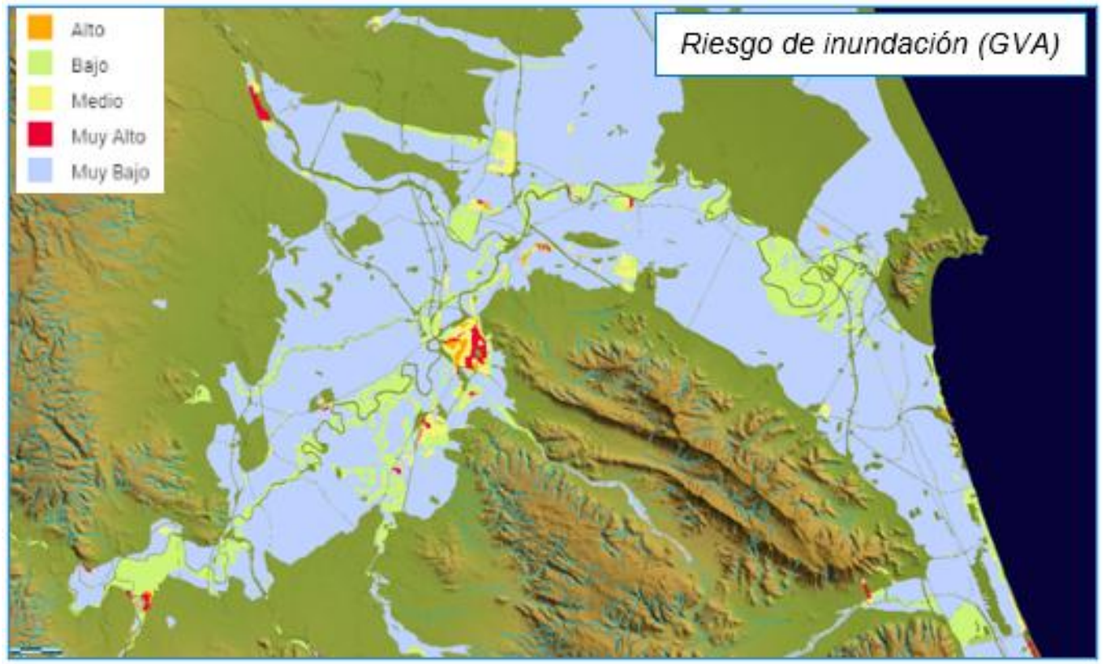


Figura 20. Peligrosidad de inundación PATRICOVA(II)

Fuente. Visor Cartográfico Generalitat Valenciana (Consultado en 2023)

Conforme a lo expuesto y tal y como se observa en la figura anterior, el PMoSira de Alzira deberá tener en cuenta lo dispuesto en el PATRICOVA y plantear actuaciones compatibles y que no afecten al drenaje actual del ámbito de estudio.

Deslizamiento y desprendimiento

Por otra parte, cabe destacar la presencia de zonas con tendencia al deslizamiento de su suelo. La inestabilidad de laderas produce un impacto que afecta fundamentalmente a vías de comunicación, pero también a núcleos de población. Generalmente los deslizamientos se producen principalmente en las zonas montañosas del interior de la comarca, aunque las márgenes de los ríos también pueden ser consideradas zonas inestables. En las zonas costeras, las roturas se concentran en los acantilados rocosos abiertos a la erosión marina.

El ámbito de estudio presenta riesgo de deslizamiento fundamentalmente en la zona interior, donde la orografía es más acusada y abrupta, así como en el entorno del cabo de Cullera, sobre todo en la zona con presencia de acantilados. En la siguiente figura se muestra una distribución y categorización de este riesgo. Otro riesgo presente en la zona es asociado a deslizamientos y desprendimientos puntuales del terreno.

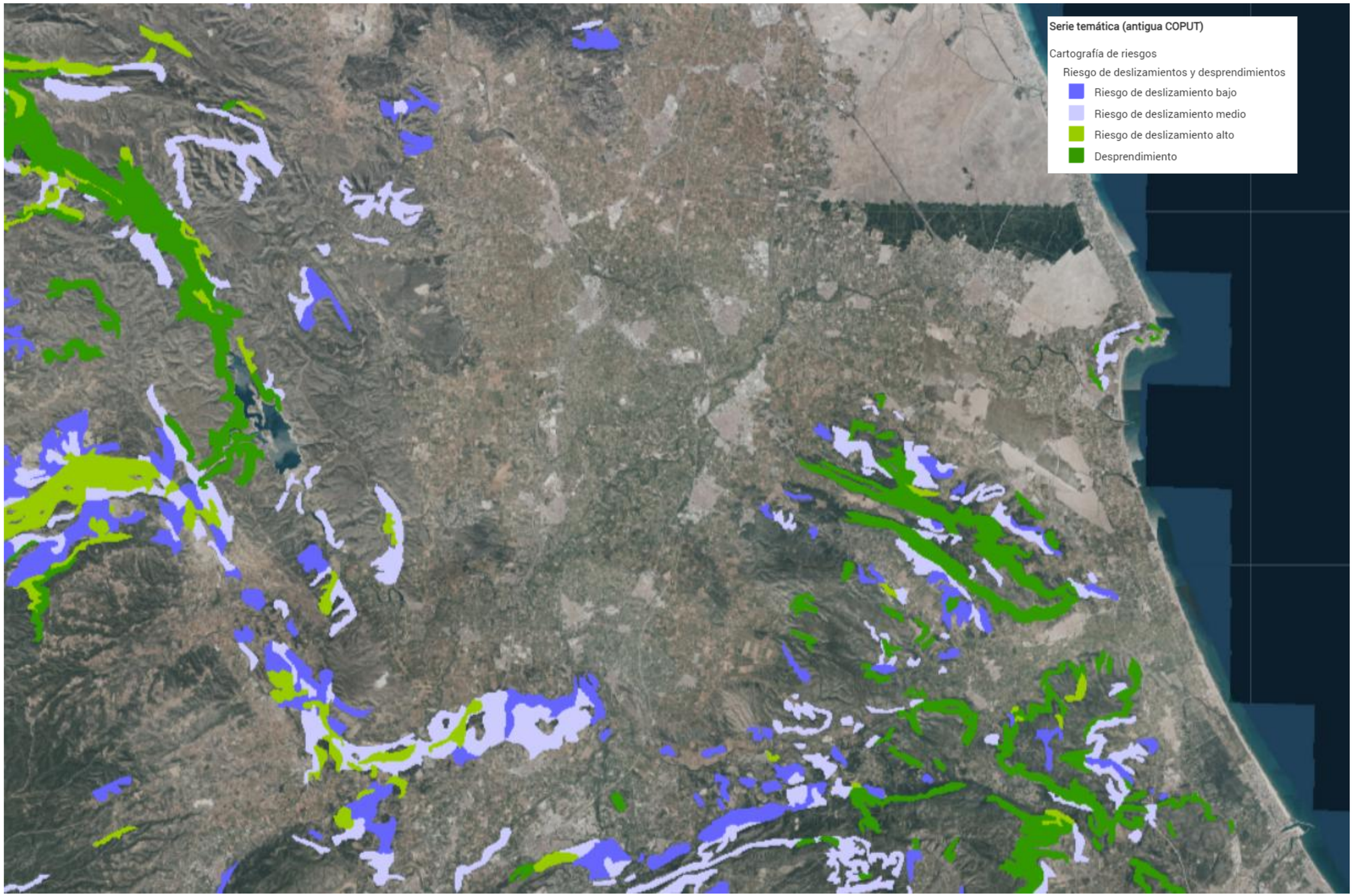


Figura 21. Zonas en riesgo de deslizamientos y desprendimientos. (Consulta 2024)

Fuente: Visor cartográfico GVA

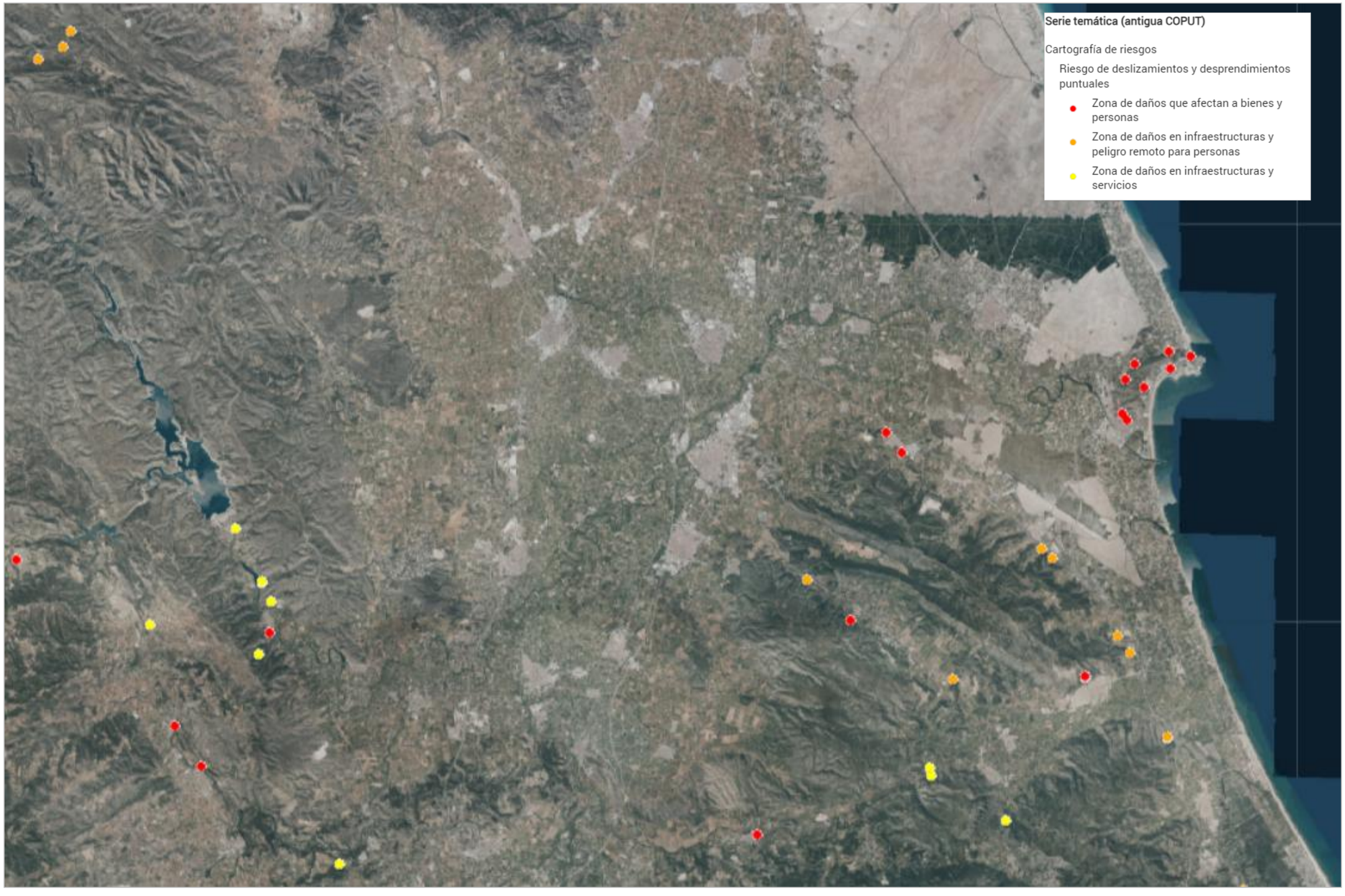


Figura 22. Riesgo de deslizamientos y desprendimientos puntuales.

Fuente: Visor cartográfico GVA.

Erosión

El área funcional de la Ribera del Xúquer presenta un alto riesgo por erosión en sus zonas más montañosas, es decir, la zona de Tous y el sistema montañoso que separa Alzira de la costa. Esta situación se puede llegar a traducir en una pérdida de su potencial edáfico si se ve inmersa en un proceso de desertificación. En la figura siguiente se muestra la erosión actual del territorio.

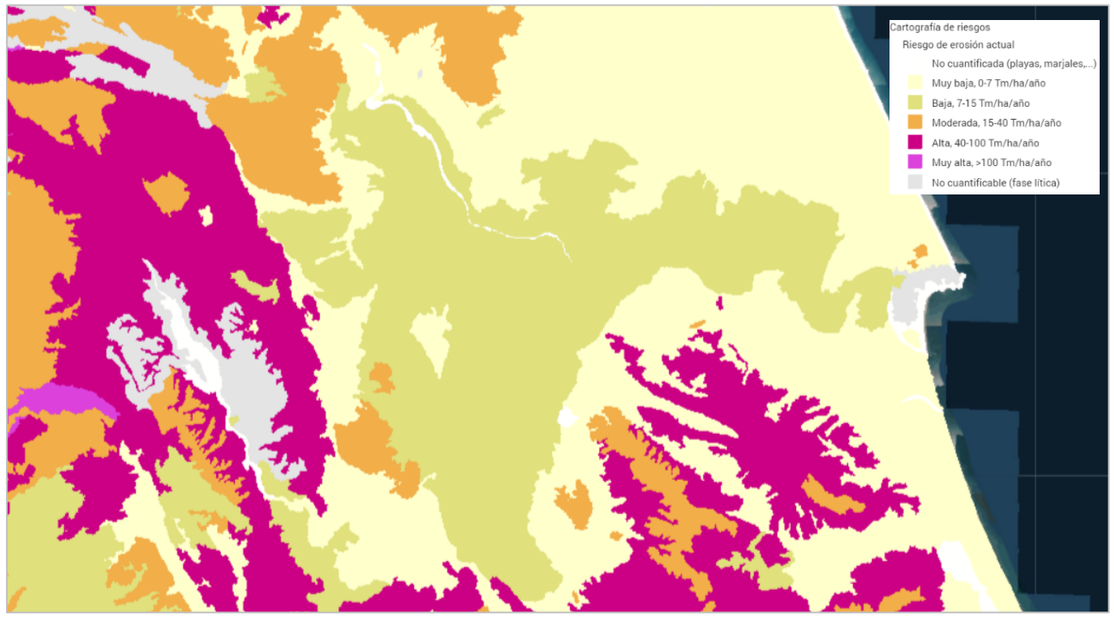


Figura 23. Riesgo de erosión actual

Fuente: Visor Cartográfico GVA.

Por otro lado, los datos de la erosión potencial muestran como en la franja litoral este proceso sufre un incremento en la severidad, pasando de muy baja a moderada.

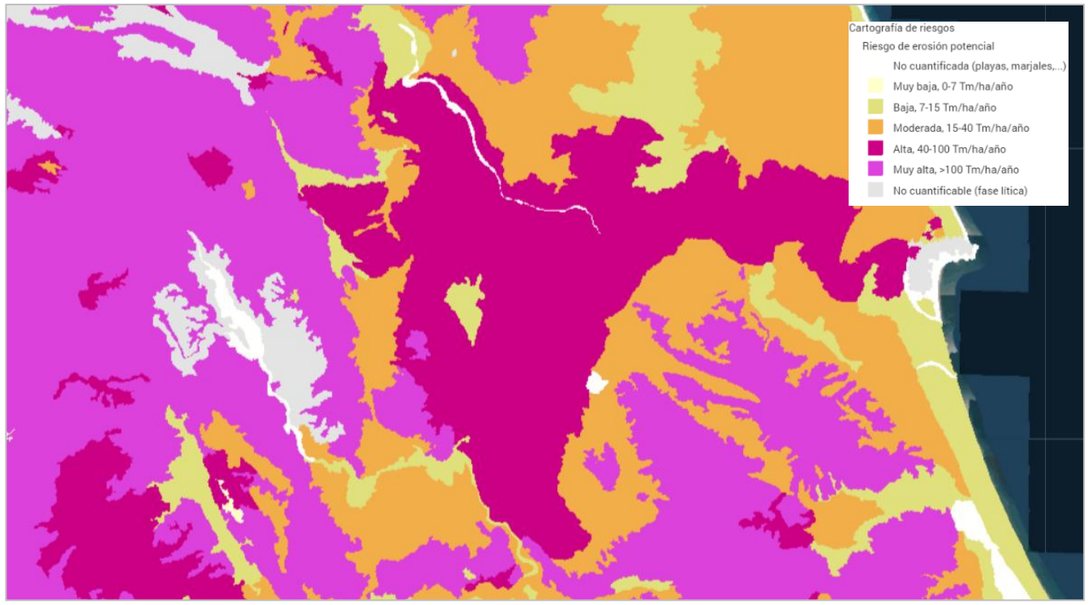


Figura 24. Riesgo de erosión potencial

Fuente: Visor Cartográfico GVA

La zona relativa al cauce del río Xúquer incrementa su erosión de baja en el estado actual a alta en la situación potencial. Las causas de estos procesos pueden ser naturales o antrópicas. Es importante que las medidas y actividades propuestas en el PMoSira contribuyan a preservar el medio y no contribuyan a acelerar estos procesos.

7.7 La movilidad en la Ribera del Xúquer

7.7.1 Focos de atracción/generación de desplazamientos

Como se ha visto en el análisis territorial, el área funcional de la Ribera del Xúquer abarca la franja litoral y parte de la franja intermedia del territorio en el que se encuentra. Cabe destacar que, dentro del área funcional, también se establece una zonificación similar en función del número de habitantes y la ruralidad del territorio. La zona costera, con los municipios de Sueca y Cullera, es la de mayor carácter turístico. La franja intermedia, con el AUI de Alzira como mayor concentración de habitantes, está formada por ciudades de tamaño mediano y pequeño. La zona más alejada de la costa, con municipios como Tous, Massalavés o Benimodo, corresponde a un entorno rural en el que las actividades laborales están en gran medida relacionadas con el sector primario.

La ECTV establece que *"para ejercer adecuadamente su papel territorial, las áreas funcionales del territorio tienen que estar perfectamente equipadas, tanto en dotación como en calidad".* Para ello deben contar con una serie de equipamientos supramunicipales ubicados en diversos puntos del territorio, garantizando así una mayor igualdad de los ciudadanos en el acceso a los bienes de la sociedad.

Consecuentemente, esta distribución de los equipamientos genera una serie de desplazamientos de diferente índole. En función del municipio de residencia del ciudadano que se desplaza, puede tratarse de un trayecto corto a pie, un desplazamiento de cercanía en bicicleta o implicar el uso de un vehículo motorizado para aquellos que necesiten cubrir distancias en las que no sea factible el uso de modos blandos.

Conseguir una apropiada identificación de los viajes que se producen en el área funcional de la Ribera del Xúquer es la base para establecer las principales relaciones que se producen en esta. Para ello es necesario identificar los principales focos de atracción y generación de desplazamientos, es decir, los lugares a los que los ciudadanos necesitan acudir de forma habitual.

La información característica de la zona, como los usos del suelo o la localización de las dotaciones públicas, supone un interesante punto de partida para establecer estas relaciones. Partiremos de los usos educativo, sanitario, industrial y comercial, fácilmente identificables.

7.7.1.1 Uso educativo

La oferta formativa en el área de estudio es amplia, pero para establecer las relaciones de movilidad asociadas a la educación, se han estudiado las adscripciones de los centros educativos para cada uno de los municipios y para todos los niveles de enseñanza: infantil, primaria, secundaria y bachillerato. En este análisis se han tenido en cuenta los centros educativos de titularidad pública.

En la figura 26 se pueden observar las relaciones derivadas de la movilidad escolar. Los puntos representan los centros educativos de titularidad pública en el ámbito de estudio, mientras que las relaciones representadas mediante flechas indican el movimiento entre municipios para acceder a la educación primaria, secundaria o bachillerato. Los municipios que no presentan relaciones disponen de acceso a centros educativos de todos los niveles en su ámbito territorial.

De forma general, los desplazamientos en el ámbito escolar no suponen grandes distancias. Destacan algunos casos como el de Albalat de la Ribera, que recibe estudiantes de sus municipios vecinos Benicull de Xúquer y Polinyà de Xúquer, pero también de otros más alejados como Corbera y Llaurí.

El municipio de Sollana dispone de un Instituto de Educación Secundaria, pero carece de plazas para bachillerato y los alumnos son transferidos al vecino municipio de Sueca.

En el caso de la enseñanza obligatoria, la Generalitat Valenciana es la encargada de proveer de transporte escolar al alumnado de aquellos municipios que no cuentan con centros educativos que oferten la formación deseada por el estudiante. Sin embargo, en el caso de la enseñanza postobligatoria (Bachillerato y ciclos formativos) es el alumnado el que debe acceder al centro por sus propios medios. Este hecho puede ser un condicionante para los alumnos a la hora de elegir la formación con la que desean continuar sus estudios.

El escenario ideal sería aquel en el que el alumnado tuviera la posibilidad de llegar al centro educativo de su preferencia utilizando el transporte público existente, con modos no motorizados (a pie, bicicleta, VMP) o mediante una combinación de ambos.

7.7.1.2 Uso sanitario

El área funcional de la Ribera del Xúquer está relacionada con el departamento de salud de La Ribera, pero su delimitación territorial no es la misma.

El hospital público de referencia del área de salud de La Ribera es el Hospital Universitario de la Ribera, ubicado en el término municipal de Alzira. Adicionalmente, cuenta con tres centros sanitarios integrados (o CSI), en las localidades de Cullera, Alzira y Carlet.

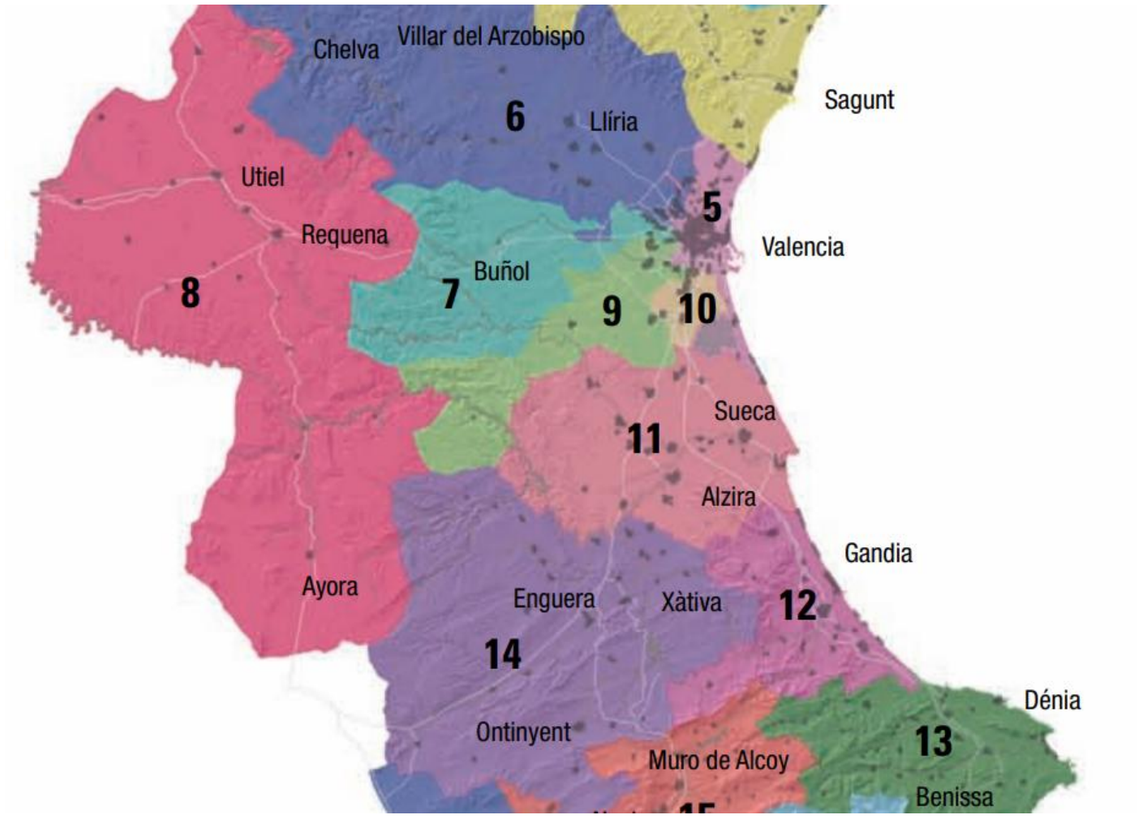


Figura 25. Áreas de salud de la Comunitat Valenciana.

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana – Sistemas de ciudades.

Otras áreas de salud comprendidas dentro del área funcional son la de Xàtiva-Ontinyent y la de València. Por ejemplo, la Pobla Llarga pertenece al departamento de salud de Xàtiva-Ontinyent y Montserrat lo hace al área de València.

Todos los municipios del área estudiada cuentan con atención sanitaria, es decir, disponen al menos de un consultorio de atención primaria o un centro de salud. Cabe destacar la presencia de varios consultorios de atención primaria en temporada estival, tres de ellos en el municipio de Sueca y uno en el de Cullera.

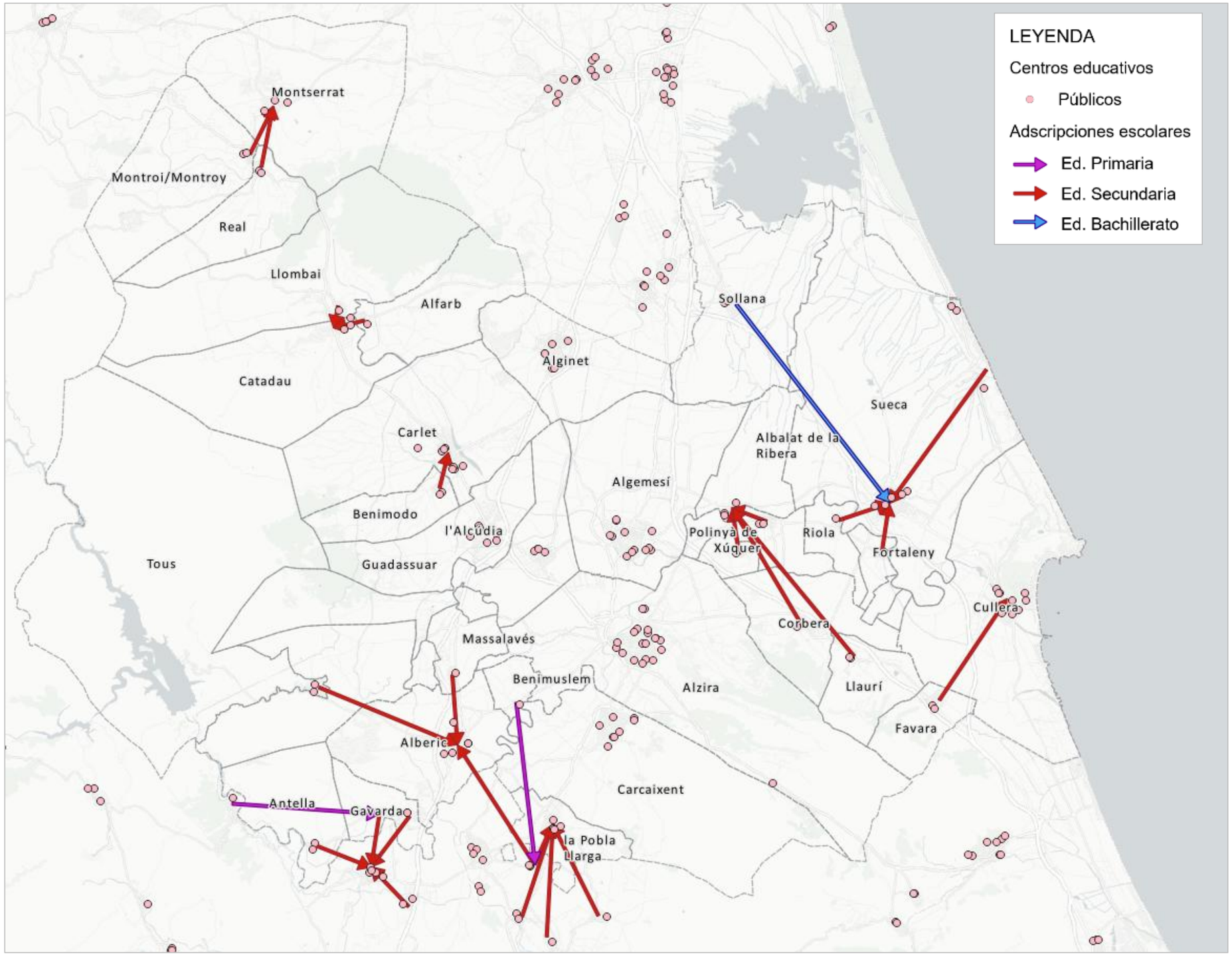


Figura 26. Adscripciones a centros educativos.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos GVA.

7.7.1.3 Uso comercial

Los municipios que disponen de grandes superficies comerciales, dotadas con opciones de restauración y espacio de aparcamiento son Alzira, Carcaixent y Cullera. En el resto de los municipios se observan establecimientos comerciales de cercanía, cuyo tamaño es directamente proporcional con el número de habitantes de la localidad.

Los patrones de movilidad asociados a los desplazamientos por compras suelen corresponder a pequeños movimientos en el entorno cercano durante la semana, a pie o en bicicleta, mientras que los grandes desplazamientos a centros comerciales se dan los fines de semana. Esta actividad, además de suponer un aprovisionamiento de bienes y servicios, tiene una componente lúdica asociada, requiriendo más tiempo que el dedicado a una compra puntual. Existe una mayor probabilidad de que aquellos ciudadanos que se desplazan a grandes zonas comerciales lo hagan utilizando el transporte público cuando su motivo es el uso lúdico y no el comercial, ya que no existe una intencionalidad añadida de transportar bienes en el trayecto de vuelta.

La Asociación Española de Distribuidores, Autoservicios y Supermercados asevera que "*en la movilidad por motivo de compra, el supermercado de proximidad colabora a reducir el efecto invernadero rebajando el 82% de las emisiones de CO_2, así como otros contaminantes ambientales (72% en NO_x, 89% en NO_2, 63% en PM y 90% en CO)". Es, por tanto, de gran importancia promover el comercio de proximidad para disminuir el tráfico asociado al uso comercial en la zona de estudio, así como proporcionar modos alternativos (transporte público mediante autobús o ferrocarril, carriles bici y puntos de estacionamiento en destino) que sustituyan a los desplazamientos en vehículo privado motorizado.*

7.7.1.4 Uso industrial

El área funcional de la Ribera del Xúquer es un territorio *"marcado por la expansión de la agricultura comercial de regadío en el siglo XIX, cuyo auge hasta los años 70 del siglo anterior le confirió una posición privilegiada en cuanto a generación de renta y empleo dentro del conjunto de la Comunitat. Desde esta década, su estructura económica ha ido diversificándose de forma paralela a una pérdida de protagonismo territorial y a una aceleración de los procesos metropolitanos de València que están teniendo un fuerte impacto en el área funcional" (ETCV – Área funcional Ribera del Xúquer).*

La actividad industrial en los últimos años ha virado hacia actividades económicas innovadoras, como la formación de clusters en torno a la agricultura y la alimentación, pero también hacia las soluciones logísticas de transporte viario y ferroviario. Por ejemplo, parte del municipio de Montserrat está englobado en el PAT de los paisajes del vino, por su relación con este tipo de agricultura.

En el análisis del suelo destinado a uso industrial se ponen de manifiesto las relaciones entre municipios. Un ejemplo claro son las áreas industriales de Carlet, situadas a medio camino entre las localidades de Carlet y Alginet. Otro ejemplo se da en el municipio de Alzira, donde la accesibilidad es sencilla desde Algemesí, Guadassuar y l'Alcúdia debido a la posición estratégica de una de sus áreas industriales. Una tercera relación fuerte motivada por el uso industrial sería aquella entre Alberic y Massalavés. Este último destaca por albergar una plataforma logística de cierta importancia, cuya actividad es relevante para el área funcional y para la Comunitat Valenciana.

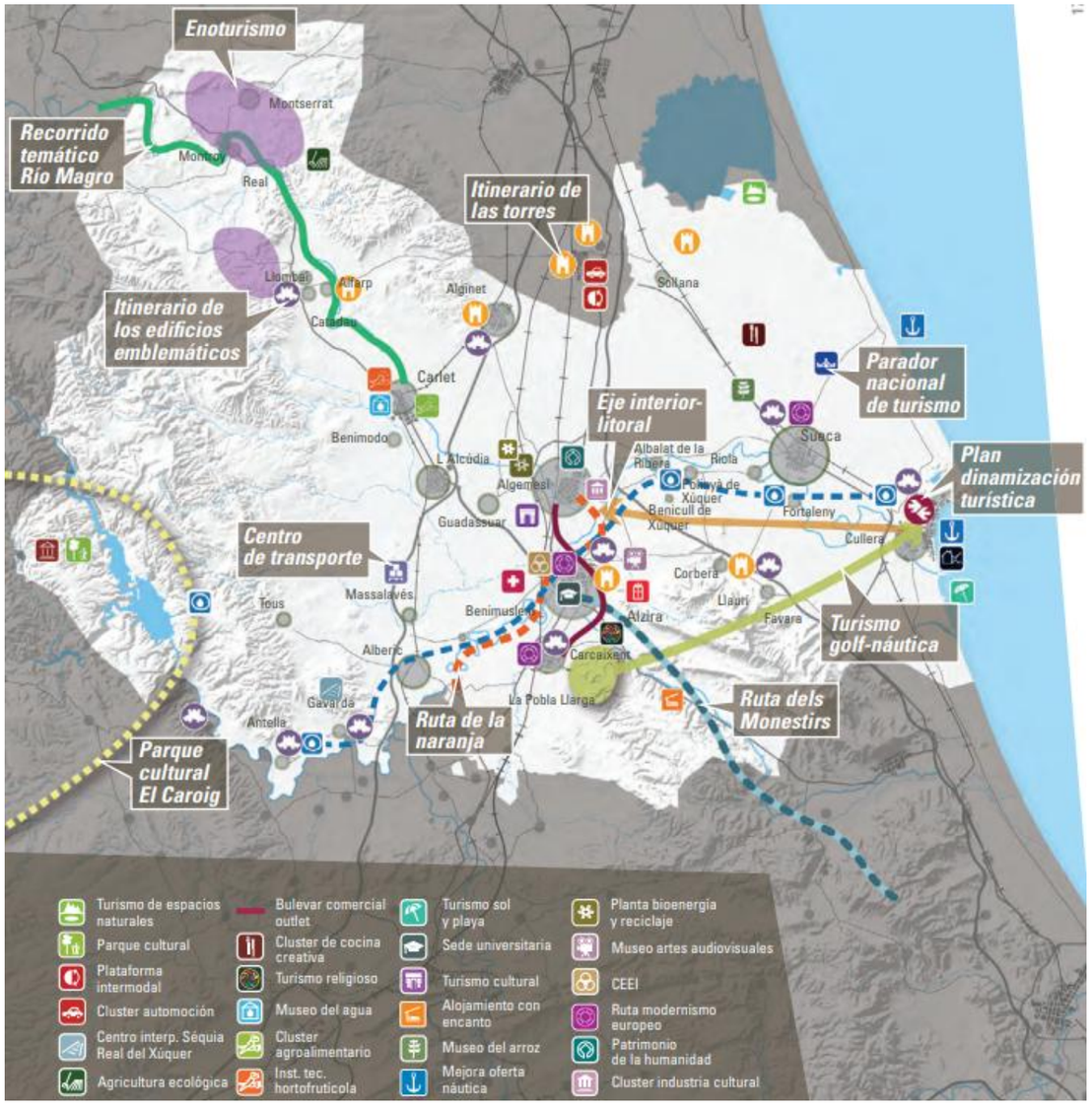


Figura 27. Propuestas estratégicas en actividad económica e innovación para el AF de la Ribera del Xúquer.

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

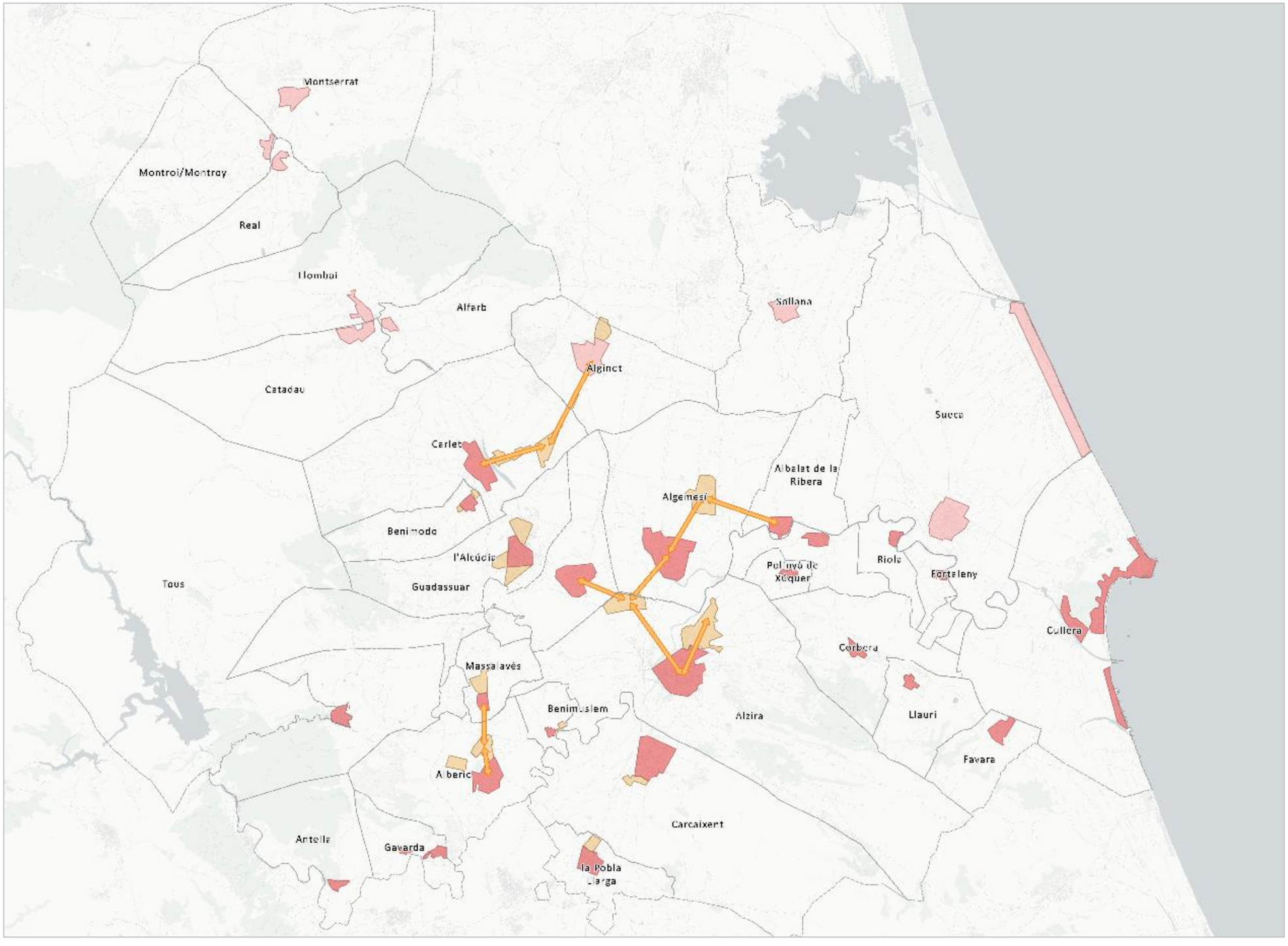


Figura 28. Polígonos industriales en el área de estudio y principales relaciones.

Fuente: Elaboración propia.

En la figura 29 destacan los parques empresariales ubicados en el área funcional. Dentro de los nodos propuestos para su desarrollo a futuro en la ETCV, aquellos integrados o cercanos al área funcional objeto de estudio son la plataforma logística intermodal ferrocarril-carretera de Almussafes y el centro de transporte de ámbito regional de Massalavés. Aunque el municipio de Almussafes no pertenezca al ámbito estudiado, su cercanía con los municipios de Sollana y Alginet puede afectar a la movilidad en los mismos, así como a lo largo de las infraestructuras viarias y ferroviarias del PMoSira.

El Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana (Noviembre, 2018) destaca que *"además de la planificación por parte de la administración pública nacional y regional, se han identificado numerosos desarrollos planificados o en proyecto por parte de ayuntamientos y de empresas mixtas o privadas" en la Ribera del Xúquer y su territorio cercano.*

Tabla 9. Centros y plataformas logísticas ámbito PMoSira y colindantes

Nombre	Estado	Superficie Bruta (Ha)	Municipio	Comarca	Provincia
Centros y plataformas logísticas					
Centro Logístico La Ribera	En desarrollo	30,00	Alberic	La Ribera Alta	Valencia
Parque Empresarial El Pla	En desarrollo	107,00	Alzira		
El Pla II	En desarrollo	24,20	Villanueva de Castellón		
Plataformas logísticas intermodales					
Ampliación Parque Industrial Juan Carlos I	En proyecto	48,00	Almussafes	La Ribera Baixa	Valencia

Fuente: Elaboración propia con datos Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana

Este mismo estudio llevó a cabo una clasificación de las comarcas de la Comunitat Valenciana por volumen de negocio industrial, resultando la Ribera Baixa en primera posición y la Ribera Alta en quinta posición. La Ribera Baixa se vuelve a posicionar como la comarca con mayor capacidad industrial y el municipio de Almussafes se coloca cuarto en la lista relativa al volumen de inversión industrial en este análisis, ocupando Carlet la décima posición.

El transporte asociado a esta actividad es principalmente por carretera, mediante vehículos tipo camión, aunque en los últimos años el transporte de mercancías por ferrocarril ha experimentado una subida considerable en su presencia, fomentada por las políticas del Estado en materia de sostenibilidad y ahorro energético.

Los sectores productivos con mayor presencia son la industria alimentaria, manufacturera, la metalurgia y la fabricación de productos metálicos, así como la automoción (Almussafes) y el sector químico. Otras actividades que han adquirido relevancia son las empresas dedicadas al clúster del mármol y la piedra y aquellas dedicadas a la logística y el transporte de mercancías.

En la comarca de La Ribera Alta destaca la presencia de empresas de transporte por carretera, vinculadas con el sector del packaging, así como, el transporte de alimentos refrigerados. Pese a que no existe un núcleo de concentración de grandes empresas destacable en la comarca, se ubica Alzira como el principal foco del transporte de mercancías dado que acoge a dos de las grandes empresas transportistas con facturación anual superior a 80 millones de Euros (Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana).

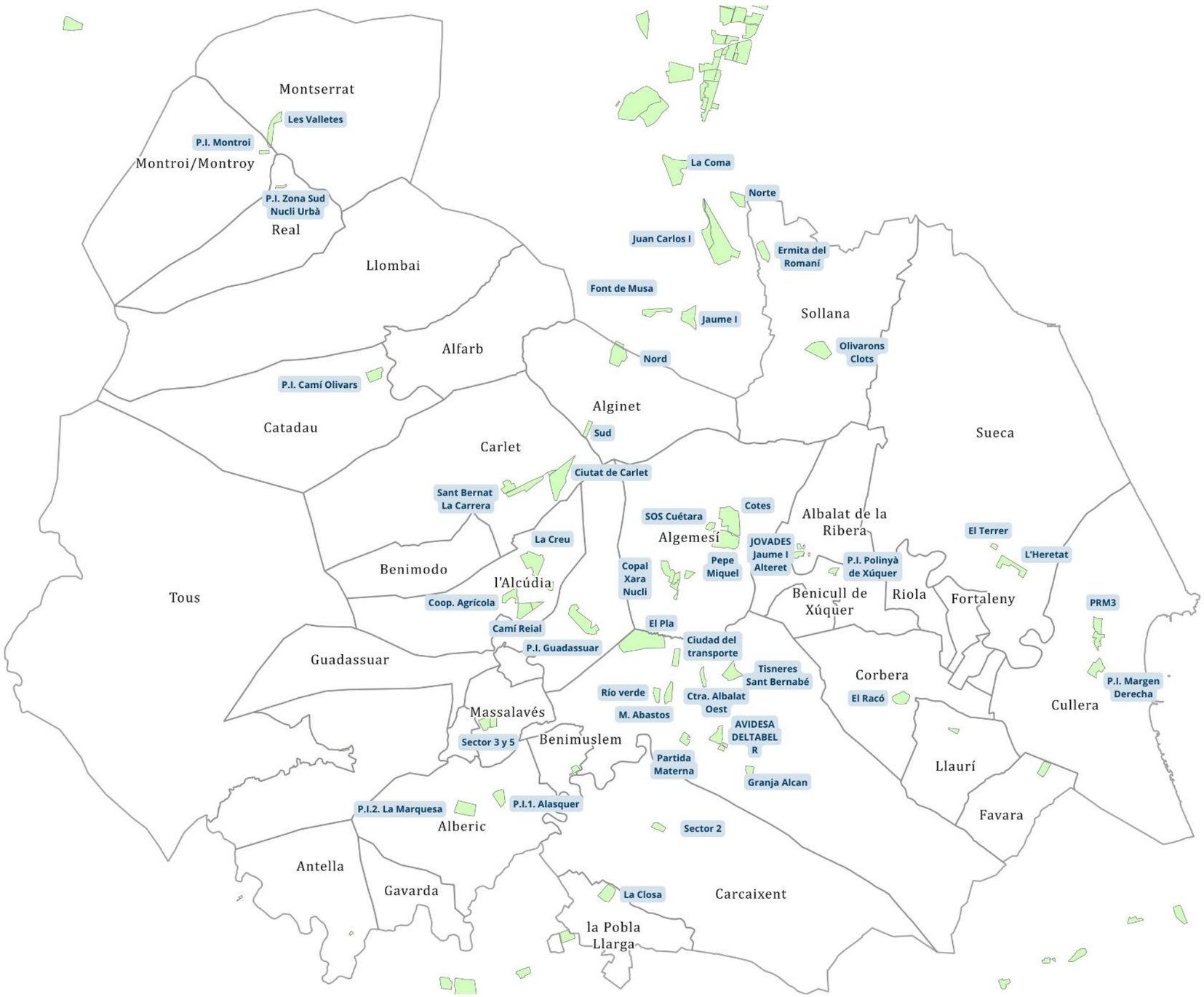


Figura 29. Parques empresariales – IVACE

Fuente: Elaboración propia con datos Visor Cartográfico de la GVA.

7.7.2 Análisis datos de telefonía

La irrupción de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte, la amplia penetración de la telefonía móvil y las capacidades de tratamiento masivo de datos (Big Data) han permitido la introducción de nuevas técnicas para la caracterización de la movilidad en las ciudades. Actualmente, se pueden construir matrices representativas de la movilidad global de las ciudades a partir de las comunicaciones entre los móviles y las antenas de telefonía que generan una "huella" geolocalizable de los movimientos que realiza cada terminal.

La principal ventaja de utilizar los datos de telefonía móvil frente a las encuestas tradicionales es que proporciona una muestra más amplia. Además, permiten analizar la movilidad con el exterior, así como elegir los periodos a estudiar, pudiendo caracterizar la estacionalidad o disponer de datos en distintos periodos. Sin embargo, la información proporcionada es menos detallada que la de las encuestas en lo que se refiere a la caracterización sociodemográfica del viajero, motivos, preferencias, etc., y no distingue entre modos de transporte en el ámbito urbano.

A través de una herramienta diseñada por la empresa **Nommon Solutions and Technologies S.L**. se han obtenido matrices de movilidad general a partir de datos móviles. Para ello, se han tenido en cuenta la zonificación inicial definida para el presente estudio, la disposición de las antenas de telefonía móvil, las divisiones administrativas y sus características poblacionales, diferenciadas por tipología de día o por agregación de días. En concreto, la **fuente de los datos de base proviene de Orange** lo que permite obtener una muestra razonablemente amplia en el área de estudio. Orange tiene una cuota de mercado en líneas de telefonía móvil a nivel estatal del 25,2%, según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

En todo momento, la información que se obtiene de la herramienta está completamente anonimizada, ya que únicamente se obtienen los resultados agregados de movilidad para cada una de las relaciones del ámbito de estudio, sin acceso a la información individualizada en ningún momento. Se tiene acceso a los datos generados en diferentes momentos temporales, siendo posible la generación de matrices de movilidad para el espacio (con base en la zonificación propuesta) y el momento (diario, semanal promedio, fin de semana) que se elija.

Para este primer análisis se ha obtenido la información para un **día medio laborable**, tomando para ello los viajes promedio de los días **18, 19 y 20 de octubre de 2022**, diferenciando según el lugar de residencia para especificar si se trata de población local o extranjera.

Los resultados obtenidos permiten observar que en el ámbito objeto de estudio se producen 589.640 viajes diarios en un día medio laborable, de los cuales el 73,68% se producen entre los municipios del ámbito estricto, pues es en este ámbito donde se incluyen los municipios más poblados, esto es, Alzira, Algemesí, Cullera y Carcaixent, todos ellos con más de 20.000 habitantes cada uno. El 15,14% son internos al ámbito ampliado y el 11,19% restante se produce entre ambos ámbitos.

Tabla 10. Viajes en día medio laborable según Ámbito de origen y Ámbito de destino. Ámbito de estudio

Ámbito de Origen	Ámbito de Destino		Total general
	Ámbito Estricto	Ámbito Ampliado	
Ámbito Estricto	434.421	32.851	467.273
Ámbito Ampliado	33.113	89.255	122.368
Total general	**467.534**	**122.106**	**589.640**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Nommon.

Las principales relaciones dentro del ámbito de estudio son internas a los municipios:

Tabla 11. Viajes en día medio laborable internos a los municipios.

Municipio	Viajes internos	% Viajes
Alzira	99.383	16,9%
Sueca	51.970	8,8%
Cullera	47.074	8,0%
Algemesí	33.031	5,6%
Carlet	24.054	4,1%
Carcaixent	19.873	3,4%
l'Alcúdia	13.030	2,2%
Alginet	11.100	1,9%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Nommon.

Y también son importantes las relaciones entre los municipios más poblados:

Tabla 12. Principales relaciones según viajes en día medio laborable.

Zona de Origen	Zona de Destino	Viajes	% Viajes	Viajes	% Viajes
Carcaixent	Alzira	12.151	2,06%	24.200	4,10%
Alzira	Carcaixent	12.049	2,04%		
Alzira	Algemesí	7.986	1,35%	15.880	2,69%
Algemesí	Alzira	7.894	1,34%		
Sueca	Cullera	4.957	0,84%	9.804	1,66%
Cullera	Sueca	4.847	0,82%		
Carlet	l'Alcúdia	4.264	0,72%	8.491	1,44%
l'Alcúdia	Carlet	4.227	0,72%		
Alginet	Carlet	3.958	0,67%	7.818	1,33%
Carlet	Alginet	3.860	0,65%		
Alzira	l'Alcúdia	3.901	0,66%	7.723	1,31%
l'Alcúdia	Alzira	3.823	0,65%		
Algemesí	Albalat de la Ribera	3.657	0,62%	7.275	1,23%
Albalat de la Ribera	Algemesí	3.618	0,61%		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Nommon.

Una primera aproximación a los datos muestra una distribución homogénea de los movimientos dentro del área funcional, característica de los modelos policéntricos. Esta distribución se valora muy positivamente desde el punto de vista de la movilidad. La descentralización de los recursos de un territorio implica que las necesidades de los ciudadanos puedan satisfacerse en más de una localización, en contraposición a lo que ocurre en el modelo centralizado. En este último, las necesidades se ven cubiertas en una única ciudad o área urbanizada, lo que requiere desplazamientos desde todos los municipios circundantes hasta esa localización, como sucede con València y su área metropolitana. El modelo centralizado o concentrador suele provocar situaciones de congestión en horas punta y comporta una gran variedad de externalidades sobre los habitantes de la ciudad principal (contaminación, ruido, accidentalidad, etc.). Se trata del modelo a evitar para conseguir una movilidad sostenible en el territorio.

En las figuras inferiores se pueden observar las relaciones mencionadas, en color verde se representa el destino preferido de cada municipio y en azul queda representada la segunda preferencia.

En la primera figura se observa la dependencia de los municipios de menor tamaño respecto al municipio de mayor entidad inmediatamente más cercano, que cuenta con capacidad suficiente para proporcionar servicios y cubrir necesidades cotidianas. Estas relaciones se corresponden con las delimitaciones de áreas urbanas integradas en muchos casos.

Alzira atrae la primera relación de sus municipios colindantes. Como se ha visto anteriormente, en el municipio se encuentran el hospital comarcal, diversos centros educativos y una zona comercial con restauración, así como varias áreas industriales. Su primera relación de movilidad es con Carcaixent y la segunda es con Algemesí, dando sentido al concepto de Área Urbana Integrada de Alzira como territorio dentro del cual se establecen relaciones de interés para los municipios que las forman.

Carlet y Sueca concentran los viajes de sus municipios colindantes. Se aprecia su posición como centros proveedores de servicios. Otros centros que actúan de igual manera, pero a menor escala, son l'Alcúdia, Algemesí, Alberic y Montserrat.

Algemesí aparece como destino principal de su vecino Albalat de la Ribera. En la segunda relación se posiciona como destino preferido de cuatro municipios, incluyendo Alzira.

El sistema Alfarb-Llombai-Catadau tiene como primera relación de movilidad a Carlet, pero su segunda relación es de cercanía, con tráficos entre ellos.

La movilidad entre los municipios de Montserrat, Montroi y Real forma un sistema independiente del resto de municipios del área funcional. Esto se debe parcialmente a la orografía del territorio, más accidentada en esa zona. Otro factor a tener en cuenta es la tipología de la carretera CV-50 que une Montserrat con Carlet. El acceso a vías de mejor calidad propicia las conexiones de estos municipios con otros exteriores al ámbito.

Algunas relaciones que presentan reciprocidad en sus primeros y segundos viajes son:

- Sueca y Cullera
- La Pobla Llarga y Carcaixent
- Montserrat y Real
- Algemesí y Albalat de la Ribera
- Alginet y Carlet
- Alzira y Carcaixent
- Alzira y Algemesí
- Montserrat y Real

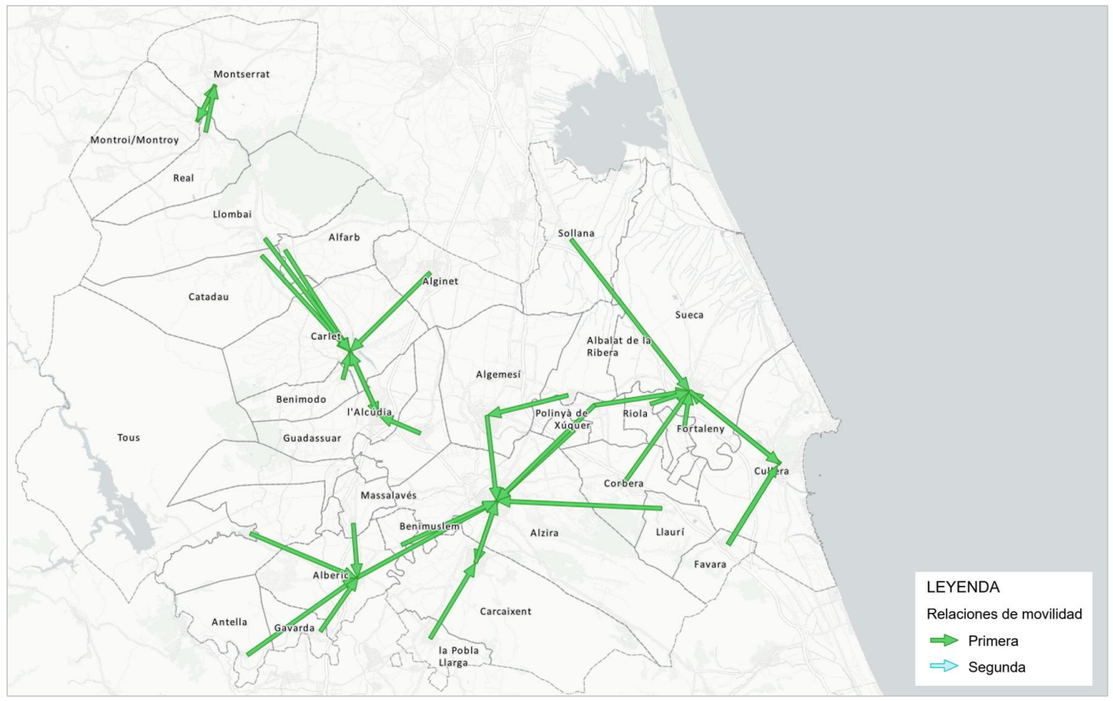


Figura 30. Primera relación de movilidad con mayor afluencia.

Fuente: Datos de telefonía móvil.

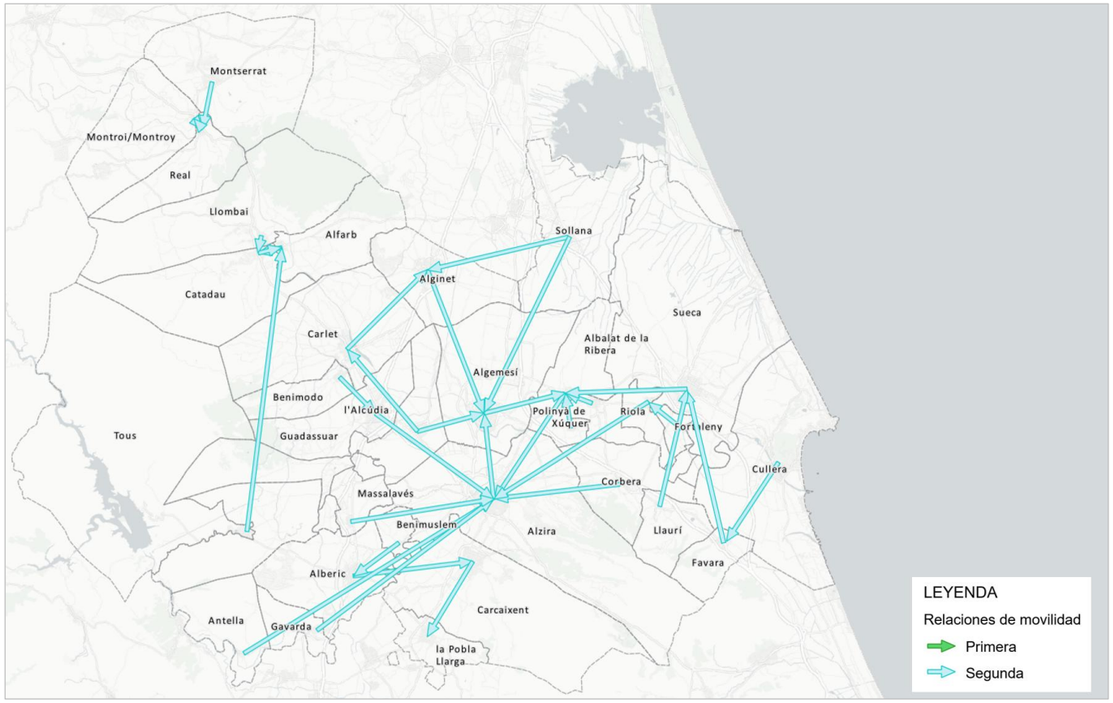


Figura 31. Segunda relación de movilidad con mayor afluencia.

Fuente: Datos de telefonía móvil.

La superposición de ambos grupos de relaciones tiene como resultado un sistema homogéneo. En muchos casos, la dirección de las flechas coincide con el trazado de la red viaria de la zona, garantizando la posibilidad de conectar a los usuarios con aquellos lugares a los que quieren ir de la forma más eficiente. Como se menciona anteriormente, destaca el caso de Montserrat, Real y Montroi como sistema aislado. La naturaleza y características de estas relaciones serán objeto de estudio en fases posteriores del Plan.

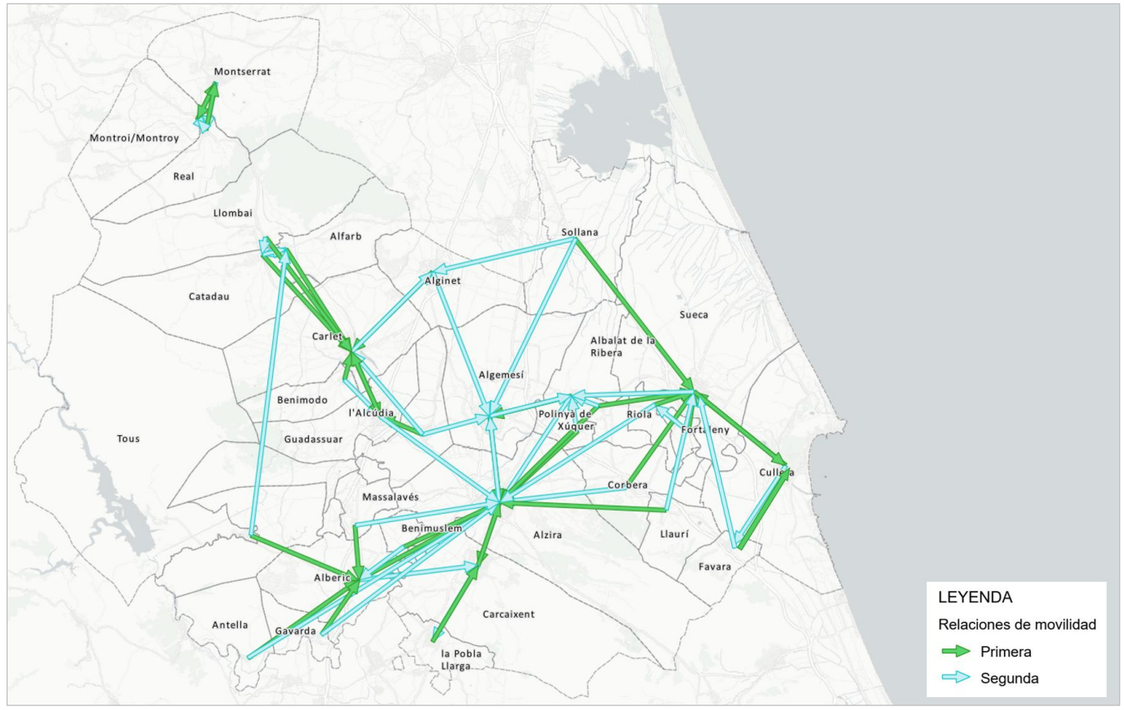


Figura 32. Primera y segunda relación de movilidad con mayor afluencia.

Fuente: Datos de telefonía móvil.

7.7.3 Infraestructuras supramunicipales de conexión

La movilidad requiere de infraestructuras determinadas para que sean posibles los distintos tipos de desplazamiento. En el caso del PMoSira, el área funcional dispone de infraestructuras viarias y ferroviarias.

7.7.3.1 Infraestructura ferroviaria

En cuanto a las conexiones ferroviarias, la Ribera del Xúquer cuenta con las siguientes:

- Red de cercanías

  Línea C-1: València Nord – Gandia. Realiza paradas en El Romaní (Sollana), Sollana, Sueca y Cullera. El servicio se presta con una frecuencia de aproximadamente 30 minutos (puede haber refuerzos cada 15 minutos en horas punta). En el año 2023 la estación de Cullera registró un total de 626.757 viajeros y 24.655 trenes de cercanías. Esta estación dispone de instalaciones para viajeros y mercancías.

  Línea C-2: València Nord – Xàtiva – Moixent. Realiza paradas en Algemesí, Alzira, Carcaixent y la Pobla Llarga. En el año 2023 la estación de Alzira registró un total de 849.165 viajeros y 27.830 trenes de cercanías. Esta estación dispone de instalaciones para viajeros y mercancías.

- Red de Larga Distancia

  Trayecto Larga Distancia Madrid – Gandía. Realiza parada en Cullera. La frecuencia es de un tren al día, aunque la prestación del servicio no se produce todos los días de la semana. El tiempo total de trayecto es de 2 horas y 54 minutos hasta Cullera. En el año 2023 la estación de Cullera registró un total de 10.284 viajeros y 282 trenes de larga distancia.

- Red de metro

  Línea 1: Bétera - Castelló. Realiza paradas en Alginet, Ausiàs March (Carlet), Carlet, Benimodo, l'Alcúdia, Montortal (l'Alcúdia), Massalavés y Alberic. El viaje se puede realizar de forma directa o mediante transbordo en la estación de València Sud. Por el ámbito de estudio circulan trenes tipo tranvía con una frecuencia de aproximadamente 45 minutos. La totalidad de esta línea desplazó a un total de 12.373.435 viajeros en el año 2023.

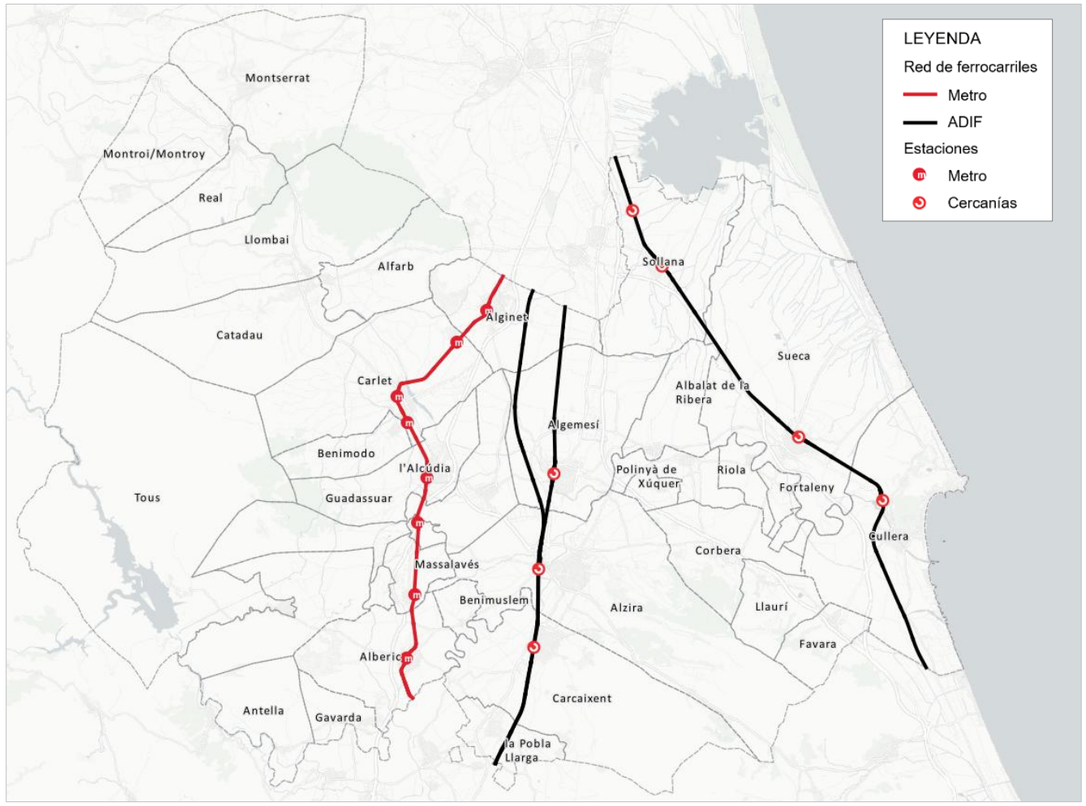


Figura 33. Red de transporte ferroviario en el área funcional.

Fuente: Elaboración propia con datos ADIF y FGV.

Sobre la red viaria titularidad de ADIF se realiza tanto tráfico de viajeros como de mercancías, existiendo en el ámbito dos terminales de carga, en los municipios de Alzira y Cullera. Se espera que en un futuro cercano el Corredor Mediterráneo discurra por el territorio, suponiendo un empuje para el tráfico ferroviario.

El Corredor Mediterráneo es una infraestructura ferroviaria que discurrirá desde la frontera con Francia hasta Algeciras, uniendo a su paso por la Comunitat Valenciana las ciudades de Castellón, València y Alicante. Concretamente, el tramo que afecta al área funcional de la Ribera del Xúquer es el número 10, que abarca desde València hasta Xàtiva, con la entrada en servicio de una plataforma de vía doble, de ancho internacional. La puesta en funcionamiento de esta infraestructura supondrá un aumento de la capacidad, frecuencia y velocidad de circulación, así como un impulso para la economía, el empleo y el turismo.

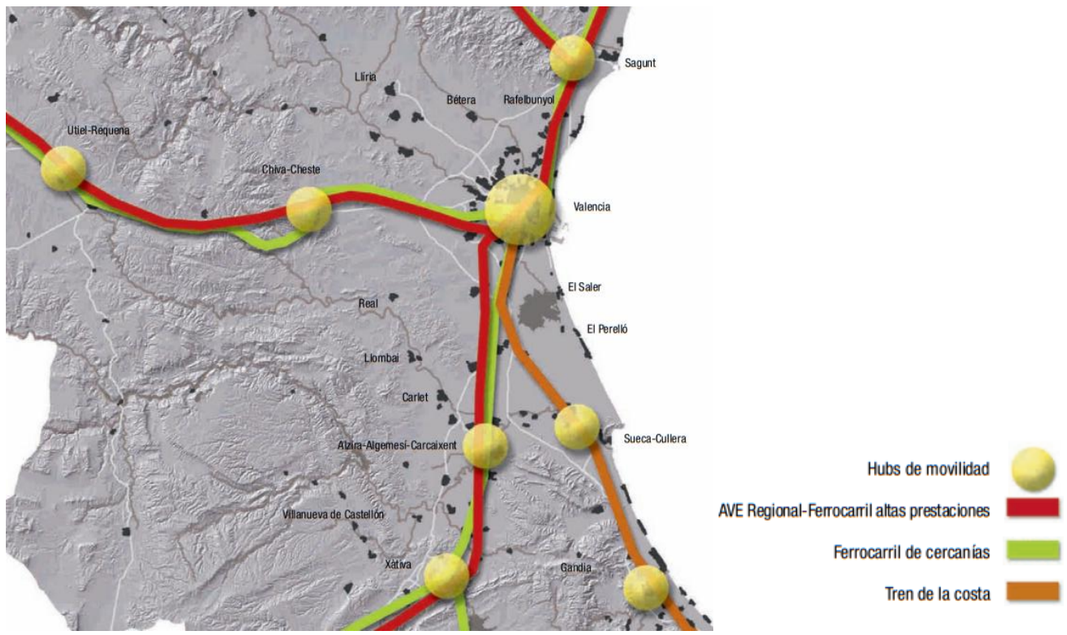


Figura 34. Principales Hubs de movilidad en el área de València

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana - Objetivo 19: Movilidad



Figura 35. Estación ferrocarril Alberic

Fuente: Elaboración propia.

Se trata de una medida alineada con la idea de desarrollo sostenible, pues busca el trasvase de usuarios de la carretera al ferrocarril, tanto para el transporte de viajeros como de mercancías. Este descenso en el número de usuarios de tráfico rodado en las carreteras supondrá una reducción en las emisiones de CO_2 y en la accidentalidad.

Las infraestructuras de parada, tan importantes en la accesibilidad a los servicios de transporte ferroviario y en la cobertura que estos dan sobre la población, presentan algunas deficiencias y serán objeto de mejora en la fase de propuestas.

Respecto a su ubicación, se clasifican las paradas del ámbito en cuatro grupos:

Integradas en la trama urbana

En el borde de la trama urbana

Cercanas al municipio

Exteriores al municipio

Así, por ejemplo, la estación de Cullera está ubicada fuera del núcleo urbano y únicamente tiene conexión con el autobús urbano del municipio, pero no con las líneas interurbanas. Por su parte, la estación de Massalavés se encuentra ubicada fuera del núcleo urbano del municipio y el viario de comunicación entre ambos no dispone de una acera adecuada para transitar, por lo que los peatones se ven obligados a utilizar la calzada.

En las figuras inferiores se muestra un ejemplo de cada una de estas tipologías, en las que se puede observar su relación con el entorno.



Figura 36. Estación ferrocarril Carcaixent

Fuente: Elaboración propia.



Figura 37. Estación ferrocarril Massalavés

Fuente: Elaboración propia.



Figura 38. Estación ferrocarril Cullera

Fuente: Elaboración propia.

Otras infraestructuras relacionadas con el ferrocarril son los cruces de la vía ferroviaria con las vías de tránsito peatonal/vehicular. En el ámbito de estudio encontramos pasos inferiores para peatones y pasos a nivel para peatones, vehículos o ambos.

Infraestructura viaria

En cuanto a la red viaria, son numerosas las carreteras que unen los municipios del área funcional de la Ribera del Xúquer. A continuación, se describen brevemente:

Red Autonómica de Carreteras de la Generalitat Valenciana:

- La CV-50 atraviesa el territorio en diagonal, desde el municipio de Montroi hasta Alzira. Su recorrido completo va desde Tabernes de Valldigna hasta Llíria. Su trazado se cruza con el de otras vías importantes como la CV-41, la CV-42 o la A-7.
- La CV-41 une los municipios de Alzira y Xàtiva. Tiene una longitud total de 20 kilómetros y une las comarcas de la Ribera Alta y la Costera.
- La CV-42 une las localidades de Almussafes y Alzira. Inicia su recorrido en la conexión con la AP-7 (salida 356) y tiene una longitud de 23 kilómetros. Alterna tramos de autovía y carretera convencional.
- La CV-500 comunica València con la ciudad de Sueca. Se trata de una carretera secundaria. Es el principal acceso al parque de La Albufera, parte de su trazado discurre por terreno protegido.
- La CV-515 une los municipios de Algemesí y Sueca.

Red de Carreteras del Estado

- La N-332 es una carretera nacional que discurre paralela a la costa, por los municipios de Favara, Sueca, Cullera y Sollana. En el tramo de estudio dispone de una variante a su paso por el municipio de Sueca.
- La A-38 es una autovía que surge tras la duplicación de la carretera N-332 que discurre entre València y Gandía. Es una vía de dos carriles por sentido.
- La A-7, también conocida como Autovía del Mediterráneo, es una autovía de dos carriles por sentido. Presenta un cruce con la CV-50 en l'Alcúdia.
- La AP-7 o Autopista del Mediterráneo, originalmente con tramos de peaje, es una vía que pasa por los municipios de Favara y Sollana. Su trazado discurre paralelo al de otras vías como la A-7 o la A-38. Presenta un cruce con la A-38 a la altura de Sollana.

La red de comunicaciones de que disponen los habitantes de los municipios que conforman la Ribera del Xúquer, en el entorno de las comarcas de la Ribera Alta y la Ribera baja, consta de dos carreteras principales de gran capacidad que vertebran el territorio en sentido norte-sur, la autovía A-7 que circula por el interior de la comarca teniendo salidas directas a Alginet, l'Alcúdia, Guadassuar, Massalavés y Alberic y la autopista AP-7 que hace un recorrido desde el interior circunvalando el área metropolitana de València (By-pass), hacia la costa según se dirige hacia el sur. Entre las dos y pasando por Algemesí y Alzira discurre la CV-42. De esta manera, los tráficos de paso norte-sur y los flujos con origen o destino fuera de la comarca están bien canalizados a través de las vías mencionadas.

En sentido oeste-este, el eje estructurante que conecta los municipios de Montroi, Real, Catadau, Carlet, Benimodo y l'Alcúdia con Alzira es la CV-50, que enlaza tanto con la autovía A-7 como con la autopista AP-7 y la CV-42.

Otros ejes viarios relevantes en el ámbito son la CV-405, que da acceso desde los municipios del área metropolitana de València a Montserrat, Real y Montroi; la CV-550 y la CV- 505, que enlazan la A-7 con los municipios de Alberic, Alzira, Polinyà del Xúquer, Riola y Sueca; y la carretera N-332, que se ha desdoblado y convertido en autovía A-38 entre Cullera y Sollana, circunvalando Sueca.

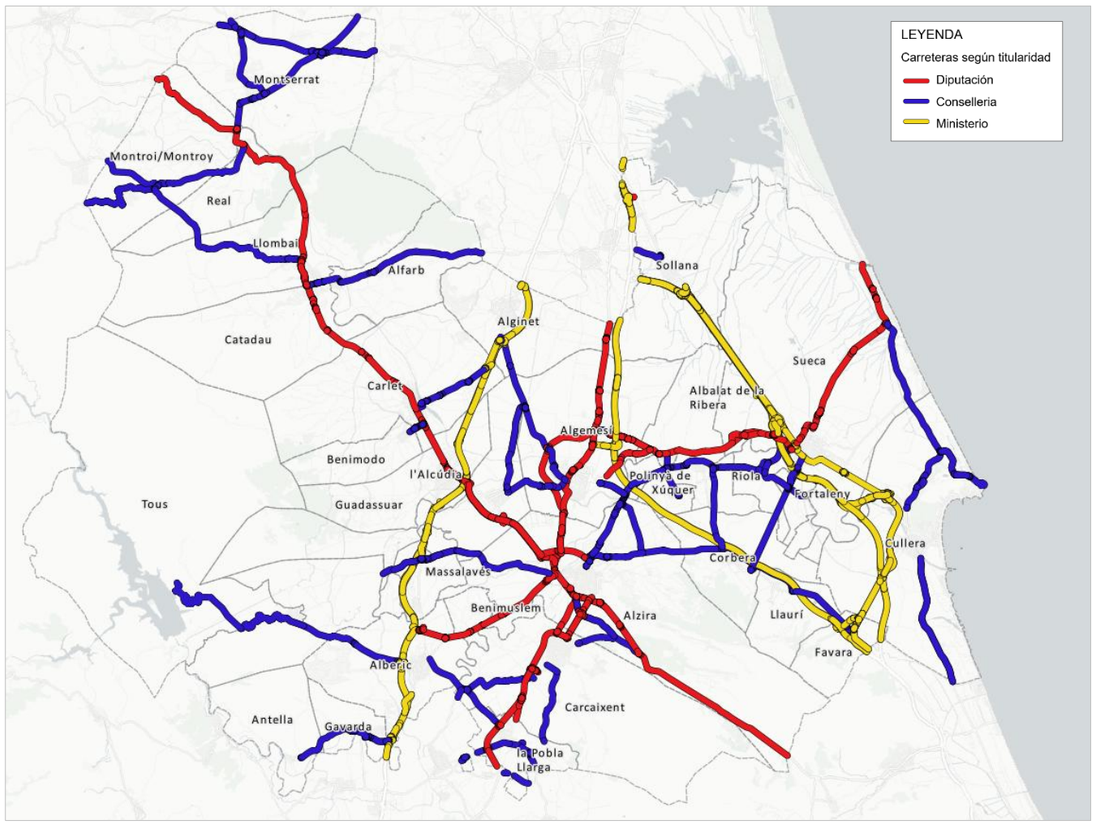


Figura 39. Red de carreteras del ámbito supramunicipal.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

Existen dos problemáticas asociadas tanto a las carreteras en general como a las autonómicas en particular. Por un lado, la falta de consolidación de algunos ejes vertebradores supone un inconveniente para el transporte público, que ve disminuida su velocidad comercial debido a la congestión. Por otro lado, la siniestralidad vial debe analizarse tanto en relación con el número de accidentes como por la gravedad de estos.

Los valores de Intensidad Media Diaria (IMD) proporcionan información sobre el número de vehículos que circulan diariamente por un tramo de carretera. No obstante, estos datos son valores medios, pudiendo darse intensidades de tráfico mayores en momentos puntuales a lo largo del día, como en las horas punta.

La vía con una IMD mayor es la A-7, con valores de entre 75.000 y 100.000 vehículos diarios entre l'Alcúdia y Alginet. El entorno del municipio de Alzira registra intensidades de entre 10.000 y 30.000 vehículos diarios, principalmente en los accesos desde Algemesí, Guadassuar y Carcaixent.

La CV-50 presenta una intensidad de entre 2.000 y 5.000 vehículos diarios entre los municipios de Real y Carlet, intensidad que hace que no se requiera duplicación de calzada. Sin embargo, en su paso por Carlet suelen generarse retenciones en las horas punta. Se trata de una carretera importante en el ámbito de estudio porque, en su trazado en dirección noroeste-sureste, vertebra la mayor cantidad de municipios de la zona.

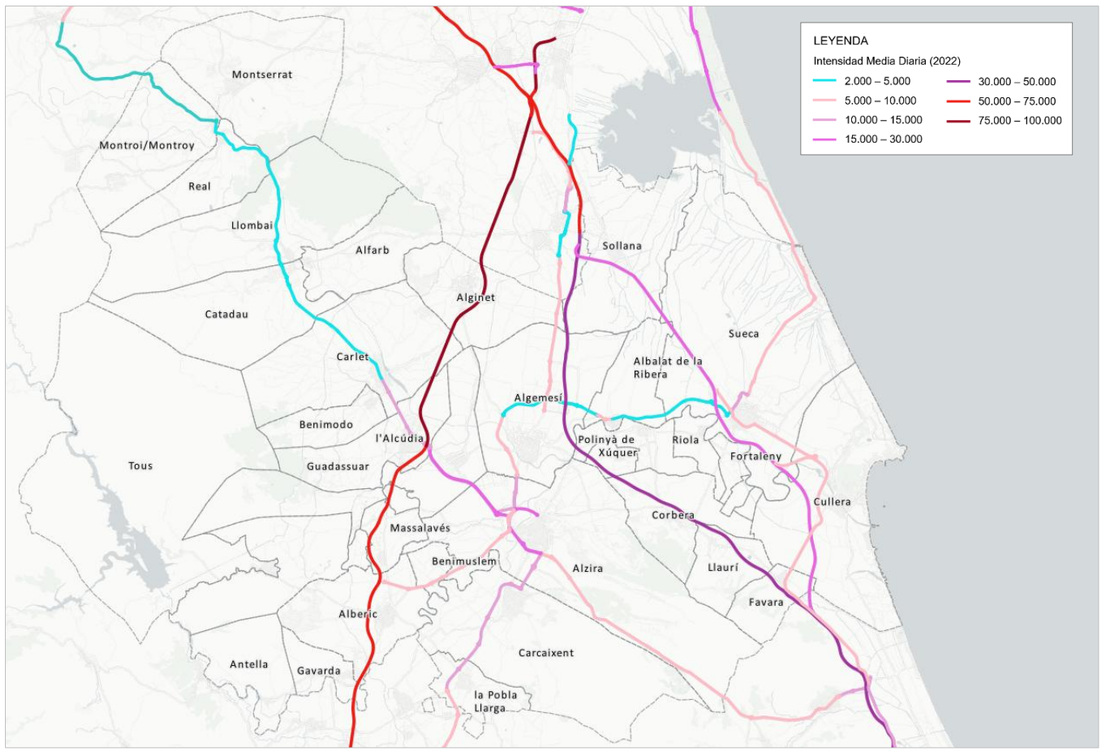


Figura 40. Intensidad media diaria carreteras Ribera del Xúquer

Fuente: MITMA + GVA.

7.7.4 Transporte público e interurbano por carretera

De los 32 municipios del ámbito, los únicos que disponen de transporte urbano son Alzira, Carcaixent y Cullera, y en todos los casos se trata de transporte urbano en autobús. En el caso de Alzira, hay cuatro líneas urbanas que recorren el núcleo principal y conectan con la estación de RENFE, el Hospital de la Ribera y los principales centros de comercio y ocio del municipio. En el caso de Carcaixent, hay 3 líneas que recorren el casco urbano principal, llegando alguna de ellas al cementerio y otra a las urbanizaciones cercanas más importantes, como La Barraca d'Aigües Vives, les Barques o la urbanización de San Blas. En el caso de Cullera, hay 5 líneas que conectan la estación de tren, Aquopolis, el casino, Mareny Blau y el Faro de Cullera. Hay una línea paralela a la costa que recorre las principales urbanizaciones, zonas comerciales y playas, y el servicio se refuerza en los meses de verano. En el caso de Sueca, disponía de una línea de transporte urbano hasta 2019, pero actualmente el servicio no se presta.

Además de estas líneas urbanas, hay más de una quincena de interurbanas que conectan uno o varios núcleos con València o Alzira. No obstante, el servicio no es suficiente para atender la demanda y constituye una clara debilidad del sistema el hecho de que un gran número de municipios, muchos de ellos con una población superior a 5.000 habitantes, carecen de conexión directa en transporte público con su hospital de referencia. Esta carencia se solucionará conforme se vayan implantando los servicios previstos en el nuevo mapa concesional, que además introducirá mejoras en el servicio en aspectos como la información al usuario o el pago sin contacto.

El nuevo mapa concesional aprobado por Conselleria dará servicio a los ámbitos estricto y ampliado del PMoSira mediante tres concesiones: la concesión **CV-109 Montserrat – València**, atenderá a los municipios de Alfarb, Catadau, Llombai, Montroi, Montserrat y Real, además de a Dos Aguas y Millares. La concesión **CV-110 La Ribera** atenderá a los municipios de Albalat de la Ribera, Algemesí, Almussafes, Alzira, Benicull de Xúquer, Corbera, Cullera, Favara, Fortaleny, Llaurí,

Polinyà de Xúquer, Riola, Sollana y Sueca. Finalmente, la concesión CV-111 La Ribera Alta – València conectará 21 municipios del ámbito con València. Además de las mencionadas, está previsto que la CV-112 Xàtiva Nord también proporcione cierta cobertura al ámbito, ya que conectará entre sí 28 municipios de las comarcas de La Ribera Alta (Pobla Llarga, Antella, Gavarda), La Canal de Navarrés y La Costera, dando servicio al hospital de referencia de Xàtiva y a la estación de RENFE.

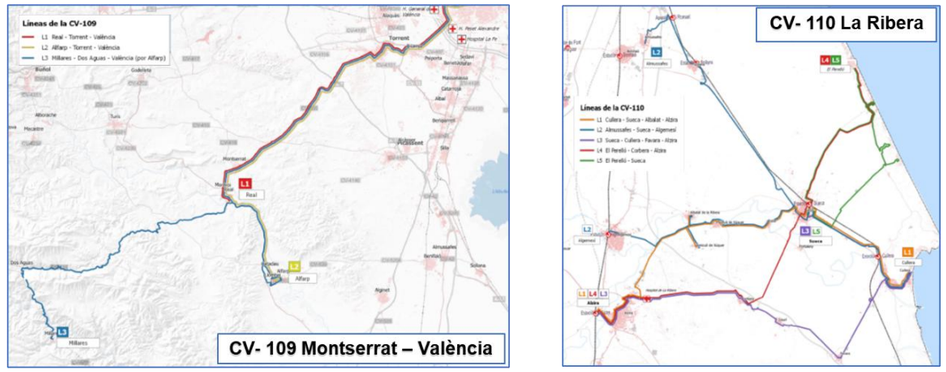


Figura 41. Mapas concesiones CV-109 y CV-110

Fuente. Nuevo mapa concesional

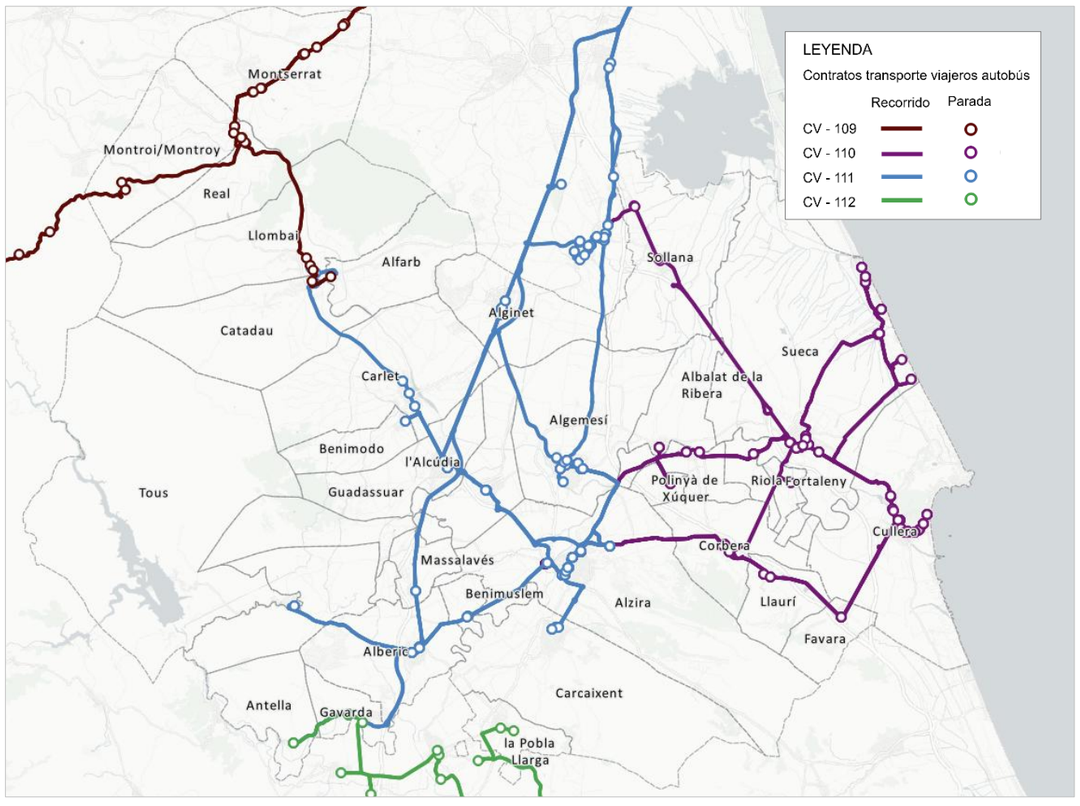


Figura 42. Cobertura de los contratos de transporte público de viajeros por carretera.

Fuente: Elaboración propia con datos del nuevo mapa concesional.

7.7.5 Infraestructura ciclista

En abril de 2017, la Generalitat Valenciana puso en marcha los trabajos de "*Estudi de la Xarxa d'Itineraris no Motoritzats de la Comunitat Valenciana*", bajo la dirección del Servicio de Planificación de la Subdirección General de Movilidad de la antigua Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori. De acuerdo con el inventario realizado para ese estudio, la red ciclista existente en los ámbitos estricto y ampliado es escasa, destacando únicamente el nexo de comunicación entre Alzira y Carcaixent de la red básica y la conexión entre Carlet, Benimodo y l'Alcúdia de red complementaria, además de algunas rutas BTT por el entorno.

En el ámbito del PMoSira supone una oportunidad el hecho de que, tanto en la costa como en el interior, haya núcleos poblacionales de relevancia muy próximos o a menos de 6 km de otros pequeños núcleos o zonas más dispersas, lo que favorece la apuesta por modos de transporte no motorizados en esos desplazamientos cortos. Asimismo, existen antiguas vías ferroviarias con un claro potencial para su conversión en vías verdes, como, por ejemplo, la del tren Carcaixent – Denia.

Debe ser una prioridad, por tanto, mejorar las condiciones para la movilidad ciclista debido al elevado potencial del entorno, y diseñar una red comarcal conectada, compacta y con la capilaridad suficiente para que se convierta en una alternativa real para el transporte urbano, interurbano o como el tramo final del desplazamiento. En este sentido, dentro de las propuestas de mejora de la XINM para el ámbito del PMoSira ya se identifican numerosas actuaciones para conectar entre sí las vías ciclistas ya existentes, enlazando los diferentes núcleos poblacionales y nodos de interés del ámbito, abriendo así la oportunidad de desplazarse en bicicleta de forma segura entre municipios que ahora no están conectados para este modo de transporte.

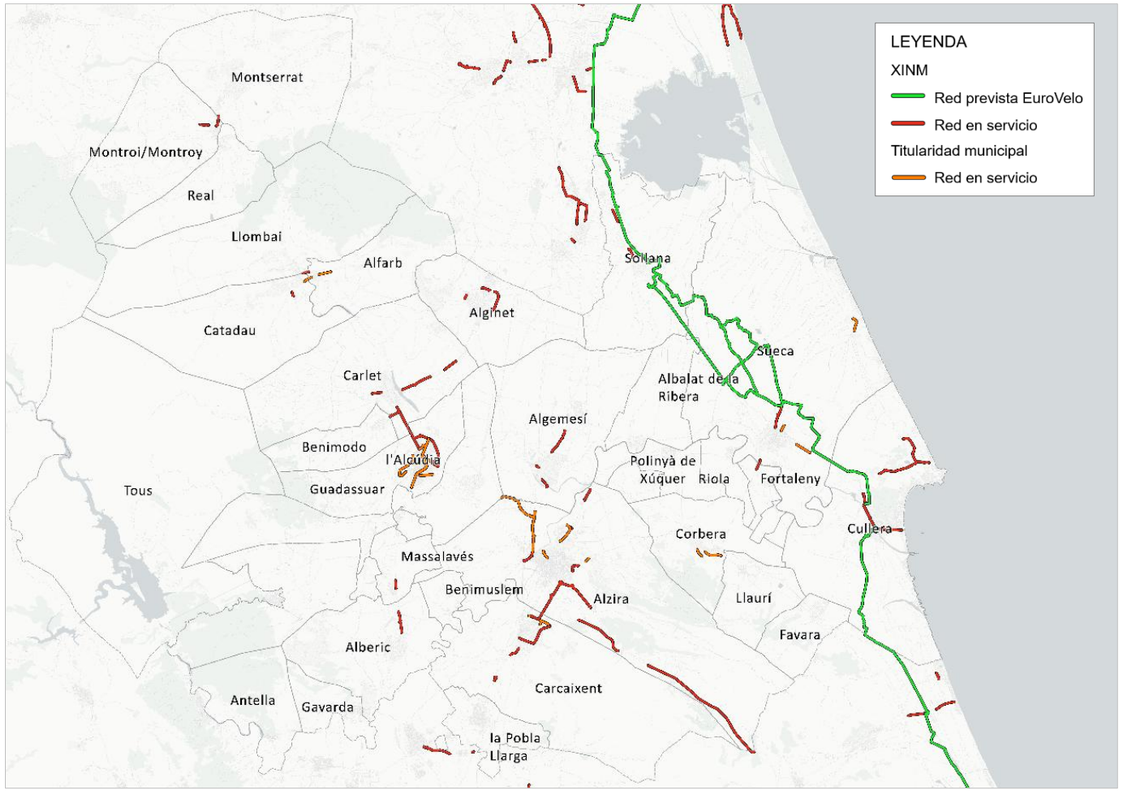


Figura 43. Estado de la red ciclista actual en el área funciona de la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos XINM y Ayuntamientos.

7.7.5.1 Vías Verdes

El programa Vías Verdes comienza en 1993 con el objetivo de reutilizar y poner en valor las líneas de ferrocarril en desuso para desarrollar iniciativas de movilidad y ocio sostenible en forma de itinerarios para el tránsito peatonal y con modos no motorizados. Debido a las características de estos itinerarios, con escasas curvas y baja pendiente, son en su mayor parte accesibles para todas las personas, presentándose como *"infraestructuras idóneas para promover el turismo en bici familiar, el turismo senior y accesible y siendo seguramente la única infraestructura capaz de promover el cicloturismo adaptado para personas con discapacidad." (Fundación de los Ferrocarriles Españoles, "30 Años de Vías Verdes")*

La Conselleria actúa como máxima promotora de la recuperación de estas antiguas líneas de ferrocarril, la entidad ADIF interviene generalmente como titular de los suelos, en colaboración con la Conselleria, que promueve y financia la mayor parte de los proyectos.

Una vez ejecutadas las infraestructuras, el modelo de la Comunitat Valenciana consiste, en general, en la cesión de la gestión, el mantenimiento y la promoción de las vías a las administraciones locales.

Vía Verde de L´Antic Trenet

Una vía de carácter ciclopeatonal y gran relevancia en la zona es la la Vía Verde de L´Antic Trenet, que discurre sobre la antigua línea férrea de FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) que realizaba el trayecto Carcaixent-Dénia. En el ámbito del PMoSira, une los municipios de Carcaixent y Alzira, desde su inicio en el municipio de Carcaixent (o, haciendo uso del ramal, desde la estación de Alzira) hasta el núcleo urbano de la Barraca de Aigües Vives, cubriendo un total de 8 kilómetros y suponiendo una alternativa sostenible para los desplazamientos entre ambas localidades. Posteriormente, a través de otras conexiones con Caminos Naturales, alcanza el vecino municipio de Tavernes de la Valldigna.

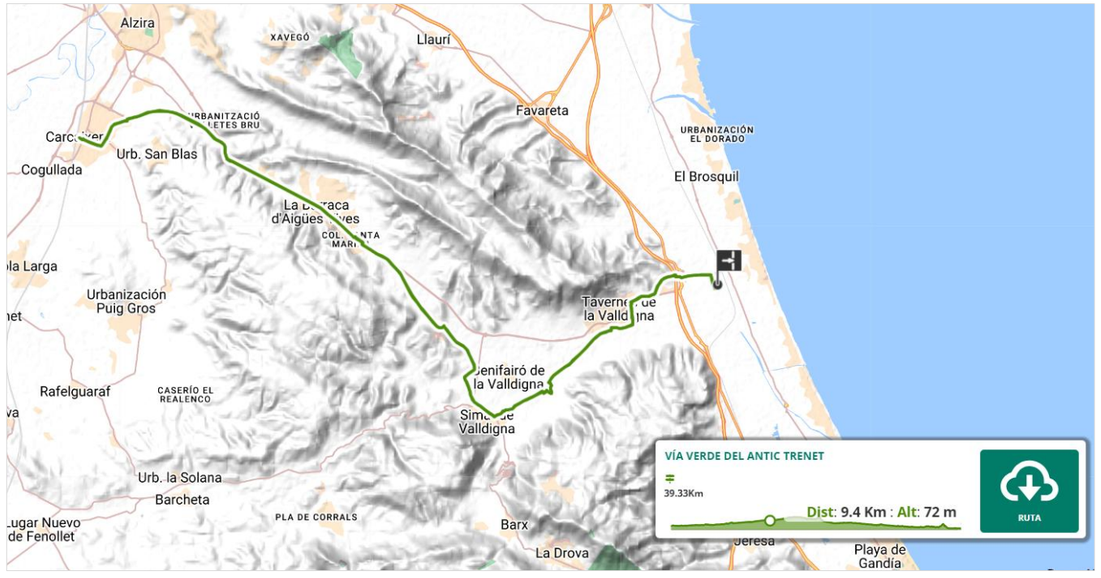


Figura 44. Recorrido Vía Verde de l'Antic Trenet.

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles - Vías Verdes

La longitud total de la vía es de 39.33 kilómetros. A lo largo del trayecto se encuentran algunos tramos pavimentados en asfalto y otros mediante tierra compactada, así como señalización informativa. Dispone de dos túneles para salvar el paso de la AP-7 y una pasarela para salvar la carretera CV-50. Es apta para el tránsito de senderistas y ciclistas, encontrándose adaptada para personas con movilidad reducida.



Figura 45. Vía Verde de l'Antic Trenet.

Fuente: Sitio web Comunitat Valenciana.

La ejecución de esta Vía Verde se llevó a cabo por el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación (MAPA), finalizando en el año 2023. Actualmente el mantenimiento, gestión y promoción de esta Vía Verde es desarrollado por la Mancomunidad Ribera Alta y los Ayuntamientos de los municipios que atraviesa.

Vía Verde Ribera – Costera

Discurriendo por el antiguo trazado de la línea de ferrocarril Xàtiva – La Pobla Llarga, esta Vía Verde pretende unir los municipios de Xàtiva, Manuel, La Pobla Llarga Carcaixent para favorecer la movilidad sostenible entre las comarcas de La Ribera Alta y La Costera. El objetivo principal de esta nueva Vía Verde es establecer una conexión ciclopeatonal entre el casco urbano de Xàtiva y la estación de ferrocarril de Carcaixent. Para ello aprovecha 9,5 kilómetros de la antigua línea ferroviaria convencional de ADIF La Encina-València, que fue desmantelada en el año 2009. En la actualidad únicamente se encuentra en servicio un pequeño tramo de 1,77 kilómetros de longitud en el municipio de Manuel.



Figura 46. Vía Verde Ribera-Costera.

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles - Vías Verdes.

Diseñada para un uso compartido por senderistas y ciclistas, es apta para el tránsito de personas con movilidad reducida.

La porción de la Vía Verde en servicio ha sido ejecutada de forma conjunta por la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Manuel. La Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures i Territori es la entidad asignada para actuar como gestora de la infraestructura.

7.7.5.2 Datos de tráfico

En la zona de estudio se encuentran dos estaciones de aforo situadas en vías ciclistas. La primera está situada en la CR-41 y se corresponde con el trayecto Alzira – Centro Comercial de Carcaixent. La segunda está ubicada en la CR-50c y cubre el trayecto Alzira – Barranc de la Casella.



Figura 47. Localización estaciones de aforo. Representación datos 2023.

Fuente: Visor GVA.

La media de usuarios que circula por estas rutas, obtenida a partir de los datos correspondientes para los años 2022 y 2023, es la siguiente:

Tabla 13. Datos estaciones de aforo CR-41 y CR-50 (años 2022 y 2023)

Localización	Tipo usuario	2022	2023
CR-41	Bicicletas	352	-
	Otros	413	-
	Total	765	-
CR-50c	Bicicletas	177	51
	Otros	207	235
	Total	384	286

Fuente: Elaboración propia.

En el año 2024 se aforan cinco días (del 11 al 15 de enero) en la ciclorruta del Barranc de la Casella, obteniendo estos resultados.

Tabla 14. Datos aforo 2024

Fecha	Precipitación (l/m2)	Total	Bicicletas
11/01/2024	3	194	57
12/01/2024	0	112	33
13/01/2024	0	82	24
14/01/2024	0	139	41
15/01/2024	0	160	47
Total		687	202

Fuente: Elaboración propia.

8 Efectos Ambientales previsibles del PMoSira

El escenario tendencial previsible del estado del medio ambiente y la dinámica del territorio en ausencia de la planificación de la movilidad en el aré del PMoSira de Alzira, potencia un aumento en los efectos negativos como la contaminación acústica y atmosférica, peligrosidad de inundación, aumento de consumos energéticos (entre otros), que innegablemente se agravan con los efectos del cambio climático.

Por tanto, es necesario adaptarse y contrarrestar dichos efectos mediante la planificación eficiente tanto en el territorio como en términos de movilidad sostenible, teniendo presente las directrices europeas y autonómicas, que marcan el camino y los objetivos a conseguir.

8.1.1 Reducción contaminación atmosférica

La influencia que la actividad humana tiene sobre la generación de los gases de efecto invernadero (GEI), y la contribución de éstos en la modificación del comportamiento climático del planeta, hace necesario el orientar los esfuerzos en la reducción de la emisión de estos gases. Entre ellos, los más relevantes en función de su cantidad, combinada con los efectos sobre el potencial calentamiento son el dióxido de carbono (CO_2), seguido del metano (CH_4) y del óxido nitroso (N_2O), con una contribución inferior de los gases fluorados: hidrofluorocarburos (HFCs), perfluorocarburos (PFCs) i hexafluoruro de azufre (SF_6).

Como se ha visto anteriormente, el sector de la movilidad es uno de los que más emite este tipo de contaminación, debido principalmente a la alta dependencia de los combustibles fósiles. En este sentido, el PMoSira de Alzira tiene como una de sus prioridades la descarbonización del sector, y además un uso eficiente del transporte, ya sea incentivando el uso del transporte público o impulsando medidas que incrementen la ocupación de los vehículos privados.

8.1.2 Reducción contaminación acústica

La principal fuente de contaminación acústica es la asociada al tráfico rodado. Con el modelo territorial disperso actual existente en el ámbito y debido principalmente a flujos de trabajo hacia zonas industriales dispersas, se favorece el uso de vehículos privados motorizados, por lo que la tendencia es al aumento de las emisiones acústicas existentes derivadas del transporte. Además, las actividades de carga y descarga, distribución de mercancías indicen indiscutiblemente en la generación de ruido de las zonas urbanas.

El PMoSira tiene como objetivo también identificar, minimizar y controlas las fuentes de ruido detectadas, y proponer medidas que minimicen los niveles sonoros, tomando como referencia aquellas referentes a la movilidad dispuestas en los PAM o estudios acústicos de los PGOU de los términos municipales que conforman el PMoSira.

Algunas de las medidas, que sin duda van a incidir en la reducción de los niveles sonoros por parte del sector de la movilidad son: Reducción de la velocidad en vías urbanas “Calles 30”, peatonalización de vías comerciales, fomento del uso de transporte no motorizado como es la bicicleta o impulso de nuevos vehículos ECO o Cero emisiones que minimizan el ruido generado en el tránsito de los vehículos.

8.1.3 Reducción consumo energético

En el marco actual hay que tener presente la necesidad tanto de reducir la movilidad privada motorizada como de apostar por la descarbonización del sector del transporte, alejándose de esta forma del modelo actual de movilidad.

Desde la planificación de la movilidad sostenible se plantean medidas y estrategias que favorecen el cambio hacia escenarios en los que se fomenta el cambio del vehículo privado por modos más eficientes, así como la propia eficiencia energética en los medios de transporte motorizados. Algunas medidas pueden estar relacionadas con el fomento de vehículos menos contaminantes o eléctricos, o el fomento de políticas de vehículo compartido (car-sharing o car pooling), el incremento de la captación del transporte público y de los modos más saludables como la bicicleta, entre otras propuestas, de manera que se genere una reducción del consumo energético asociado a la movilidad, sin que por ello afecte al sector económico o al bienestar social de la población.

Es importante hacer especial mención a la reducción del consumo energético ocasionada por medidas planteadas orientadas a la potenciación del transporte público, al considerar que tienen importantes posibilidades de captación de viajeros en el ámbito del PMoSira, ya que actualmente la movilidad interurbana se realiza principalmente en vehículo privado, siendo el transporte público un modo menos atractivo.

9 Incardinación del Plan en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y otros planes

9.1 Planes de acción territorial

Se definen como instrumentos de ordenación territorial que desarrollan, en ámbitos territoriales concretos o en ámbitos sectoriales específicos, los objetivos, principios y criterios de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (cap. II, Art. 16 LOTUP).

Pueden ser de carácter sectorial, cuando abordan temas concretos de la ordenación territorial, como ocurre en el caso del PATRICOVA (plan de acción territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana) o el PATIVEL.

Tal y como se ha visto anteriormente, la zona presenta un riesgo de peligrosidad por inundación, por lo que le es de aplicación el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).

El área funcional de la Ribera del Xúquer carece de un PAT que rija el futuro desarrollo del territorio.

9.2 Infraestructura Verde

En el TRLOTUP se define a la Infraestructura Verde como el sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de especial valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico, así como el entramado de corredores ecológicos y conexiones funcionales que relación todos los elementos anteriores, incluyendo suelos urbanos y zonas verdes públicas de áreas urbanas, así como los itinerarios que permitan su conexión. Adicionalmente establece que la identificación y caracterización de dichos espacios de la infraestructura verde será por parte de los instrumentos de planificación territorial y urbanística desde la escala regional a la municipal.

Por ello el presente PMoSira deberá tener en cuenta estas directrices, sobre todo de cara a influir sobre aquellos itinerarios peatonales y/o ciclistas con interés paisajístico-cultural y visual.

9.3 Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)

El PMoSira se apoya en los principios básicos definidos en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y en concreto en el área funcional al que pertenece el municipio, Área Funcional de La Ribera del Xúquer. De este modo, el PMoSira está en línea con la estrategia en lo que al Objetivo 19-Movilidad se refiere para satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora.

9.4 Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático (EVCC)

El PMoSira se encuentra alineado con la Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático de manera que las propuestas realizadas son muy similares a las realizadas en la estrategia para los años 2020-2030, las cuales en lo referido a movilidad y transportes son principalmente:

1. Propuestas de reducción de la movilidad
2. Propuestas de mejora del reparto modal
3. Propuestas sobre los vehículos

El primer apartado se refiere principalmente a aquellos aspectos de la movilidad relacionados con la planificación urbana, principalmente en cuanto al modelo de ciudad y las repercusiones que tiene en materia de urbanismo. En este sentido el PMoSira incorpora medidas para analizar la movilidad en los nuevos desarrollos y poder planificar éstos con el objetivo de mejorar la sostenibilidad de la movilidad en su ámbito.

En cuanto a las mejoras del reparto modal, son aquellas más específicas del plan, relacionadas con una potenciación de los modos caminando, bicicleta y transporte público.

Finalmente, el tercer apartado insiste en los aspectos relativos al cambio de la tecnología de combustión de los vehículos y la transición hacia tecnologías menos contaminantes.

9.5 Planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) y Planes Generales de Ordenación Urbanística (PGOU) de los municipios

Los municipios del ámbito del PMoSira cuentan con Planes Generales de Ordenación Urbanística (PGOUs) con sus correspondientes Normas Subsidiarias de Planeamiento y, en ocasiones, con Planes de Movilidad Urbana Sostenible que son coherentes con las propuestas planteadas.

Es importante que en futuras actualizaciones de los PMUS o PGOUs se tenga en cuenta el PMoSira y, con ello, poder establecer sinergias desde estos instrumentos con el objetivo común de un desarrollo urbano más equilibrado que tenga en cuenta una movilidad más sostenible de los habitantes del municipio.

Los municipios incluidos en el ámbito ampliado del PMoSira forman parte, a su vez, del ámbito de estudio y actuación del Plan Básico de Movilidad del área de València. Esta coincidencia territorial requiere una adecuada coordinación entre ambos instrumentos, de forma que las actuaciones planteadas en las zonas comunes sean coherentes y complementarias, especialmente en aquellas medidas relacionadas con las conexiones metropolitanas, el transporte público y la movilidad activa.

9.6 Nuevo mapa concesional de los servicios públicos de transporte por carretera de la Comunitat Valenciana

El nuevo mapa concesional de los servicios públicos de transporte por carretera de la Comunitat Valenciana identifica Alzira como uno de los principales focos atractores de viajes y destaca las importantes relaciones internas de la comarca de La Ribera.

El nuevo mapa concesional prevé que el 100% de los municipios de la Comunitat Valenciana tendrán servicio público de transporte, por lo que se tendrán en cuenta las nuevas conexiones para el planteamiento de medidas.

El Plan Endavant contempla, entre sus actuaciones en materia de transporte, la adaptación de la red y de los servicios de transporte público a la nueva realidad territorial derivada de los efectos de la DANA de octubre de 2024. Esta consideración resulta especialmente relevante para el PMoSira, dado que las modificaciones en la estructura territorial y en las necesidades de movilidad deberán tenerse en cuenta en el planteamiento y coordinación de las medidas de transporte público.

10 Procedimiento de Evaluación y Medidas previstas

10.1 Evaluación ambiental estratégica

El presente Documento Inicial Estratégico que, junto con el Borrador del Plan (Artículo 50.1 de la LOTUP), inicia el procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria del Plan de Movilidad Supramunicipal (PMoSira) del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira, con el fin de que la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación, tras periodo de consultas, Emita el Documento de Alcance (artículo 51.2.a LOTUP) para la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (artículo 52.2 LOTUP).

10.2 Medidas de mitigación previstas

Como se ha visto, la figura del PMoSira, es un instrumento de planificación que en sí mismo obtendrá efectos positivos para paliar el cambio climático, por lo que no resulta necesario adoptar medidas para prevenir, reducir o compensar cualquier efecto negativo en el medio ambiente y en el territorio.

En efecto, los paquetes de actuaciones anteriormente descritos, propiciaría un cambio en el reparto modal, incrementando el porcentaje de desplazamientos en aquellos modos más sostenibles como el ir a pie, bicicleta o transporte público, en detrimento del uso del vehículo privado, logrando de esta manera una reducción del consumo energético y las consiguientes emisiones contaminantes, mejorando la calidad de vida de la ciudadanía de los municipios que componen el área funcional de la Ribera del Xúquer.

10.3 Seguimiento ambiental del Plan

Para comprar la efectividad del presente plan, y la consecución de las medidas planteadas, se desarrolla un paquete de indicadores que permitirán medir la efectividad y el compromiso por parte de todos los actores implicados. Estos indicadores, detallados en el Plan de acción, evaluarán la situación actual y los valores esperables en el tiempo de aplicación del Plan.

Algunos marcos estratégicos que se tendrán en cuenta para la elaboración de dichos indicadores son:

- Sistema de Indicadores EU 2030
- Sistema de Indicadores ODS 2030
- Sistema de Indicadores de Desarrollo de la Comunitat Valencia para 2030

PA	PROGRAMA DE ACTUACIÓN	PROPUESTAS	Nº	MEDIDAS	PLAZO	INDICADOR	EVOLUCIÓN ESPERADA
A	CONECTIVIDAD MUNICIPAL	A.1. Reordenación de la circulación	A.1.1	Jerarquía viaria.	Corto	Implantación del programa (Sí/No)	Sí
					(2 años)	Reparto del viario público según jerarquía	Incremento modos blandos (pie y bici)
			A.1.2	Reordenación de los sentidos en el viario.	Medio (4 años)	Implantación del programa (Sí/No)	Sí
						% Calles que cumplen las secciones tipo	Incremento
						% Calles de sentido único	Incremento
		A.2. Conexiones exteriores	A.2.1	Red de caminos saludables.	Largo	Implantación del programa (Sí/No)	Sí
					(8 años)	km de camino saludables con firme estabilizado, señalización y buen estado de conservación	Incremento
		A.3. Caminos saludables	A.3.1	Continuidad urbana de los caminos saludables.	Largo	Implantación del programa (Sí/No)	Sí
					(8 años)	Km de caminos saludables seguros	Incremento
			A.3.2	Aparcamientos para bicicletas y patinetes.	Corto (2 años)	Número de aparcamientos para bicicletas o patinetes	Incremento
B	DISEÑO URBANO	B.1. Nuevo modelo de diseño urbano	B.1.1	Calles de coexistencia o a cota 0.	Medio (4 años)	Reparto del viario público	Incremento modos blandos (pie y bici)
						Longitud (m) o Superficie (m2) de las calles con algún tipo de prioridad para peatones	Incremento
		B.2. Recuperación del espacio público para el peatón	B.2.1	Ampliación de aceras.	Medio (4 años)	Nº actuaciones con ancho libre de paso 1,5 m	Incremento
						% de calles con aceras > 1 metro	Incremento
			B.2.2	Mejora para ganar espacios para el peatón.	Largo (8 años)	Nº de actuaciones en las áreas estanciales	Incremento
						Nº de actuaciones mejorar las zonas peatonales	Incremento
						Nuevas señales peatonales	Incremento

Figura 48. Ejemplo de tabla de indicadores de seguimiento

Fuente. PMUS de Catadau, 2021

11 Participación ciudadana

El Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada e Alzira dispondrá de un plan de comunicación y participación ciudadana que se desarrollará durante todo el proceso, desde el inicio, con la redacción de este, hasta su implantación. Dicha comunicación contempla diversos escenarios y actuaciones, por lo que deberá organizarse en base a una estrategia planificada.

El PMoSira pretende consensuar una visión de futuro para los municipios de la Ribera del Xúquer en sus políticas de movilidad sostenible. La información, la comunicación, la formación, la creación de espacios para la deliberación y la propuesta son las vías trazadas para la construcción de esta visión participativa.

El objetivo fundamental de este proceso es contar con la ciudadanía, las organizaciones sociales y empresariales, las instituciones y entidades vinculadas con la movilidad y el transporte, y los grandes centros de atracción de movilidad, a la hora de redefinir un elemento tan relevante para los municipios que integran el PMoSira.

Como objetivos secundarios, el proceso participativo permitirá dar a conocer el Plan e informar sobre en qué etapa del proceso se encuentra el mismo a lo largo del tiempo. De forma simultánea, permitirá sensibilizar a la ciudadanía sobre los efectos que el transporte tiene en el cambio climático y fomentar el uso del transporte público frente al privado para lograr entornos más confortables. Al inicio del proceso, se definirán todas las fases en las que la ciudadanía podrá intervenir.

El proceso participativo y de comunicación se establece teniendo en cuenta la representatividad, la accesibilidad y la dinamización como enfoques transversales a todas las actuaciones. Se garantizará esta participación mediante mecanismos que faciliten el acceso a la información y cauces directos de intervención ciudadana, donde podrán aportar sugerencias y alternativas.

El Plan de Comunicación y Participación Ciudadana vinculado al PMoSira se estructura en torno a la consecución de cuatro objetivos:

- Instrumentación de sistemas de comunicación y marketing que permitan hacer fluida y transparente la "información clave" que se genera y alimenta a todo el proceso de elaboración del PMoSira.
- Creación de instrumentos de participación directa a través de la habilitación de grupos o foros de debate que aseguren la presencia de los distintos sectores ciudadanos y agentes económicos y sociales del municipio.
- Creación de cauces específicos de participación indirecta.
- Generación de instrumentos y procesos de comunicación y difusión.

11.1 Proceso de participación

Debido al espíritu público, transversal y colaborativo del PMoSira, es indispensable la inclusión de agentes de diferentes ámbitos en el diseño, planificación y desarrollo de este. Esa corresponsabilidad y participación tiene su desarrollo en diferentes planos, e implican a agentes diversos.

El objetivo es incorporar a personas reconocidas del mundo empresarial, académico y de la administración en relación con la movilidad. Con la participación de estas personas, se obtendrá una visión más completa de los retos y las oportunidades que afronta la comarca de la Ribera del Xúquer en el campo de la movilidad. Además, se aprovecharán sus conocimientos sobre tendencias y buenas prácticas en materia de movilidad sostenible que reforzarán el carácter referente del PMoSira.

Se trata de implicar a la ciudadanía y los grupos de interés en la toma de decisiones que mejoren la movilidad del área funcional de la Ribera del Xúquer. Para ello, la ciudadanía dispondrá de diversos procesos de consulta y de información:

- Encuestas digitales sobre la presentación del Plan
- Reuniones sectoriales con los agentes implicados
- Buzón ciudadano
- Presentaciones públicas

El proceso de participación cumplirá con lo exigido en el TRLOTUP. Dicha normativa indica que la consulta pública a través del portal web se debe realizar en relación con un documento en el que se indiquen de modo sucinto los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, la necesidad y oportunidad de su aprobación, los objetivos del plan y las posibles soluciones alternativas



Figura 49. Infografía sobre participación – web PMoSira

Fuente: Elaboración propia

11.2 Agentes

A continuación, se recoge una lista de agentes e instituciones clave para concertar el Plan:

- Diputación de Valencia, por su competencia sobre las carreteras locales provinciales de la zona de estudio, así como algunos tramos de la red ciclista, y el conocimiento de las problemáticas asociadas.
- Empresas operadoras de transporte en autobús en la Ribera, dado que son los actuales concesionarios que dan servicio al ámbito de estudio. Incluir asociaciones/Federaciones de operadores.
- RENFE, como operador ferroviario de media distancia y cercanías que da servicio al ámbito de estudio.
- Sector del Taxi en la Ribera, por su conocimiento de la movilidad del área de estudio.
- Colegios profesionales (Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Ingenieros Técnicos de Obras Públicas e Ingenieros Civiles y Arquitectos), por su conocimiento técnico especializado sobre la movilidad, el transporte y la ordenación del territorio.
- Universidades públicas con sede en el área metropolitana de València, por su conocimiento sobre la movilidad de los universitarios del ámbito de estudio y las necesidades existentes.
- DGT, por su conocimiento sobre los problemas de seguridad vial existentes en el ámbito de estudio.

Además de los anteriores, se identifican una serie de agentes sociales que podrían aportar su punto de vista y experiencia durante la fase de diagnóstico, identificando problemáticas concretas que les afectan y necesidades a considerar en cada ámbito a analizar. Asimismo, tendrán un papel relevante durante la fase de propuestas.

- Asociaciones ciclistas de La Ribera, por su sensibilidad y conocimiento de la movilidad en bicicleta por la Ribera.
- Asociación de usuarios de vehículos eléctricos de la provincia de Valencia, por su conocimiento sobre la movilidad eléctrica y las necesidades que tienen en el ámbito de estudio.
- Asociaciones ecologistas o relacionadas con la movilidad sostenible y la eficiencia energética en la Ribera, por su sensibilidad y conocimiento de las principales amenazas para el medioambiente en el ámbito de estudio.
- Asociaciones de comerciantes y empresarios de la Ribera, por su conocimiento sobre las necesidades de movilidad de los propios establecimientos (carga y descarga, logística, etc.). De forma especial, asociaciones de empresarios en los polígonos industriales del área, por su conocimiento sobre la movilidad cotidiana por motivo trabajo a estos centros.

11.3 Etapas

Las tareas de difusión y los procesos participativos tienen un carácter transversal, y se desarrollarán a lo largo de toda la elaboración del PMoSira. En esta sección se detallan las actividades y herramientas de difusión y participación para cada fase.

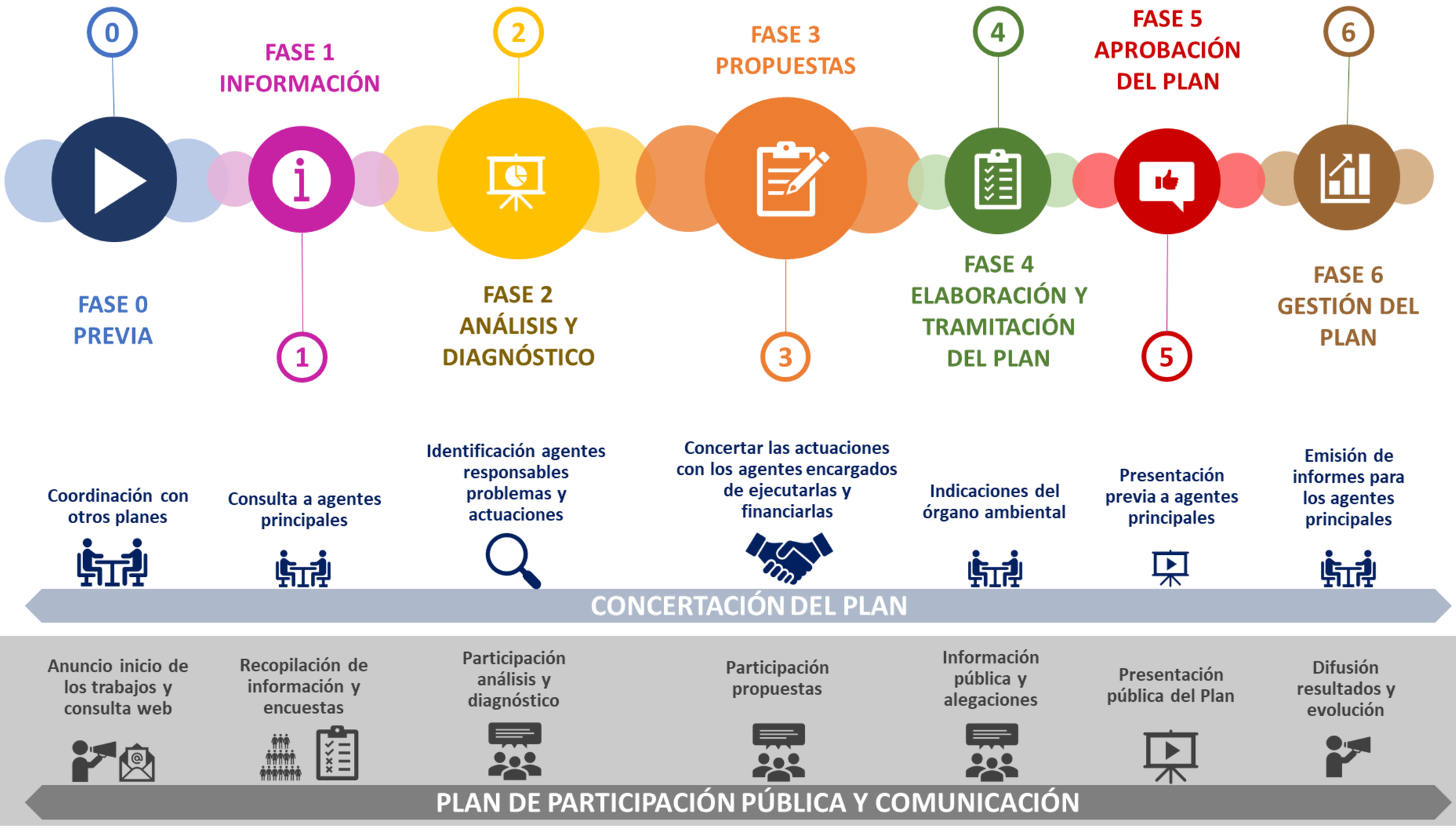


Figura 50. Plan de participación pública y comunicación

Fuente: Elaboración propia



Figura 51. Etapas del proceso de participación ciudadana

Fuente: Elaboración propia

Datos del proyecto y autores

El presente Estudio de Movilidad ha sido contratado por:

- Vicepresidencia Tercera y Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación.

Los perfiles profesionales involucrados en la redacción del estudio han sido:

- Guillermo Maldonado Riesgo
  Jefe del equipo redactor
  Ingeniero industrial, Máster en Economía Industrial y Máster en Dirección y Administración de Empresas.
- Pablo García Garces.
  Interlocutor principal del equipo redactor
  Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, especializado en movilidad.
- Patricia Rodríguez Pérez.
  Consultor de movilidad.
  Licenciada en Economía, especializada en movilidad.
- Andrea Isabel Argüelles Camello.
  Consultor de movilidad.
  Ingeniera Civil, especializada en movilidad.
- Carla Corrales Fernández
  Consultor de movilidad.
  Graduada en Ciencias Ambientales y Máster en Tecnología de la información geográfica.
- Covadonga Negrón García-Nuevo
  Sistemas de Información Geográfica.
  Licenciada en Ciencias Geológicas. Especialidad: Dinámica Estructural.

GARCIA GARCES PABLO - Fecha: 2026.09.16 18:29:09 +02'00'

Tema Ingeniería

Diseñemos juntos la movilidad del futuro

Avenida Tamarindos 23, 2
46015 València
+34 673 688 135

Calle Hierro 33. Planta 3, Nave 3
28045 Madrid (España)
+34 91 413 21 63

www.temagc.com
temagc@temagc.com