Tema Ingeniería

Septiembre 2026

Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira

Borrador del Plan

GENERALITAT VALENCIANA | ACÍ. ARA.

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

Índice

1 Introducción 4
2 Análisis territorial 5
3 Diagnóstico y potencialidades 7
3.1 Caracterización de la movilidad en la Comunitat Valenciana 7
3.2 Definición del ámbito del PMoSira 9
3.3 La movilidad en la Ribera del Xúquer 12
3.3.1 Focos de atracción/generación de desplazamientos 12
3.3.2 Análisis datos de telefonía 17
3.3.3 Infraestructuras supramunicipales de conexión 39
3.3.4 Aparcamiento 49
3.3.5 Transporte público urbano e interurbano por carretera 51
3.3.6 Infraestructura ciclista 51
3.4 Retos de la movilidad en el área funcional de la Ribera del Xúquer 57
3.5 Evolución de la población y perspectivas a largo plazo 58
3.5.1 Situación actual 58
3.5.2 Situación futura 59
3.6 Usos del suelo 60
4 Objetivos del Plan 61
5 Movilidad e infraestructuras resilientes - aprendizaje tras la DANA 62
5.1 La movilidad como elemento crítico en la emergencia 62
5.2 Hacia un modelo de movilidad y territorio resiliente 62
5.3 Coordinación territorial y gobernanza 62
5.4 Aprendizajes y proyección de futuro 62
6 Propuestas 64
6.1 Movilidad activa 64
6.2 Transporte público 66
6.3 Transporte de mercancías 67
6.4 Infraestructuras de transporte 67
6.5 Vehículo privado 69
6.6 Concienciación 70
6.7 Medio ambiente 71
6.8 Otras medidas 72
7 Normativa y documentación de aplicación 73
7.1 Ámbito global 73
7.2 Ámbito europeo 74
7.3 Ámbito nacional 76
7.4 Ámbito autonómico 79
7.5 Ámbito municipal 79
8 Estudio de paisaje 80
9 Perspectiva de género 81
10 Participación ciudadana 82
10.1 Proceso de participación 82

Índice de tablas

Tabla 1. Centros y plataformas logísticas ámbito PMoSira y colindantes 17
Tabla 2. Viajes en día medio laborable según Ámbito de origen y Ámbito de destino. Ámbito de estudio .. 17
Tabla 3. Viajes intramunicipales en día medio laborable. 17
Tabla 4. Principales relaciones según viajes en día medio laborable. 18
Tabla 5. Oferta de estacionamiento del ámbito. 49
Tabla 6. Caracterización municipal de la oferta de estacionamiento. 49
Tabla 7. Grado de implantación de los sistemas de regulación y de la oferta complementaria de estacionamiento en el ámbito 50
Tabla 8. Red modal del ámbito. 50
Tabla 9. Principales focos de actividad del ámbito. 50
Tabla 10. Distribución territorial del estacionamiento irregular. 51
Tabla 11. Datos estaciones de aforo CR-41 y CR-50 (años 2022 y 2023) 54
Tabla 12. Datos aforo 2024) 54

Índice de Figuras

Figura 1. Ámbitos territoriales provincia de Valencia. 5
Figura 2. Sistema nodal de referencia – Detalle provincia de Valencia. 6
Figura 3. Recomendaciones para las conurbaciones no deseadas. 6
Figura 4. Áreas de trabajo en el territorio. 7
Figura 5. Movilidad por motivos de trabajo - 1er flujo intermunicipal 8
Figura 6. Flujos diarios trabajo Comunitat Valenciana 8
Figura 7. Municipios ámbitos estricto y ampliado del PMoSira 10
Figura 8. AUI en la Ribera del Xúquer. 11
Figura 9. Áreas de salud de la Comunitat Valenciana. 12
Figura 10. Adscripciones a centros educativos. 13
Figura 11. Propuestas estratégicas en actividad económica e innovación para el AF de la Ribera del Xúquer. 14
Figura 12. Polígonos industriales en el área de estudio y principales relaciones. 15
Figura 13. Parques empresariales – IVACE 16
Figura 14. Primera relación de movilidad con mayor afluencia. 19
Figura 15. Segunda relación de movilidad con mayor afluencia. 20
Figura 16. Primera y segunda relación de movilidad con mayor afluencia 21
Figura 17. Propuesta ámbito ampliado sur 38
Figura 18. Mapa red de cercanías València. 39
Figura 19. Principales Hubs de movilidad en el área de València 40
Figura 20. Red de transporte ferroviario en el área funcional. 41
Figura 21. Estación ferrocarril Alberic 42
Figura 22. Estación ferrocarril Carcaixent 42
Figura 23. Estación ferrocarril Massalavés 42
Figura 24. Estación ferrocarril Cullera 43
Figura 25. Pasos inferiores en red de Metro (FGV) 44
Figura 26. Pasos a nivel para vehículos y peatones en la red de Metro (FGV). 45
Figura 27. Red de carreteras del ámbito supramunicipal. 47
Figura 28. Intensidad media diaria carreteras Ribera del Xúquer 48
Figura 29. Recorrido Vía Verde de l'Antic Trenet. 52
Figura 30. Vía Verde de l'Antic Trenet. 52
Figura 31. Estado de la red ciclista actual en el área funciona de la Ribera del Xúquer. 53
Figura 32. Vía Verde Ribera-Costera. 54
Figura 33. Localización estaciones de aforo. Representación datos 2023. 55
Figura 34. Accidentes en bicicleta – Periodo 2012 - 2016. 56
Figura 35. Evolución de la población del área funcional. 58
Figura 36. Población de los municipios del área funcional para el año 2023 – Distribución por sexos. 58
Figura 37. Proyección 2027 para los municipios de la Ribera del Xúquer 59
Figura 38. Representación de la población del área funcional respecto de la provincia de Valencia - Proyección año 2027. 59
Figura 39. Distribución de la población por edad y sexo para la situación proyectada – año 2027. 59
Figura 40. Situación 2022 y proyectada 2027. 60
Figura 41. Usos del suelo (SIOSE 2015) 60
Figura 42. Áreas de actuación del PMoSira 64
Figura 43. A. Banco con aparcabicicletas. B y C: Pasarela ciclopeatonal y área estancial con elementos naturales. 64
Figura 44. Elementos de señalización integrados en el paisaje. 65
Figura 45. Biciregistro – Plataforma de registro de bicicletas de la Red de Ciudades por la Bicicleta 65
Figura 46. Cobertura de los contratos de transporte público de viajeros por carretera. 66
Figura 47. Red Logística de la Comunitat Valenciana. Año 2038. 67
Figura 48. Actuaciones en infraestructuras en el área funcional de la Ribera del Xúquer. 68
Figura 49. Pasos a nivel sobre la red de Metro. 68
Figura 50. Parque de vehículos por tipo de carburante de los municipios que componen el PMoSira de Alzira 69
Figura 51. Distribución geográfica de los puntos de carga en la Comunitat Valenciana para 2020, 2025 y 2030. 69
Figura 52. A: Promoción acudir andando al colegio. B: Fomento acudir en bici al centro de trabajo. C: Fomento de la movilidad activa. 70
Figura 53. Objetivos de desarrollo sostenible relacionados con la movilidad. 73
Figura 54. Pilares del Pacto Verde Europeo. 74
Figura 55. Diagrama de fases participación ciudadana 82

1 Introducción

El presente documento constituye el Borrador del Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira (en adelante PMoSira o el Plan) que está elaborando la Vicepresidencia Tercera y Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras, Territorio y de la Recuperación.

Este documento, junto con el Documento Inicial Estratégico (DIE), constituye la base documental con la que se inicia el procedimiento de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica que corresponde a este tipo de Planes y Programas según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y al Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, en su Capítulo Primero plantea unos objetivos ambiciosos en materia de movilidad sostenible a desarrollar con ayuda de los instrumentos que en ella se contemplan. Estos objetivos son:

a) La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.

b) La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.

c) La salud y la calidad del entorno y del medioambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.

d) La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.

e) La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

f) La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.

El PMoSira se engloba dentro de las tipologías de planes de movilidad previstas por la Ley 6/2011, como un instrumento de carácter supramunicipal en el entorno del Área Urbana Integrada de Alzira, cuyo objetivo es coordinar las políticas y actuaciones de movilidad en los municipios que conforman este ámbito.

2 Análisis territorial

El área funcional de la Ribera del Xúquer, compuesto por algunos de los municipios de las comarcas tradicionales de la Ribera Alta y Ribera Baixa, carece de un Plan de Acción Territorial que rija su futuro desarrollo territorial.

Para la elaboración del presente Plan, conocido por su acrónimo como PMoSira, se emplearán las directrices marcadas por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) como hoja de guía en esta materia.

Analizar la movilidad sostenible desde la óptica de la ordenación del territorio, supone reforzar la conexión entre la planificación de los usos del suelo y las políticas de transporte público y privado, incorporando sus externalidades en los procesos decisorios de localización de los distintos usos y actividades en el territorio. (ETCV – Objetivo 19: Movilidad)

En su objetivo 1: Sistemas de Ciudades, enfatiza la importancia de *definir un sistema urbano jerarquizado, bien distribuido y equipado.* Como se verá a continuación, una correcta jerarquización del sistema territorial es vital para establecer patrones de movilidad sostenibles y positivos.

Por su configuración urbana y ambiental, la Comunitat Valenciana se divide en tres zonas geográficas: la zona litoral, la franja intermedia y el sistema rural interior. El área funcional de la Ribera del Xúquer comprende la zona litoral y parte de la franja intermedia. De forma general, en el primer ámbito reside más del 80% de la población total en una superficie que supone el 26% del territorio. En la franja intermedia, la población suele representar el 17% y la superficie casi el 43%.

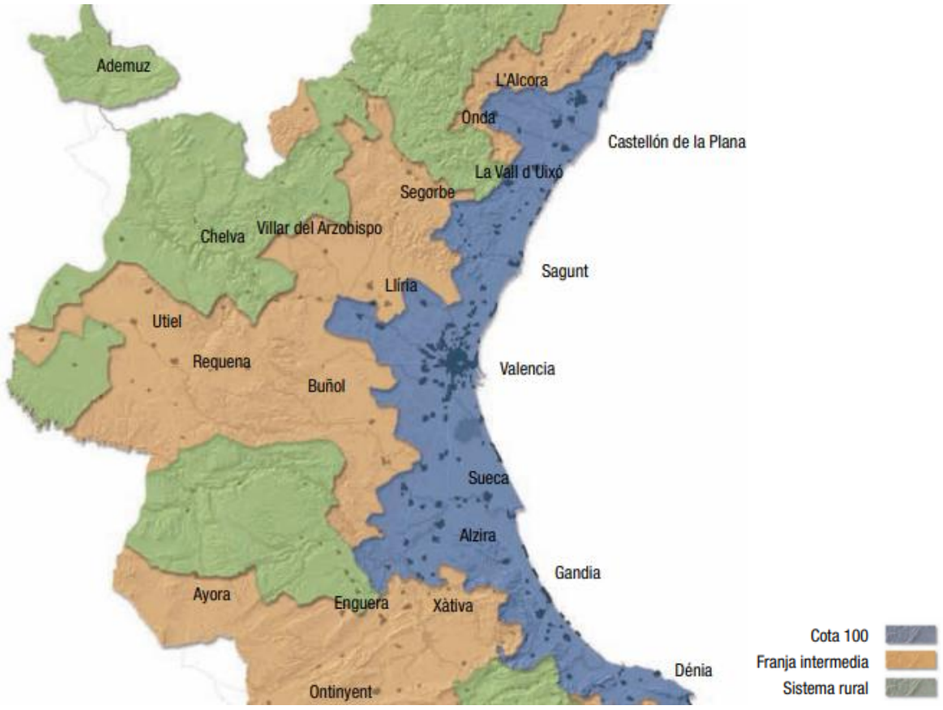


Figura 1. Ámbitos territoriales provincia de Valencia.

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

Dentro del área funcional, las ciudades próximas a la costa cuentan con un número de habitantes más elevado y un mayor desarrollo urbanístico. A medida que se avanza hacia el interior de la Comunitat, los núcleos urbanos son de menor tamaño y albergan a menos habitantes, y sus actividades principales están menos destinadas al sector servicios. Una excepción sería el municipio de Alzira, situado aproximadamente en el centro del área funcional. Su posición estratégica, cerca de las principales vías de comunicación viarias y ferroviarias, o su cercanía a la costa y al río Xúquer han propiciado su desarrollo como centro neurálgico del territorio.

Se espera que, en los próximos años, las nuevas infraestructuras de comunicación, así como la mejora de vías existentes, reducirán la ruralidad de algunos municipios, acercándolos en tiempos de desplazamiento a las cabeceras del sistema urbano y al resto del territorio.

El incremento de la urbanización en los últimos años ha propiciado el aumento de las conurbaciones o aglomeraciones de núcleos (áreas urbanas integradas, AUI) caracterizadas no solo por la continuidad física de las ciudades sino por una mayor interacción de los procesos de movilidad urbana. El Área Urbana Integrada de Alzira, formada por los municipios de Alzira, Carcaixent y Algemesí, sufrió un crecimiento poblacional del 9,4% en el periodo 2001-2009, situándose como la sexta AUI más poblada de la Comunitat Valenciana.

Para la distribución óptima de los recursos a lo largo del territorio, la ETCV presenta un sistema nodal de referencia, en el que se establece la siguiente jerarquía: sistemas urbanos metropolitanos, sistemas de ciudades medianas y sistema rural.

Los sistemas urbanos metropolitanos son los generados en torno a las capitales de provincia (Castellón, València y Alicante-Elx), mientras que los sistemas urbanos de ciudades medianas comprenden municipios o agrupaciones de ellos con tamaños comprendidos entre los 20.000 y los 100.000 habitantes, como es el caso del área funcional que se trata en el PMoSira.

El Área Urbana Integrada de Alzira ejerce una polaridad sobre los municipios cercanos, a los que suministra bienes y servicios que no pueden generar por sí mismos, actuando como cabecera del área funcional. Alberga la mayor parte de los equipamientos de carácter supramunicipal, por lo que se posiciona como centro de polaridad principal.

El siguiente paso en la jerarquización de este sistema de ciudades medianas es establecer uno o varios centros de polaridad complementaria. En este caso, las AUI de Sueca (Sueca, Riola y Fortaleny) y Carlet (Carlet y Benimodo) se posicionan como proveedores de servicios de sus municipios colindantes, dada la influencia que ejercen sobre ellos. Otra de las condiciones que deben alcanzar los municipios designados como centros de polaridad complementaria es contar con al menos un equipamiento supramunicipal.

Tanto los centros de polaridad principal como los complementarios tienen carácter estratégico; por lo tanto, sus crecimientos se potenciarán en las recomendaciones de crecimiento urbanístico para el conjunto de los municipios (ETCV, Objetivo 01).

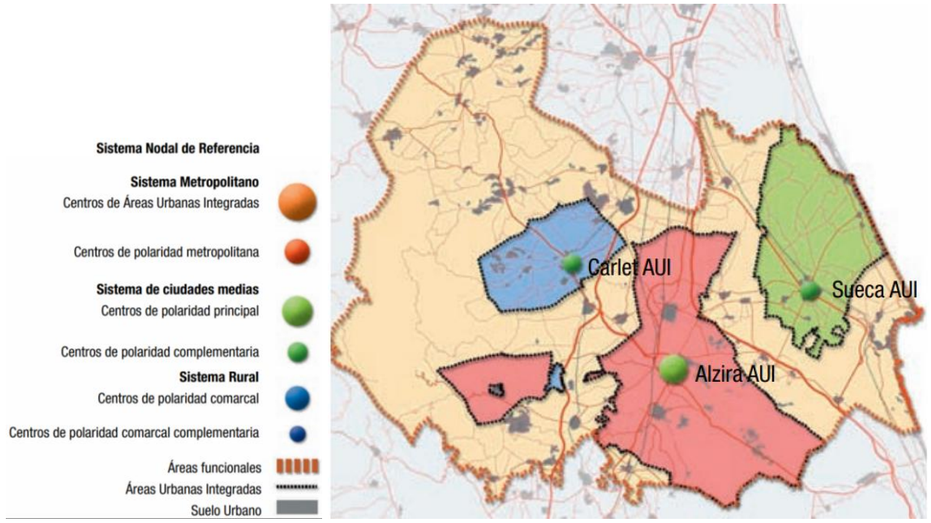


Figura 2. Sistema nodal de referencia – Detalle provincia de Valencia.

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

La ETCV promueve la distribución de las ciudades en el territorio siguiendo un sistema descentralizado, es decir, en el que las necesidades se vean cubiertas en diversos puntos del territorio en vez de en uno solo (centralizado). La variedad y abundancia de ciudades de distintos tamaños con una estructura relativamente densa es favorable para el territorio, le permite mantener y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos y el desarrollo sostenible. Sin embargo, es importante para las ciudades mantener su individualidad y su personalidad, es decir, abstenerse en la medida de lo posible de fusionarse con sus municipios colindantes. Siempre que las conurbaciones no sean deseadas o inevitables, la ETCV recomienda que *"entre los tejidos urbanos contiguos de diferentes municipios exista una separación mínima de 500 metros de suelo no urbanizable*". Los puntos de unión entre núcleos urbanos son zonas críticas desde el punto de vista visual, por lo que se definen separadores territoriales de al menos 500 metros de suelo no urbanizable entre estos núcleos.

El área funcional objeto de estudio del PMoSira comprende diversas ciudades que se encuentran muy próximas entre sí y que mantienen fuertes relaciones de movilidad. Se prevé que las medidas propuestas en este proyecto contribuyan preservar la individualidad de los municipios.

Figura 3. Recomendaciones para las conurbaciones no deseadas.

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

3 Diagnóstico y potencialidades

La movilidad sostenible apuesta por la calidad del transporte público, la promoción de los modos de transporte no motorizados (a pie y en bicicleta), la sensibilidad hacia el entorno y el uso del espacio público de forma racional. Apoya políticas que reviertan de forma directa en la calidad de vida de los ciudadanos y favorezcan la imagen de los territorios donde se aplican.

Más allá de la implementación de medidas específicas, es fundamental establecer pautas y sensibilidades en la gestión de la movilidad, buscando el consenso y la participación, manteniendo directrices a largo plazo y mejorando los sistemas de información y toma de decisiones.

Los Planes de Movilidad Sostenible constituyen la herramienta ideal para implementar las medidas necesarias que conduzcan a un transporte más sostenible, en armonía con el desarrollo económico, la cohesión social y la protección del medioambiente.

En la última década la movilidad ha experimentado un cambio en su paradigma fundamental, el predominio del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte. Las ciudades se diseñaron alrededor de esta idea, dando gran parte del espacio de la vía pública al coche, para circular y para estacionar lo más cerca posible del destino final de sus usuarios.

En la actualidad, la movilidad posiciona al usuario en el centro del ecosistema, incluyendo a aquellos que se desplazan a pie y en bicicleta. Como consecuencia, el ciudadano está recuperando poco a poco espacio en la calle donde, además de transitar, se relaciona y crea vínculos de comunidad. Esta recuperación ha venido acompañada de la proliferación de zonas verdes y áreas estanciales, es decir, espacio para todos. El fomento de los desplazamientos a pie y en modos blandos contribuye a la disminución de la contaminación y el ruido generados por los vehículos, pero también a una menor accidentalidad.

El Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira busca sentar las bases de un sistema de movilidad sostenible, posicionándose como un instrumento de referencia para futuros planes de movilidad en el ámbito de la Ribera del Xúquer. Para ello, establece un conjunto de actuaciones coordinadas, compatibles, inclusivas y sostenibles, cuyo objetivo es mejorar la movilidad existente en todos los aspectos, consiguiendo llegar a todos los usuarios.

3.1 Caracterización de la movilidad en la Comunitat Valenciana

Según la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, aproximadamente la mitad de los desplazamientos realizados por los habitantes de esta comunidad se realizan a pie. El uso de la bicicleta se ha incrementado en los últimos años, aunque existe un amplio margen de mejora para el uso de este modo. El transporte público presenta altos niveles de uso en las áreas metropolitanas, donde los trayectos requieren un menor número de transbordos y la conexión entre líneas es de mejor calidad. El número de usuarios que se desplazan con este modo se reduce en las áreas intermedias, en favor del vehículo privado, debido a la peor frecuencia de paso, la lejanía de las paradas o estaciones o la falta de conexión entre líneas urbanas e interurbanas.

Respecto a las infraestructuras, a pesar de que la dotación de carreteras y vías ferroviarias de alta velocidad es superior a la media europea, el grado de utilización de las mismas está por debajo de la ratio de nuestros países vecinos.

Para caracterizar la movilidad en la Comunitat Valenciana se estudian tres tipos de patrones: la movilidad recurrente por motivos de trabajo, los desplazamientos asociados a cubrir necesidades básicas y los flujos relacionados con la actividad empresarial.

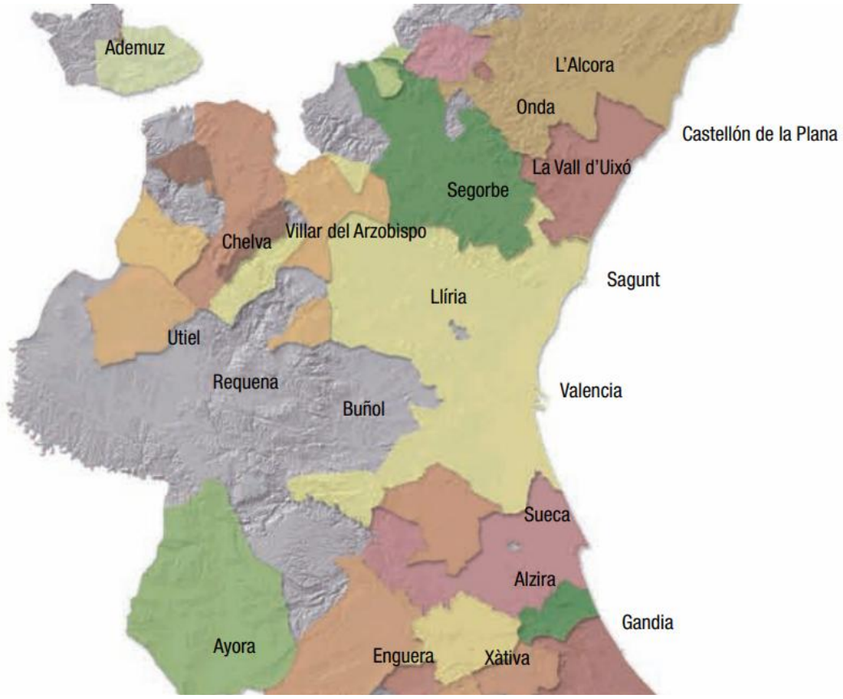


Figura 4. Áreas de trabajo en el territorio.

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

El análisis de la movilidad recurrente por motivos de trabajo permite definir una serie de unidades territoriales en las que se satisfacen las relaciones laborales de movilidad diaria. Estos flujos definen los mercados locales de trabajo (MLT). Estos suelen contener en su interior un 75% o un 90% del total de los desplazamientos diarios residencia-trabajo.

Por su cercanía, el área metropolitana de València y el área funcional de la Ribera del Xúquer mantienen fuertes relaciones laborales. En la siguiente figura se puede observar cómo diversos haces van desde la capital hasta el entorno de Sueca y Alzira.

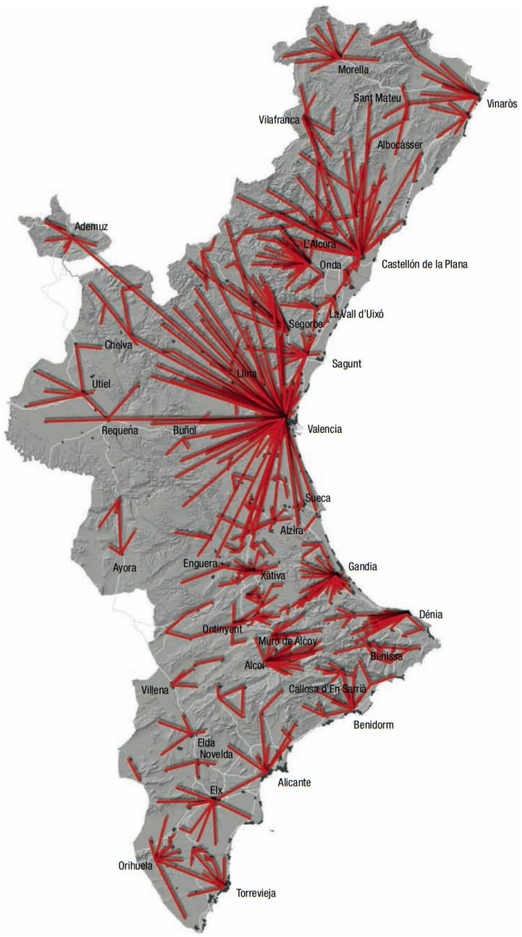


Figura 5. Movilidad por motivos de trabajo - 1er flujo intermunicipal

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana – Objetivo 19: Movilidad.

El siguiente grupo de desplazamientos a analizar son aquellos motivados por el consumo, el ocio y la provisión de servicios administrativos. Estos desplazamientos tienen un carácter semanal, mensual o esporádico. Para jerarquizar estos desplazamientos se establecen las áreas sanitarias, las comerciales, las escolares o las asistenciales, como agrupaciones cuyo ámbito está condicionado por las estrategias sectoriales de las distintas administraciones públicas.

Finalmente, se da un tipo de influencia territorial derivado de la provisión de los servicios avanzados a las empresas, pese a que este genera relativamente menos desplazamientos. Estas relaciones requieren contactos cara a cara, sin embargo, en gran medida se desarrollan por vía telefónica o internet, sobre todo en los últimos años gracias al aumento del teletrabajo relacionado con la pandemia del COVID-19. En estas relaciones intervienen otras áreas metropolitanas externas a la Comunitat Valenciana.

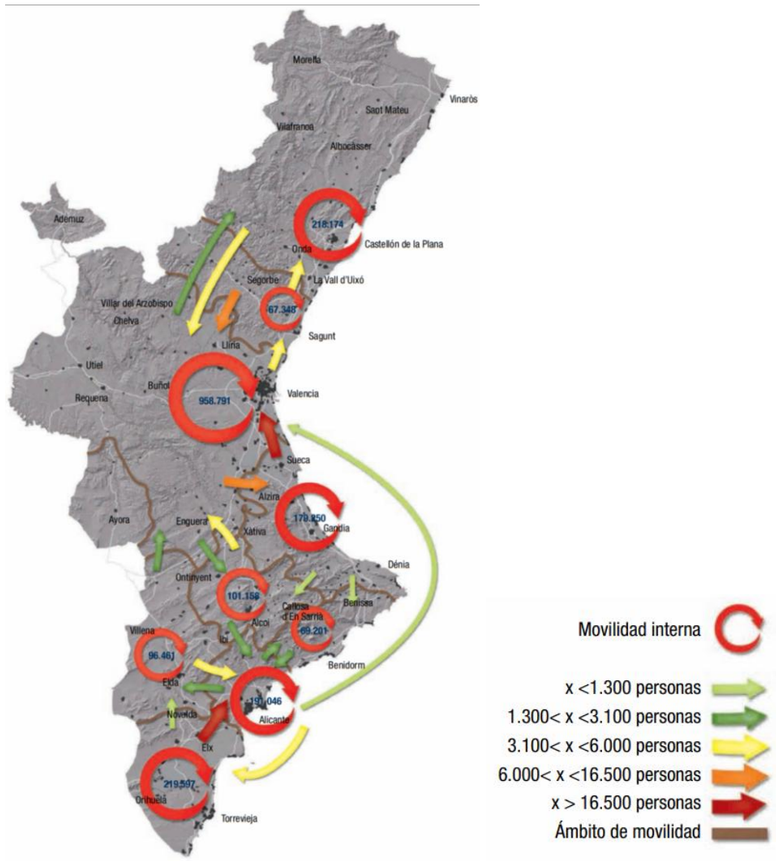


Figura 6. Flujos diarios trabajo Comunitat Valenciana

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana – Objetivo 19: Movilidad.

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (2011), en su Objetivo 19: Movilidad, estima que entre 6.000 y 16.500 personas se desplazan a diario por motivo de trabajo en el entorno de Alzira. Asimismo, establece que más de 16.500 personas lo hacen desde el entorno de Sueca y Sollana hacia el área metropolitana de València.

El documento preliminar del PMOME de Valencia (2022) sitúa a Alzira en el grupo de municipios con mayor número de desplazamientos, entre 100.000 y 200.000 desplazamientos diarios. Establece un índice de autocontención para el municipio de un 63%, siendo uno de los municipios cuyo valor de este índice supera el 60%. El área urbana integrada de Alzira-Algemesí-Carcaixent destaca por la intensidad de sus conexiones en contraposición a la dinámica general de la Comunidad Valenciana, donde las ciudades situadas en el litoral presentan mayor protagonismo (Castellón – Valencia – Alicante y sus áreas metropolitanas).

La pandemia del COVID-19 tuvo un efecto directo e inequívoco sobre la movilidad en la Comunitat Valenciana y en todo el mundo. Algunos de los cambios que se produjeron durante este periodo fueron efímeros y los patrones generados se han revertido, pero otros han mostrado un carácter duradero que persiste hasta nuestros días.

La movilidad activa (a pie, bicicleta, patinete) fue la protagonista por antonomasia durante este periodo, ya que estos modos garantizaban mantener la distancia interpersonal de forma más sencilla que en el transporte público, con el fin de reducir las probabilidades de contagio.

Un ejemplo representativo es el aumento en el uso de vehículos de movilidad personal, motivado en un principio por la necesidad de garantizar esta distancia interpersonal, pero también por la reducción de las plazas disponibles en el transporte público. Otro ejemplo sería el auge que experimentó la entrega de bienes a domicilio durante el confinamiento.

En ambos casos parece que los cambios se han instaurado de forma permanente. La micromovilidad, lejos de reducir el uso del vehículo privado motorizado, ha robado usuarios al transporte público. Por otra parte, la conveniencia del servicio de entrega de paquetería a domicilio ha generado un cambio en los hábitos de los usuarios, resultando en que muchas personas sigan utilizándolo actualmente.

Respecto al transporte público, las subvenciones aplicadas tras la pandemia del COVID-19 y la DANA de 2024 han posicionado al autobús como un modo cada vez más elegido por la población de la Ribera del Xúquer.

3.2 Definición del ámbito del PMoSira

El ámbito geográfico del Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del AUI de Alzira abarca de forma estricta los 23 municipios de las comarcas históricas de las comarcas 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 a 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 coordinación entre ambos planes. El ámbito ampliado se configura como un área sobre la que se actuará en la búsqueda de una mejora de las condiciones de aquellos 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	Benimuslem	Guadassuar
Alberic	Carcaixent	Llaurí
Alzira	Carlet	Massalavés
L'Alcúdia,	Corbera	Polinyà de Xúquer
Algemesí	Cullera	La Pobla Llarga
Antella	Favara	Riola
Benicull de Xúquer	Fortaleny	Tous
Benimodo	Gavarda	

Ámbito ampliado:

Alfarb	Llombai	Real
Alginet	Montroi/Montroy	Sollana
Catadau	Montserrat	Sueca

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.

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. Los núcleos que componen un área urbana integrada deben estar perfectamente conectados entre ellos. Dado que las distancias entre ellos son reducidas, estas conexiones deben priorizar el tránsito peatonal y ciclista. Su diseño se planificará cuidadosamente para garantizar funcionalidad, seguridad y calidad urbana y paisajística.

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 de 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.

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, especialmente buscando cubrir relaciones de movilidad obligada.

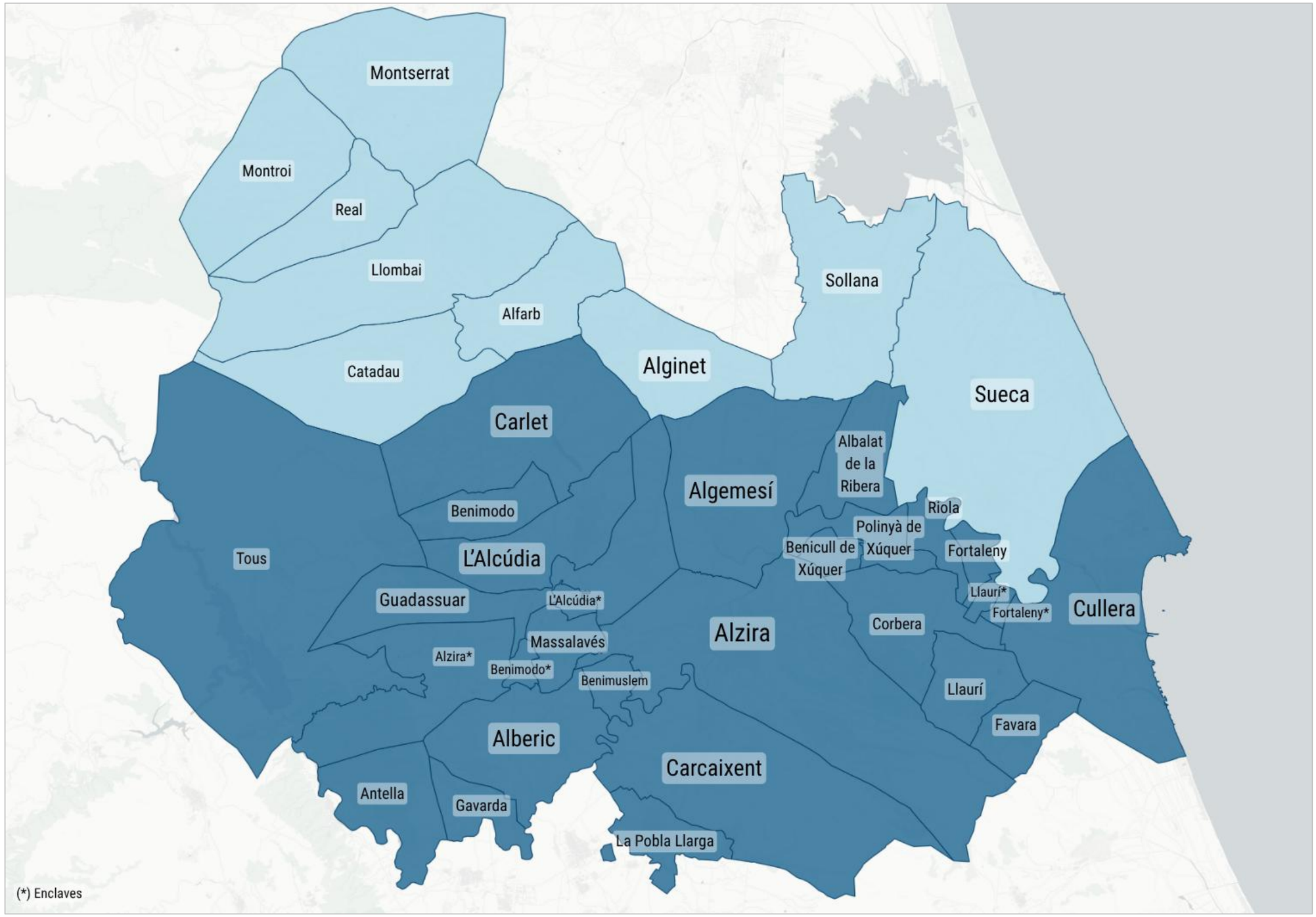


Figura 7. Municipios ámbitos estricto y ampliado del PMoSira

Fuente: Elaboración propia.

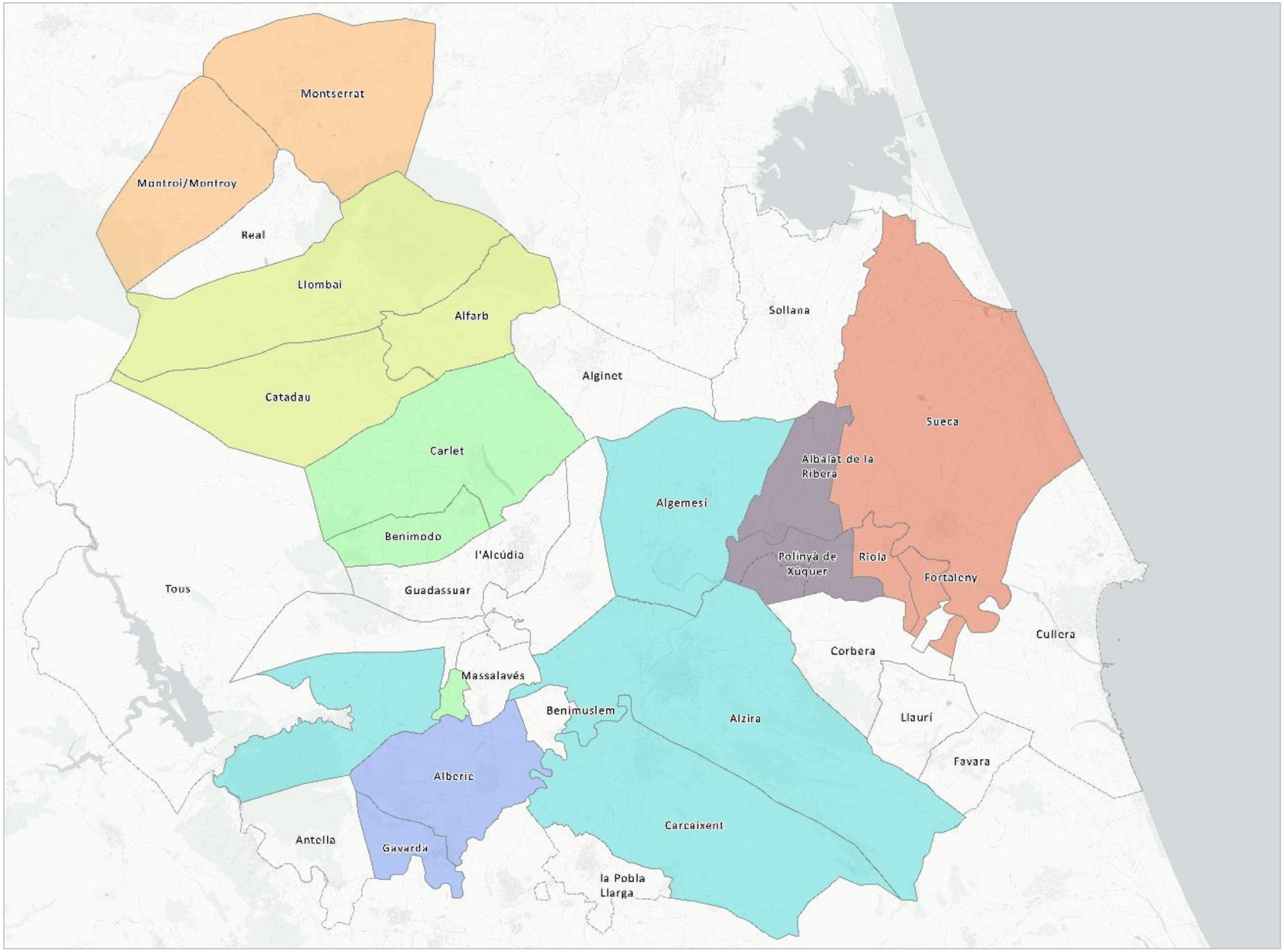


Figura 8. AUI en la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia.

3.3 La movilidad en la Ribera del Xúquer

3.3.1 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 ETCV 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.

3.3.1.1 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 10 se pueden observar las relaciones derivadas de la movilidad relativa a la enseñanza obligatoria (etapas de primaria y secundaria) y bachillerato. 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.

3.3.1.2 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.

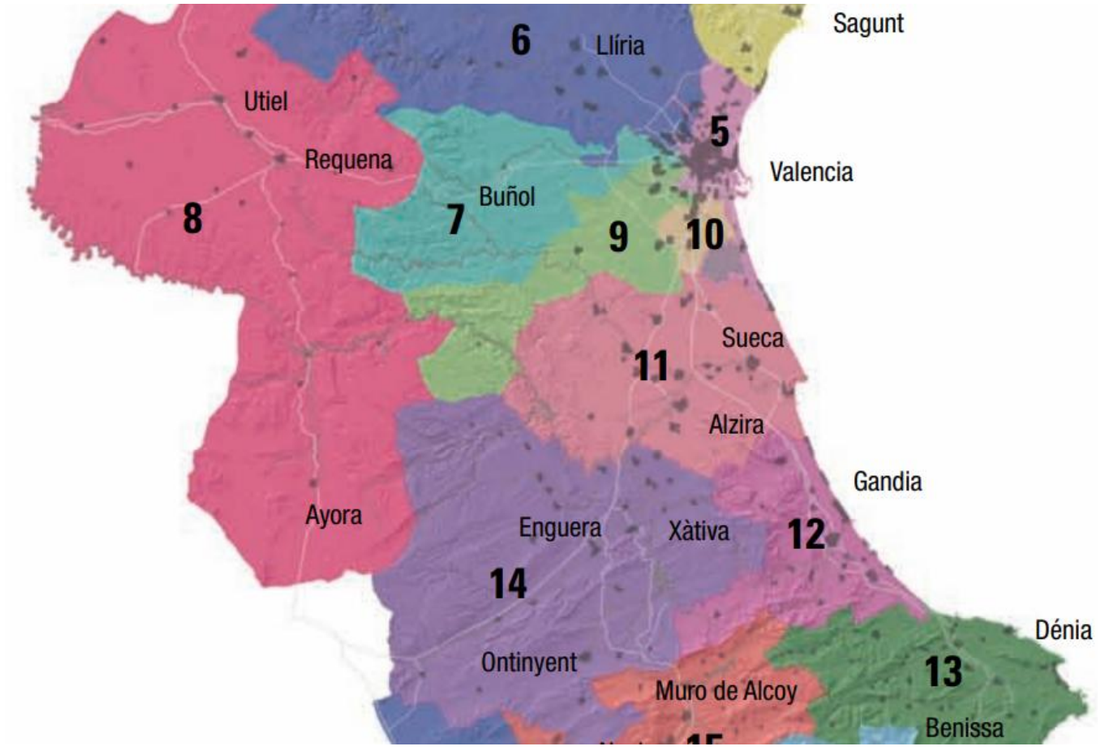


Figura 9. Áreas de salud de la Comunitat Valenciana.

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.

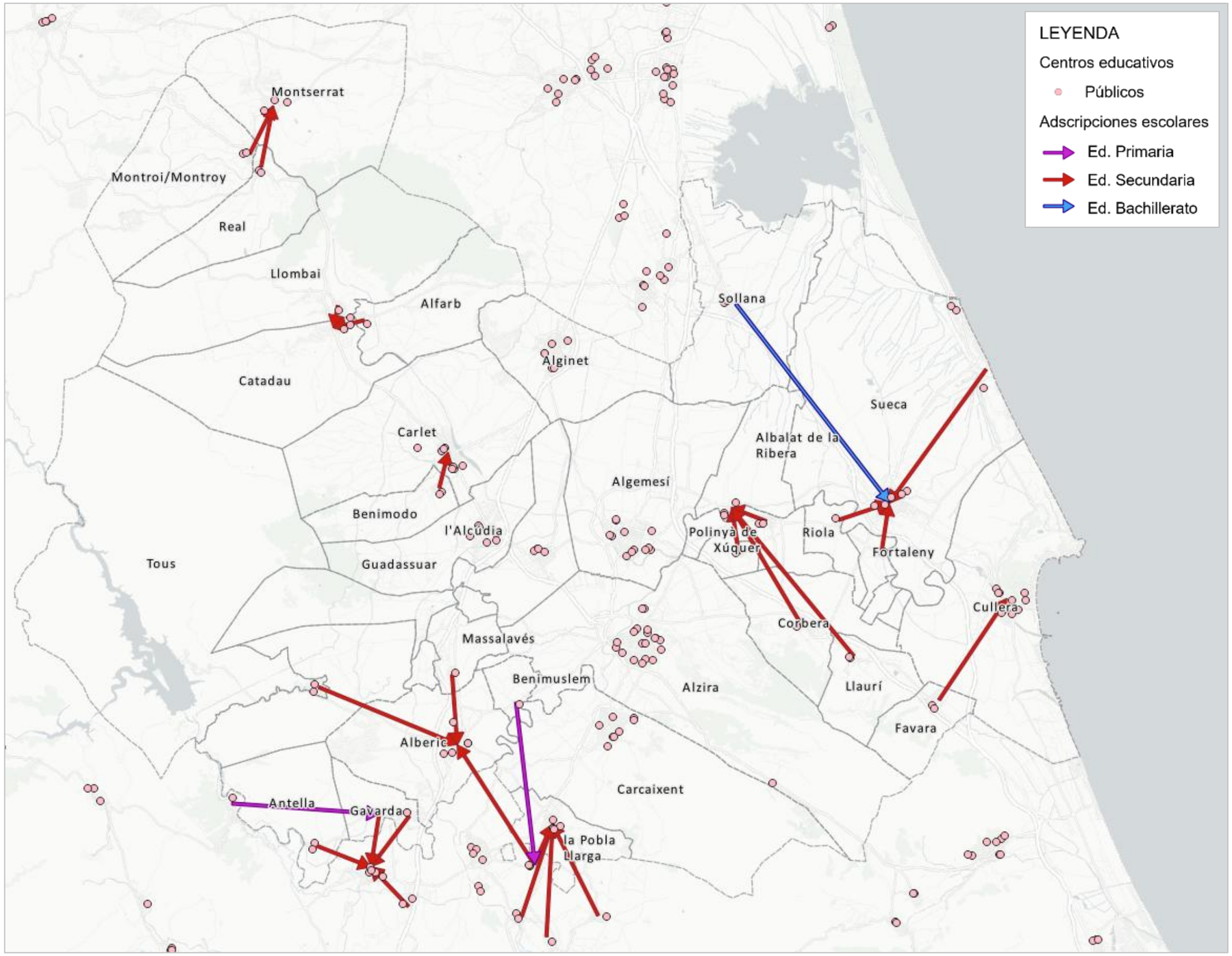


Figura 10. Adscripciones a centros educativos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos GVA.

3.3.1.3 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.*

3.3.1.4 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.

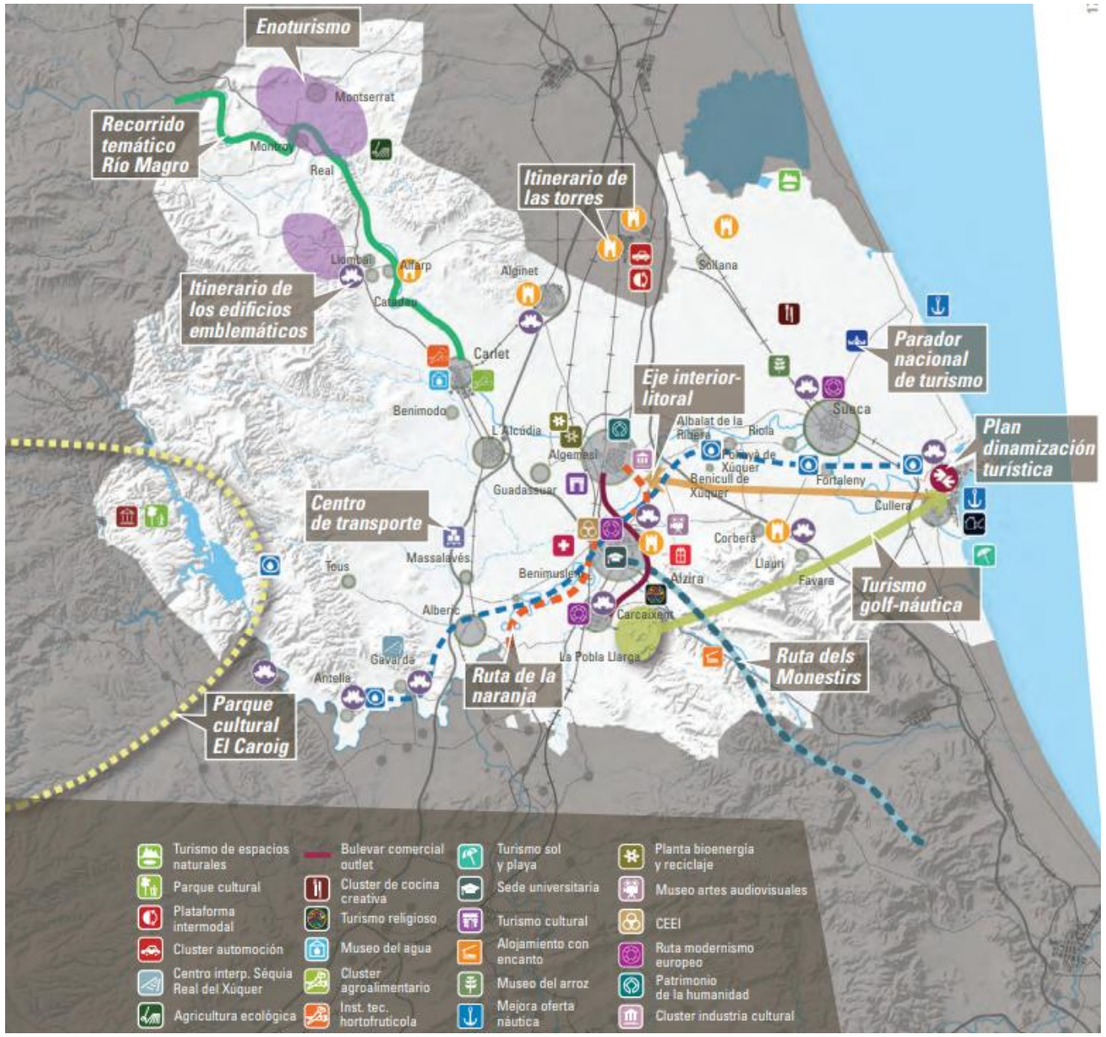


Figura 11. Propuestas estratégicas en actividad económica e innovación para el AF de la Ribera del Xúquer.

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En la figura 11 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.

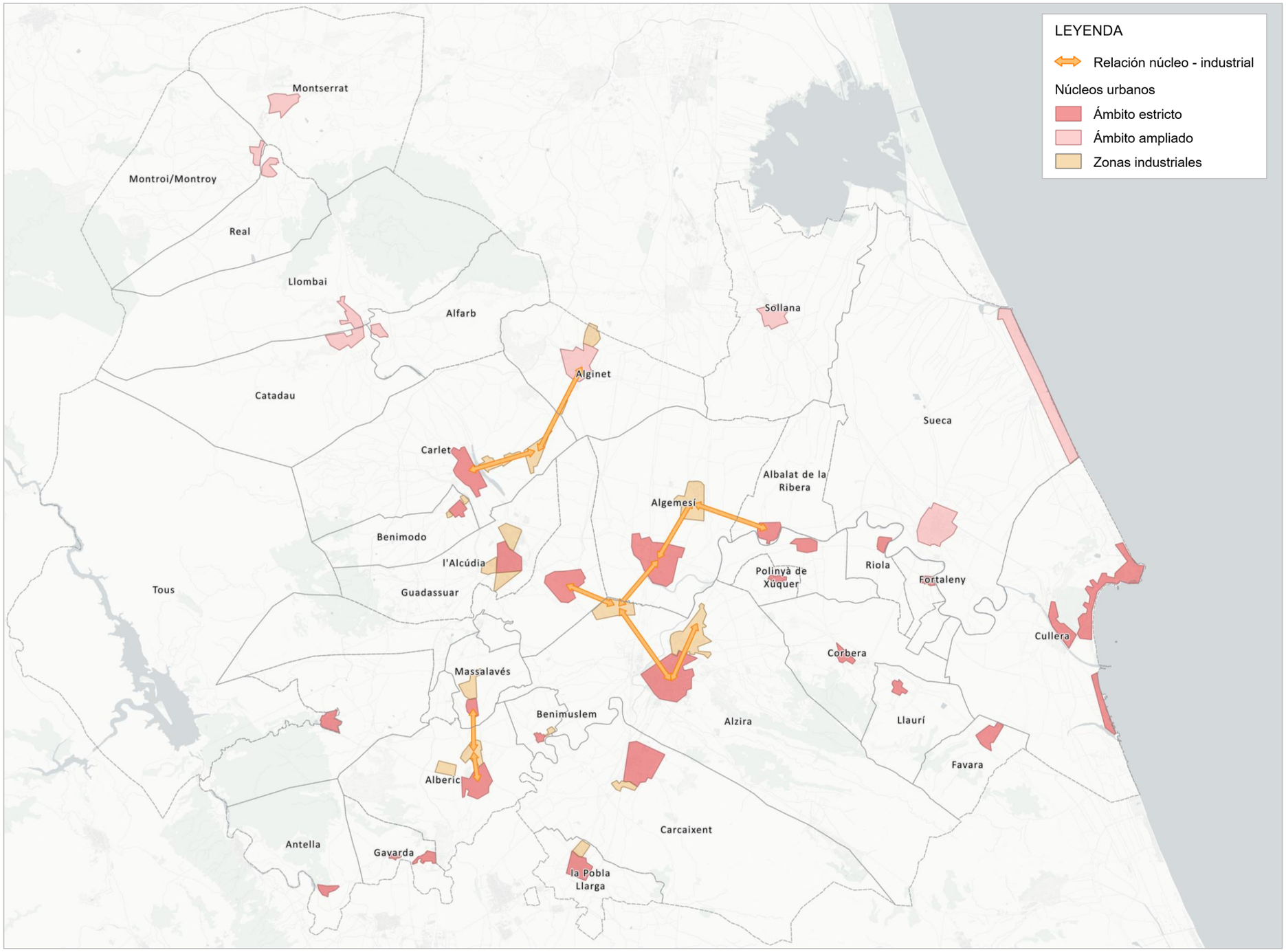


Figura 12. Polígonos industriales en el área de estudio y principales relaciones.

Fuente: Elaboración propia.

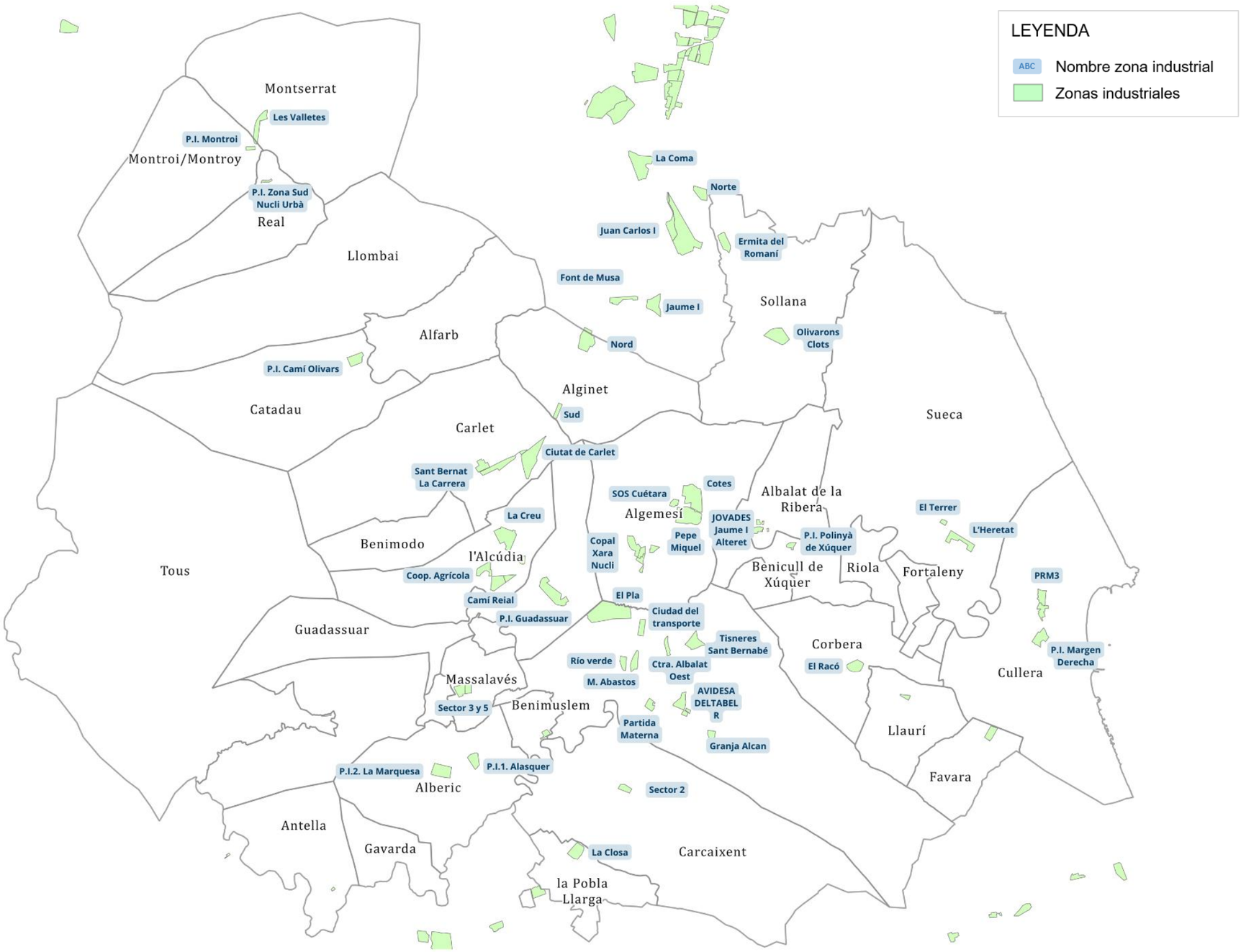


Figura 13. Parques empresariales – IVACE

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

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 1. 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).

3.3.2 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 la utilización de los datos de telefonía móvil frente a las tradicionales encuestas es que proporcionan una muestra mayor. Además, permiten analizar la movilidad con el exterior, así como elegir los periodos a estudiar, pudiendo caracterizar la estacionalidad o disponer de datos en diferentes 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.

3.3.2.1 Movilidad intramunicipal

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 antenas de telefonía móvil, las divisiones administrativas y sus características poblacionales, diferenciadas por tipología de día o 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 de 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 tener acceso en ningún momento a la información individualizada. Se tiene acceso a los datos generados de diferentes momentos temporales siendo posible la generación de matrices de movilidad para el espacio (en base a la zonificación propuesta) y momento (diaria, 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 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% se realizan dentro del ámbito ampliado y el 11,19% restante se produce entre ambos ámbitos.

Tabla 2. 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 intramunicipales, es decir, que tanto el origen como el destino están ubicados dentro del propio municipio:

Tabla 3. Viajes intramunicipales en día medio laborable.

Municipio	Viajes intramunicipales	% 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 4. 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 como favorable desde el punto de vista de la movilidad a pie o en bicicleta, para tramos de cercanía Cabe destacar que el modelo policéntrico supone un desembolso considerable en materia de transporte público, al requerir una mayor cobertura para dar forma a la red mallada (más personal, vehículos, viajes en vacío).

La descentralización de los recursos de un territorio comporta que las necesidades de los ciudadanos puedan satisfacerse en más de una localización, como contraposición a lo que ocurre en el modelo centralizado. En este último, las necesidades se ven cubiertas en una única ciudad o área urbanizada, requiriendo desplazamientos desde todos los municipios circundantes hasta esa localización, como por ejemplo lo que 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

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.

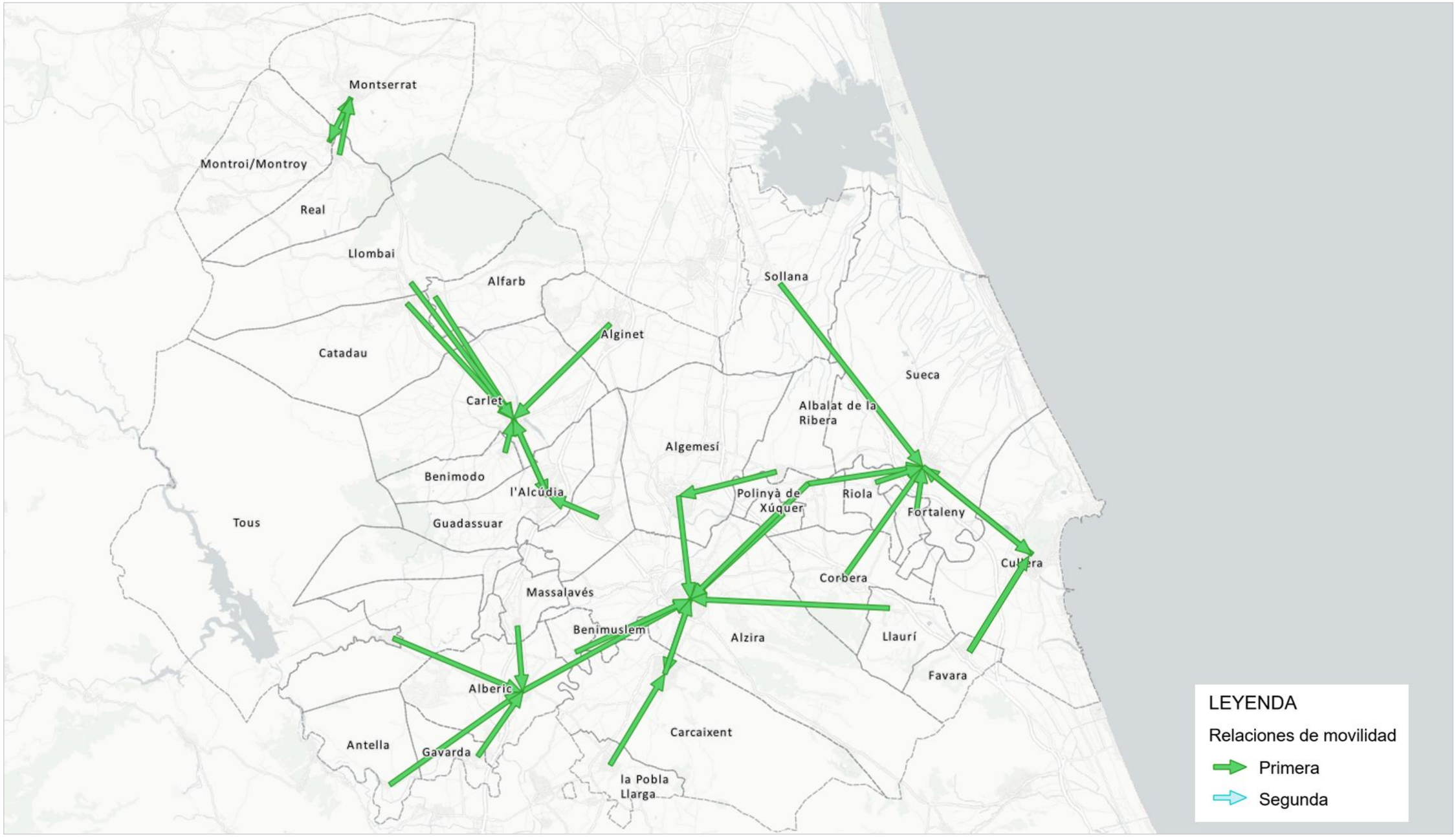


Figura 14. Primera relación de movilidad con mayor afluencia.
Fuente: Datos de telefonía móvil.

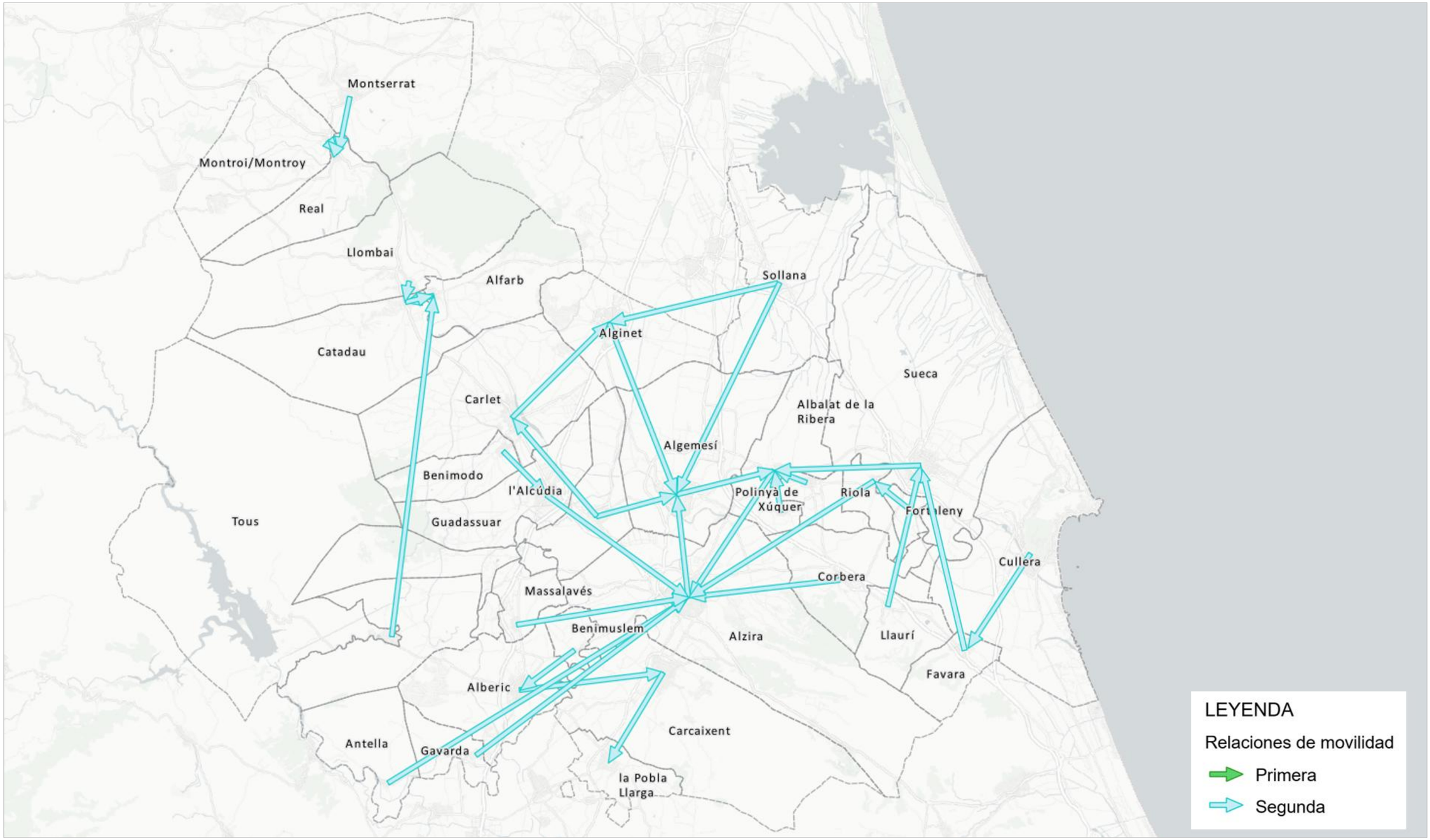


Figura 15. Segunda relación de movilidad con mayor afluencia.

Fuente: Datos de telefonía móvil.

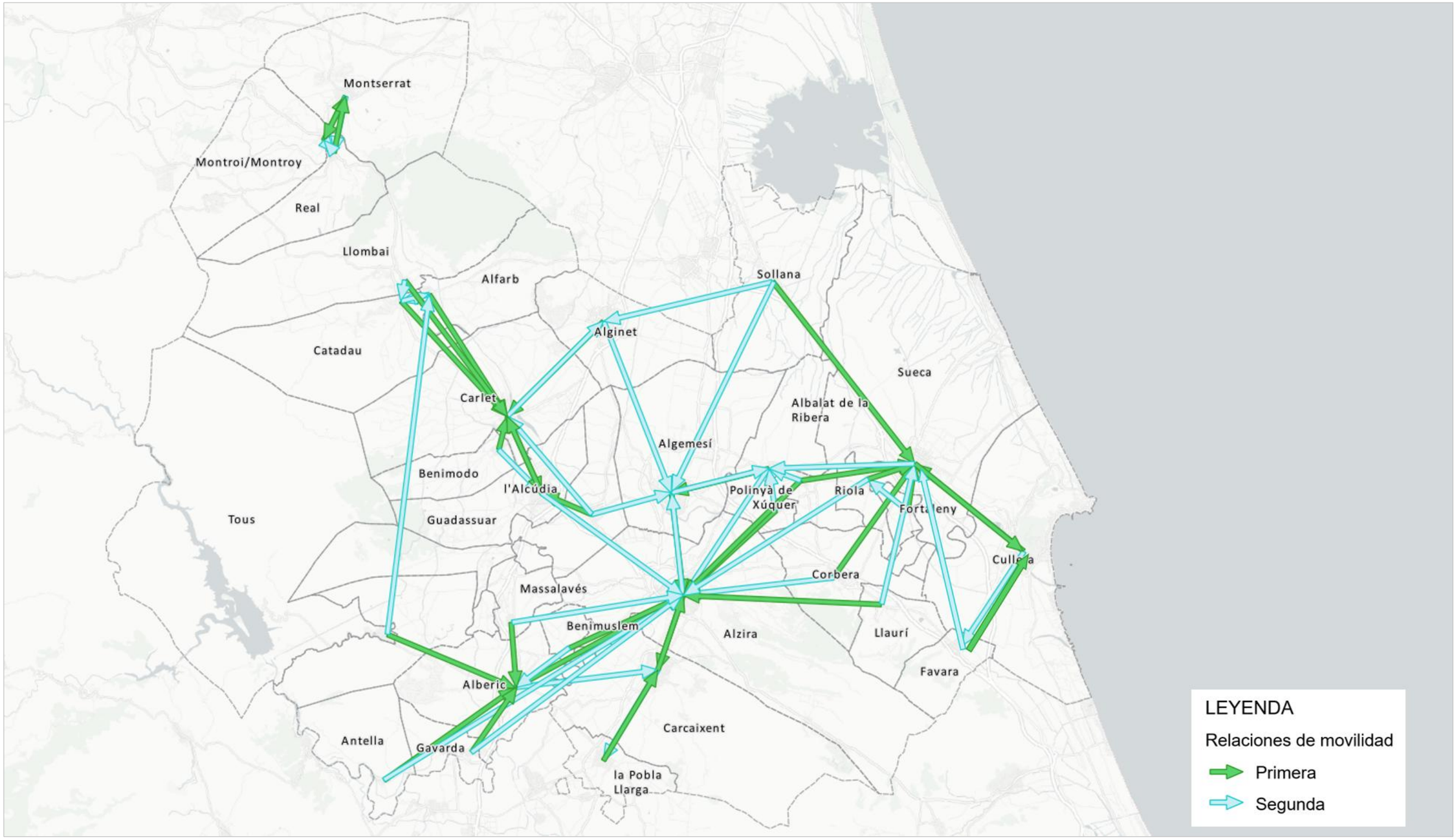


Figura 16. Primera y segunda relación de movilidad con mayor afluencia.

Fuente: Datos de telefonía móvil.

3.3.2.2 Relaciones internas-externas

Con el objeto de evaluar la idoneidad de la delimitación inicial del ámbito del PMoSira, se ha llevado a cabo un análisis de la estructura de movilidad intermunicipal a partir de los principales flujos origen-destino. En concreto, se han considerado los diez principales destinos de cada municipio perteneciente tanto al ámbito estricto como al ámbito ampliado, así como de aquellos municipios del entorno próximo susceptibles de presentar relaciones funcionales relevantes con el sistema definido.

El análisis se ha basado en datos de movilidad procedentes de big data de telefonía móvil, facilitados por Nommon, correspondientes a los días 15, 16 y 17 de octubre de 2024, considerados representativos de un día tipo laborable. A partir de esta información, se ha identificado el volumen de desplazamientos diarios entre municipios, así como su peso relativo sobre el total de viajes generados en cada origen.

La explotación de estos datos ha permitido caracterizar la intensidad y dirección de las relaciones funcionales entre municipios, identificando tanto los principales polos de atracción como los patrones de dependencia territorial. Este enfoque resulta especialmente relevante para determinar el grado de integración de cada municipio en el sistema de movilidad del ámbito PMoSira.

En base a los resultados obtenidos, se ha procedido a evaluar la coherencia funcional del ámbito definido, analizando, por un lado, la posible incorporación de municipios que presentan vínculos significativos con el sistema y, por otro, la reconsideración de aquellos cuya estructura de movilidad evidencia una mayor orientación hacia polos externos.

Este análisis constituye, por tanto, una base técnica para la revisión y ajuste de la delimitación del ámbito, garantizando que la definición final responda a criterios funcionales y no únicamente administrativos, en línea con los principios de planificación supramunicipal de la movilidad.

A continuación se muestran las fichas que recogen los datos derivados del análisis. Las primeras corresponden a los municipios del ámbito ampliado, especificados desde el inicio del proyecto (coincidentes con el ámbito exterior del Plan Básico de Movilidad del área de València). El siguiente conjunto de fichas corresponde a los municipios colindantes, susceptibles de formar parte del PMoSira.

Para distinguir los municipios funcionalmente vinculados al ámbito PMoSira de aquellos cuya relación resulta menos significativa, se ha definido un criterio cuantitativo basado en la proporción de desplazamientos con origen o destino en el sistema analizado. En concreto, se han considerado como municipios relacionados aquellos en los que la suma del porcentaje de viajes dirigidos al ámbito estricto y al ámbito ampliado es igual o superior al 22 % del total de desplazamientos generados. Este umbral permite discriminar entre relaciones territoriales de carácter estructural y aquellas de menor intensidad o carácter más difuso, asegurando que los municipios finalmente considerados presentan una integración real en la dinámica de movilidad del ámbito PMoSira.

La aplicación de estos criterios ha permitido clasificar los municipios del entorno en función de su grado de vinculación funcional, sirviendo como base inicial para la toma de decisiones en relación con la posible ampliación o ajuste del ámbito del Plan.

Tras las fichas de cada municipio se muestra la propuesta preliminar, con la formación de un segundo ámbito ampliado ubicado al sur del área funcional. Este ámbito serviría de solape entre el PMoSira y un futuro plan de movilidad, de la misma forma en que el ámbito ampliado situado al norte actúa como transición entre el Plan Básico de Movilidad del área de València y el PMoSira. La inclusión final de estos municipios se estudiará en el Plan mediante un análisis de Big Data telefónico más detallado en una fase posterior.

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº1

DATOS MUNICIPIO			
Municipio		Alfarb	
Ámbito		Ampliado	
Población (2025)		1.763	
Viajes totales		6094	
PRINCIPALES RELACIONES			
Destino	**Viajes**	**%**	**Clasificación PMoSira**
Carlet	1222	20,07%	Ampliado
Catadau	893	14,66%	Ampliado
Llombai	758	12,45%	Ampliado
Alginet	732	12,02%	Ampliado
Valencia	270	4,43%	Colindante
DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO			
Tipo relación		**Viajes**	
Fuera PMoSira		9,80%	
Ámbito estricto		28,74%	
Ámbito ampliado		39,13%	
INTERPRETACIÓN FUNCIONAL			
Clara orientación de sus desplazamientos hacia el ámbito PMoSira, concentrando el 68 % de los viajes en el conjunto del ámbito ampliado y estricto. Los principales flujos se dirigen a Catadau, Llombai y Carlet, configurando un sistema de relaciones de proximidad con fuerte carácter funcional dentro del propio ámbito. La baja proporción de viajes externos (9.8 %) y el peso limitado de Valencia apuntan a una dinámica mayoritariamente interna al sistema.			

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº2

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Alginet
Ámbito	Ampliado
Población (2025)	14.844
Viajes totales	30.427

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Carlet	3589	18,05%	Estricto
Valencia	2116	10,64%	Colindante
Benifaio	1836	9,24%	Colindante
Algemesi	1578	7,94%	Estricto
Varios - AMV	1177	5,92%	Exterior
Alzira	1070	5,38%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	32,48%
Ámbito estricto	36,10%
Ámbito ampliado	3,99%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Los flujos externos muestran orientación hacia el ámbito PMoSira, concentrando un 36 % de los viajes en el ámbito estricto y un 4% al ampliado, evidenciando una vinculación funcional significativa con el sistema.
Las principales relaciones se establecen con Algemesí, Carlet y Alzira, que actúan como polos de atracción relevantes dentro del ámbito, junto con conexiones destacadas con municipios colindantes como Benifaió y Valencia. La baja proporción de desplazamientos hacia el ámbito ampliado refuerza el carácter directo de su relación con el núcleo funcional principal.

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº3

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Catadau
Ámbito	Ampliado
Población (2025)	3.005
Viajes totales	10.730

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Llombai	1062	20,20%	Ampliado
Carlet	972	18,49%	Estricto
Alfarb	866	16,47%	Ampliado
Valencia	290	5,52%	Colindante
Alginet	243	4,62%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	9,55%
Ámbito estricto	8,50%
Ámbito ampliado	62,10%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Los flujos externos se orientan mayoritariamente hacia el ámbito PMoSira, concentrando un 70,60% de los viajes en la suma de los ámbitos ampliado y estricto, evidenciando una integración funcional clara.
La baja proporción de desplazamientos externos (9,55 %) y el peso limitado de Valencia refuerzan el carácter predominantemente interno de sus relaciones, con una lógica de proximidad bien definida dentro del sistema.

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº4

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Llombai
Ámbito	Ampliado
Población (2025)	2.791
Viajes totales	9.762

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Catadau	1056	20,40%	Ampliado
Carlet	864	16,69%	Estricto
Alfarb	703	13,58%	Ampliado
Valencia	322	6,22%	Colindante
Alginet	281	5,43%	Ampliado

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	12,32%
Ámbito estricto	23,45%
Ámbito ampliado	42,75%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Los desplazamientos se orientan de forma predominante hacia el ámbito PMoSira, concentrando un 66,20 % de los viajes en el ámbito ampliado y estricto.
Las principales relaciones se establecen con Catadau y Alfarb, que actúan como destinos prioritarios dentro del ámbito ampliado, junto con Carlet en el ámbito estricto. La reducida proporción de desplazamientos externos (12,32 %) y el peso limitado de Valencia evidencian una dinámica claramente endógena, basada en relaciones de proximidad dentro del sistema.

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº5

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Montroi
Ámbito	Ampliado
Población (2025)	3.792
Viajes totales	3.364

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Montserrat	2115	39,94%	Ampliado
Turis	458	8,65%	Colindante
Torrent	425	8,02%	Colindante
Valencia	417	7,87%	Colindante
Real	232	4,38%	Ampliado

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	29,32%
Ámbito estricto	0,00%
Ámbito ampliado	47,94%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta dependencia de municipios próximos, siendo Montserrat el principal destino de los desplazamientos. La movilidad se orienta mayoritariamente hacia el ámbito ampliado y no se registran relaciones directas con el ámbito estricto entre los primeros 10 destinos de viaje.
Las relaciones funcionales se completan con vínculos con Real dentro del ámbito ampliado, formando un sistema autosuficiente con los municipios de su entorno más próximo. Los municipios colindantes de Turís, Valencia y Torrent concentran una proporción relevante de los desplazamientos (29,32 % fuera del PMoSira).

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº6

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Montserrat
Ámbito	Ampliado
Población (2025)	10.062
Viajes totales	22.944

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Torrent	3414	19,27%	Colindante
Montroi	2143	12,09%	Ampliado
Valencia	1799	10,15%	Colindante
Turis	1721	9,71%	Colindante
Real	1569	8,85%	Ampliado

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	48,36%
Ámbito estricto	0%
Ámbito ampliado	23,06%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio actúa como principal destino de sus propios desplazamientos, así como de sus municipios vecinos (Real y Montroi). Los flujos externos muestran una orientación mayoritaria hacia municipios colindantes, concentrando un 48,36 % de los viajes fuera del PMoSira, con especial peso de Torrent y Valencia.
Las relaciones con el ámbito PMoSira son más limitadas, alcanzando un 23 % en el ámbito ampliado y sin conexiones directas con el ámbito estricto.

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº7

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Real
Ámbito	Ampliado
Población (2025)	2.497
Viajes totales	3.856

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Montserrat	1533	39,92%	Ampliado
Valencia	365	9,51%	Colindante
Torrent	287	7,47%	Colindante
Turis	270	7,03%	Colindante
Montroi	236	6,15%	Ampliado

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	28,62%
Ámbito estricto	0,00%
Ámbito ampliado	50,49%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una fuerte dependencia de municipios próximos, concentrando la mayor parte de sus desplazamientos en el ámbito ampliado.
Los principales destinos son Montserrat y Montroi dentro del ámbito ampliado, junto con conexiones exteriores con Torrent y Valencia.

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº8

DATOS MUNICIPIO			
Municipio		Sollana	
Ámbito		Ampliado	
Población (2025)		5.089	
Viajes totales		11.820	
PRINCIPALES RELACIONES			
Destino	**Viajes**	**%**	**Clasificación PMoSira**
Almussafes	2046	17,31%	Colindante
Benifaio	1583	13,39%	Colindante
Valencia	1360	11,51%	Colindante
Sueca	1214	10,27%	Ampliado
Algemesí	963	8,15%	Ampliado
DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO			
Tipo relación		**Viajes**	
Fuera PMoSira		37,21%	
Ámbito estricto		9,48%	
Ámbito ampliado		12,64%	
INTERPRETACIÓN FUNCIONAL			

La movilidad externa se distribuye de manera dispersa, con solo un 22 % de los viajes dirigidos al ámbito PMoSira.
Los principales destinos son municipios colindantes. La distribución de los viajes indica una orientación predominante hacia relaciones externas al PMoSira y una integración funcional reducida dentro del ámbito del mismo.

ANÁLISIS BIG DATA – Ámbito Ampliado – Nº9

DATOS MUNICIPIO			
Municipio		Sueca	
Ámbito		Ampliado	
Población (2025)		29.194	
Viajes totales		88.270	
PRINCIPALES RELACIONES			
Destino	**Viajes**	**%**	**Clasificación PMoSira**
Valencia	6062	19,32%	Colindante
Cullera	5377	17,14%	Estricto
Alzira	2127	6,78%	Exterior
Riola	1879	5,99%	Exterior
Fortaleny	1218	3,88%	Estricto
DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO			
Tipo relación		**Viajes**	
Fuera PMoSira		19,32%	
Ámbito estricto		46,49%	
Ámbito ampliado		2,85%	
INTERPRETACIÓN FUNCIONAL			

Los destinos del ámbito estricto con los que mantiene relación son los inmediatamente colindantes, como Fortaleny o Riola, con los que forma el AUI de Sueca, o el vecino municipio de Cullera.
La distribución de los viajes refleja una dinámica de proximidad, con conexiones puntuales a las capitales comarcal y provincial.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº1

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Beneixida
Ámbito	Colindante
Población (2025)	659
Viajes totales	4.546

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Xàtiva	904	19,89%	Colindante
Castelló	376	8,27%	Colindante
Alberic	232	5,10%	Estricto
Gavarda	153	3,37%	Estricto
Alzira	135	2,97%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	37,14%
Ámbito estricto	16,55%
Ámbito ampliado	0%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

La principal relación del municipio es Xàtiva, con el que mantiene lazos de dependencia asociados a equipamientos de carácter supramunicipal, como el Hospital. La relación con el ámbito estricto alcanza un 16,55 %, no llegando al umbral mínimo de 22%.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº2

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Manuel
Ámbito	Colindante
Población (2025)	2.560
Viajes totales	4.699

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Xàtiva	851	16,70%	Colindante
Castelló	526	10,32%	Colindante
Rafelguaraf	510	10,01%	Colindante
La Pobla Llarga	504	9,89%	Estricto
Carcaixent	354	6,95%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	51,18%
Ámbito estricto	24,08%
Ámbito ampliado	0%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Presenta una movilidad predominante hacia el entorno inmediato, con un 51% de los viajes fuera del PMoSira. La relación con el ámbito estricto alcanza un 24%, superando los umbrales establecidos para considerar su inclusión en el Plan.
Los principales destinos reflejan una fuerte dependencia del entorno inmediato, tanto de los municipios que pertenecen al ámbito estricto como a otros colindantes.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº3

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Picassent
Ámbito	Colindante
Población (2025)	23.202
Viajes totales	110.887

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Varios - AMV	18367	39,16%	Exterior
Valencia	7264	15,49%	Colindante
Torrent	4701	10,02%	Colindante
L Horta	4295	9,16%	Colindante
Benifaio	1415	3,02%	Colindante

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	81,45%
Ámbito estricto	0,00%
Ámbito ampliado	3,90%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº4

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Quesa
Ámbito	Colindante
Población (2025)	691
Viajes totales	556

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Agrupación Bicorp,Enguera,Bolbaite,Chella y Anna	228	41,01%	Exterior
Navarres	192	34,53%	Exterior
Xàtiva	27	4,86%	Exterior
Valencia	18	3,24%	Exterior
Comarca La Costera	14	2,52%	Exterior

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	87,22%
Ámbito estricto	1,23%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº5

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Rafelguaraf
Ámbito	Colindante
Población (2025)	2.395
Viajes totales	4.620

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Xàtiva	650	14,32%	Colindante
Castelló	526	11,59%	Colindante
La Pobla Llarga	518	11,41%	Estricto
Manuel	488	10,75%	Colindante
Carcaixent	466	10,26%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	49,52%
Ámbito estricto	26,65%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Rafelguaraf concentra buena parte de su movilidad externa en el ámbito estricto, cumpliendo los umbrales definidos para su inclusión en el Plan.
Su principal destino es Xàtiva, municipio proveedor de servicios, complementados por relaciones con municipios colindantes. Presenta una integración significativa con los municipios del PMoSira, junto con conexiones de proximidad que ponen de manifiesto la vinculación a su entorno inmediato.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº6

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Sant Joanet
Ámbito	Colindante
Población (2025)	527
Viajes totales	1.571

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Carcaixent	238	15,34%	Estricto
Xàtiva	162	10,44%	Colindante
Castelló	144	9,28%	Colindante
Rafelguaraf	135	8,70%	Colindante
Alzira	88	5,67%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	40,01%
Ámbito estricto	26,35%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Los viajes hacia el ámbito estricto representan un 26,35%, superando al límite de 22% para su estudio.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº7

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Senyera
Ámbito	Colindante
Población (2025)	1.114
Viajes totales	4.620

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Castelló	1160	25,09%	Colindante
Alberic	416	9,11%	Estricto
La Pobla Llarga	387	8,47%	Estricto
Manuel	344	7,53%	Colindante
Xàtiva	342	7,49%	Colindante

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	46,62%
Ámbito estricto	29,63%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Movilidad externa claramente orientada hacia municipios colindantes y del ámbito estricto. Supera el límite de 22% por su vinculación con el ámbito estricto.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº8

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Simat de la Valldigna
Ámbito	Colindante
Población (2025)	3.311
Viajes totales	4.371

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Tavernes de la Valldigna	1657	36,94%	Colindante
Xàtiva	553	12,33%	Colindante
Barx	410	9,14%	Exterior
Alzira	239	5,33%%	Estricto
Gandía	177	3,95%	Exterior

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	67,43%
Ámbito estricto	9,25%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Movilidad externa mayoritaria hacia municipios colindantes y en menor medida, del ámbito estricto.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº9

DATOS MUNICIPIO			
Municipio	Tavernes de la Valldigna		
Ámbito	Colindante		
Población (2025)	17.866		
Viajes totales	43.649		
PRINCIPALES RELACIONES			
Destino	**Viajes**	**%**	**Clasificación PMoSira**
Gandia	2.771	6%	Exterior
Xeraco	2.049	5%	Exterior
Cullera	1.590	4%	Estricto
Simat de la Valldigna	1.264	3%	Colindante
Alzira	1.036	2%	Estricto
DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO			
Tipo relación	**Viajes**		
Fuera PMoSira	20%		
Ámbito estricto	7%		
Ámbito ampliado	0%		
INTERPRETACIÓN FUNCIONAL			
El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira			

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº10

DATOS MUNICIPIO			
Municipio	Torrent		
Ámbito	Colindante		
Población (2025)	90.928		
Viajes totales	334.072		
PRINCIPALES RELACIONES			
Destino	**Viajes**	**%**	**Clasificación PMoSira**
Valencia	31.534	9%	Colindante
Aldaia	12.276	4%	Exterior
Picanya	11.709	4%	Exterior
Alaquàs	9.034	3%	Exterior
Montserrat	4.239	1%	Ampliado
DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO			
Tipo relación	**Viajes**		
Fuera PMoSira	25%		
Ámbito estricto	0%		
Ámbito ampliado	1%		
INTERPRETACIÓN FUNCIONAL			
El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira			

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº11

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Valencia
Ámbito	Colindante
Población (2025)	840.792
Viajes totales	3.172.161

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
L Horta	2.462.023	36,28%	Exterior
Varios - AMV	108.292	15,29%	Exterior
Loriguilla	54.796	7,74%	Exterior
Torrent	29.917	4,22%	Exterior
Picassent	7179	0,23%	Colindante

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	66,00%
Ámbito estricto	0,54%
Ámbito ampliado	0,84%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº12

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Xàtiva
Ámbito	Colindante
Población (2025)	31.320
Viajes totales	96.214

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
La Costera	24.989		Exterior
La Vall de Albaida	6.682		Exterior
Castelló	3.312		Colindante
Valencia	2.006		Exterior
Bicorp+Enguera+Bolbaite+Chella+Anna	1.864		Exterior

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	71,12%
Ámbito estricto	6,86%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº13

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Turís
Ámbito	Colindante
Población (2025)	7.717
Viajes totales	12.845

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
La Hoya de Buñol	3.298	30,74	Exterior
Montserrat	1.688	15,74%	Ampliado
Torrent	1.234	11,50%	Colindante
Valencia	1.083	10,10%	Colindante
L Horta	1.032	9,62%	Exterior

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	71,39%
Ámbito estricto	0,00%
Ámbito ampliado	22,30%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira. La relación con los municipios del ámbito ampliado es suficiente para estudiar su puede pertenecer al mismo.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº14

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Benifaió
Ámbito	Colindante
Población (2025)	12.262
Viajes totales	24.277

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Almussafes	6.208	29,98%	Colindante
Valencia	2.201	10,63%	Colindante
Alginet	1.777	8,58%	Ampliado
Picassent	1.601	7,73%	Colindante
Sollana	1.317	6,36%	Ampliado

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	48,14%
Ámbito estricto	8,99%
Ámbito ampliado	18,69%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

La movilidad externa se distribuye principalmente entre municipios colindantes y del ámbito ampliado, mientras que la relación con el ámbito estricto es más limitada (9 %), situándose en torno al umbral mínimo.
La distribución de viajes refleja una integración parcial en el ámbito del PMoSira, con conexiones en los ámbitos estricto y ampliado.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº15

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Sumacàrcer
Ámbito	Colindante
Población (2025)	1.013
Viajes totales	2.190

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Càrcer	158	11,56%	Colindante
Xàtiva	128	9,36%	Colindante
Alcàntera de Xúquer	125	9,14%	Colindante
Alberic	93	6,80%	Estricto
Castelló	93	6,80%	Colindante

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	43,60%
Ámbito estricto	21,29%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

Su proximidad con el ámbito estricto hace que el 21% de los viajes tengan como destino alguno de sus municipios, aunque destacan en mayor medida otros municipios vecinos.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº16

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Navarres
Ámbito	Colindante
Población (2025)	3.027
Viajes totales	3.225

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Bicorp+Enguera+Bolbaite+Chella+Anna	1485	48,29%	Exterior
Xàtiva	307	9,98%	Colindante
La Costera	208	6,76%	Exterior
Quesa	196	6,37%	Exterior
València	171	3,15%	Colindante

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	79,80%
Ámbito estricto	2,50%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº17

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Millares
Ámbito	Colindante
Población (2025)	661
Viajes totales	352

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Bicorp+Enguera+Bolbaite+Chella+Anna	50	14,20%	Exterior
La Hoya de Buñol	46	13,07%	Exterior
Navarres	34	9,66%	Colindante
Dos aguas	30	8,52%	Colindante
Montserrat	30	8,52%	Ampliado

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	51,99%
Ámbito estricto	1,99%
Ámbito ampliado	14,49%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

El municipio presenta una orientación predominante hacia polos externos al ámbito PMoSira. Entre los 10 primeros destinos, únicamente un 2% de los viajes se realizan hacia el ámbito estricto. La relación no es suficiente para integrar el municipio en el ámbito ampliado.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº18

DATOS MUNICIPIO

Municipio	L'Ènova
Ámbito	Colindante
Población (2025)	952
Viajes totales	2.057

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Xàtiva	487	23,74%	Colindante
Manuel	311	15,16%	Colindante
La Pobla Llarga	191	9,31%	Estricto
Rafelguaraf	161	7,85%	Colindante
Castelló	119	5,80%	Colindante

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	59,04%
Ámbito estricto	17,21%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

La movilidad se dirige principalmente hacia núcleos colindantes, como Xàtiva, Manuel y Rafelguaraf, y hacia el ámbito estricto, con Carcaixent y la Pobla Llarga como destinos destacados.
La distribución refleja un patrón de movilidad orientado hacia los núcleos vecinos más consolidados.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº19

DATOS MUNICIPIO			
Municipio		Castelló	
Ámbito		Colindante	
Población (2025)		6.972	
Viajes totales		17.581	
PRINCIPALES RELACIONES			
Destino	**Viajes**	**%**	**Clasificación PMoSira**
Xàtiva	3.319	20,53%	Colindante
Senyera	1140	7,05%	Colindante
Alberic	1045	6,46%	Estricto
La Pobla Llarga	976	6,04%	Estricto
Carcaixent	662	4,09%	Estricto
DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO			
Tipo relación		**Viajes**	
Fuera PMoSira		39,65%	
Ámbito estricto		20,66%	
Ámbito ampliado		0,00%	
INTERPRETACIÓN FUNCIONAL			
La movilidad externa se reparte entre el ámbito estricto y los municipios externos al Plan. La distribución evidencia una integración funcional destacable con los municipios del ámbito del PMoSira, con vínculos significativos hacia municipios próximos, pero no supera el límite del 22%.			

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº20

DATOS MUNICIPIO			
Municipio		Càrcer	
Ámbito		Colindante	
Población (2025)		2.109	
Viajes totales		3.485	
PRINCIPALES RELACIONES			
Destino	**Viajes**	**%**	**Clasificación PMoSira**
Xàtiva	586	16,81%	Colindante
Castellò	374	10,73%	Colindante
Alberic	317	9,10%	Estricto
Gavarda	244	7,00%	Estricto
Sumacarcer	172	4,94%	Colindante
DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO			
Tipo relación		**Viajes**	
Fuera PMoSira		39,28%	
Ámbito estricto		24,33%	
Ámbito ampliado		0,00%	
INTERPRETACIÓN FUNCIONAL			
La mayoría de los desplazamientos se dirige hacia núcleos colindantes y del ámbito estricto. La distribución de los viajes evidencia su dependencia de los municipios inmediatos.			

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº21

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Alcàntera de Xúquer
Ámbito	Colindante
Población (2025)	1.468
Viajes totales	3.128

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Xàtiva	538	15%	Colindante
Castelló	356	10%	Colindante
Alberic	258	8,43%	Estricto
Gavarda	254	8,30%	Estricto
Sumacarcer	135	4,41%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	37,41%
Ámbito estricto	27,77%
Ámbito ampliado	0,00%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

La movilidad externa de Alcàntera se articula principalmente en el entorno inmediato, con una presencia relevante del ámbito estricto (27%) y ausencia de relaciones con el ámbito ampliado.
El patrón resultante muestra desplazamientos dentro de una red de relaciones de proximidad, mostrando una vinculación funcional apreciable con el PMoSira a través de su conexión con el ámbito estricto.

ANÁLISIS BIG DATA – Municipios colindantes – Nº22

DATOS MUNICIPIO

Municipio	Benifairó de la Valldigna
Ámbito	Colindante
Población (2025)	1.588
Viajes totales	3.193

PRINCIPALES RELACIONES

Destino	Viajes	%	Clasificación PMoSira
Tavernes de la Valldigna	1.527	49,26%	Colindante
Barx	426	13,74%	Colindante
Alzira	226	7,29%	Estricto
Carcaixent	156	5,03%	Estricto
Cullera	128	4,13%	Estricto

DISTRIBUCIÓN POR ÁMBITO

Tipo relación	Viajes
Fuera PMoSira	66%
Ámbito estricto	14%
Ámbito ampliado	0%

INTERPRETACIÓN FUNCIONAL

La movilidad de Benifairó de la Valldigna se orienta claramente hacia el exterior, predominando los desplazamientos fuera del PMoSira y, en menor medida, hacia el ámbito estricto (14 %), sin vínculos con el ámbito ampliado.
Los datos evidencian una fuerte dependencia de los municipios del entorno inmediato —especialmente Tavernes de la Valldigna y Simat de la Valldigna— y una integración limitada en el sistema PMoSira, pero no suficiente para superar el umbral del 22% de viajes y considerar su inclusión en el Plan.

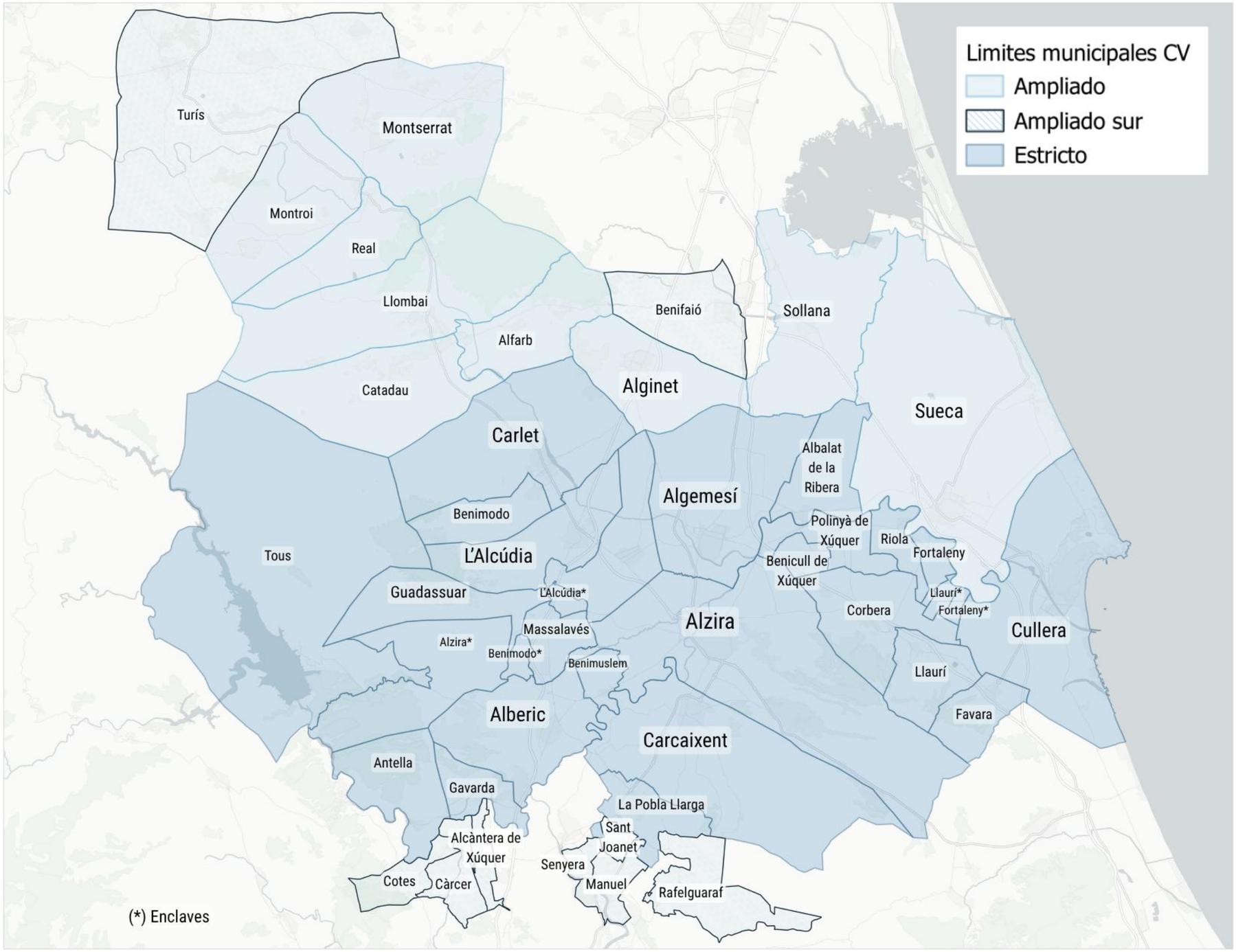


Figura 17. Propuesta ámbito ampliado sur

Fuente: Elaboración propia.

3.3.3 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.

3.3.3.1 Infraestructura ferroviaria

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

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 2025 la estación de Cullera registró un total de 857.496 viajeros y 21.500 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 2025 la estación de Alzira registró un total de 1.156.391 viajeros y 27.429 trenes de cercanías. Esta estación dispone de instalaciones para viajeros y mercancías.

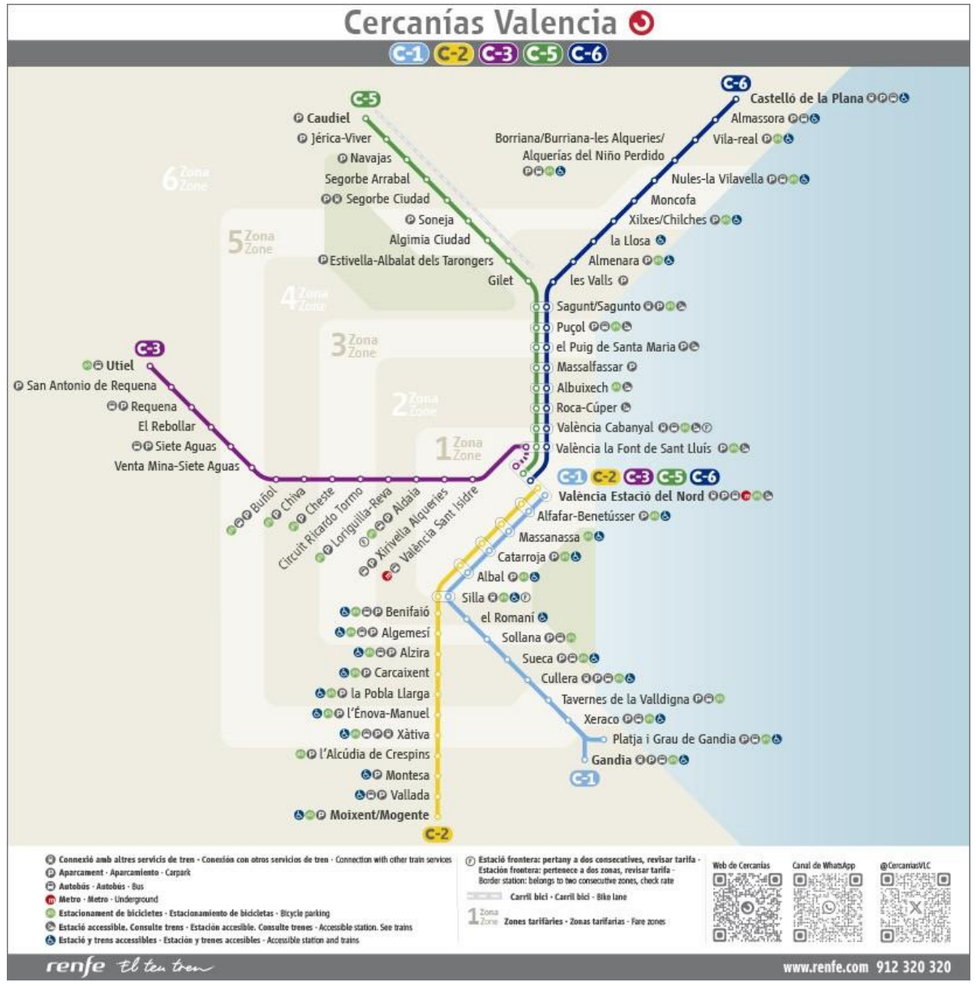


Figura 18. Mapa red de cercanías València.

Fuente: Renfe operadora.

- 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 2025 la estación de Cullera registró un total de 5.968 viajeros y 181 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 12.903.839 viajeros en el año 2025, no siendo hasta el 27 de junio de 2025 la reapertura del tramo entre València Sud y Castelló, afectado

por las inundaciones de octubre de 2024. Hasta el 27 de junio de 2025 los trayectos en el tramo afectado se realizaron bajo diferentes servicios de autobuses lanzadera.

En el año 2025 la población con más viajeros fue Carlet, con 73.789 y dos estaciones (Ausiàs March y Carlet), seguido de Alginet, con 64.119 y una estación (Alginet), y L'Alcudia, con 42.911 viajes y dos estaciones (L'Alcúdia y Montortal). Mientras que las paradas con un mayor número de desplazamientos fueron Carlet, con 72.235; Alginet que sumó 64.119; y L'Alcúdia con 41.915 usuarios.

Sobre la red ferroviaria 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.

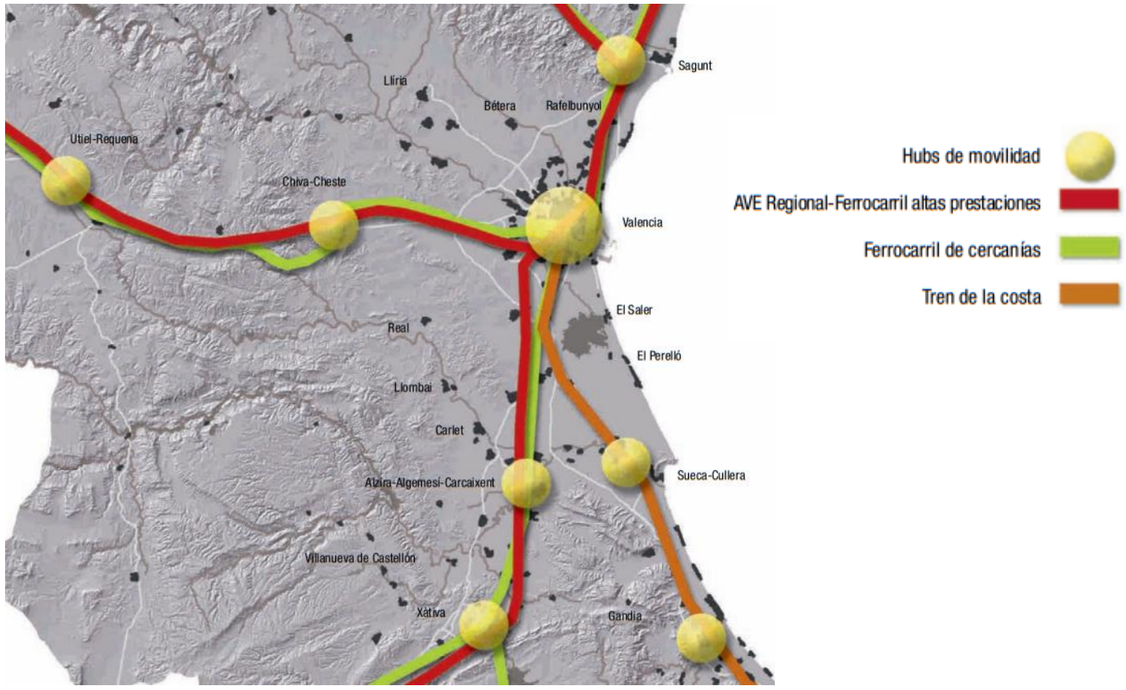


Figura 19. Principales Hubs de movilidad en el área de València

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

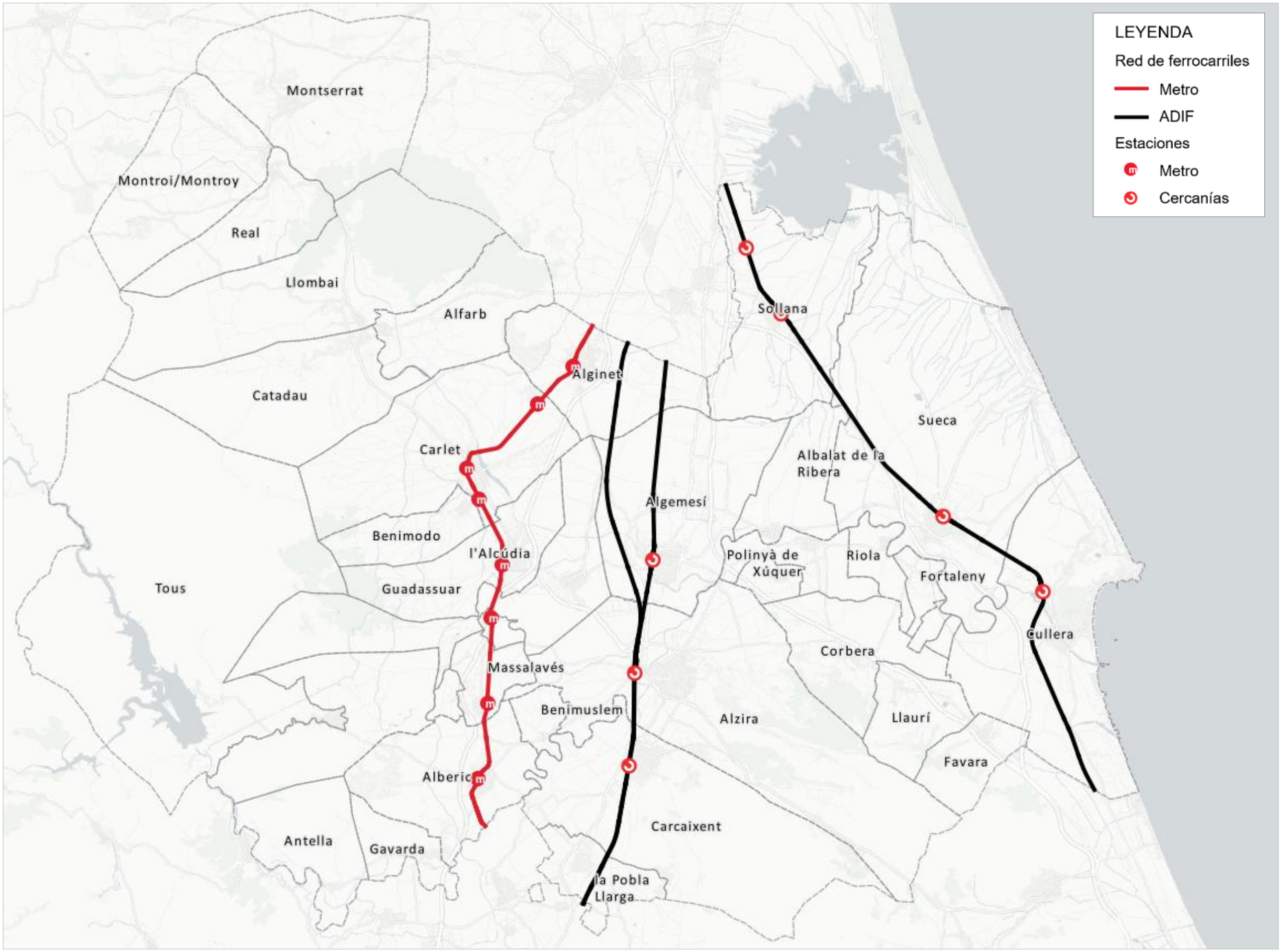


Figura 20. Red de transporte ferroviario en el área funcional.

Fuente: Elaboración propia con datos ADIF y FGV.

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 21. Estación ferrocarril Alberic

Fuente: Elaboración propia.

Figura 22. Estación ferrocarril Carcaixent

Fuente: Elaboración propia.

Figura 23. Estación ferrocarril Massalavés

Fuente: Elaboración propia.

Figura 24. 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.

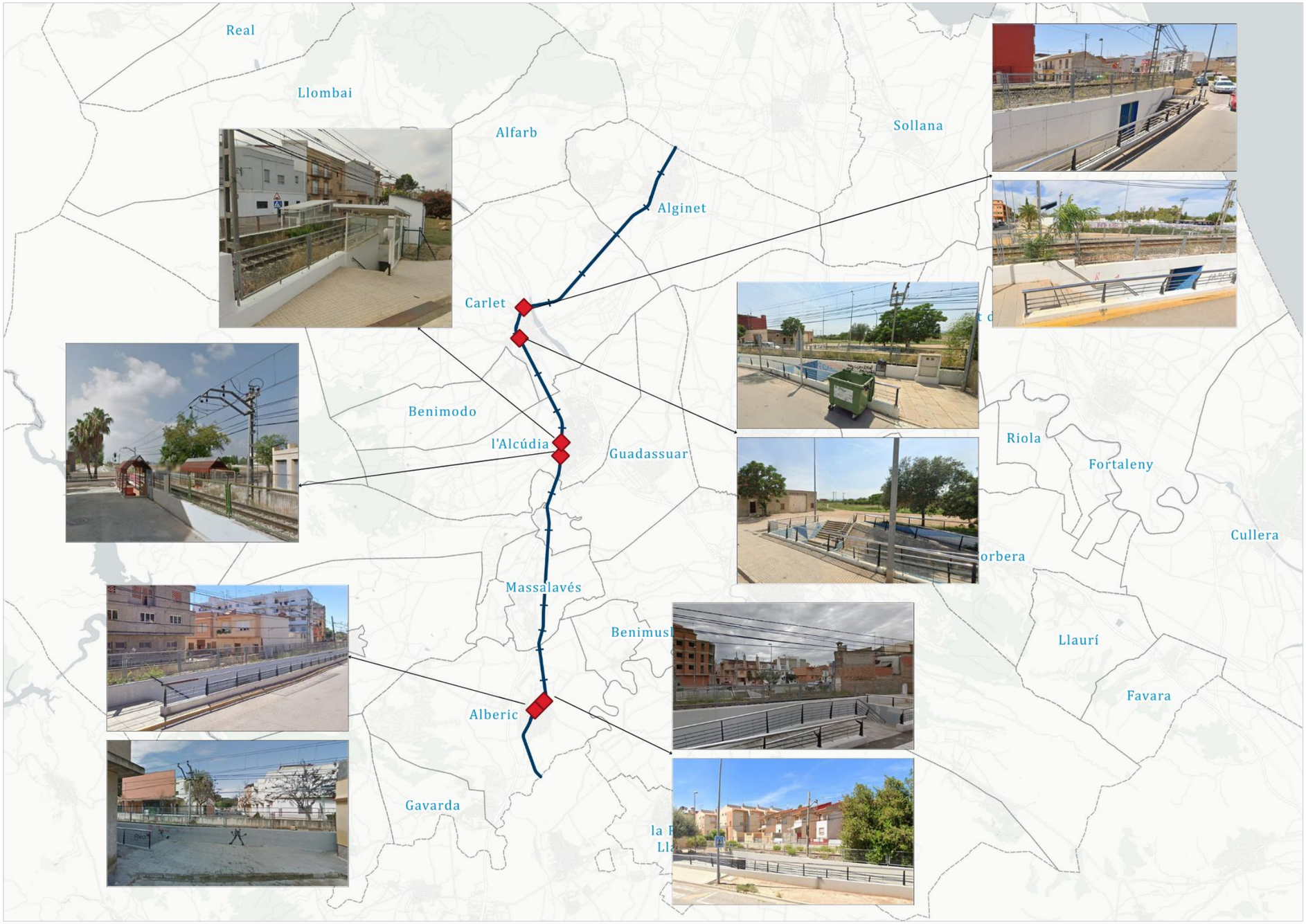


Figura 25. Pasos inferiores en red de Metro (FGV)

Fuente: Elaboración propia con datos GVA:

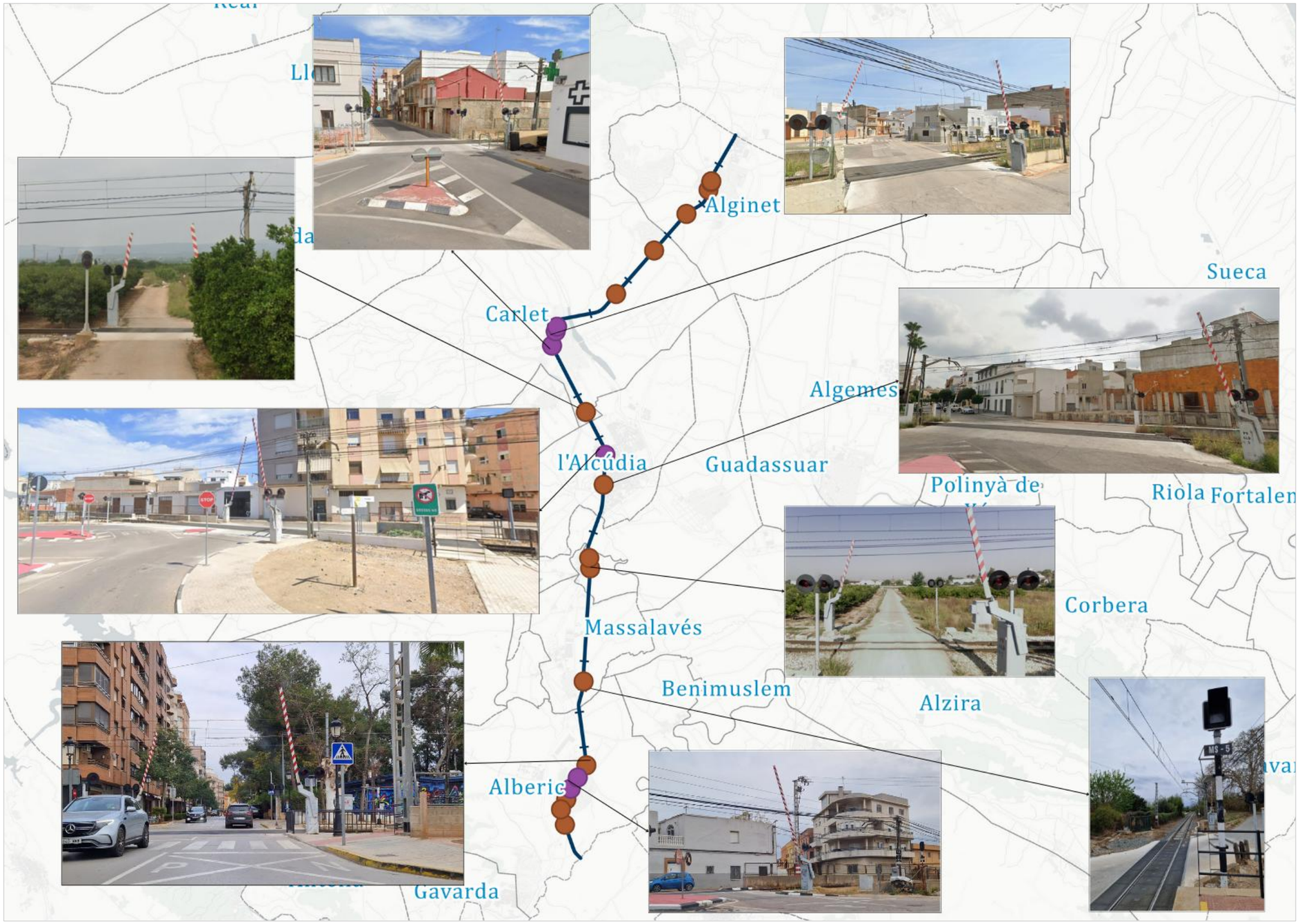


Figura 26. Pasos a nivel para vehículos y peatones en la red de Metro (FGV).

Elaboración propia a partir de datos GVA.

3.3.3.2 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.

Como principales problemáticas asociadas a la red de carreteras autonómicas en el ámbito de estudio destacan, por un lado, la falta de consolidación como ejes vertebradores, suponiendo una amenaza para el transporte público que ve disminuida su velocidad comercial debido a la congestión. Por otro lado, la siniestralidad vial, que destaca tanto por 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 de forma diaria por un tramo de carretera. No obstante, estos datos son valores medios, pudiéndose dar 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 cuenta con 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. Se trata de una carretera que presenta tramos con curvas debido a la orografía de la zona y que consta de un carril por sentido a su paso por Carlet, lo que implica la creación de retenciones en las horas punta. Cabe señalar que es una de las vías en las que se han registrado más casos de accidentes por presencia de fauna salvaje en este tramo.

Accidentalidad

El análisis de los datos de accidentalidad correspondientes al año 2024 para las carreteras titularidad de la Generalitat Valenciana, tanto de la red básica como de la red local (CV-41, CV-550, CV-50 y CV-42), pone de manifiesto una elevada heterogeneidad en el volumen y patrón de la siniestralidad. Con un total acumulado de 186 accidentes en los corredores considerados (33 en la CV-41, 25 en la CV-550, 108 en la CV-50 y 20 en la CV-42), desde el punto de vista tipológico aparecen de forma recurrente los alcances, las colisiones frontolaterales y laterales, así como los accidentes vinculados a salida de vía (SVD y SVI), que reflejan dinámicas propias del tráfico interurbano, de tramos con intensidades medias-altas y coexistencia de tráfico pesado.

Entre los distintos tipos de accidente, destaca el peso de los atropellos de animales, especialmente de jabalí. En la CV-50 (PP.KK. 9–56), los atropellos de fauna alcanzan 46 casos (42,6 % del total), constituyendo con claridad la principal tipología específica. En la CV-550, su incidencia es aún mayor en términos relativos, con 13 casos sobre 25 (52 %). En la CV-41 representan el 30,3 % (10 de 33 accidentes), mientras que en la CV-42 su peso es significativamente menor (10 %, 2 de 20). La fauna silvestre se posiciona en el ámbito de estudio como un vector de riesgo a tener en cuenta a la hora de plantear propuestas para dotar de mayor seguridad a la red viaria.

No obstante, estos datos de accidentabilidad deben homogeneizarse y expresarse en función del tráfico en las carreteras implicadas, para lo que se pueden usar parámetros de accidentabilidad como el nivel de seguridad (NS) descritos en la normativa de aplicación (ver *Decreto 57/2021, de 23 de abril, del Consell, de transposición de la Directiva (UE) 2019/1936, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias*).

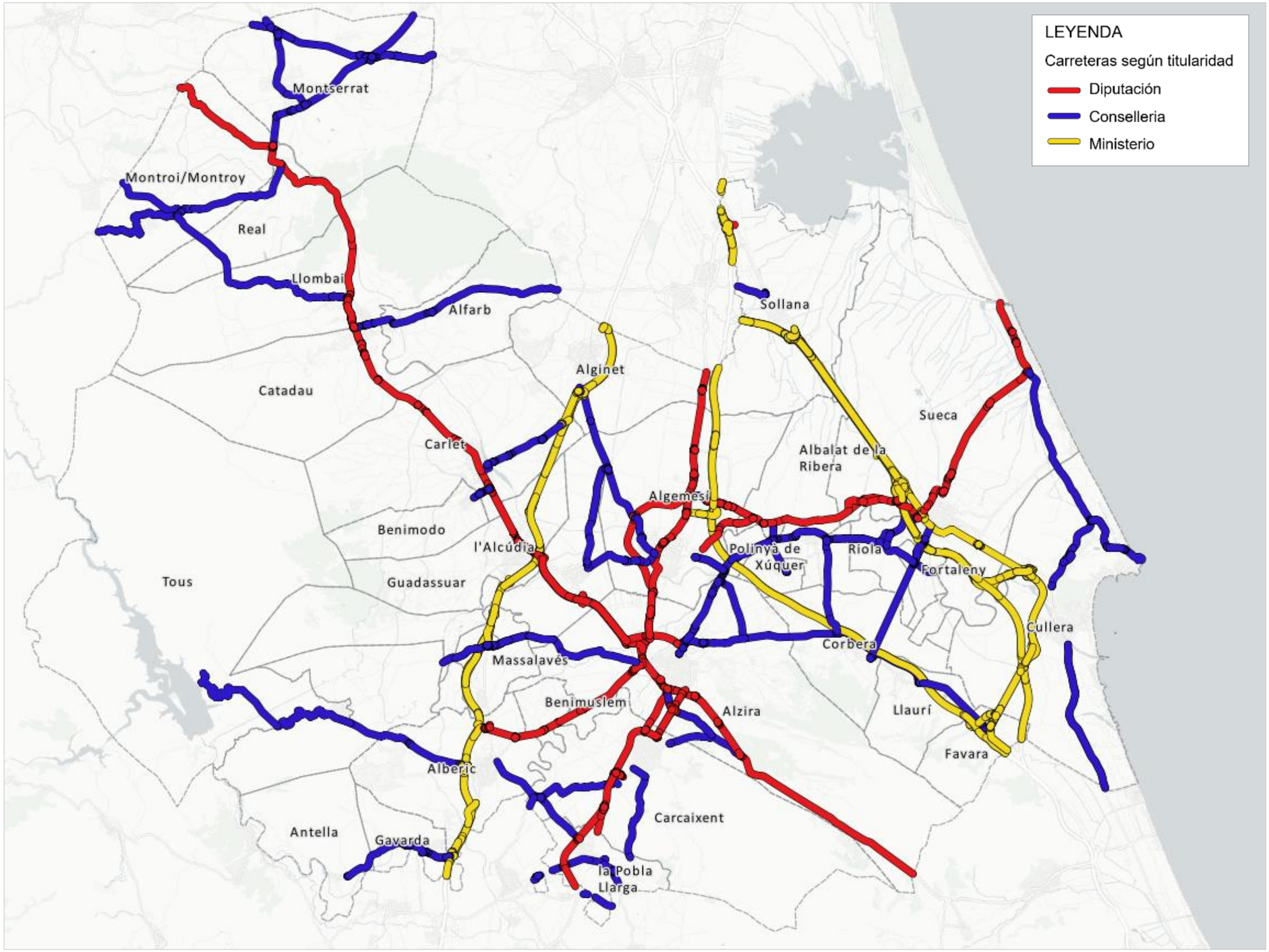


Figura 27. Red de carreteras del ámbito supramunicipal.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

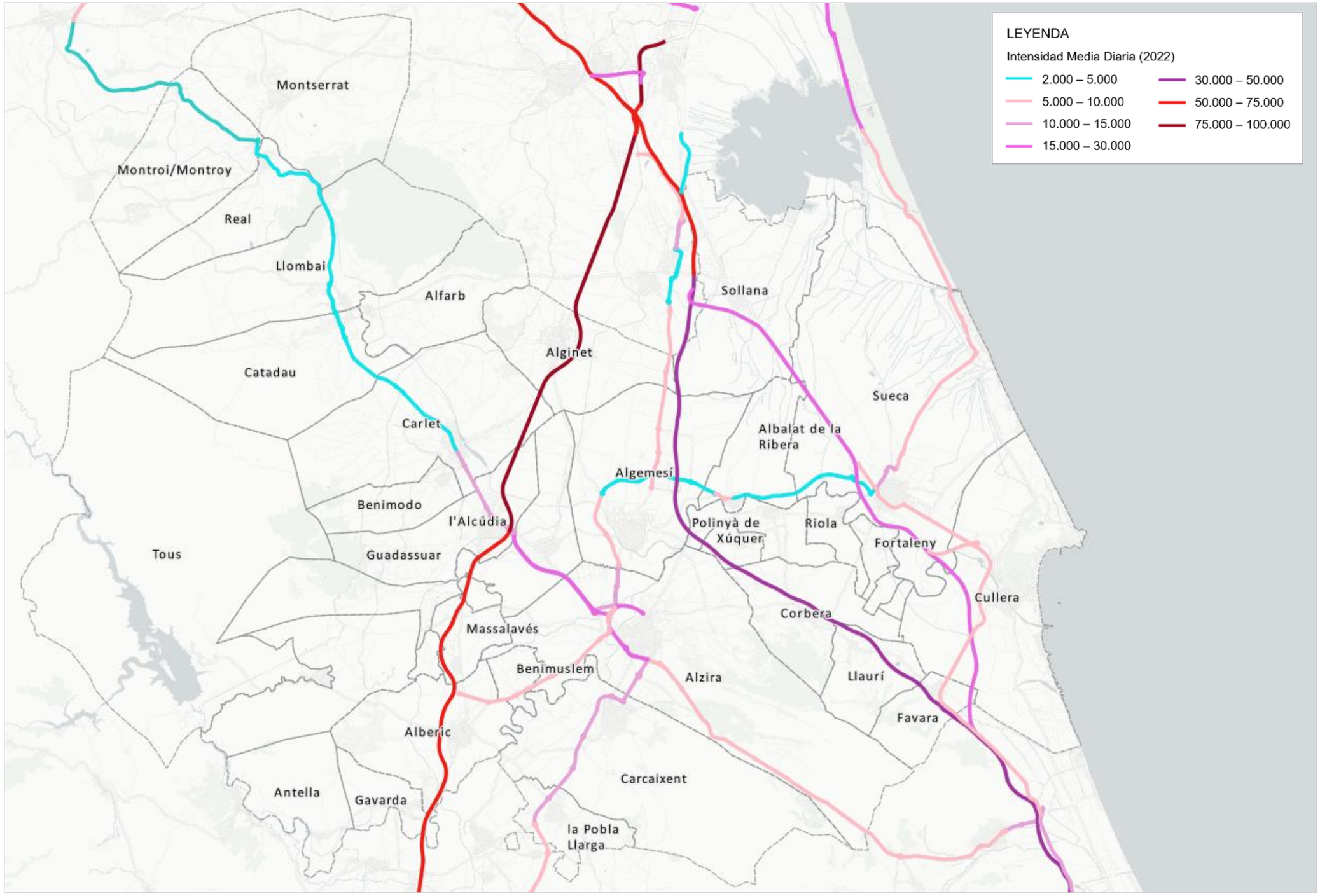


Figura 28. Intensidad media diaria carreteras Ribera del Xúquer

Fuente: MITMA + GVA.

3.3.4 Aparcamiento

El análisis del sistema de estacionamiento constituye un elemento fundamental para comprender el funcionamiento de la movilidad en el ámbito del PMoSira, dado que la disponibilidad, distribución y gestión de las plazas condicionan tanto la accesibilidad a los distintos usos urbanos como el funcionamiento de la red viaria y la elección modal. El estacionamiento no debe entenderse únicamente como una infraestructura destinada a satisfacer la demanda de los vehículos privados, sino como un elemento de gestión de la movilidad capaz de influir sobre los patrones de desplazamiento, la utilización del espacio público y las posibilidades de intercambio con otros modos de transporte.

El análisis realizado tiene como objetivo caracterizar la oferta de estacionamiento de uso público existente en los 32 municipios del ámbito de estudio, diferenciando las plazas localizadas en calzada de aquellas situadas fuera de calzada, así como las plazas reservadas para personas con movilidad reducida (PMR). Asimismo, se analiza el grado de implantación de los sistemas de estacionamiento regulado, la existencia de aparcamientos públicos, bolsas de estacionamiento, aparcamientos disuasorios y áreas de estacionamiento informal o irregular. Esta caracterización se complementa con el estudio de los principales nodos de intercambio modal y de los focos de generación y atracción de viajes que condicionan la demanda potencial de estacionamiento.

El inventario realizado identifica un total de 32.935 plazas de estacionamiento de uso público en el conjunto del ámbito. Esta cifra debe interpretarse como una estimación de la oferta formalmente delimitada y susceptible de inventario homogéneo, puesto que no se incluyen aquellos espacios en los que los vehículos estacionan sin que existan plazas físicamente delimitadas, como determinadas calles, solares, explanadas o espacios libres. Por este motivo, la capacidad efectiva de estacionamiento existente en algunos municipios puede ser superior a la reflejada en el inventario.

Desde una perspectiva territorial, la oferta presenta una distribución desigual, coherente con las diferencias existentes entre los municipios en términos de población, estructura urbana, intensidad de las actividades económicas, localización de equipamientos y función territorial. Los principales núcleos urbanos concentran una parte significativa de las plazas, mientras que los municipios de menor dimensión presentan una oferta más vinculada a las necesidades residenciales y de proximidad.

3.3.4.1 Oferta de estacionamiento de uso público

La oferta de estacionamiento inventariada se estructura fundamentalmente en plazas situadas en calzada, que constituyen el recurso más directamente vinculado al funcionamiento cotidiano de los núcleos urbanos, y plazas situadas fuera de calzada, correspondientes principalmente a bolsas y espacios específicamente destinados al estacionamiento. A esta oferta se incorporan las plazas reservadas para personas con movilidad reducida.

Tabla 5. Oferta de estacionamiento del ámbito.

Tipología	Nº de plazas	Porcentaje
En batería	17.675	53,7 %
En línea	14.710	44,7 %
PMR	550	1,7 %
Total	32.935	100 %

Fuente: Elaboración propia

La distribución municipal muestra diferencias significativas en la capacidad de estacionamiento. Destacan especialmente Cullera, Algemesí, Alzira, Carcaixent y L'Alcúdia, que concentran las mayores dotaciones del ámbito, aunque por motivos funcionales diferentes. Cullera presenta una elevada oferta asociada a su dimensión urbana y turística, mientras que Alzira concentra una importante capacidad derivada de su condición de principal núcleo de servicios y actividades del ámbito. Algemesí y Carcaixent combinan la demanda residencial con la actividad económica e industrial, mientras que L'Alcúdia presenta una especial relevancia por la coexistencia de actividades empresariales, industriales y ferroviarias.

Por el contrario, municipios como Riola, Benimodo, Benicull de Xúquer, Tous o Llaurí presentan una oferta considerablemente menor, acorde con su menor dimensión urbana y con una demanda fundamentalmente residencial y de proximidad. Estas diferencias ponen de manifiesto que la cantidad absoluta de plazas no permite por sí sola valorar la adecuación del estacionamiento, siendo necesario considerar conjuntamente la función urbana del municipio, la intensidad de los desplazamientos y la naturaleza de la demanda.

Tabla 6. Caracterización municipal de la oferta de estacionamiento.

Municipios	Batería	Linea	Plazas PMR	Total
Albalat de la Ribera	335	149	17	501
Alberic	504	897	49	1.450
Alcudia	2104	559	27	2.690
Alfarb	36	50	7	93
Algemesí	1534	2311	45	3.890
Alginet	247	418	51	716
Alzira	1676	2136	44	3.856
Antella	77	40	3	120
Benicull de Xúquer	8	52	3	63
Benimodo	26	18	7	51
Benimuslem	31	242	2	275
Carcaixent	1958	793	42	2.793
Carlet	469	328	26	823
Catadau	153	151	16	320
Corbera	512	219	8	739
Cullera	4342	1593	28	5.963
Favara	99	751	6	856
Fortaleny	78	27	2	107
Gavarda	0	236	3	239
Guadassuar	169	629	9	807
La Pobla Llarga	598	411	21	1.030
Llaurí	17	70	5	92
Llombai	131	176	17	324
Massalavés	830	112	23	965
Montroi	118	159	8	285
Montserrat	179	1148	22	1.349
Polinyà de Xúquer	60	128	19	207
Real	68	192	6	266
Riola	13	0	2	15
Sollana	64	214	2	280
Sueca	1190	477	28	1.695
Tous	50	23	2	75
Total	17.675	14.710	550	32.935

Fuente: Elaboración propia

En términos generales, la estructura de la oferta pone de manifiesto que el estacionamiento se encuentra estrechamente relacionado con la configuración urbana y funcional de cada municipio. Los núcleos que actúan como centros de actividad supramunicipal disponen de una mayor oferta, pero al mismo tiempo concentran una demanda potencial más elevada como consecuencia de la atracción de viajes procedentes de otros municipios.

Por tanto, la existencia de un elevado número de plazas no implica necesariamente una situación de sobreoferta. Del mismo modo, una menor dotación no implica automáticamente un déficit. La valoración de la suficiencia del estacionamiento debe realizarse considerando la relación entre oferta disponible, demanda generada, duración de las estancias, accesibilidad de las plazas y existencia de alternativas de transporte.

3.3.4.2 Regulación del estacionamiento y oferta complementaria

El sistema de regulación del estacionamiento presenta una implantación todavía muy limitada en el conjunto del ámbito. Únicamente **Alzira y Cullera** disponen de sistemas de estacionamiento regulado mediante ORA.

La regulación existente se concentra fundamentalmente en áreas de mayor actividad comercial, administrativa y turística, donde la gestión temporal o tarifaria permite favorecer la rotación y mejorar la disponibilidad de plazas para los desplazamientos de corta y media duración. La ausencia de regulación en la mayor parte del territorio implica que, en general, el espacio viario destinado al estacionamiento no dispone de mecanismos específicos destinados a adaptar la utilización de las plazas a la intensidad de la demanda.

La oferta complementaria presenta una situación diferente. Las **bolsas de aparcamiento en superficie** están presentes en 29 municipios, por lo que constituyen el recurso complementario más extendido. Los **aparcamientos públicos municipales** se identifican en 12 municipios, mientras que los **aparcamientos disuasorios**, existentes, planificados o de carácter parcial, tienen una presencia todavía reducida.

Tabla 7. Grado de implantación de los sistemas de regulación y de la oferta complementaria de estacionamiento en el ámbito

Elemento	Municipios con implantación	% sobre el ámbito
Estacionamiento regulado (ORA u otro sistema)	2	6,3 %
Estacionamiento no regulado	30	93,7 %
Aparcamientos públicos municipales	12	37,5 %
Bolsas de aparcamiento	29	90,6 %
Aparcamientos disuasorios (existentes, planificados o parciales)	3	9,4 %
Estacionamiento irregular apreciable*	10	31,3 %

Fuente: Elaboración propia

Esta configuración evidencia que el sistema de estacionamiento del PMoSira se caracteriza más por la disponibilidad de espacios de estacionamiento que por la aplicación de instrumentos de gestión de la demanda. En este contexto, las bolsas de estacionamiento adquieren especial relevancia, ya que permiten absorber parte de la demanda sin ocupar directamente el espacio viario principal. Sin embargo, su eficacia depende de su localización, accesibilidad peatonal, su conexión con los principales destinos y de su relación con los centros urbanos y los nodos de transporte público.

3.3.4.3 Aparcamientos de intercambio modal y disuasorios

Los aparcamientos disuasorios constituyen uno de los elementos con mayor potencial de desarrollo dentro del sistema de estacionamiento del ámbito, debido a la existencia de una red ferroviaria que permite conectar los principales núcleos con el área metropolitana de València. Su función consiste en captar desplazamientos antes de que estos alcancen las zonas urbanas de mayor presión, facilitando la continuación del viaje mediante transporte público, a pie o en bicicleta.

El ámbito cuenta con tres ejes ferroviarios estructurantes para el intercambio modal: el corredor de Cercanías C-2, el corredor de Cercanías C-1 y la línea 1 de Metrovalencia. En total, se identifican trece municipios con estaciones ferroviarias y disponibilidad de estacionamiento asociado.

El análisis funcional permite diferenciar entre aparcamientos disuasorios consolidados, espacios de estacionamiento asociados a estaciones que actualmente desempeñan principalmente una función local y aparcamientos parciales que presentan potencial para evolucionar hacia un funcionamiento de intercambio modal más estructurado.

Alzira, Cullera y Sueca presentan el mayor potencial. Alzira combina la estación de Cercanías con una elevada concentración de servicios administrativos, sanitarios, comerciales y empresariales. Cullera y Sueca presentan una demanda diferenciada por su componente turística y litoral, con incrementos estacionales que afectan de manera significativa al estacionamiento.

Tabla 8. Red modal del ámbito.

Municipio	Situación actual	Infraestructura asociada	Principales generadores de movilidad	Potencial de desarrollo
Alzira	Disuasorio consolidado	Cercanías C2 + autobuses	Hospital Universitario de La Ribera, centro administrativo y comercial, áreas empresariales	Muy alto
Cullera	Disuasorio consolidado	Cercanías C1	Estación ferroviaria, playas, puerto y actividad turística	Muy alto
Sueca	Disuasorio parcial	Cercanías C1	Estación ferroviaria, litoral y centro urbano	Muy alto
Algemesí	Estacionamiento asociado	Cercanías C2	Centro urbano y polígonos industriales	Alto
Carcaixent	Estacionamiento asociado	Cercanías C2	Áreas industriales y centro urbano	Alto
L'Alcúdia	Estacionamiento asociado	Metrovalencia L1	ISTOBAL y otras empresas industriales	Muy alto
Alberic	Estacionamiento asociado	Metrovalencia L1	Área empresarial y movilidad residencial	Alto
Carlet	Estacionamiento asociado	Metrovalencia L1	Polígonos industriales y actividades logísticas	Alto
Alginet	Estacionamiento asociado	Metrovalencia L1	Polígonos industriales y tejido empresarial	Alto
Sollana	Estacionamiento asociado	Cercanías C1	Movilidad pendular	Medio
Benimodo	Estacionamiento asociado	Metrovalencia L1	Movilidad local y residencial	Medio
Massalavés	Estacionamiento asociado	Metrovalencia L1	Movilidad local	Medio
La Pobla Llarga	Estacionamiento asociado	Cercanías C2	Movilidad local y comarcal	Medio

Fuente: Elaboración propia

El resto de los municipios con estaciones dispone de espacios asociados al transporte ferroviario que actualmente desempeñan una función fundamentalmente local, pero que podrían desempeñar un papel mayor dentro de una futura red supramunicipal. La adecuación de estos espacios, la mejora de sus accesos peatonales y ciclistas y la incorporación de señalización e información sobre el transporte público permitirían reforzar su función como puntos de intercambio.

3.3.4.4 Demanda potencial y focos de atracción

La demanda potencial de estacionamiento está directamente vinculada a la intensidad y naturaleza de los desplazamientos generados por los principales focos de actividad. En el ámbito del PMoSira destacan, entre otros, el Hospital Universitario de La Ribera, los centros administrativos y comerciales de Alzira, las áreas industriales de L'Alcúdia, Alginet y Carlet, las estaciones ferroviarias y las playas y áreas turísticas de Cullera y Sueca.

Los hospitales y equipamientos sanitarios generan desplazamientos de pacientes, acompañantes y trabajadores; las áreas industriales concentran principalmente movilidad laboral; los centros urbanos generan desplazamientos comerciales, administrativos y de servicios; y las áreas turísticas presentan una elevada variabilidad estacional.

Tabla 9. Principales focos de actividad del ámbito.

Municipio	Principal foco
Alzira	Hospital de La Ribera, administración, comercio
Algemesí	Centro urbano
Carcaixent	Centro urbano
L'Alcúdia	Polígonos industriales
Alginet	Polígonos industriales
Carlet	Polígonos industriales
Cullera	Playas, puerto y turismo
Sueca	Playas y estación
Sollana	Estación ferroviaria

Fuente: Elaboración propia

El análisis conjunto de estos elementos permite identificar una estructura policéntrica, en la que diferentes municipios desempeñan funciones supramunicipales y actúan como polos de atracción de movilidad. Esta circunstancia resulta especialmente relevante para la planificación del estacionamiento, puesto que la presión sobre las plazas no depende únicamente de la población residente, sino también de los desplazamientos externos que recibe cada municipio.

Los principales ámbitos de presión se concentran en los puntos donde coinciden infraestructuras ferroviarias, actividad económica, equipamientos supramunicipales y una elevada capacidad de atracción de viajes. En estos casos, la estrategia de estacionamiento debe priorizar la gestión de la demanda y el intercambio modal frente a la ampliación generalizada de la oferta.

3.3.4.5 Estrangulamientos entre oferta y demanda

El análisis de los desequilibrios entre oferta y demanda pone de manifiesto que las situaciones de presión sobre el estacionamiento presentan un marcado carácter espacial y temporal. No se identifica un déficit estructural generalizado de plazas en el conjunto del ámbito, sino situaciones de concentración de la demanda en determinados municipios, entornos urbanos y periodos del año.

Los principales estrangulamientos se localizan en Alzira, donde confluyen usos sanitarios, administrativos, comerciales y ferroviarios; en L'Alcúdia, debido a la actividad industrial; en los entornos industriales y ferroviarios de Algemesí, Carcaixent, Carlet, Alginet y Alberic; y en Cullera y Sueca, donde la componente turística incrementa notablemente la presión sobre el estacionamiento durante determinados periodos.

Esta situación permite concluir que el problema principal no es tanto la insuficiencia general de plazas como la desigual distribución territorial y funcional de la oferta respecto de los focos de demanda. En determinados ámbitos puede existir una oferta suficiente en términos absolutos, pero una disponibilidad limitada en las proximidades de los destinos más demandados, generando desplazamientos adicionales en busca de estacionamiento y favoreciendo la utilización de espacios informales.

La existencia de bolsas de aparcamiento fuera de calzada constituye una oportunidad para redistribuir la demanda y liberar espacio viario. Sin embargo, para que esta estrategia resulte eficaz es necesario garantizar una adecuada conexión peatonal y ciclista con los centros urbanos, así como una señalización que permita identificar fácilmente estos espacios y sus conexiones con los principales destinos.

El análisis apunta a que las actuaciones futuras deberían orientarse prioritariamente a optimizar el uso de las plazas existentes, mejorar la gestión de los ámbitos de mayor presión y reforzar el intercambio modal, antes de plantear incrementos generalizados de capacidad.

3.3.4.6 Estacionamiento informal o irregular

El estacionamiento informal constituye otro de los indicadores relevantes para evaluar el funcionamiento del sistema. Se considera como tal aquel que se desarrolla fuera de los espacios específicamente habilitados o delimitados para estacionar, incluyendo solares, explanadas, márgenes viarios y otros espacios libres, así como situaciones de estacionamiento que no responden a una ordenación formal.

Durante los trabajos de campo se detectó estacionamiento irregular apreciable en 11 municipios, mientras que en otros 10 municipios se observaron únicamente situaciones puntuales o de escasa entidad. En 11 municipios no se identificaron evidencias significativas de este fenómeno.

Tabla 10. Distribución territorial del estacionamiento irregular.

Clasificación	Municipios
Estacionamiento irregular apreciable	Albalat de la Ribera, Algemesí, Alginet, Alzira, Carcaixent, Carlet, Cullera, Montserrat, Riola, Sollana y Sueca*
Situaciones puntuales o no apreciables	Alberic, L'Alcúdia, Alfarb, Antella, Catadau, Corbera, Favara, Guadassuar, Montroi y Real
No detectado	Benicull de Xúquer, Benimodo, Benimuslem, Fortaleny, Gavarda, La Pobla Llarga, Llaurí, Llombai, Massalavés, Polinyà de Xúquer y Tous

Fuente: Elaboración propia

La comparación entre la presencia de estacionamiento informal y los principales focos de demanda confirma que este fenómeno se encuentra relacionado principalmente con situaciones puntuales de presión, más que con una insuficiencia permanente de la oferta. En particular, la estacionalidad turística y la concentración de equipamientos y actividades constituyen factores determinantes.

Por ello, el estacionamiento informal debe considerarse simultáneamente como un problema de ordenación del espacio público y como un indicador de posibles desajustes entre la localización de la oferta y la demanda. La respuesta no debería limitarse a la eliminación de estas prácticas, sino que debe acompañarse de alternativas adecuadas de estacionamiento y de una correcta ordenación y señalización de los espacios disponibles.

3.3.4.7 Accesibilidad y estacionamiento reservado para personas con movilidad reducida

El inventario identifica 550 plazas reservadas para personas con movilidad reducida, equivalentes al 1,7 % de la oferta de estacionamiento público inventariada. Las plazas están presentes en la totalidad de los municipios del ámbito, aunque su distribución es desigual y responde, en términos generales, al tamaño de los municipios y a la localización de los principales equipamientos públicos.

Las mayores dotaciones se localizan en Cullera, Algemesí, Alzira, Carcaixent, Alginet, Sueca, Alberic, L'Alcúdia y Carlet, municipios que concentran una mayor intensidad de actividad y un número más elevado de equipamientos sanitarios, administrativos, comerciales y de transporte.

Desde el punto de vista funcional, el análisis realizado muestra, con carácter general, una adecuada correspondencia entre la localización de estas plazas y los principales generadores de movilidad. Una parte significativa se encuentra situada en las proximidades de edificios administrativos, centros sanitarios, instalaciones deportivas, centros educativos, estaciones ferroviarias, ayuntamientos y áreas comerciales.

No obstante, la distribución territorial no es homogénea y las diferencias entre municipios deben interpretarse en función de su estructura urbana y de la concentración de equipamientos. La accesibilidad universal requiere, además de la existencia de la plaza reservada, que esta se encuentre correctamente localizada respecto del destino, disponga de itinerarios peatonales accesibles y permita realizar el desplazamiento final en condiciones adecuadas.

3.3.5 Transporte público urbano e interurbano por carretera

De los 32 municipios del ámbito, los únicos que disponen de transporte urbano son Alzira, Carcaixent, Sueca y Cullera, siendo en todos los casos un transporte urbano mediante autobús. En el caso de Alzira, hay cuatro líneas urbanas que recorren el núcleo principal y que conectan con la estación de RENFE, con el Hospital de la Ribera y con 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, 5 líneas conectan la estación de tren, Aquopolis, el casino, Mareny Blau y el Faro de Cullera. Existe una línea paralela a la costa que recorre las principales urbanizaciones, zonas comerciales y playas, servicio que se refuerza en los meses de verano. En el caso de Sueca, dispone de una línea de transporte que conecta la estación de tren, el ambulatorio y la piscina municipal.

Además de estas líneas urbanas existen más de una quincena de líneas interurbanas que se caracterizan por crear conexiones de uno o varios núcleos con València o con Alzira. No obstante, el servicio no es suficiente para atender la demanda y es una clara debilidad del sistema el hecho de que un gran número de municipios, muchos de ellos con una población superior a los 5.000 habitantes, carecen de conexión directa en transporte público a 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.

3.3.6 Infraestructura ciclista

En abril de 2017, la Generalitat Valenciana puso en marcha los trabajos de "*Estudi de la Xarxa d'Itineraris no Motorizats 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 del ámbito, 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 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.

3.3.6.1 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")*

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación actúa como máximo inversor en la recuperación de estas antiguas líneas de ferrocarril a través del Programa de Caminos Naturales, implantado en el año 2004. A escala estatal, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles es la encargada de dinamizar y divulgar las iniciativas. La entidad ADIF interviene en colaboración con los promotores de los proyectos, proporcionando a través de contratos de arrendamiento los terrenos y edificaciones sobre los que se asientan las vías verdes.

Las Comunidades Autónomas, Diputaciones Forales, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos, son otras entidades que, en calidad de promotoras y gestoras de la infraestructura, impulsan la puesta en marcha de los proyectos de vías verdes y se hacen cargo del mantenimiento, gestión y promoción de las rutas.

Las Vías Verdes constituyen un valioso instrumento que contribuye al desarrollo rural sostenible y a la lucha contra la despoblación. Mediante el apoyo a la cultura de la bicicleta, desempeñan un papel educativo, apoyando la movilidad no contaminante y salvaguardando el patrimonio y contextualizando el pasado ferroviario de la zona.

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.

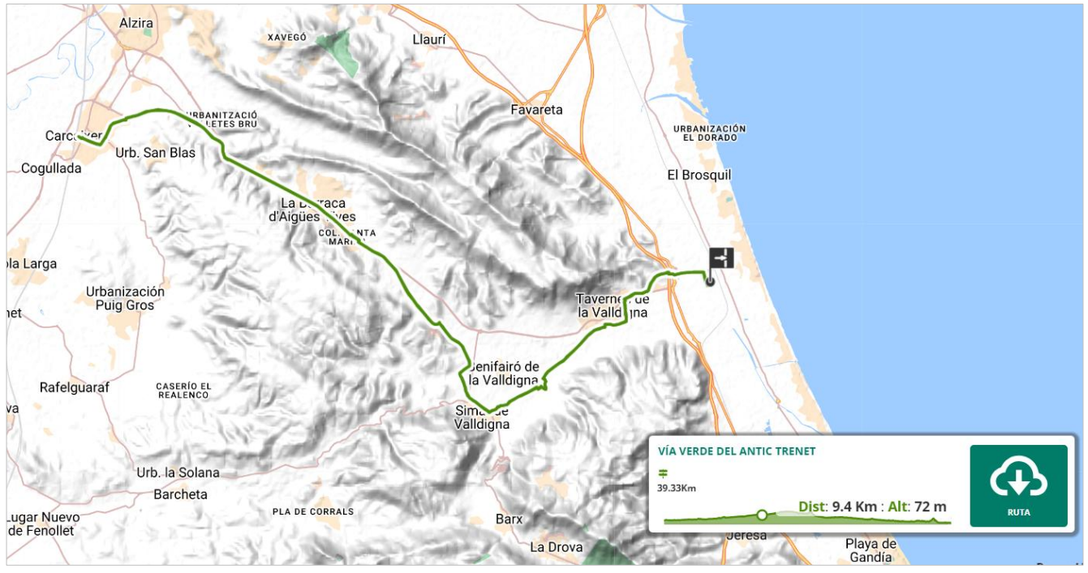


Figura 29. Recorrido Vía Verde de l'Antic Trenet.

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 30. 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.

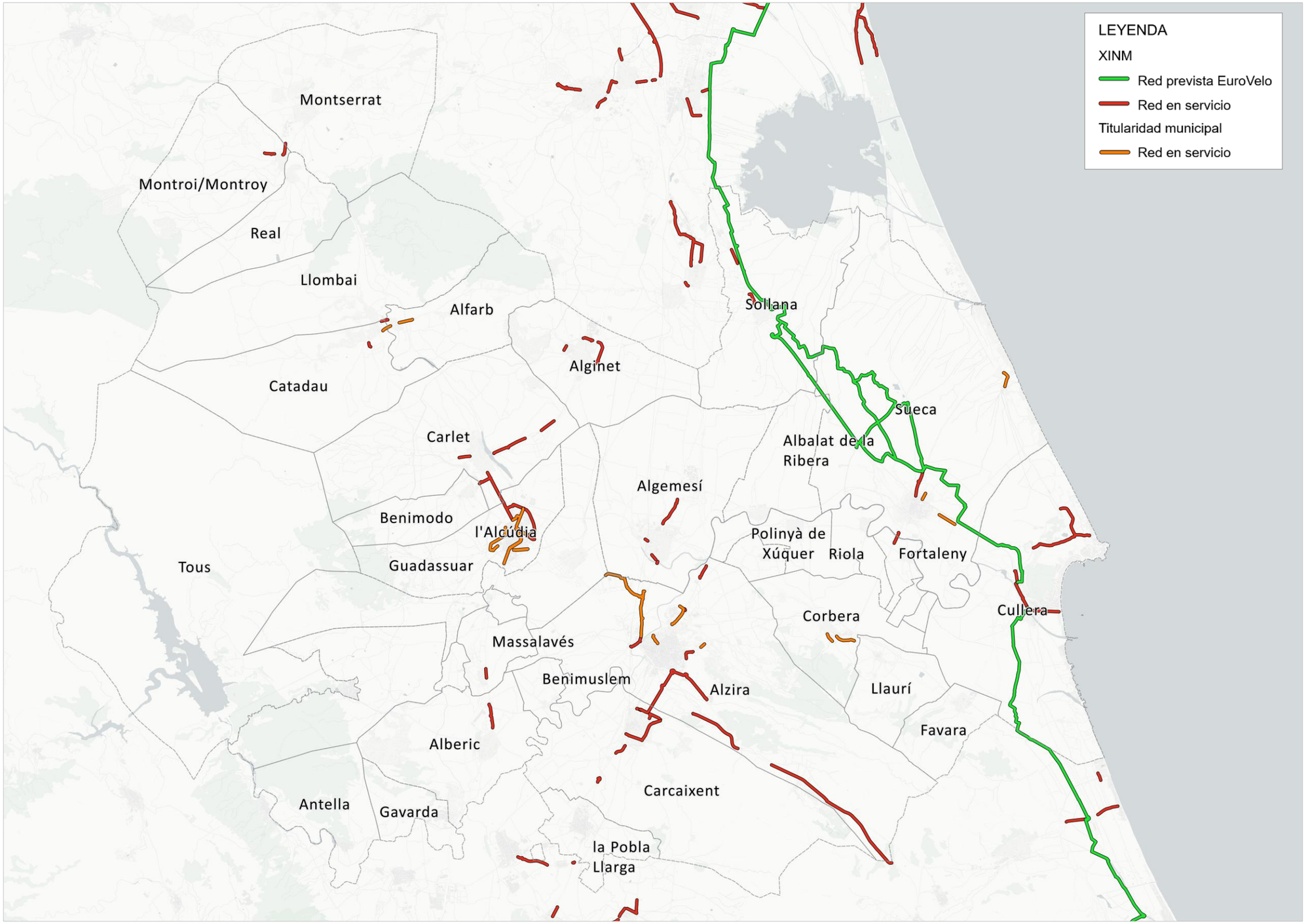


Figura 31. Estado de la red ciclista actual en el área funciona de la Ribera del Xúquer.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos XINM y Ayuntamientos

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 32. 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.

3.3.6.2 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.

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 11. 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 12. 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.

Figura 33. Localización estaciones de aforo. Representación datos 2023.

Fuente: Visor GVA.

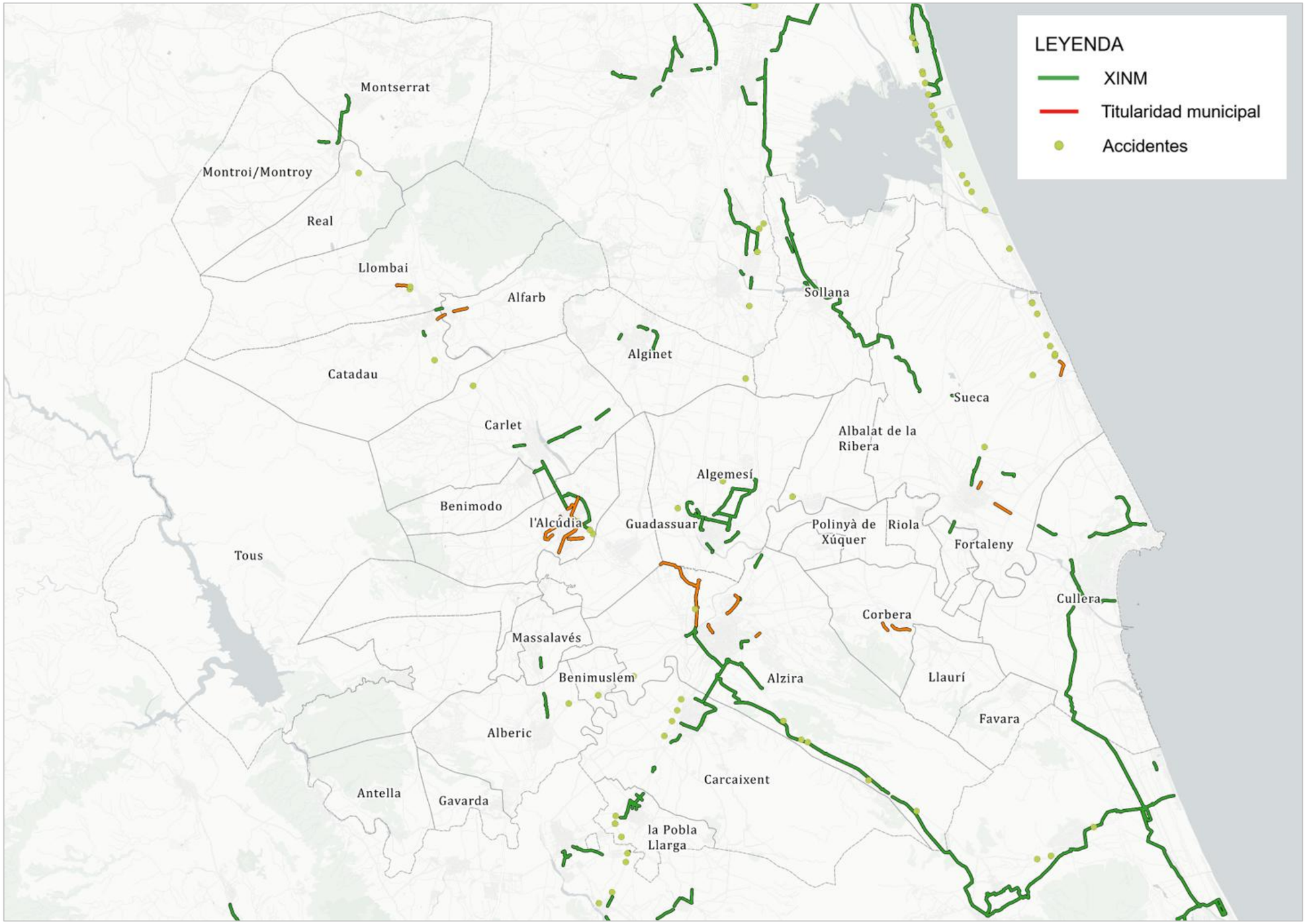


Figura 34. Accidentes en bicicleta – Periodo 2012 - 2016.

Fuente: Elaboración propia con datos GVA.

3.4 Retos de la movilidad en el 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 entorno 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.

La DANA de octubre de 2024 puso de manifiesto la vulnerabilidad del territorio frente a episodios meteorológicos extremos y su impacto sobre las infraestructuras y los desplazamientos cotidianos. La interrupción de conexiones y las dificultades para garantizar la movilidad durante estos episodios evidencian la necesidad de incorporar la resiliencia como un elemento fundamental de la planificación de la movilidad, reforzando la capacidad del sistema para mantener la conectividad y recuperar su funcionamiento ante situaciones adversas

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

Recuperación del espacio para el ciudadano

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.

Incremento de la competitividad del transporte público

Uno de los mayores retos que se encuentran actualmente en las ciudades es asegurar un servicio de transporte público integrado, eficiente, seguro, cómodo y que se encuentre priorizado dentro de los diversos sistemas de movilidad presentes en el territorio.

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.

Aumento de la ocupación del vehículo privado

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

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. La mejora de estas condiciones será un gran reto para el PMoSira.

Planificación conjunta 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.

Reducción de las 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.

Implantación 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.

3.5 Evolución de la población y perspectivas a largo plazo

3.5.1 Situación actual

La provincia de Valencia tiene una población de 2.758.633 habitantes (IVE, 2025), de los cuales aproximadamente el 10% (273.271 habitantes) son residentes de los 32 municipios que conforman el área funcional de la Ribera del Xúquer.

La población total del ámbito está experimentando un incremento en los últimos años. Alcanzó en el año 2025 la cifra de mayor población hasta el momento, después de haber sufrido una tendencia descendente entre los años 2009 y 2018, coincidiendo con un periodo de recesión económica.

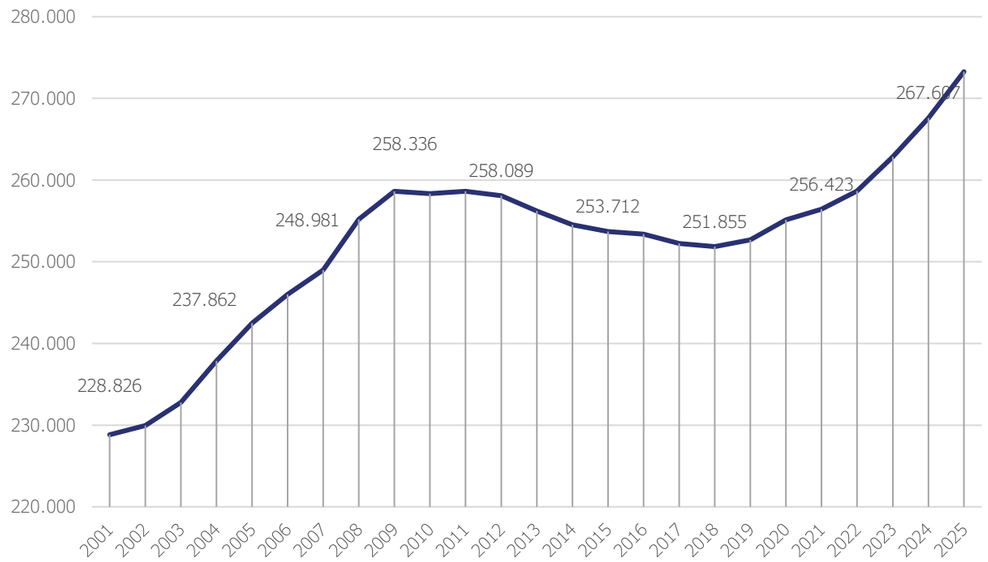


Figura 35. Evolución de la población del área funcional.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Valenciano de Estadística.

Los municipios con mayor concentración de población son: Alzira con 48.236 habitantes (17,65%), Sueca con 29.194 habitantes (10,68%) y Algemesí con 28.306 habitantes (10,36%).

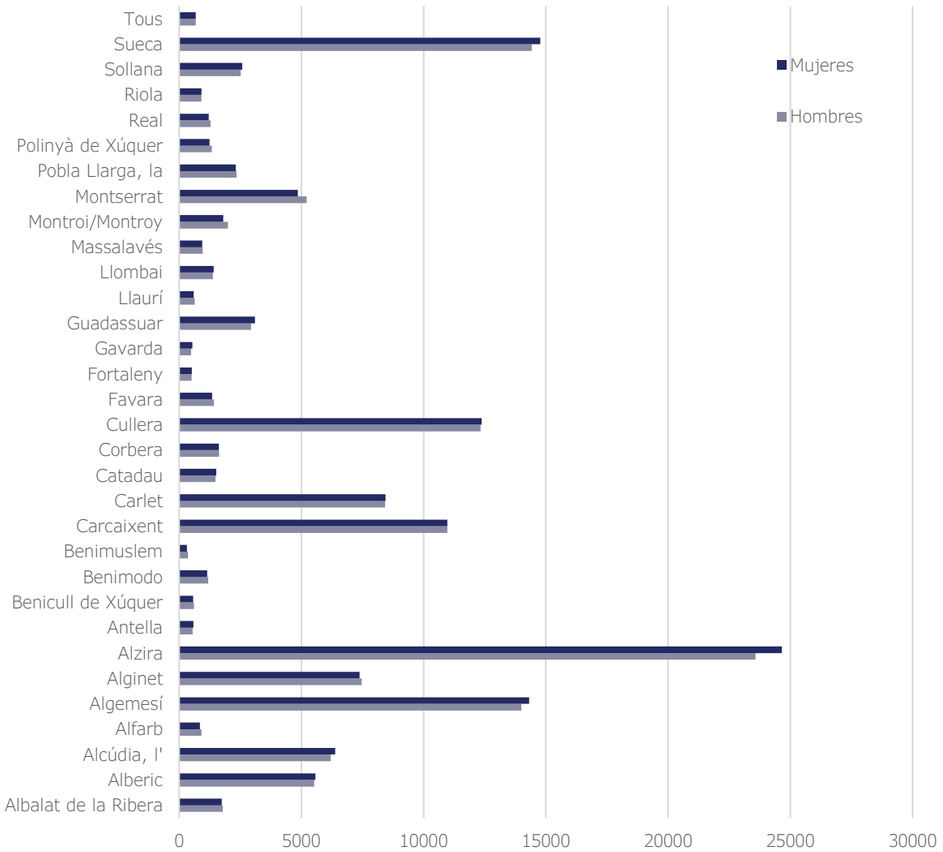


Figura 36. Población de los municipios del área funcional para el año 2023 – Distribución por sexos.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Valenciano de Estadística.

En cuanto a la diferencia de población por sexo, los municipios que mayor diferencia relativa presentan son: Benimuslem con un 7,12% más de hombres que de mujeres, Montroy con un 5,01% más de hombres que de mujeres y Gavarda con un 5,38% más de mujeres que de hombres. En cifras absolutas, las mayores diferencias de población por sexo se encuentran en: Alzira con 1.074 mujeres más que hombres, Montserrat con 364 hombres más que mujeres y Sueca con 352 mujeres más que hombres.

3.5.2 Situación futura

Las previsiones de población del Instituto Valenciano de Estadística para el periodo 2022-2027 muestran un incremento de 12.620 habitantes en el año 2027 para el área funcional de la Ribera del Xúquer, un 4,68% superior respecto al año 2022. El área funcional comprenderá en 2027 al 83,14% de los habitantes de la comarca de la Ribera Alta y al 89,72% de los correspondientes a la Ribera Baixa. Estos porcentajes prácticamente no sufren variación respecto al año 2022, aumentando un 0,22% (9.901 habitantes) y 0,58% (3.809 habitantes) en cada comarca.

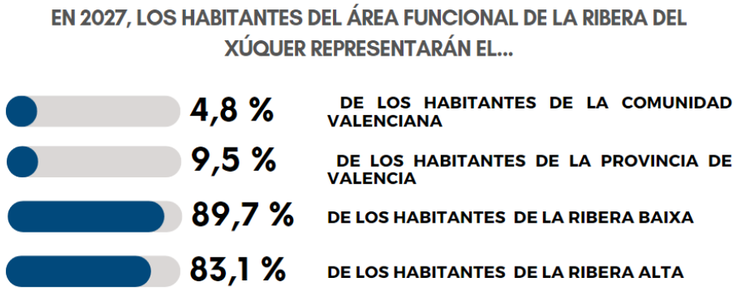


Figura 37. Proyección 2027 para los municipios de la Ribera del Xúquer

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Valenciano de Estadística.

A pesar de que la población total de la Comunitat Valenciana aumentará en 282.511 habitantes para el año 2027, en el ámbito del PMoSira se reducirá en un 0,27% para el año 2027. La representación del área funcional dentro de la provincia de Valencia sigue la misma tendencia, con una reducción del 0,43%.

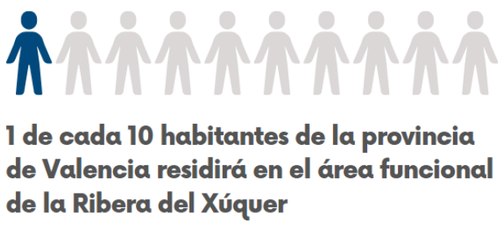


Figura 38. Representación de la población del área funcional respecto de la provincia de Valencia - Proyección año 2027.

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Valenciano de Estadística.

En la situación proyectada, el 59,94% de la población tendrá edades comprendidas entre los 20 y los 65 años, repartiéndose la población restante en un 19,05% en la franja de 0 a 19 años y en un 21,01% para los mayores de 65 años.

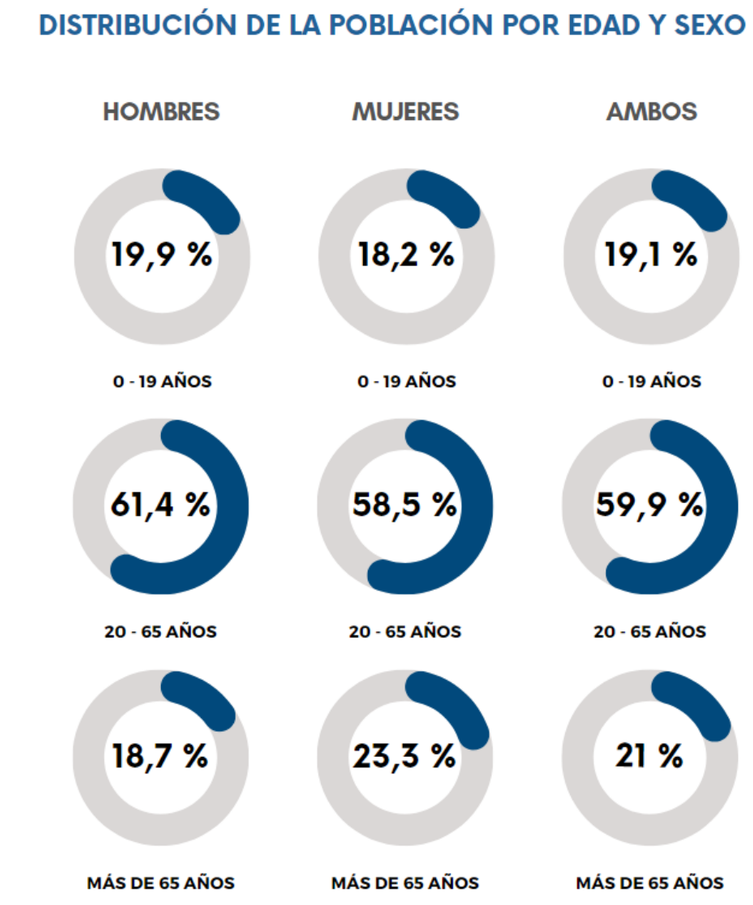


Figura 39. Distribución de la población por edad y sexo para la situación proyectada – año 2027.

Fuente: Elaboración propia con datos Instituto Valenciano de Estadística.

El desglose de esta población por sexos resulta en un 61,41% de habitantes masculinos en la franja más poblada, de 20 a 65 años, frente a un 58,47% de habitantes femeninas. La franja de mayores de 65 años es la que presenta valores más alejados, con un 4,53% más de mujeres.

Los municipios que experimentarán un crecimiento más acusado en número de habitantes son Alzira, Montserrat y Cullera, con una ganancia de 2.263 (4,76%), 1.607 (15,08%) y 1.344 (7,13%) habitantes respectivamente.

Los municipios que presentan un mayor crecimiento durante este periodo, respecto al total de su población, son Benicull de Xúquer, con un 16,06%, seguido de Montserrat, que verá sus habitantes incrementados en un 15,08%, y en tercer lugar Montroi, con un 12,35% más de población.

Según la previsión, los municipios de Llombai y Gavarda no experimentarán cambios en su población durante este periodo, mientras que el municipio de Antella es el único que sufrirá una disminución en sus habitantes. Concretamente se espera que la población se reduzca en 75 habitantes, suponiendo este decrecimiento una disminución del 7,33% sobre la población total en el año 2022.

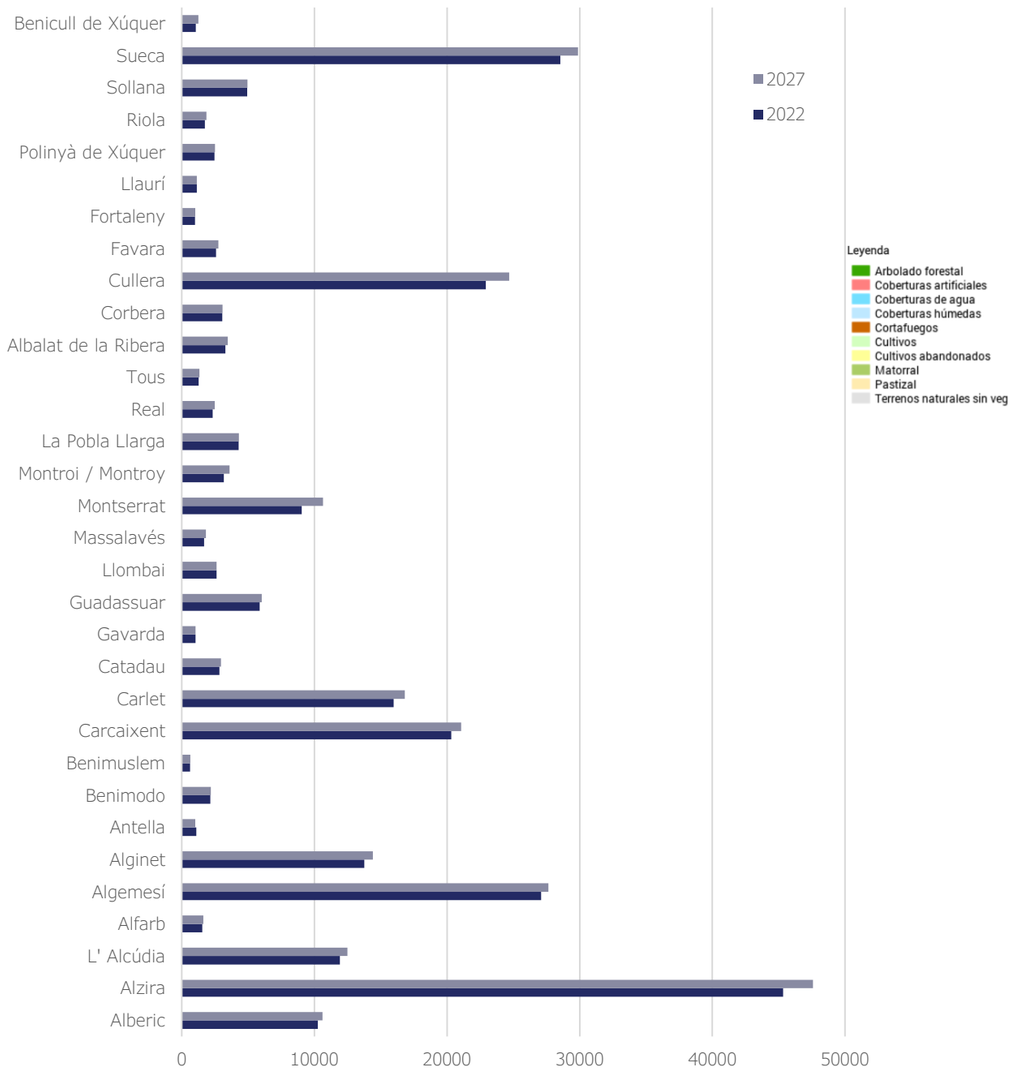


Figura 40. Situación 2022 y proyectada 2027.

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística

3.6 Usos del suelo

Como se puede observar en la imagen de usos del suelo del SIOSE que se muestra a continuación, el uso predominante en el área de estudio es el de suelo de cultivo, existiendo variedad en cuanto a tipos de cultivo, lo que explica la vocación agraria de los municipios del ámbito de análisis. En la parte norte, concretamente en los municipios de Real, Montserrat, Montroy, Llombai o Alfarb, parte de dicho suelo de cultivo se encuentra en situación de abandono. También cabe destacar que existe una superficie importante de suelo natural sin vegetación, lo que sumado a lo anterior presenta en el ámbito un terreno susceptible a los procesos de desertización y erosión superficial.

Destacan también diversas zonas protegidas como las relativas al río Xúquer y sus afluentes. Son en total en la Ribera Alta 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). Por su parte, en la Ribera Baja hay 15 zonas, que ocupan un 59% de la superficie de la comarca, estando todas ellas en el ámbito del PMoSira.

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

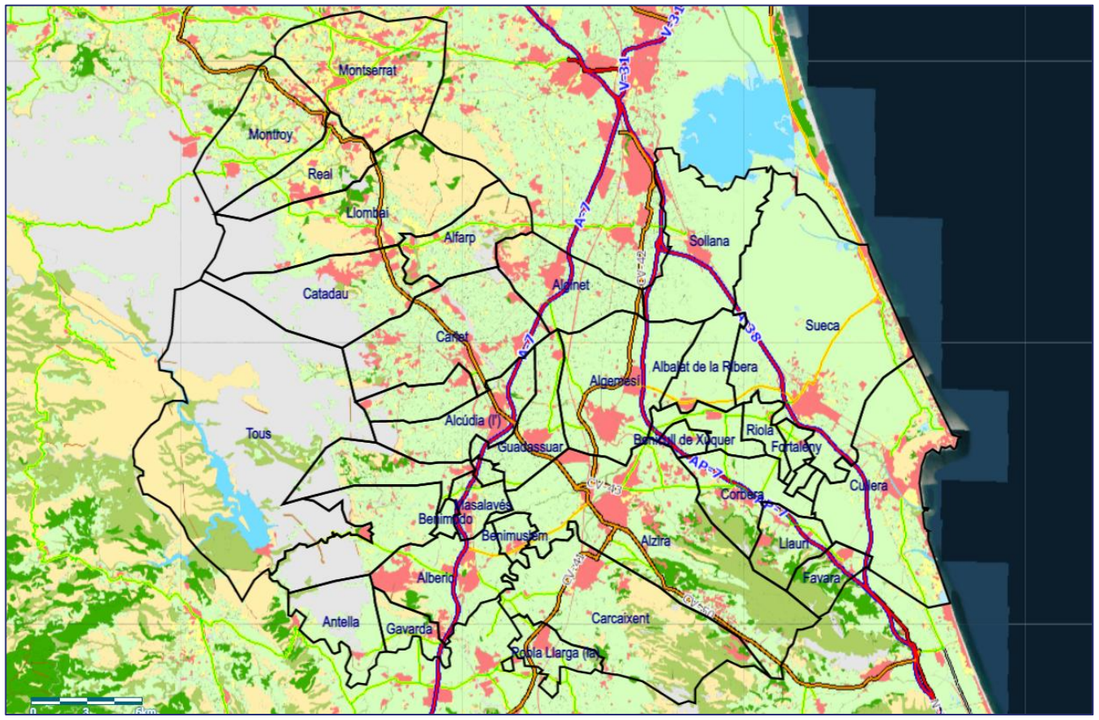


Figura 41. Usos del suelo (SIOSE 2015)

Fuente. Visor Cartográfico Generalitat Valenciana (Consultado en 2023)

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

De cara al futuro, los puntos de mayor potencial de desarrollo urbanístico por tener amplias bolsas de suelo urbanizable se concentran en Guadassuar y Cullera. En los núcleos de Algemesí, l'Alcúdia, Alzira, Sueca, Carcaixent y Carlet el suelo urbanizable se distribuye alrededor de los núcleos urbanos, en las zonas más próximas. Por su parte, en los municipios del interior las zonas previstas a urbanizar son menores y se ubican preferentemente de forma continua a los núcleos urbanos.

4 Objetivos del Plan

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.

5 Movilidad e infraestructuras resilientes - aprendizaje tras la DANA

El 29 de octubre de 2024, una *Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA)* descargó sobre la Comunitat Valenciana una cantidad de lluvia sin precedentes —772 mm en 24 horas registrados en Turís—, con un récord histórico nacional de 185 mm en una sola hora. Este episodio, que afectó gravemente a la comarca de la Ribera del Xúquer, no fue únicamente el resultado de un fenómeno meteorológico extremo, también fue la consecuencia de la acumulación de vulnerabilidades a lo largo de décadas: urbanización en zonas inundables, falta de inversión en infraestructuras hidráulicas y una escasa cultura de prevención y resiliencia territorial

El *Plan Endavant* —plan autonómico de recuperación y reconstrucción elaborado por la Generalitat Valenciana— identifica tres grupos de factores que agravaron el impacto:

1. Condiciones geográficas, que favorecieron la escorrentía y la concentración de caudales.
2. Presión urbanística y socioeconómica, con alta densidad de población y concentración empresarial en áreas de riesgo.
3. Debilidades en los sistemas de alerta, drenaje y respuesta ante emergencias

Las consecuencias fueron devastadoras a nivel social, económico y ambiental. La DANA dejó 15.969 viviendas dañadas, 144.000 vehículos inutilizados, 64.000 empresas con pérdidas estimadas en más de 11.000 millones de euros y daños en infraestructuras públicas por más de 1.800 millones, afectando seriamente a la movilidad y la vida en los municipios. Sin embargo, la DANA también dejó un legado de aprendizaje colectivo sobre la urgencia de repensar la movilidad y las infraestructuras desde una perspectiva de resiliencia climática y territorial.

5.1 La movilidad como elemento crítico en la emergencia

Durante la DANA, el colapso de la movilidad fue uno de los factores que amplificaron el impacto social y económico. Las inundaciones anegaron más de 1.450 km de carreteras y 566 km de vías ferroviarias, afectando a un 74 % de la red provincial. La afección a las redes de Cercanías y Metro supuso la interrupción del servicio. Respecto a la red viaria, la inoperatividad de pasos inferiores y viales estratégicos aisló polígonos industriales y barrios enteros.

El *Plan Endavant* identifica esta situación como un punto de inflexión: el transporte y las comunicaciones deben considerarse servicios esenciales en la gestión de emergencias, al mismo nivel que el suministro de agua o electricidad. Su continuidad o rápida recuperación condiciona la eficacia de la respuesta y la seguridad de la población.

El PMoSira incorpora esta lección en su enfoque estratégico: la movilidad no solo debe ser eficiente y sostenible, sino también robusta, resiliente y adaptativa. Esto implica planificar la red supramunicipal para que pueda mantener un nivel mínimo de operatividad ante eventos extremos, priorizando la conectividad entre núcleos urbanos, centros de salud, parques empresariales y servicios de emergencia.

5.2 Hacia un modelo de movilidad y territorio resiliente

El concepto de resiliencia territorial, tal como se recoge en el *Plan Endavant*, alude a la capacidad de las infraestructuras, los sistemas urbanos y la sociedad para resistir, absorber y recuperarse de los impactos de fenómenos adversos, adaptándose a nuevas condiciones climáticas

El PMoSira adopta este principio a través de tres líneas de acción:

1. Integración del riesgo en la planificación:
    - Incorporar la información del *PATRICOVA* y los mapas de inundabilidad en la definición de los corredores de movilidad y actuaciones asociadas.
    - Evitar la localización de nuevas infraestructuras en áreas de alta peligrosidad, promover soluciones de permeabilidad y drenaje en los tramos vulnerables.
    - Promover el mallado de la red viaria, de forma que brinde diversas vías de escape a los usuarios durante episodios de emergencia y minimice el riesgo de aislamiento de las zonas afectadas (líneas de vida).
    - Coordinar la planificación de transporte con la información relativa a la *infraestructura verde*, garantizando que las actuaciones contribuyan a la conectividad ecológica y a la reducción del riesgo.
2. Infraestructuras adaptativas y seguras:
    - Promover la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza (cunetas drenantes, pavimentos permeables, etc).
    - Priorizar la resiliencia estructural de los nodos de transporte público (estaciones, intercambiadores).
    - Promover la elaboración de estudios para mitigar la vulnerabilidad de los enlaces viarios de acceso a los núcleos urbanos frente al riesgo de inundación.
3. Movilidad de emergencia:
    - Proponer la integración de sistemas de alerta y puntos seguros para la evacuación de infraestructuras ciclopeatonales en el entorno de las zonas fluviales del ámbito.

5.3 Coordinación territorial y gobernanza

La gestión de la reconstrucción tras la DANA ha requerido un nuevo marco de cooperación entre administraciones, universidades, empresas y sociedad civil. Esta gobernanza colaborativa constituye igualmente una condición necesaria para la movilidad supramunicipal, dado que ningún municipio puede garantizar por sí solo la resiliencia del sistema.

En este contexto, el PMoSira se alinea con el modelo de gobernanza definido en el Plan Endavant, que establece los mecanismos de coordinación interadministrativa y seguimiento de las actuaciones de reconstrucción y transformación territorial.

El PMoSira propone canalizar las actuaciones en materia de movilidad resiliente a través de los órganos y espacios de coordinación ya previstos en dicho Plan, asegurando la participación de los municipios del ámbito, la Generalitat y los organismos sectoriales competentes, como la CHJ y la ATMV.

En este marco, las principales funciones en materia de movilidad serán:

- Integrar la planificación de la movilidad en las estrategias de reconstrucción y adaptación territorial impulsadas por el Plan Endavant.
- Coordinar la implementación de medidas de mitigación y adaptación en las infraestructuras de transporte, en coherencia con las actuaciones hidráulicas y territoriales.
- Impulsar proyectos de movilidad sostenible y resiliente, favoreciendo su financiación y ejecución coordinada entre las distintas administraciones.
- Garantizar el intercambio de información y el seguimiento de actuaciones mediante las plataformas digitales compartidas ya previstas en el Plan Endavant, en particular en el marco de su Plan Director de Análisis, Anticipación y Reacción ante Catástrofes Naturales.

5.4 Aprendizajes y proyección de futuro

El episodio de la DANA ha demostrado que la movilidad no puede concebirse como un sistema aislado, sino como una red viva que depende de la integridad territorial, la gestión del agua y la cooperación institucional. Ha supuesto un punto de inflexión en la forma de concebir la relación entre territorio, movilidad, medioambiente y seguridad. En este nuevo contexto, resulta imprescindible reorientar los enfoques de planificación y gestión, promoviendo un modelo de movilidad más resiliente, seguro y adaptado a los riesgos ambientales, así como a las dinámicas territoriales existentes.

El PMoSira, alineado con las bases vertebradoras del *Plan Endavant*, integra la resiliencia como eje estructural de su modelo, promoviendo un territorio más preparado, seguro y sostenible. Adopta este compromiso con una visión de largo plazo:

- Planificar con anticipación, incorporando escenarios de riesgo climático en el modelado de la demanda y en la jerarquización de infraestructuras.
- Diseñar con flexibilidad, permitiendo que las soluciones se adapten a diferentes condiciones de precipitación, temperatura o usos del suelo.
- Invertir en conocimiento, promoviendo la incorporación de nuevas tecnologías y desarrollos en drenaje sostenible, redes viarias y gestión inteligente de la movilidad.
- Educar y concienciar, promoviendo la formación ciudadana en cultura de prevención, resiliencia y concienciación social y ambiental.

La planificación supramunicipal de la movilidad en el entorno del AUI de Alzira se convierte así en una oportunidad para impulsar un modelo de movilidad resiliente, con infraestructuras pensadas para anticipar y adaptarse a los retos climáticos, territoriales y sociales del siglo XXI.

6 Propuestas

Para dar cumplimiento a los objetivos estratégicos previamente definidos, el PMoSira articula un programa integral de medidas estructurado en ocho áreas de intervención, que abarcan de manera transversal los distintos ámbitos que inciden en la movilidad comarcal.

Esta organización permite abordar el sistema de movilidad desde una perspectiva sistémica, combinando actuaciones sobre los modos de transporte, las infraestructuras, la logística de mercancías, la gestión del vehículo privado, la sensibilización ciudadana y la integración de criterios ambientales y de resiliencia.

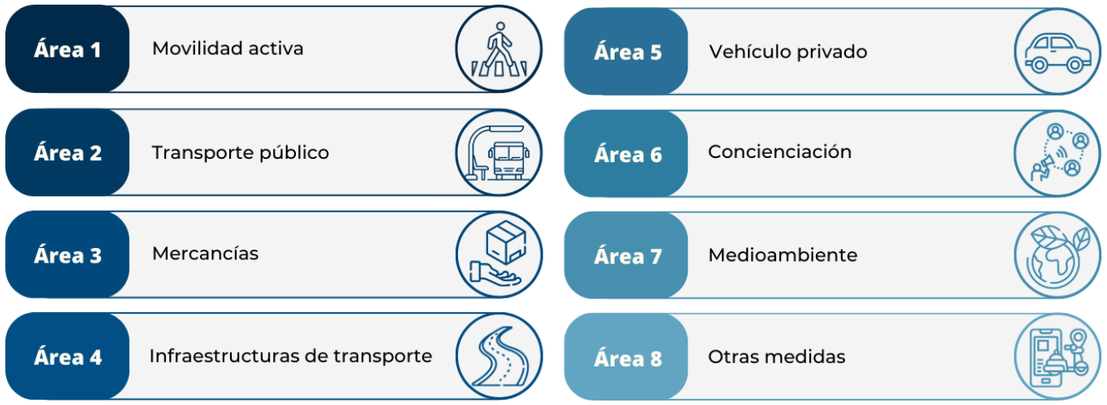


Figura 42. Áreas de actuación del PMoSira

Fuente: Elaboración propia.

Cada una de las áreas agrupa un conjunto coherente de propuestas orientadas a favorecer el cambio modal, promover los modos activos, reducir las emisiones asociadas al transporte, mejorar la seguridad y accesibilidad del sistema e incrementar su capacidad de adaptación frente a los riesgos climáticos y territoriales.

A continuación, se detallan las medidas específicas incluidas en cada una de las áreas de actuación.

6.1 Movilidad activa

Recuperación del espacio urbano para el disfrute ciudadano

El espacio público no se limita al área destinada a llevar a cabo nuestros desplazamientos, se trata de un concepto más amplio y complejo. Para ello se debe entender este espacio como un lugar de convivencia, fundamentalmente social, en el que los ciudadanos puedan desarrollarse a nivel individual y colectivo mediante el establecimiento de relaciones con los vecinos y con el entorno que les rodea.

Con la aparición del vehículo privado motorizado, los modelos urbanísticos comenzaron a girar en torno a este modo de transporte, otorgándole el lugar principal en la red viaria. Se trata de un tipo de planeamiento urbanístico monofuncional, donde prima la necesidad de desplazamiento respecto de las demás. Así, el espacio público ha llegado a confundirse con la vialidad, absorbiéndolo por completo e incluso llegando a anularlo.

La recuperación de este espacio urbano para que sea saludable, inclusivo, accesible, atractivo, sostenible y, en definitiva, vivo, requiere dotarlo de otras funciones. Para ello se requerirá una reformulación de la relación deseada entre movilidad y espacio público.

A este nuevo modelo lo llamaremos “la ciudad del ciudadano”, donde el usuario principal del espacio será el que transita por sus calles a pie o en modos no motorizados. Para ello se gestionará el espacio en torno a ciertos equipamientos y zonas de uso social, como centros educativos y sanitarios, proporcionándoles un acceso seguro, igualitario y universal.

Las acciones a realizar para materializar esta medida, en el entorno de los equipamientos de carácter supramunicipal, son las siguientes:

- Jerarquización del espacio viario y detección de las áreas y vías susceptibles de peatonalización.
- Restricción de tráficos y ordenación de la circulación en bucles (circuitos anti-atajo).
- Reducción del espacio de aparcamiento y de la velocidad.
- Inclusión de naturaleza, formación de espacios verdes y correcta gestión del agua.
- Entornos prioritarios: Creación de zonas peatonales o de prioridad peatonal alrededor de los espacios que requieran apoyo.

Las nuevas zonas para el disfrute ciudadano estarán claramente delimitadas, tanto de forma perimetral como por el uso dado a cada espacio, de manera que sean fácilmente reconocibles e identificables para los usuarios de la vía.

Red de itinerarios ciclopreatonales

Coordinar el desarrollo de una red de vías ciclopeatonales entre municipios para garantizar la continuidad y seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta una vez se sale de los núcleos urbanos. Mediante la conexión de rutas locales existentes con las nuevas rutas interurbanas o metropolitanas se creará una red continua por la que los ciudadanos puedan transitar con prioridad respecto a los vehículos motorizados.

La promoción de los trayectos en modos activos no solo es beneficiosa para el medioambiente, sino que fomenta un estilo de vida saludable, alejado del sedentarismo.

La mayoría de los municipios comprendidos en el PMoSira cuentan con algún tramo de carril bici en su término municipal, pero en numerosos casos no existe una conexión entre estas redes municipales.

La medida trata de unir los tramos ciclables municipales mediante la creación de tramos interurbanos, para constituir una gran red que abarque el área funcional al completo. Esta red dispondrá de las características óptimas de anchura, tipología de pavimento y condiciones de seguridad.

Estará dotada de servicios que permitan a los usuarios desplazarse de forma cómoda entre municipios, con zonas de descanso intermedias en las que se podrán encontrar aparcabicicletas, mobiliario urbano, sombraje e información relativa a las distancias para los diferentes trayectos.

Figura 43. A. Banco con aparcabicicletas. B y C: Pasarela ciclopeatonal y área estancial con elementos naturales.

Fuente: A: archiexpo.es. B: spaincycletouring.com. C: visitflanders.com. (consultadas junio 2023)

Se hará hincapié en la integración de estas vías con el entorno, aportando vegetación autóctona en la creación de zonas verdes y empleando materiales que no rompan con la armonía visual del paisaje. Dispondrán de señales informativas que indiquen distancias hasta varios puntos de destino, expresadas en tiempo y kilómetros por recorrer.

Figura 44. Elementos de señalización integrados en el paisaje.

Fuente:

Dada la cercanía de algunos tramos de vía ciclopeatonal a los cauces fluviales que recorren el ámbito, para sortear el riesgo de inundación y el peligro que este conlleva, se plantea la posibilidad de ejecutar ciertos tramos en altura, empleando para ello pasarelas elevadas con acabado en madera. Para la implantación de esta medida se contemplan dos tramos piloto: el tramo que discurre paralelo al río en el municipio de Riola y el cruce sobre el mismo a la entrada de Albalat de la Ribera. Se han elegido estos puntos del trazado debido a la cercanía entre estos municipios y los de su entorno, de manera que los modos blandos resulten atractivos para los desplazamientos cotidianos.

Red de estacionamientos seguros para bicicletas y VMP

Las distancias entre los núcleos urbanos en el ámbito del PMoSira son variables. Algunos de ellos se encuentran próximos, formando pequeños grupos como el sistema Montserrat-Montroi-Real, Carlet-Benimodo o Alzira-Carcaixent, donde las distancias son adecuadas para desplazamientos a pie o en bicicleta por razones de movilidad diaria necesaria. Para que los ciudadanos se decidan a realizar estos trayectos en bicicleta o VMP de forma recurrente, es necesario que dispongan de puntos en los que estacionar el vehículo de forma segura. Una red de estacionamientos vigilada y de dimensiones suficientes ofrecerá una alternativa a aquellos ciudadanos que querrían realizar sus desplazamientos cotidianos en estos modos de transporte, pero que carecen en la actualidad de un lugar donde depositarlos durante el transcurso de las actividades motivo del desplazamiento.

Estos estacionamientos se ubicarán en intercambiadores de la red de transporte interurbana y en el entorno de equipamientos de rango supramunicipal.

Desarrollo e innovación en infraestructuras

En el marco de la mejora y modernización de las infraestructuras de movilidad, se promoverá la incorporación progresiva de soluciones innovadoras que permitan mejorar funcionalidad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad de las nuevas vías ciclopeatonales. Para ello, se promoverá el análisis y evaluación de nuevas tecnologías y soluciones constructivas, aplicables según las características y necesidades del territorio.

La implantación de estas soluciones se abordaría mediante tramos o actuaciones piloto, que permitan evaluar su viabilidad técnica, económica, ambiental y funcional, así como su comportamiento en condiciones reales. Los resultados obtenidos servirán para determinar la conveniencia de extender aquellas soluciones que hayan demostrado su eficacia, evitando establecer de antemano tecnologías o soluciones concretas y facilitando la adaptación del Plan a la evolución de la innovación disponible.

Regulación de nuevos modos de transporte

Los modos de transporte no motorizados, cuyos principales exponentes son la bicicleta y los vehículos de movilidad personal o VMP, forman uno de los pilares de mayor importancia en la descarbonización del transporte.

Para que estos vehículos puedan circular en condiciones de seguridad es necesaria la armonización de las normativas locales de todos los municipios que componen el área funcional de la Ribera del Xúquer. A este objeto, se establecerá una ordenanza común que sirva como base para que cada municipio regule su circulación y su integración en el sistema de movilidad urbana, garantizando la seguridad y convivencia con el resto de los usuarios de la vía. Con esta medida se espera facilitar la adopción de estándares de comportamiento y la incorporación de soluciones de movilidad más efectivas y sostenibles en el territorio.

Registro de bicicletas y VMP

En el marco de una normativa común, proporcionado por la medida anterior, se propone la creación de una base de datos de bicicletas y vehículos de movilidad personal. La medida busca disuadir del robo y facilitar la identificación del propietario en caso de sustracción: dificulta el comercio ilegal y posibilita la recuperación de una bicicleta desaparecida a través de las herramientas disponibles en el portal web.

Figura 45. Biciregistro – Plataforma de registro de bicicletas de la Red de Ciudades por la Bicicleta

Fuente: web de Biciregistro

Se colocará una etiqueta distintiva en la bicicleta o VMP con un código QR o número de serie que será único para cada vehículo y se utiliza para identificar y contactar al propietario. La inscripción en el registro puede comportar una pequeña cuota de inscripción en calidad de pago de tasas de gestión y expedición del kit de marcaje

6.2 Transporte público

Reordenación del transporte público. Nuevo mapa concesional.

La reordenación del transporte público debe ir acompañado de la coordinación de los servicios urbanos e interurbanos del ámbito. El objetivo es integrar horarios, paradas de coordinación y marco tarifario de todo el transporte público colectivo de uso general para racionalizar los servicios, generando una red conexa y eficiente que dé una respuesta conjunta al ciudadano del ámbito, permitiendo ofrecer alternativas atractivas al vehículo privado en la movilidad diaria.

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.

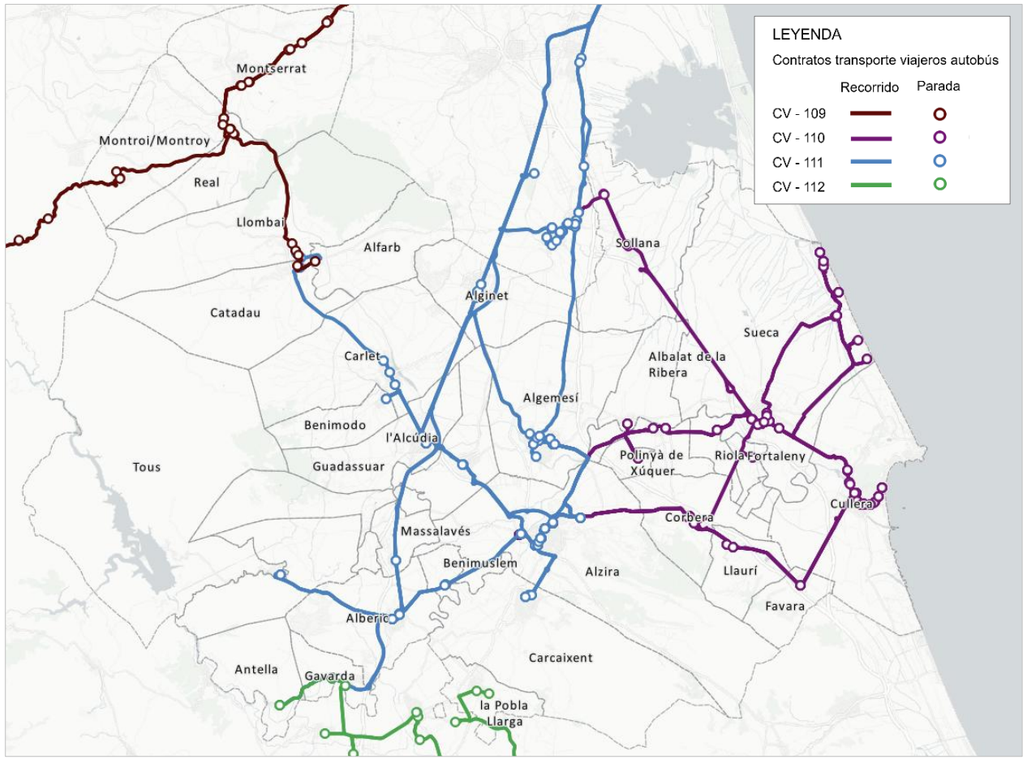


Figura 46. Cobertura de los contratos de transporte público de viajeros por carretera.

Fuente: Elaboración propia con datos del nuevo mapa concesional.

Esta medida espera aumentar la cobertura, accesibilidad y conectividad territorial en transporte público de viajeros por carretera con vehículos tipo autobús. Se desarrollarán mejoras en la calidad del servicio, buscando alinear la oferta con la demanda real. La optimización de costes operacionales y la reducción de externalidades derivadas del servicio revertirán positivamente en la experiencia de los usuarios que emplean estos trayectos para su movilidad cotidiana.

Algunas modificaciones del Nuevo Mapa Concesional serían las relativas a establecer un mínimo de conexiones directas entre los municipios del Norte (Montserrat, Montroi y Real) y los del Sur (La pobla Llarga, Antella y Gavarda) con Alzira.

Asimismo, en aquellas relaciones donde se observe que el autobús es o puede llegar a ser competitivo con el vehículo privado, se estudiará la implantación de líneas directas o lanzaderas entre algunos municipios del ámbito.

Electrificación sistema de transporte público interurbano

El transporte público eficiente, sostenible y accesible es primordial para el desarrollo de la nueva movilidad: aquella que coloca al ciudadano en el centro del ecosistema y busca mejorar su calidad de vida. La reducción de las emisiones y las externalidades relacionadas con los vehículos alimentados por combustibles fósiles es una necesidad actual que puede verse cubierta con el salto a la flota eléctrica. El objetivo de este cambio es reducir progresivamente los autobuses con motores de combustión sustituyéndolos por autobuses con motores de bajas emisiones en todas aquellas líneas que, por necesidades de autonomía diaria, sean ya susceptibles de ser operadas con estos vehículos más sostenibles, silenciosos y neutros en huella de carbono.

La descarbonización del transporte público, mediante el intercambio de autobuses convencionales por sus homólogos eléctricos, está respaldado por diversas directivas europeas y ha motivado recientemente en España el Real Decreto-ley 24/2021.

Mejora de las paradas de autobús interurbano

La medida incorpora tanto el acceso como la estancia en la parada y la información disponible durante la espera. Las marquesinas y elementos de mobiliario urbano serán adecuados y visibles. La zona estará correctamente iluminada. Se garantizará la actualización de los horarios e itinerarios de forma periódica. La información expuesta en las paradas será adecuada y comprensible para las personas usuarias, tanto residentes como foráneas. La ubicación de la parada permitirá el acceso y salida del autobús en condiciones de seguridad para todos los usuarios de la vía.

Transporte a la demanda

La baja densidad es enemiga del transporte sostenible y equilibrado. En el área de estudio se localizan diversos núcleos que siguen este modelo edificatorio. Para aquellas relaciones difíciles de respaldar económicamente y que atiendan a la movilidad obligada, se estudiará la viabilidad de proponer soluciones de transporte a la demanda. La medida garantizará la conexión de los núcleos urbanos de baja población o de difícil acceso con los centros sanitarios y otros puntos de interés.

El TAD es un servicio versátil, capaz de adaptarse a las necesidades de los usuarios en cuanto a horarios y frecuencia se refiere, ofreciendo la posibilidad de acompañamiento hasta el punto final del trayecto. El pasajero debe pedir el transporte por adelantado, lo que permite ahorrar operaciones cuando no hay demanda.

Para establecer qué municipios podrán ser beneficiarios del servicio se han establecido dos requisitos, de los que deberán cumplir al menos uno:

- Número de expediciones del servicio de autobús en día laborable menor o igual a una por sentido.
- Población menor o igual a 5000 habitantes.

Independientemente de los requisitos anteriores, no podrán ser elegibles para el servicio de TAD aquellos municipios servidos por el transporte urbano de la EMT de València, así como aquellos servidos por las líneas de cercanías, metro o tranvía con un número de expediciones por sentido en día laborable mayor a 16.

Aquellos municipios considerados en riesgo de despoblación serán considerados de mayor prioridad en la implantación de la medida, como Antella (1130 habitantes) y Llaurí (1193 habitantes).

Mejora de la información disponible

Se considera necesario disponer de una herramienta que centralice la información de toda la red de transporte público en el área de estudio, eliminando la necesidad de consultar los sitios web de los distintos operadores. Para ello se

propone la creación de una única plataforma que albergue toda la información de transporte del ámbito, a la que se podrá acceder mediante un portal web y una aplicación para dispositivos móviles.

Esta visión integral hace que el transporte público sea más atractivo, ofreciendo a los ciudadanos el acceso a la información desde cualquier lugar, mediante la posibilidad de planificar sus desplazamientos de forma eficiente. Actualmente, la Generalitat Valenciana tiene en desarrollo una aplicación que muestra rutas de transporte público dentro de la Comunitat utilizando uno o varios modos de forma combinada, pero por el momento no incluye la opción de realizar pagos.

6.3 Transporte de mercancías

Marco común de la normativa en el ámbito

Establecer marco común y coordinado en las ordenanzas relacionadas con la movilidad de mercancías (restricciones, limitación de peso, horarios, políticas de uso de las reservas de carga y descarga, etc.) entre los municipios del ámbito.

Apoyo al desarrollo de nodos logísticos de importancia estratégica

Según el diagnóstico del Estudio del Sector Logístico en la Comunitat Valenciana, se destaca la oportunidad de planificación conjunta de la red de nodos e infraestructuras, así como el impulso de inversiones y actividad empresarial.

El área de estudio se encuentra dentro del Área de Oportunidad Logística (AOL) València Zona Sur, que abarca comarcas como l'Horta Sud, la Ribera Baixa y la Ribera Alta, situándose en la confluencia de los ejes de la AP-7, la A-7 y la V-31. Para el año 2038 se plantean nuevos centros logísticos en esta AOL, tal y como se recoge en la siguiente tabla:

ÁREA DE OPORTUNIDAD LOGÍSTICA	TIPO NODO	NOMBRE	ESTADO	SUP. BRUTA (Has)	SUP. PREVISTA (Has)
AOL Valencia Zona Sur (Rango 1)	PLI	Parque Logístico Almussafes	Existente	143,00	
	PL	Parque Logístico Sollana	Existente	4,00	
	PL	Prologis Park Massalavés	Existente	8,00	
	CST	Ribercost	Existente	2,00	
	PL	Ampliación P. Industrial Juan Carlos I	Planificada		50-150
	CST	Ampliación CST - Ribercost	Planificada		1-10

Figura 47. Red Logística de la Comunitat Valenciana. Año 2038.

Fuente: Estudio del Sector Logístico en la Comunitat Valenciana. Conselleria d'Habitatge, Obres Publiques i Vertebració del Territori

En dicho estudio se señala que, para el correcto funcionamiento y la optimización de la actividad logística, *"…es preciso llevar a cabo programas de formación en materia de logística, así como la integración y mejoras en la cadena logística en el área de las PYMEs, mediante la creación de plataformas virtuales B2B y la participación de la Administración como aglutinador de propuestas y promoción institucional entre las PYMEs valencianas."*

Impulso del vehículo eléctrico para el reparto de última milla

Los problemas de calidad del aire, de ruido y de uso de espacio público en las ciudades hace que la descarbonización en este ámbito adquiera un carácter de urgencia. Las características del sector mercancías dificultan la electrificación de las flotas, por la naturaleza de este. Sin embargo, el mercado dispone de soluciones eléctricas para la distribución urbana de mercancías de última milla que se fomentarán en los distintos municipios del ámbito del PMoSira.

6.4 Infraestructuras de transporte

Evaluación de actuaciones en infraestructura viaria

Serán consideradas dentro del PMoSira aquellas actuaciones que supongan una mejora significativa de la movilidad en el ámbito de estudio. Esta medida comprende actuaciones relacionadas con la mejora de la seguridad vial, la reducción de la accidentalidad o la disminución de la congestión.

Un claro ejemplo sería la ejecución de variantes en poblaciones que experimentan situaciones de tráfico denso en travesías. Estas travesías, que en ocasiones cruzan la totalidad del municipio, pueden llegar a asemejarse a pequeñas autovías en horas punta. La cantidad de vehículos que las emplean de forma diaria, incluyendo la presencia significativa de vehículos pesados y de grandes dimensiones, generan inseguridad sobre los usuarios de modos blandos (peatones y ciclistas), así como una gran cantidad de externalidades sobre los habitantes de la zona. En estos casos la recirculación de los usuarios de modos motorizados hacia vías externas al municipio supone una liberación para el tráfico urbano y una reducción de las externalidades.

Es conveniente acompañar este tipo de medidas con la pacificación del tráfico interno al núcleo urbano, empleando soluciones de urbanismo táctico.

Tras el análisis de la accidentalidad en la zona, se ha detectado un elevado número de accidentes relacionados con fauna salvaje. Se recomienda el vallado de las infraestructuras viarias en las zonas de interacción entre animales y modos motorizados, así como la ejecución de pasos de fauna, infraestructuras específicas para el paso de animales en condiciones de seguridad.

Actuaciones en la red ferroviaria del Estado (RFIG)

Su objetivo es impulsar el trasvase de usuarios de los modos motorizados hacia el modo ferroviario. Se trata de actuaciones de carácter estratégico, pues las vías ferroviarias son elementos vertebradores del territorio. En el ámbito en estudio, las que más repercusión podrán tener son las líneas de cercanías C1 y C2 y sus estaciones como punto de intercambio modal.

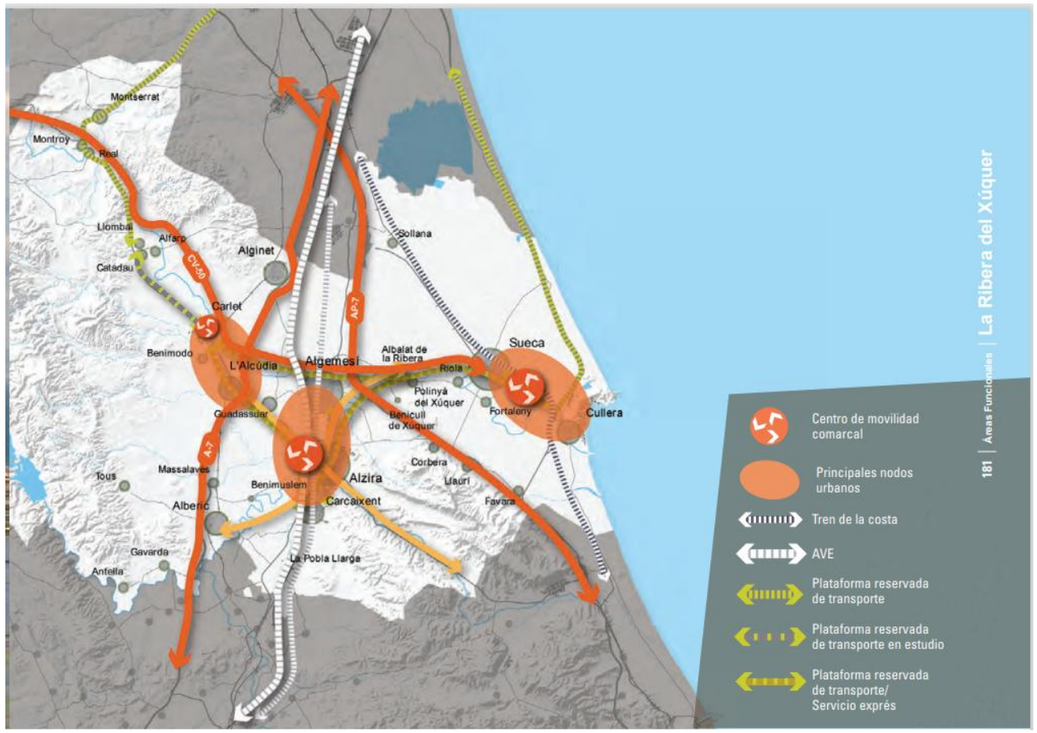


Figura 48. Actuaciones en infraestructuras en el área funcional de la Ribera del Xúquer.

Fuente: Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Actuaciones en la red ferroviaria autonómica (FGV)

Aunque la demanda de la línea es relativamente baja, la red ferroviaria autonómica presenta margen de mejora en el área de estudio. El crecimiento de algunos municipios en torno a la misma ha supuesto que la infraestructura se vea rodeada de nuevos usos y situaciones. Se estudiará dentro del PMoSira la posibilidad de incluir medidas como las que siguen:

- Aumento de la capacidad de las líneas. Esta medida supondría una conexión más veloz entre los municipios a los que presta servicio, así como con el área metropolitana de València.

  Actualmente, la red consta de una única vía, lo que limita el cruce del material móvil a ciertas estaciones que cuentan con medios para ello. Aumentar el número de puntos de cruce en el tramo Picassent-Castelló garantizaría la posibilidad de cruce y adelantamiento entre vehículos, siendo de gran utilidad en caso de avería. Esta medida se relaciona con un aumento de la frecuencia de viaje, haciéndola más competitiva frente al vehículo privado.

- Supresión de pasos a nivel y elementos barrera en núcleos urbanos.
- Mejora de la relación entre la infraestructura y su entorno: pasos de fauna, protección de la vía, etc.

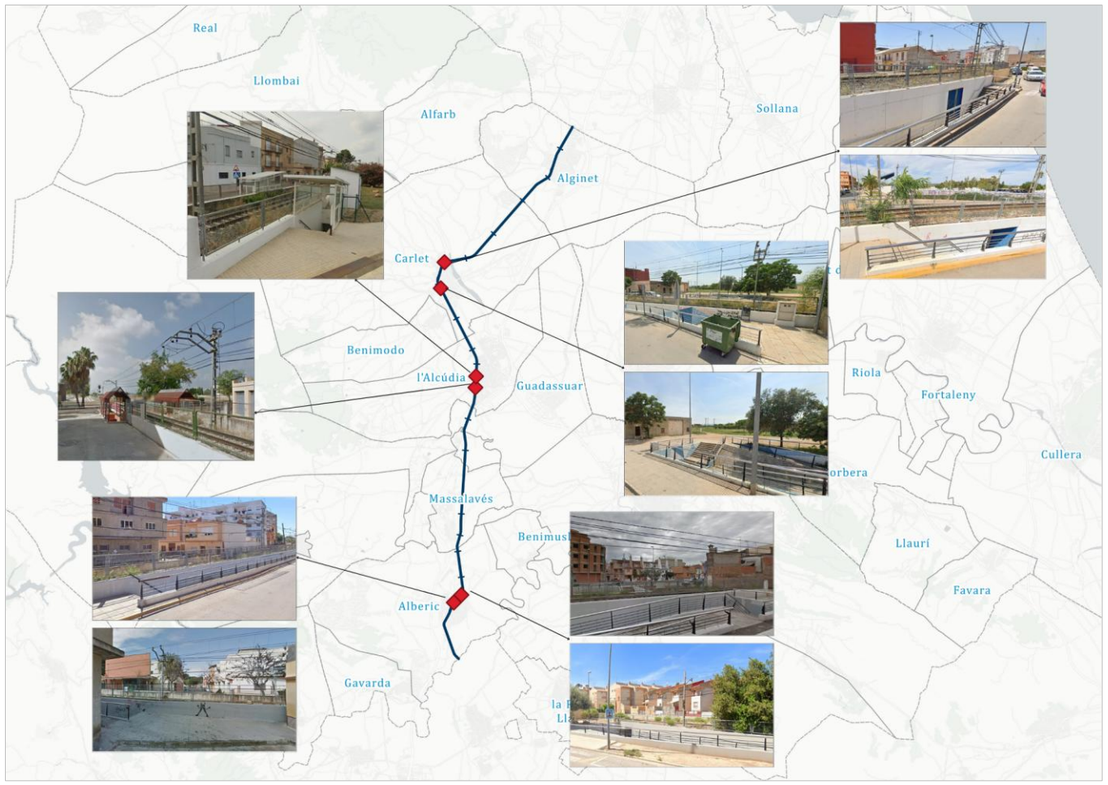


Figura 49. Pasos a nivel sobre la red de Metro.

Fuente: Elaboración propia.

Aparcamientos disuasorios en entorno de los nodos de transporte

El área de estudio presenta zonas de baja densidad edificatoria, así como municipios con un número reducido de habitantes. Para facilitar su acceso al transporte público, se propone el desarrollo de una red de aparcamientos en el entorno de los nodos de transporte, como estaciones de autobús, metro o cercanías. En estos lugares se podrá realizar el intercambio del vehículo privado al transporte público, reduciendo el trayecto en modos de baja ocupación. La medida permitirá combinar la flexibilidad del automóvil desde orígenes dispersos, con la eficacia y sostenibilidad del transporte público en destinos densificados.

La red de estacionamientos disuasorios dispondrá de vigilancia e incorporará avances tecnológicos de gestión del aparcamiento. Las instalaciones se ubicarán en las inmediaciones de las estaciones de transporte público. Cubrirán las necesidades básicas de los usuarios y contarán con elementos inteligentes que permitan el ahorro energético y la sostenibilidad ambiental.

Incorporación de nuevos intercambiadores/ mejora de los servicios en intercambiadores de transporte

La Ribera del Xúquer cuenta con gran variedad de intercambiadores de transporte, principalmente entre el modo ferroviario y el autobús, ya sea urbano o interurbano. Sin embargo, existe un amplio margen de mejora en las mismas. Algunas de las medidas propuestas para mejorar la experiencia del usuario son las siguientes:

- Fomento de la intermodalidad con la bicicleta y el VMP: instalación de aparcabicicletas y VMP seguros y custodiados en las inmediaciones.

- Actuaciones sobre la infraestructura para asegurar la accesibilidad universal en todos los puntos del intercambiador.
- Mejorar la experiencia de la persona usuaria. Información de tiempo de espera para distintos modos, iluminación y condiciones de seguridad en andenes y su entorno.

Como elemento a destacar en la concreción de esta medida se propone estudiar la incorporación a la red de un intercambiador de transporte en alguno de los municipios del ámbito estricto incorporados en el Mapa Concesional del Estado. La cercanía de los puntos de toma y deje con la autovía ha promocionado la pertenencia de ciertos municipios de la ribera como parada para las líneas de autobús de largo recorrido, dentro del mapa concesional del Estado. Tras el análisis de cada caso, podría ser relevante dotar a algún municipio de una infraestructura capaz de albergar a los vehículos correspondientes a esta red y a los que realizan las líneas interurbanas, estableciendo una conexión intermodal entre la red estatal y la autonómica.

6.5 Vehículo privado

Plan de potenciación del vehículo eléctrico

La electricidad, por su naturaleza, se postula como la principal fuente de energía alternativa en el sector del transporte actual, debido a sus posibilidades de aplicación en los diferentes modos de transporte y su baja tasa de contaminación.

Los vehículos eléctricos son aquellos que están propulsados por un motor eléctrico que utiliza la energía química guardada en baterías recargables por una fuente externa de energía eléctrica. El Real Decreto 184/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la actividad de prestación de servicios de recarga energética de vehículos eléctricos, contempla como vehículo eléctrico, exclusivamente, a aquellos vehículos que necesitan un punto de carga para alimentar dichas baterías. Por lo tanto, los vehículos híbridos no enchufables no se consideran ni computan como vehículos eléctricos.

Prácticamente todos los vehículos en el área de estudio dependen de combustibles derivados del petróleo, siendo el diésel el más común con un 50,5%. Solo hay 252 turismos eléctricos registrados, representando el 0,19% del total de turismos. Es esencial avanzar hacia una renovación del parque automotor, priorizando fuentes de energía renovable y menos contaminantes, como los vehículos eléctricos o de hidrógeno, para lograr ahorro energético y reducción de emisiones contaminantes.

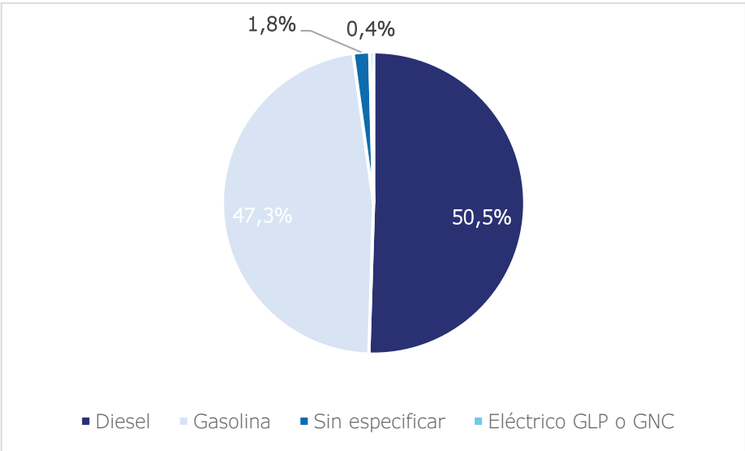


Figura 50. Parque de vehículos por tipo de carburante de los municipios que componen el PMoSira de Alzira

Fuente. DGT (2021)

Para incentivar la movilidad eléctrica se proponen implantar medidas fiscales (reducciones en el impuesto de circulación y en las tarifas de estacionamientos, por ejemplo), junto con actuaciones de información, y desarrollo de nueva infraestructura de recarga para vehículos eléctricos:

- Creación paulatina de una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, en entornos urbanos e interurbanos, potenciando especialmente las inmediaciones de infraestructuras dotacionales de carácter supramunicipal, como centros sanitarios y educativos, así como en los aparcamientos disuasorios y estaciones intermodales. Ello podría estar promovido por los Ayuntamientos o bien desde la Conselleria, de manera coordinada con el proyecto "Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Generalitat."
- Apoyo al despliegue de suministro de otros sistemas de propulsión alternativos. Promoción y participación en programas europeos de extensión de estaciones de suministro de gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) o gas licuado de petróleo (GLP).
- Subvenciones y beneficios fiscales para la adquisición de vehículos de bajas emisiones y para las instalaciones de recarga en domicilios.
- Subvenciones municipales para promover tecnologías menos contaminantes.
- Incorporar límites de emisiones de CO_2 y NO_x en la homologación de vehículos auto taxi.
- Concesión de ventajas en la movilidad a taxis con tecnologías menos contaminantes (paradas específicas, etc.)

Figura 51. Distribución geográfica de los puntos de carga en la Comunitat Valenciana para 2020, 2025 y 2030.

Fuente: Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana

Fomento de la movilidad compartida

La promoción del uso compartido de automóviles en el área de estudio busca aumentar la ocupación media de los vehículos, con la consecuente reducción de los vehículos privados con un solo ocupante. Esto no requiere necesariamente la implementación de empresas de carsharing, sino el desarrollo de una plataforma colaborativa de movilidad para ciertos destinos. La idea de esta propuesta es la coordinación de los usuarios para utilizar un solo automóvil cuando comparten destinos o trayectos similares.

Se estudiará la posibilidad de dar continuidad y ampliar al ámbito de la Ribera del Xúquer el proyecto piloto de movilidad compartida desarrollado en València mediante la plataforma TRIBBU, orientada a facilitar la puesta en contacto entre personas que realizan trayectos habituales compatibles para compartir vehículo. La iniciativa permitiría extender las experiencias y aprendizajes obtenidos durante el piloto a un ámbito supramunicipal, favoreciendo especialmente la conexión entre municipios y los desplazamientos recurrentes por motivos laborales, educativos o de servicios.

La posible implantación se analizará atendiendo a las características de movilidad del ámbito, la demanda potencial y la viabilidad de extender el modelo existente, valorando las condiciones necesarias para su funcionamiento y seguimiento. De este modo, se podrá determinar la conveniencia de ampliar progresivamente esta solución de movilidad compartida como complemento a la oferta de transporte público y a otras alternativas de movilidad sostenible.

Un ejemplo de esta medida es el sistema que ha puesto en marcha el Ayuntamiento de València en la plataforma Compartir coche[1] que se puede ver en la figura siguiente.

Bonificaciones a los vehículos de alta ocupación

La implementación de bonificaciones económicas a los vehículos de alta ocupación es una medida que busca fomentar los viajes en vehículo compartido, resultando en una reducción de la cantidad de vehículos en las vías. Las bonificaciones podrán ser diversas, como acceso a plazas prioritarias de aparcamiento, descuentos en aparcamientos privados o zona de estacionamiento regulado (ORA) y otros servicios.

Esta medida promueve la creación de hábitos de viaje más eficientes y colaborativos, además de generar un ahorro económico para los usuarios al reducir los costos asociados al transporte.

6.6 Concienciación

La implementación de medidas de formación y sensibilización dirigidas a la población busca transformar la percepción cultural y los hábitos de movilidad arraigados en la sociedad. Incentivando la adopción de modos de transporte más sostenibles y disuadiendo el uso excesivo del vehículo privado de motor de combustión se espera pasar del paradigma tradicional de la movilidad a un nuevo paradigma enfocado hacia el desarrollo sostenible. La educación y la concientización se presentan como herramientas cruciales para promover un cambio real y duradero en los patrones de movilidad de la población.

Promoción de buenas prácticas en movilidad

La promoción de buenas prácticas en la movilidad puede suponer un gran impulso del resto de medidas, siendo el objetivo aumentar la concienciación ciudadana en materia de movilidad sostenible. La experiencia demuestra que en muchos casos no es suficiente con el establecimiento de medidas, sino que hace falta una labor de promoción de estas para que la ciudadanía las conozca y las haga suyas. Entre otros motivos, se debe a que el uso del coche está muy arraigado en la sociedad limitando el uso del resto de modos. De ahí la importancia de promoción de buenas prácticas, que permita contribuir a una mejora del reparto modal y así generar un modelo de movilidad más sostenible.

Para ello es preciso llevar a cabo labores de comunicación y divulgación en diferentes medios de comunicación, así como en centros de trabajo, centros de estudios, comercios, etc. También podría ser interesante la creación de caminos escolares y su difusión en la población educativa, realizar marchas ciclistas, campañas de información de la red de transporte público, cursos de formación de conducción eficiente, etc. Algunos ejemplos de cartelería y documentación divulgativa empleados con éxito en este tipo de campañas se pueden ver en la figura inferior.

Figura 52.A: Promoción acudir andando al colegio. B: Fomento acudir en bici al centro de trabajo. C: Fomento de la movilidad activa.

Fuente: A: Asociación ATESVAN. B: Campaña "En bici al trabajo" MITMS. C: Campaña movilidad activa agosto 2021 - MISAN.

La medida se implantará en todos los municipios comprendidos dentro del alcance del presente Plan.

Promoción del teletrabajo como alternativa a la movilidad

Con el objetivo de disminuir la congestión en las zonas residenciales y los entornos de los centros de trabajo, sobre todo en las horas punta de los desplazamientos con motivo laboral, esta medida busca eliminar parte de esos desplazamientos mediante la implantación del teletrabajo.

Suprimir la necesidad de acudir al centro de trabajo puede tener un efecto directo y significativo sobre la movilidad de la zona. Para llevar a cabo esta medida con éxito es necesario despertar el interés de las empresas, informándolas sobre los beneficios de adoptar esta modalidad. Algunas posibles ventajas de la implantación del teletrabajo para las empresas, ya sea total o parcial, son las siguientes:

- Mejora del rendimiento y la productividad de los trabajadores
- Menor tiempo de desplazamiento al trabajo → trabajadores más puntuales
- Ahorro de espacio de oficina
- Menor absentismo laboral
- Imagen mejorada y moderna de la empresa
- Acceso a profesionales cualificados radicados en otras ubicaciones
- Mayor grado de satisfacción de los empleados → Menos estrés laboral

Según el estudio efectuado por Lake (2008), un teletrabajador que dedique entre 1 y 2,5 días a teletrabajar puede llegar a ahorrarse entre 2.092 y 5.632,7 km anuales, con casos en los que el ahorro supera estas cifras.

El teletrabajo, traducido a la eliminación de viajes, tiene como resultado la reducción de las externalidades relacionadas con los modos motorizados de transporte: costes medioambientales como contaminación y ruido y/o costes socioeconómicos derivados de los atascos y accidentes.

La posibilidad de teletrabajar dependerá de lo apropiado del puesto y de las tareas realizadas por cada empresa. Algunas medidas para incentivar a las empresas a adoptar esta modalidad de trabajo pueden ser

- Subvenciones y beneficios fiscales para la adquisición de equipos informáticos, teléfonos, acceso a internet, etc.
- Subvenciones municipales para promover el teletrabajo entre las empresas.

Gamificación de los modos sostenibles

La medida propone la implantación de un programa de gamificación de los modos de transporte sostenible como herramienta para incentivar el uso habitual de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. La iniciativa se apoya en el uso de una plataforma digital o aplicación móvil que permita a la ciudadanía registrar voluntariamente sus desplazamientos diarios realizados mediante modos sostenibles, transformando la movilidad cotidiana en una experiencia participativa, motivadora y fácilmente comprensible. A través de dinámicas de juego basadas en la acumulación de puntos, la participación en retos y la obtención de recompensas, se persigue favorecer un cambio progresivo y duradero en los hábitos de movilidad.

La incorporación de estrategias de gamificación responde a la necesidad de complementar las actuaciones infraestructurales con medidas innovadoras de sensibilización y participación ciudadana. La experiencia desarrollada en distintos municipios demuestra que este tipo de iniciativas contribuye de manera eficaz a reducir la dependencia del vehículo privado, a incrementar el uso de modos activos y colectivos y a reforzar la concienciación ambiental y climática de la población. En este sentido, la medida se alinea con los objetivos generales del PMoSira en materia de promoción de una movilidad más eficiente, saludable y equitativa, optimización del espacio público y reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

El programa se articulará en torno a un sistema digital que permita contabilizar los kilómetros recorridos mediante modos sostenibles y estimar de forma agregada los beneficios ambientales asociados, tales como la reducción de emisiones de CO_2. Los desplazamientos registrados generarán puntos u otros elementos de reconocimiento que podrán vincularse a retos periódicos, tanto individuales como colectivos, fomentando la participación continuada y el refuerzo positivo del comportamiento sostenible. Asimismo, se prevé la incorporación de un sistema de incentivos que combine recompensas simbólicas con beneficios tangibles, preferentemente asociados al comercio local, a la oferta cultural y deportiva del municipio o a reconocimientos públicos, con el fin de reforzar el impacto social y económico de la medida.

La iniciativa se concibe como un programa flexible y adaptable, capaz de desarrollarse de forma continuada a lo largo del año y de intensificarse en periodos concretos mediante campañas específicas, como la Semana Europea de la Movilidad u otras acciones municipales de sensibilización. Este enfoque permite mantener una presencia estable de la medida en el tiempo, al tiempo que se generan momentos de mayor visibilidad y participación ciudadana.

El seguimiento y evaluación del programa se realizará a partir de indicadores cuantitativos y cualitativos que permitan valorar su eficacia, tales como el número de personas participantes, los kilómetros acumulados en modos sostenibles, la estimación de emisiones evitadas, la frecuencia de uso de la plataforma y el grado de satisfacción de las personas usuarias. La información obtenida, siempre de forma agregada y respetando la normativa de protección de datos, podrá servir de apoyo para la mejora continua del programa y para la toma de decisiones en futuras políticas de movilidad.

La gamificación de los modos de transporte sostenible constituye una medida de alto valor estratégico y comunicativo, que permite trasladar los objetivos del Plan de Movilidad al ámbito cotidiano de la ciudadanía, favoreciendo la implicación activa de la población en la construcción de un modelo de movilidad más sostenible, saludable y alineado con los retos ambientales y climáticos actuales.

Promoción de la Semana Europea de la Movilidad

El Plan apoyará la promoción y difusión de la Semana Europea de la Movilidad en el ámbito supramunicipal, favoreciendo la participación coordinada de los municipios del ámbito PMoSira. Se impulsará el desarrollo de acciones y actividades relacionadas con la movilidad sostenible que puedan ser compartidas o coordinadas entre distintos municipios, contribuyendo a dar mayor visibilidad a las iniciativas desarrolladas en el territorio.

Se aprovechará esta celebración como una oportunidad para sensibilizar a la ciudadanía y fomentar hábitos de movilidad más sostenibles, promoviendo la participación conjunta de los municipios y facilitando el intercambio de experiencias y buenas prácticas.

Dinamización sobre la movilidad sostenible en centros escolares

La medida contempla la realización de talleres y actividades lúdico-educativas para el fomento de la movilidad sostenible. El contenido abarcará temas como la promoción de los modos blandos sobre otros más contaminantes, bunas prácticas en el uso del transporte público, beneficios para la salud de acudir caminando o en bici al centro educativo, etc.

Estas actividades, realizadas dentro y fuera del aula, se podrán llevar a cabo por los propios docentes, con el apoyo ocasional de personal específico como policía local o expertos en la temática de la movilidad. La medida será llevada a cabo en todos los centros escolares del área de estudio que expresen interés en adscribirse al programa.

Información medioambiental en parada

Para afianzar a los usuarios del transporte público y captar nuevos usuarios, se colocará en las marquesinas información relativa a la emisión de CO2 de un viaje tipo. Por ejemplo, en un viaje entre Alzira y Carlet, un turismo diésel medio con un pasajero produce 2.793 Kg de CO2. Con esta información, se realiza una comparativa con el autobús, pero también con la huella de carbono de otras actividades que den perspectiva a los viajeros sobre como influyen en el medioambiente con sus elecciones individuales diarias.

6.7 Medio ambiente

La primacía del vehículo privado motorizado está dando lugar a efectos y consecuencias indeseadas: disminución de la calidad del aire, consumo desorbitado de energía, congestión, etc.

Introducción de criterios medioambientales en la política de compra pública de vehículos

Para impulsar la sostenibilidad, se incorporarán criterios medioambientales en la política de compra pública de vehículos por parte de las instituciones gubernamentales y entidades públicas. Estos criterios favorecerán la adquisición de vehículos de bajas emisiones, energéticamente eficientes y con un menor impacto ambiental.

La implementación de esta medida establecerá un ejemplo líder y alentará a otras entidades y empresas a seguir prácticas de adquisición sostenible. Además, promoverá la innovación en el mercado de vehículos limpios y enviará una señal positiva a la industria automotriz para que siga desarrollando tecnologías más amigables con el medioambiente.

Regulación e implantación de las Zonas de Bajas Emisiones

Creación y aplicación de regulaciones para establecer Zonas de Bajas Emisiones en áreas urbanas. Se estudiarán áreas geográficas donde se podrían establecer restricciones al acceso de vehículos altamente contaminantes, como aquellos que emiten altos niveles de dióxido de carbono (CO_2) y partículas nocivas. Para su implantación, se establecerán sistemas de control que permitan identificar y sancionar a los vehículos que no cumplan con los requisitos de emisiones, así como un marco normativo.

La implantación de Zonas de Bajas Emisiones contribuirá a mejorar la calidad del aire en áreas urbanas, reducir las emisiones contaminantes y promover el uso de vehículos más limpios y eficientes. Además, fomentará la adopción de alternativas de transporte más sostenibles, como bicicletas, transporte público y vehículos eléctricos.

6.8 Otras medidas

Impulsar la realización de Planes de Movilidad

El objetivo es dotar a los diferentes municipios y centros de trabajo de instrumentos de planificación de la movilidad sostenible y segura, que permita reducir el uso del vehículo privado. Se pueden diferenciar las siguientes herramientas:

- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) según la Guía práctica del instituto para la Diversificación y Ahorro Energético (IDAE), es *"un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, logrando al mismo tiempo garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, igualmente se contemplan los objetivos de lograr la cohesión social y el desarrollo económico"*.

  De acuerdo con la ley 6/2011, de 6 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana *"los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley, y en particular el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano"*.

- Planes de Movilidad en los Centros Generadores de Movilidad, conjunto de medidas para que trabajadores y potenciales visitantes realicen sus desplazamientos en modos más sostenibles y de manera más eficiente.
  Según la EDM 2018, para las áreas industriales y los centros comerciales, principalmente en zonas suburbanas, se observa que más del 74% de los desplazamientos se realizan en vehículo privado.

  Por su parte, la Ley 6/2011, de 6 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana recoge en el artículo 13 la necesidad de elaboración de planes de movilidad generada para aquellos centros singulares ya existentes. Por ello, se considera necesaria la realización de estudios de movilidad generada en las zonas del ámbito objeto de estudio que presenten grandes concentraciones de puestos laborales y/o atracción potencial por su carácter terciario.

- Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo (PMST), que es el *conjunto de medidas impulsadas por la dirección del centro de trabajo y elaboradas en el marco de la negociación colectiva, cuyo objeto es racionalizar los desplazamientos al lugar donde se desarrolla la actividad de empleados, clientes, proveedores y visitantes.*

  De acuerdo con la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, las empresas y entidades del sector público deberán disponer de un Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo para aquellos centros de trabajo con *más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno*. Estos planes deberán incluir soluciones de movilidad sostenible, como el fomento de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad compartida y colaborativa, la movilidad de bajas emisiones o el teletrabajo cuando sea posible, así como medidas de mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.

7 Normativa y documentación de aplicación

Durante los últimos años se han promulgado y aprobando diferentes políticas, estrategias y planes a diversas escalas (global, europea, nacional, regional y local) dirigidas a promover un sistema de transportes que dé respuesta a las necesidades de movilidad de la ciudadanía de una manera eficiente, segura, accesible y sostenible con el medioambiente. Todo ello integrando además criterios en materia de reto demográfico y perspectiva de género.

El objetivo del Plan de Movilidad Supramunicipal del entorno del Área Urbana Integrada de Alzira (PMoSira) es articular un ecosistema de movilidad basado en la eficiencia y la sostenibilidad. Para conseguir este fin, el sistema actual se adaptará a las nuevas formas de desplazamientos, promoviendo desplazamientos de bajas emisiones y garantizando la accesibilidad e igualdad de oportunidades para todas las personas. Este cambio se realiza en respuesta a las tendencias actuales propiciadas por el cambio de paradigma de la movilidad.

7.1 Ámbito global

Agenda 2030. Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es un plan de acción adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en septiembre de 2015. Su objetivo principal es promover el bienestar de las personas, proteger el planeta y fomentar la prosperidad, al tiempo que se fortalece la paz universal y se garantiza el acceso a la justicia.

Consta de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que abarcan una amplia gama de temas, como la erradicación de la pobreza, el acceso a una educación de calidad, la igualdad de género, el combate al cambio climático, el fomento de la sostenibilidad ambiental, la promoción de la salud y el bienestar, y la creación de sociedades justas e inclusivas, entre otros.

Estos objetivos establecen un llamado a la acción para todos los países, tanto desarrollados como en desarrollo, con el fin de trabajar de manera conjunta en la consecución de un futuro más sostenible, equitativo y próspero para todas las personas y el planeta en su conjunto. La Agenda 2030 destaca la importancia de la cooperación global y la colaboración entre gobiernos, sociedad civil, sector privado y ciudadanía para lograr un impacto positivo en la vida de las personas y la preservación del medioambiente.

Además de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, la agenda establece 169 metas que abarcan aspectos económicos, sociales y ambientales. El PMoSira se alinea con los principios de sostenibilidad, organizando la movilidad, accesibilidad y seguridad, y abordando el cambio climático con la reducción de gases de efecto invernadero y la mejora de la eficiencia energética como objetivos principales.

Las acciones específicas definidas en la Agenda 2030 para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible que guardan una íntima relación con los aspectos abordados por el PMoSira, son las siguientes:

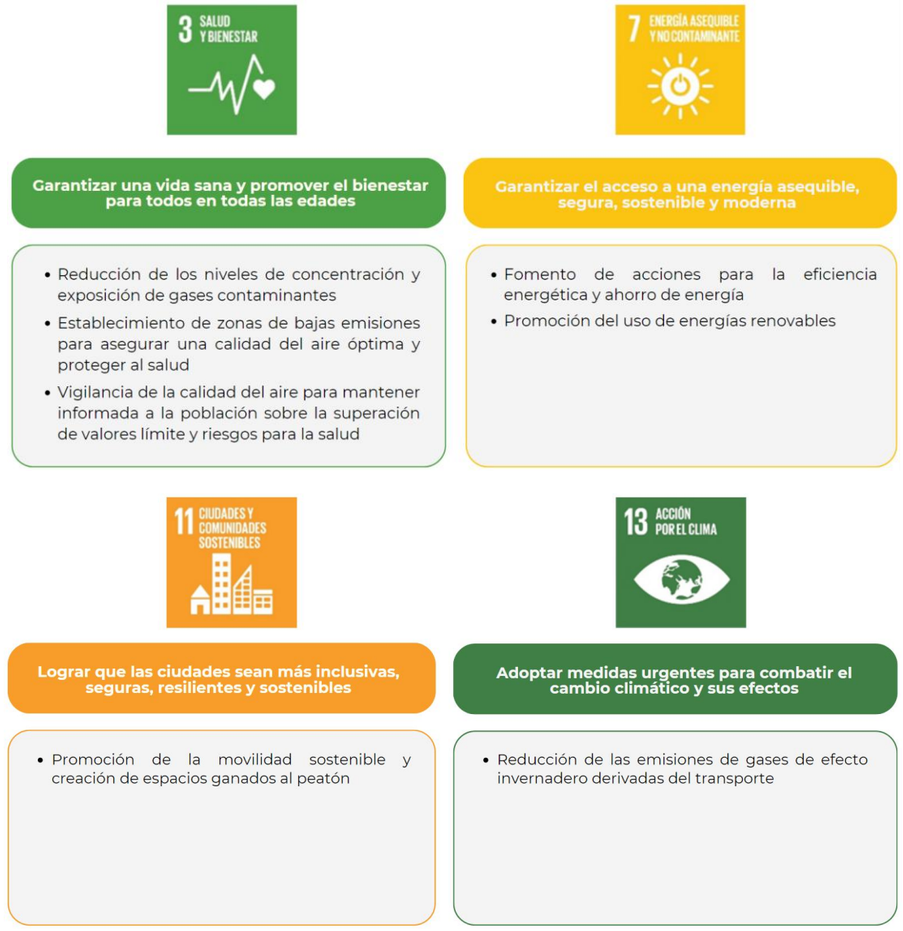


Figura 53. Objetivos de desarrollo sostenible relacionados con la movilidad.

Estas actuaciones buscan contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, promoviendo una movilidad más limpia, segura y sostenible, y reduciendo el impacto ambiental del transporte en la lucha contra el cambio climático. Asimismo, se busca mejorar la calidad del aire y proteger la salud de la población, fomentando el uso de energías limpias y eficientes, así como impulsando la movilidad sostenible en general.

Acuerdo de París

Ratificado por España en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCC) y que entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Se trata del primer acuerdo a nivel mundial sobre el clima para limitar el calentamiento global por debajo de 2 °C, preferiblemente 1,5 °C, comparado con los niveles preindustriales. Para lograr este objetivo se hace necesario implementar estrategias que logren descender las emisiones globales de gases de efecto invernadero hasta lograr un mundo climáticamente neutro a mediados de este Siglo XXI.

Una de las acciones se centra en la descarbonización del transporte, considerándose fundamental para el logro de los objetivos acordados.

Los objetivos del PMoSira se alinean plenamente con los anteriores compromisos a nivel internacional adquiridos por el Estado español.

7.2 Ámbito europeo

Las estrategias y directrices identificadas en materia de movilidad en la Unión Europea son las siguientes:

Pacto Verde Europeo

El Pacto Verde Europeo, también conocido como el Green Deal o Pacto Verde para Europa, es una ambiciosa estrategia presentada por la Comisión Europea el 11 de diciembre de 2019. Su objetivo principal es transformar la Unión Europea en una economía sostenible, resiliente y neutra en carbono para el año 2050. Esta iniciativa es una respuesta concreta al desafío del cambio climático y busca abordar la crisis medioambiental y social de manera integral.

El Pacto Verde Europeo se centra en varios pilares clave y áreas de acción para lograr una transición ecológica justa y efectiva en toda la Unión Europea:

- Neutralidad climática en 2050: El Pacto Verde establece el objetivo de alcanzar la neutralidad climática para 2050, lo que significa que las emisiones de gases de efecto invernadero se reducirán a niveles cercanos a cero y cualquier emisión restante se compensará con medidas de absorción de carbono.
- Energía y movilidad sostenible: Se promoverá la adopción de energías renovables y se impulsará la eficiencia energética. Además, se fomentará la movilidad sostenible mediante la mejora del transporte público, el impulso de vehículos eléctricos y la reducción de las emisiones del transporte.
- Economía circular y biodiversidad: Se promoverá la economía circular, reduciendo el uso de recursos y fomentando el reciclaje. Asimismo, se trabajará para proteger y restaurar la biodiversidad, incluida la reforestación y la conservación de hábitats naturales.
- Agricultura sostenible: Se impulsarán prácticas agrícolas más sostenibles y amigables con el medioambiente, promoviendo la agricultura ecológica y la reducción del uso de pesticidas y fertilizantes químicos.
- Financiamiento y cohesión social: El Pacto Verde Europeo incluye un marco de financiamiento para apoyar la transición hacia una economía sostenible y justa. Se buscará invertir en proyectos verdes y apoyar a las regiones y sectores más afectados por la transformación.
- Acción a nivel global: La Unión Europea se comprometerá a liderar la lucha contra el cambio climático a nivel global, colaborando con otros países y buscando acuerdos internacionales para abordar el calentamiento global de manera conjunta.

Figura 54. Pilares del Pacto Verde Europeo.

En definitiva, el Pacto Verde Europeo es una hoja de ruta ambiciosa que busca impulsar la transición hacia una Europa más sostenible y responsable con el medioambiente. Pretende combinar acciones para mitigar el cambio climático con medidas para impulsar la economía y la prosperidad a través de una transición justa y equitativa hacia un futuro más verde.

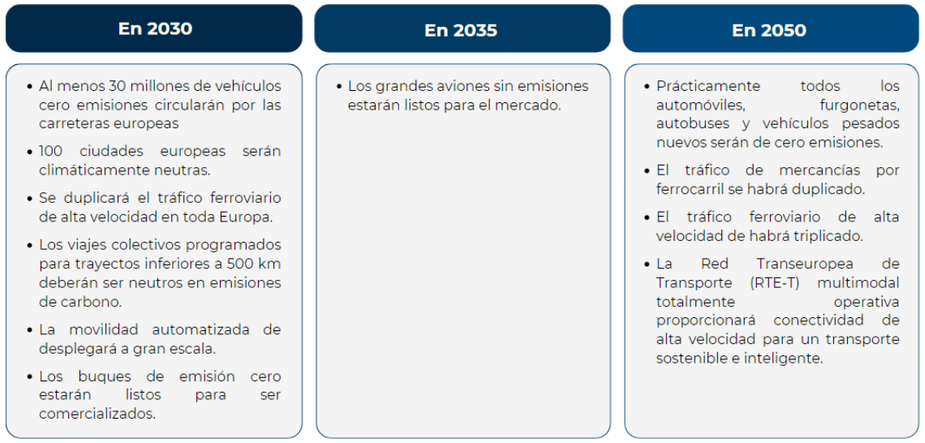
Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente: Encauzar el transporte europeo de cara al futuro

Por lo general, la Unión Europea siempre había centrado su atención en la política de transporte a nivel continental, enfocándose en el desarrollo de redes de infraestructuras de transporte a larga distancia, conocidas como Redes Transeuropeas de Transporte. Sin embargo, en los últimos años, la UE ha puesto un mayor énfasis en la problemática del transporte en entornos urbanos, metropolitanos y regionales, especialmente debido a su impacto en las políticas medioambientales de la Unión.

En respuesta a esta situación, la UE ha publicado diversos documentos y asignado fondos significativos en el marco de su política de transporte. Un ejemplo reciente de esto es la "Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente: Encauzar el transporte europeo de cara al futuro", publicada el 17 de diciembre de 2020 por la Comisión Europea.

El objetivo principal de esta estrategia es lograr una transformación ecológica y digital del sistema de transporte en la Unión Europea. Se busca aumentar la resiliencia ante futuras crisis y cumplir con los objetivos establecidos en el Pacto Verde Europeo, que incluye la reducción del 90% de las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2050.

La estrategia se estructura en 3 hitos temporales para los que se fijan los siguientes objetivos:



Para poder cumplir estos hitos, la estrategia plantea un Plan de Acción compuesto por un total de 82 medidas comprendidas en 10 iniciativas emblemáticas diferenciadas en 3 dimensiones: sostenibilidad, inteligencia y resiliencia.

En resumen, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Unión Europea establece objetivos claros y ambiciosos para los tres periodos fijados, 2030, 2035 y 2050. Para el año 2030, la Estrategia busca alcanzar la meta de 30 millones de automóviles eléctricos y 80,000 camiones de cero emisiones en circulación. Además, se impulsa el uso del ferrocarril como medio de transporte, con el objetivo de duplicar el número de pasajeros transportados para 2030 y triplicarlo para 2050. En el transporte de mercancías, se busca duplicar el volumen de mercancías transportadas por ferrocarril para 2050 en comparación con los niveles de 2015.

La Estrategia también se enfoca en el desarrollo de carburantes limpios para la aviación, así como en el lanzamiento de aeronaves con cero emisiones para el año 2035. Estos objetivos implican enfrentar desafíos significativos en un tiempo limitado, y existe una clara dependencia de la adopción masiva de vehículos eléctricos para lograr la reducción de emisiones propuesta.

La neutralidad climática propuesta para 2050, requerirá un importante esfuerzo regulatorio en un corto período de tiempo, con la **revisión de normativas** existentes en un plazo máximo de 4 años. Además, será necesaria una inversión económica significativa, estimada en 300.000 millones de euros en un período de 10 años, solo para completar la red básica de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y convertirla en un **sistema multimodal eficiente.** Para alcanzar estos objetivos, será crucial la participación del sector privado, que deberá desempeñar un papel activo en la implementación de las medidas propuestas. Se espera una fuerte movilización de recursos y capacidades por parte de las empresas y organizaciones del sector.

Marco de Movilidad Urbana

El nuevo **Marco de Movilidad Urbana** fue elaborado por la Unión Europea y publicado el 14 de diciembre de 2021. Dicho marco tiene como objetivo establecer orientaciones para que las ciudades reduzcan las emisiones y mejoren la movilidad y destaca la importancia de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y su papel en los nodos urbanos de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Para ello, se centra en promover el transporte público, los desplazamientos a pie y en bicicleta, y busca soluciones de cero emisiones para las flotas de transporte urbano, como taxis y servicios de transporte con conductor. También aborda la logística urbana y el reparto de última milla con emisiones nulas, la digitalización y la innovación en servicios de movilidad, y busca impulsar la transición hacia ciudades climáticamente neutras.

Los nueve ámbitos de actuación principales del Marco son:

- Reforzar el papel de las ciudades y sus áreas de influencia en la RTE-T.
- Reforzar el papel de los PMUS y los planes de gestión de la movilidad.
- Monitorizar el avance y progreso de los planes mediante indicadores de movilidad urbana.
- Aumentar el atractivo del transporte colectivo mediante la digitalización y la multimodalidad.
- Desarrollar el potencial de la movilidad activa (a pie y en bicicleta).
- Logística urbana y reparto de última milla de cero emisiones.
- Digitalización, innovación y nuevos servicios de movilidad.
- Hacia ciudades climáticamente neutras.
- Sensibilización y desarrollo de capacidades.

El nuevo Marco de Movilidad Urbana se complementa con un documento de síntesis del estado actual de la movilidad urbana en las ciudades europeas, que recopila datos relevantes e identifica los principales cambios y desafíos de la movilidad.

Efficient&Green Mobility

Además del Marco de Movilidad Urbana, la Comisión Europea también aprobó otras tres propuestas en diciembre de 2021 como parte del paquete **Efficient&Green Mobility**. Estas propuestas se centran en el desarrollo de la RTE-T, el ferrocarril transfronterizo y de larga distancia, y la actualización de la Directiva de Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) de 2010. Todas estas medidas buscan modernizar el sistema de transporte y promover una movilidad más eficiente, verde e inteligente en la Unión Europea, en línea con los objetivos del Pacto Verde Europeo.

Programa Aire Puro en Europa

El Programa "Aire Puro" en Europa, publicado por la Comisión Europea el 18 de diciembre de 2013, consiste en una serie de medidas destinadas a reducir los efectos negativos de la contaminación atmosférica sobre la salud y el medioambiente hasta el año 2030. El programa se compone de una comunicación de la Comisión sobre el "Aire Puro" para Europa y tres propuestas legislativas relacionadas con las emisiones y la contaminación atmosférica.

La Comisión Europea reconoce que la mala calidad del aire es responsable de numerosos problemas de salud, como el asma y ciertos trastornos cardiovasculares, lo que conlleva días de trabajo perdidos debido a enfermedades y mayores costos en servicios de atención para niños y ancianos. Además, destaca que la mala calidad del aire es la causa más común de muertes prematuras en la Unión Europea y también afecta negativamente al ecosistema.

Para abordar estos problemas, el Programa "Aire Puro" propone la implementación de normas más estrictas en materia de emisiones y contaminación atmosférica. El objetivo es reducir la contaminación del aire y sus consecuencias adversas en la salud y el medioambiente. Al mejorar la calidad del aire, se espera disminuir la incidencia de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, así como los costos asociados al tratamiento médico y las pérdidas de productividad laboral.

Paquete de medidas «Objetivo 55»

El paquete de medidas "Objetivo 55" es un conjunto de propuestas presentadas para revisar y actualizar la legislación de la Unión Europea (UE) y establecer nuevas iniciativas, con el objetivo de asegurar que las políticas de la UE estén alineadas con los objetivos climáticos acordados por el Consejo y el Parlamento Europeo.

El nombre "Objetivo 55" hace referencia al **objetivo de reducir las emisiones en al menos un 55 % para el año 2030**, que ha sido establecido por la UE. El propósito de este paquete de medidas es adaptar la legislación de la UE a dicho objetivo para el año 2030.

El paquete de propuestas tiene como objetivos principales:

- Garantizar una transición equitativa y socialmente justa hacia un futuro con menor impacto ambiental.
- Mantener y fortalecer la innovación y la competitividad de la industria de la UE, al mismo tiempo que se aseguran condiciones de competencia justas con respecto a los operadores económicos de países terceros.
- Mantener la posición de liderazgo de la UE en la lucha global contra el cambio climático.

En resumen, el paquete de medidas "Objetivo 55" busca proporcionar un marco coherente y equilibrado que permita alcanzar los objetivos climáticos de la UE de manera justa y sostenible, al tiempo que se impulsa la competitividad de la industria europea y se fortalece la posición de liderazgo de la UE en la protección del medioambiente a nivel mundial.

Marco sobre clima y energía para 2030

El Marco Estratégico de la Unión Europea en Materia de Clima y Energía para el período 2020-2030 es una hoja de ruta y un conjunto de objetivos y políticas clave adoptados por la Unión Europea para abordar los desafíos del cambio climático y la transición hacia un sistema energético más sostenible. Fue establecido en 2014 y tiene como objetivo guiar las acciones de la UE en la lucha contra el cambio climático y la promoción de un sistema energético seguro, competitivo y respetuoso con el medioambiente durante la década de 2020-2030.

Los principales componentes del Marco Estratégico son los siguientes:

- Objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero: El principal objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40% para el año 2030 en comparación con los niveles de 1990. Este objetivo busca contribuir significativamente a limitar el calentamiento global y cumplir con los compromisos internacionales del Acuerdo de París.
- Energías renovables y eficiencia energética: Se establece un objetivo vinculante para que al menos el 32% del consumo final de energía provenga de fuentes renovables para el año 2030. Además, se busca mejorar la eficiencia energética en un 32,5% para ese mismo año, con el fin de reducir el consumo de energía y disminuir la dependencia de los combustibles fósiles.
- Gobernanza y coordinación: El marco establece una serie de mecanismos de gobernanza y coordinación para asegurar que los Estados miembros cumplan con sus compromisos y objetivos. También se promueve la colaboración y el intercambio de buenas prácticas entre los países de la UE.
- Instrumentos de política climática y energética: Se definen una serie de instrumentos y políticas para alcanzar los objetivos establecidos, incluyendo el sistema de comercio de emisiones de la UE, el apoyo financiero para proyectos de energías renovables, la promoción de la eficiencia energética en los edificios y el transporte sostenible, entre otros.
- Adaptación al cambio climático: Además de las medidas de mitigación, el marco estratégico también hace hincapié en la importancia de la adaptación al cambio climático y establece acciones para fortalecer la resiliencia de la sociedad y la economía frente a los impactos del cambio climático.

El Marco Estratégico de la UE en Materia de Clima y Energía para el período 2020-2030 se ha convertido en un referente para las políticas climáticas y energéticas en Europa y ha contribuido significativamente a posicionar a la UE como líder en la lucha contra el cambio climático a nivel global.

LIBRO BLANCO Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible

El Libro Blanco "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible" es un documento estratégico presentado por la Comisión Europea que establece una visión y una serie de objetivos para el futuro del transporte en la Unión Europea. Fue publicado el 28 de marzo de 2011 y busca sentar las bases para un sistema de transporte eficiente, seguro, respetuoso con el medioambiente y económicamente viable en el ámbito europeo.

Los principales puntos y enfoques del Libro Blanco son los siguientes:

- Movilidad sostenible: Promover un sistema de transporte que reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero y minimice el impacto ambiental, impulsando el uso de tecnologías limpias y energías renovables.
- Seguridad vial: Establecer medidas para mejorar la seguridad en las carreteras y reducir el número de accidentes de tráfico en la UE.
- Infraestructura y logística: Mejorar la conectividad y eficiencia del transporte mediante inversiones en infraestructuras de calidad y la optimización de las redes logísticas.
- Innovación y tecnología: Impulsar la investigación y desarrollo en el campo del transporte para fomentar la adopción de soluciones innovadoras y sostenibles.
- Intermodalidad: Promover la combinación de diferentes modos de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo, aéreo) para mejorar la eficiencia y reducir la congestión.
- Mercado único de transporte: Eliminar barreras y obstáculos para la libre circulación de bienes y personas en el territorio europeo, facilitando el comercio y la movilidad.
- Competitividad: Fortalecer la competitividad del sector del transporte en Europa, impulsando la industria y generando empleo.
- Financiación: Buscar fuentes de financiamiento sostenibles para apoyar el desarrollo de infraestructuras y políticas de transporte.
- Participación ciudadana: Involucrar a la sociedad civil y a las partes interesadas en el proceso de toma de decisiones relacionadas con el transporte.

El Libro Blanco busca establecer una política de transporte coherente y orientada al futuro que contribuya al crecimiento económico, la protección del medioambiente y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos europeos. Establece una hoja de ruta con medidas y objetivos a largo plazo para lograr una política de transportes competitiva y sostenible en la Unión Europea.

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible y Conectada

Además, en el ámbito Comunitario, es relevante mencionar el dictamen del Comité Europeo de las Regiones sobre la Estrategia de Movilidad Sostenible y Conectada, publicado a finales del año 2020. Este dictamen acoge de manera favorable la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, pero también señala algunas críticas en relación con aspectos que considera importantes dentro de las políticas de movilidad.

Así, por ejemplo, El Comité Europeo de las Regiones destaca la importancia de reducir el número de viajes realizados, además de fomentar el uso de vehículos más limpios, que es el enfoque principal de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la Comisión Europea. En este sentido, subraya que la sostenibilidad de la movilidad debe combinarse con los retos que derivan de ella, como la accesibilidad, la asequibilidad, la seguridad vial, la salud, la ordenación del territorio y la evolución demográfica. Sin embargo, el dictamen señala que la Estrategia carece de medidas concretas para garantizar que estos desafíos se refuercen mutuamente.

También es interesante destacar la preocupación expresada en relación con la movilidad sostenible, planteando no solo un debate ambiental, sino también social. El actual modelo de uso del vehículo particular por habitante sigue siendo insostenible, especialmente en lo que respecta al espacio urbano, sin tener suficientemente en cuenta su impacto en la congestión y otras externalidades negativas, especialmente en las ciudades.

Además, el dictamen señala la falta de iniciativas concretas por parte de la Comisión Europea para abordar la movilidad en zonas rurales, donde los servicios públicos han disminuido y se enfrentan desafíos significativos. Alrededor de dos tercios de la población europea no vive en grandes ciudades, y es precisamente en las zonas con baja densidad de población y en las regiones insulares y montañosas donde los servicios de transporte público afrontan retos especialmente grandes.

Por ello, se hace referencia al vehículo autónomo en el rural, señalando que este tipo de vehículos pueden cambiar radicalmente el comportamiento de movilidad en estos territorios, ofreciendo oportunidades para las zonas rurales. La movilidad autónoma podría permitir la creación de un «Transporte público a demanda» para municipios pequeños en zonas escasamente pobladas. Esto abriría oportunidades de desarrollo, innovación social y contrarrestar la despoblación rural.

De esta manera, tal y como se mencionaba anteriormente, en este documento se destaca la importancia de abordar la relación entre la movilidad y la ordenación del territorio, así como el aprovechamiento del espacio público. También se resalta la necesidad de iniciativas para mejorar la conectividad en zonas rurales y la importancia de garantizar que los fondos europeos destinados a la movilidad sostenible lleguen a las administraciones locales o regionales, que son las responsables de la movilidad urbana y regional en la mayoría de las regiones de Europa.

En términos económicos, es importante destacar que casi todas las áreas de acción establecidas en la estrategia están alineadas con los objetivos de los Fondos de Recuperación Next Generation. Estos fondos desempeñarán un papel fundamental en la financiación y apoyo a la implementación de las medidas necesarias para lograr la neutralidad climática.

Además de estos fondos, encontramos el mecanismo "Conectar Europa" (MCE), que es un programa de financiación de la Unión Europea que tiene como objetivo principal promover la sostenibilidad en el sector del transporte. Como parte de los esfuerzos para lograr la neutralidad climática para 2050, el MCE desempeña un papel clave al respaldar inversiones en sistemas de transporte que contribuyan a la descarbonización. El nuevo programa del MCE para el periodo 2021-2027 fue adoptado por el Consejo de la Unión Europea en junio de 2021 y posteriormente por el Parlamento Europeo en julio de 2021, después de llegar a un acuerdo provisional entre ambas instituciones. Es importante destacar que la mayor parte de estos fondos destinados al transporte se dedica al ferrocarril, reflejando así el objetivo de promover el transporte ferroviario como una opción más sostenible y con menores emisiones.

La propuesta de actuaciones incluida en el PMoSira servirá para contribuir a alcanzar los objetivos marcados en las diferentes políticas y estrategias mencionadas a nivel comunitario en el ámbito de la movilidad y el transporte.

7.3 Ámbito nacional

En el ámbito nacional, se ha apostado de forma continua por la promoción de planes, estrategias y normativa en materia de movilidad y sostenibilidad. Algunas iniciativas de los últimos años son la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2021-2030) o el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC 2021-2030).

A este marco se han incorporado nuevas iniciativas orientadas a avanzar hacia una movilidad más sostenible, accesible y descarbonizada, como la Estrategia Estatal por la Bicicleta, la Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte y el Plan Social para el Clima. Asimismo, destacan instrumentos dirigidos a reforzar la planificación y coordinación territorial, como la reciente Agenda Metropolitana, así como programas de apoyo a la movilidad eléctrica y conectada, entre los que se encuentran el PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC) y el Programa MOVES. Por último, iniciativas como el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) refuerzan la digitalización del sector y el aprovechamiento de los datos para mejorar la planificación y gestión de la movilidad.

Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado **es.movilidad**, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes durante 10 años. Fue aprobada por el Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021 y está basada en la cooperación y coordinación de todas las administraciones y actores del ecosistema de la movilidad.

La Estrategia se sustenta en tres pilares o principios básicos, abarcando los tres ámbitos de la sostenibilidad:

Segura	Sostenible	Conectada
Garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad. Engloba la seguridad de las infraestructuras, seguridad operacional, seguridad en casos de emergencia y crisis, seguridad contra actos ilícitos y ciberseguridad.	Priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático Tratando de minimizar la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de viajeros como de mercancías. Fomentando los modos limpios, la economía circular, la resiliencia climática y la movilidad universal.	Desde tres vertientes: 1. La digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la trasformación del sector transporte, 2. La conectividad con Europa y el mundo 3. La conectividad multimodal.

A su vez, se sustenta en nueve ejes, que se desarrollan a través de un total de 42 líneas de actuación, desglosadas en 162 medidas concretas.

Eje 1 Movilidad para todos

- Ordenar y dar coherencia a todas las iniciativas públicas relacionadas con la movilidad
- Asegurar que los procesos de planeamiento urbanístico interioricen la integración de la movilidad y su planificación desde el enfoque de sostenibilidad como un aspecto más a considerar en su elaboración.
- Identificar las sinergias entre los distintos planes y estrategias, para evitar duplicidades y optimizar recursos.
- Corregir la falta de concreción que, en general, presenta la legislación de suelo y urbanística (estatal y autonómica) sobre los aspectos de la movilidad que han de evaluarse en la redacción del planeamiento urbanístico.

Eje 2 Nuevas políticas inversoras

- Establecer criterios o requisitos para priorizar inversiones en una norma con rango de Ley.
- Actualizar y homogeneizar las guías para la elaboración de los estudios de rentabilidad de las infraestructuras de transporte.
- Analizar ex-post las infraestructuras de reciente puesta en servicio con el objetivo de alimentar correctamente los estudios de rentabilidad de las nuevas infraestructuras.

Eje 3 Movilidad segura

- Incrementar el nivel de seguridad de las infraestructuras de transporte.
- Invertir en seguridad para afianzar una actuación integral, atendiendo tanto a la seguridad preventiva, como a la correctora, así como a la ciberseguridad.

Eje 4 Movilidad de bajas emisiones

- Apoyar el desarrollo de las fuentes de energías alternativas y sostenibles para el transporte
- Facilitar la implantación de una red de infraestructuras de acceso público para su suministro en plazos que no condicionen la penetración de las tecnologías más eficientes y limpias en los medios de transporte.

Eje 5 Movilidad inteligente

- Fomentar la mejora de las soluciones de movilidad buscando hacer del transporte público, y complementariamente la movilidad compartida, alternativas cada vez más atractivas frente al vehículo privado.
- Potenciar el trabajo coordinado de todas las administraciones con competencia en movilidad, así como de autoridades de transporte, operadores de transporte, gestores de infraestructuras, etc. apoyado en la puesta a disposición de datos de transporte en tiempo real y de forma abierta y accesible.
- Desarrollar el papel del Ministerio como proveedor de datos y herramientas para la caracterización de los flujos de transporte y movilidad, proporcionando una herramienta de gran valor para operadores de transporte, gestores de terminales, y otros agentes del sector.
- Apoyar y coordinar las distintas administraciones con el fin de contribuir a compartir experiencias y conocimiento, y maximizar así el valor que aportan estos estudios.

Eje 6 Cadenas logísticas intermodales e inteligentes

- Potenciar la intermodalidad como elemento clave para aumentar la eficiencia, la competitividad y la fiabilidad del transporte de mercancías.
- Incremento efectivo del transporte ferroviario de mercancías, como pieza clave de las cadenas logísticas intermodales.
- Impulsar la digitalización de la cadena logística, favoreciendo la integración e interoperabilidad de los distintos modos de transporte.

Eje 7 Conectando Europa y conectados al mundo

- Conectar los grandes puertos, terminales logísticas intermodales, zonas industriales y aeropuertos con la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) para permitir su nexo con los grandes sistemas de intercambio europeos y mundiales.
- Intensificar la cooperación con países vecinos y con la Comisión Europea para coordinar la construcción y/o mejora de infraestructuras transfronterizas y para organizar servicios rápidos, periódicos y de alta frecuencia a lo largo de los corredores Atlántico y Mediterráneo.
- Solucionar el problema de la congestión del espacio aéreo en el continente europeo a través de la aplicación de tecnología e innovaciones a los sistemas de gestión del tráfico aéreo.

Eje 8 Aspectos sociales y laborales

- Establecer medidas de concienciación y sensibilización a la sociedad sobre la conveniencia de favorecer una movilidad sostenible.
- Reforzar la confianza de los ciudadanos en el transporte público.
- Abordar los retos formativos y laborales del sector del transporte y la movilidad.
- Establecer medidas específicas para dar visibilidad al papel de la mujer en el sector.

Eje 9 Evolución y transformación del MITMA

- Cambio de paradigma basado en la transformación del MITMA que debe adoptar un nuevo rol y desarrollar nuevos enfoques para adaptarse al nuevo contexto de movilidad.
- Es una parte fundamental de la Estrategia, pero se define como un eje interno del MITMA que no se somete a debate público.
- Elaborar una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible se establece como un marco nacional para abordar la movilidad desde diferentes perspectivas, como el derecho de los ciudadanos a una movilidad adecuada, la mitigación del cambio climático, la promoción de la movilidad saludable y la incorporación de la digitalización y nuevas tecnologías en el ámbito de la movilidad.

La Estrategia de Movilidad está alineada con los objetivos asumidos por España a nivel internacional, y pretende integrar los planes y estrategias existentes a nivel nacional. Sin embargo, hasta el momento, se ha señalado que la estrategia es menos concreta y ambiciosa en comparación con la Estrategia Europea. El horizonte establecido para la estrategia es el año 2030, lo cual puede ser considerado un plazo limitado para abordar las transformaciones propuestas. Además, se han establecido metas trienales para evaluar el avance del plan, pero no se ha proporcionado una programación detallada de las medidas propuestas ni una valoración económica de las acciones previstas.

En el contexto actual, inevitablemente la puesta en marcha del Plan de Recuperación Europeo (Fondos *Next Generation*) contribuirá de forma importante a la implementación de la estrategia, por lo que es necesario que las propuestas entronquen con los objetivos de estos fondos.

La estrategia aborda las carencias normativas en materia de movilidad y la planificación de infraestructuras de transporte, así como la falta de coordinación entre administraciones y los planes de ordenación del territorio y de movilidad. Para abordar estas cuestiones, se propone la redacción de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, que recogerá las medidas de la estrategia que requieren desarrollo normativo y que están dentro de las competencias del Estado.

En términos de alineación con la Estrategia Europea, la estrategia española apuesta por el vehículo eléctrico y el transporte ferroviario, aunque les otorga menos protagonismo que la Estrategia Europea. Además, se hace hincapié en aspectos como la seguridad, la resiliencia, la introducción de nuevas tecnologías y la intermodalidad como áreas a potenciar.

Por último, la Estrategia propone una transformación y evolución del Ministerio y del enfoque que hasta ahora se venía dando a la movilidad. Esta transformación se aborda desde dos puntos de vista, interno, de carácter competencial, organizativo y cultural, y externo, relacionado con la comunicación con los ciudadanos, su presencia internacional y la selección y formación de sus empleados.

Agenda Urbana Española

La Agenda Urbana Española (AUE) es un **documento estratégico**, que, de conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030, la nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea, persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano. Constituye, además, **un método de trabajo y un proceso** para todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible desde sus distintos campos de actuación.

Esta estrategia de desarrollo urbano de carácter integrado ofrece un **Decálogo de Objetivos Estratégicos** que despliegan, a su vez, un total **de 30 objetivos específicos**, y **291 líneas de actuación**, poniendo a disposición de quienes estén interesados en su implementación, una guía para que puedan elaborar sus propios Planes de acción. Todo ello desde una amplia visión que incluye a **todos los pueblos y ciudades** con independencia de su tamaño y población, y bajo el triple prisma de la sostenibilidad económica, social y medioambiental.

Algunos de los objetivos específicos definidos en la Agenda Urbana Española guardan una íntima relación con los aspectos que abordará el PMoSira, destacando los siguientes:

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Favorecer la ciudad de proximidad.
- Potenciar modos de transporte sostenibles.

Estrategia Estatal por la Bicicleta

Aprobada en 2021 como instrumento de desarrollo de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, tiene como finalidad impulsar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y reforzar su integración con otros modos de movilidad. La Estrategia aborda aspectos relacionados con la infraestructura ciclista, la intermodalidad, la seguridad, la movilidad al trabajo y a los centros educativos y la promoción de la bicicleta, contribuyendo a avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible.

Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, establece la elaboración de una Estrategia Estatal contra la Pobreza de Transporte dirigida a prevenir y reducir las situaciones en las que las personas encuentran dificultades para acceder a servicios y actividades esenciales por razones relacionadas con la movilidad. Su desarrollo se orienta a garantizar el acceso a una movilidad sostenible, asequible y de calidad, prestando especial atención a las desigualdades socioeconómicas y territoriales. Actualmente, la Estrategia se encuentra en proceso de elaboración.

Plan Social para el Clima

El Plan Social para el Clima constituye el instrumento estatal asociado al Fondo Social para el Clima de la Unión Europea y contempla actuaciones para el periodo 2026-2032 dirigidas a los hogares y colectivos vulnerables frente a los costes de la transición energética. En materia de movilidad, incorpora medidas destinadas a facilitar el acceso a alternativas de transporte limpias y asequibles, incluyendo el transporte público, la movilidad activa, la movilidad compartida, el transporte a demanda y la electrificación de vehículos, contribuyendo a reducir la pobreza de transporte y mejorar la cohesión territorial.

Agenda Urbana Española

La Agenda Urbana Española constituye un marco estratégico nacional, de carácter no normativo, orientado a promover un desarrollo urbano sostenible, integrado y cohesionado. Entre sus diez objetivos estratégicos se incluye específicamente el de **favorecer la proximidad y la movilidad sostenible**, promoviendo la reducción de las necesidades de desplazamiento, la movilidad activa, el transporte público, la intermodalidad y modelos urbanos que reduzcan la dependencia del vehículo privado. Su enfoque resulta especialmente relevante para la planificación de la movilidad en ciudades y áreas urbanas, así como para la coordinación entre las políticas territoriales, urbanísticas y de movilidad.

PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE VEC)

Se trata de un proyecto estratégico orientado a transformar la cadena de valor de la automoción española y favorecer el desarrollo de la movilidad eléctrica y conectada. Entre sus ámbitos de actuación se encuentran la fabricación de vehículos eléctricos y conectados, las baterías y otros componentes y tecnologías vinculados a la nueva movilidad. Su desarrollo contribuye a la electrificación del transporte y a la reducción progresiva de las emisiones asociadas a la movilidad por carretera. El programa continúa desarrollándose mediante distintas convocatorias y líneas de apoyo.

Programa MOVES

El Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES) constituye uno de los principales instrumentos estatales de apoyo a la movilidad eléctrica. En particular, el programa MOVES III ha canalizado ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos y electrificados y para el despliegue de infraestructura de recarga, contribuyendo a acelerar la electrificación del parque móvil y la reducción de emisiones del transporte.

Estrategia del Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)

Presentada en 2026, establece las bases para la creación de un espacio público de intercambio e interoperabilidad de datos de movilidad entre administraciones, operadores y gestores de infraestructuras. Su desarrollo permitirá mejorar la disponibilidad y coordinación de la información sobre transporte y movilidad, favoreciendo una planificación más eficiente, la integración entre modos y la generación de nuevos servicios de movilidad. La iniciativa se enmarca en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 y en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible.

Agenda Metropolitana

Constituye un marco estratégico para abordar los retos de las áreas metropolitanas y funcionales desde una perspectiva supramunicipal, partiendo de que determinadas dinámicas y necesidades —como la movilidad, la vivienda, la actividad económica, la sostenibilidad ambiental o la cohesión social— trascienden los límites administrativos de cada municipio. La Agenda adapta el enfoque de la Agenda Urbana Española a esta escala territorial, promoviendo una visión integrada y coordinada de las políticas públicas y favoreciendo la cooperación entre los distintos municipios y agentes implicados. En materia de movilidad, plantea la necesidad de abordar de forma conjunta los desplazamientos y las relaciones funcionales existentes entre municipios, favoreciendo una planificación coordinada y soluciones de movilidad sostenible.

7.4 Ámbito autonómico

La Comunitat Valenciana, alineada con las anteriores políticas, estrategias y planes, ha desarrollado a nivel regional diferentes instrumentos con el fin de regular el desarrollo de su territorio.

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana

Es el instrumento marco de la ordenación del territorio en el ámbito de la Comunitat Valenciana. Tiene como finalidad la consecución de un territorio integrador en lo social, respetuoso en lo ambiental y competitivo en lo económico (cap. II, Art. 15 LOTUP).

La Estrategia establece el diagnóstico y estructura territorial, divide el territorio en quince áreas funcionales, a efectos de su posterior desarrollo mediante planes de acción, y determina las directrices de ordenación del territorio para planificar y gestionar adecuadamente la infraestructura verde.

Los 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.

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

Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València (2018)

Constituye el primer documento de planificación supramunicipal de la movilidad en el área metropolitana de València, planteado como una primera fase de desarrollo del futuro PMoMe. El Plan establece un marco de actuación orientado a avanzar hacia una movilidad más sostenible, mediante el impulso del transporte público y la intermodalidad, la mejora de las redes peatonales y ciclistas, la recuperación del espacio público, el incremento de la seguridad y la accesibilidad, y una gestión más eficiente del tráfico y el estacionamiento. Para ello, estructura 42 actuaciones en 9 líneas estratégicas, entre las que destacan la integración tarifaria del transporte público, la creación de una red metropolitana ciclopeatonal, los intercambiadores y aparcamientos disuasorios y la implantación de vías preferentes para el transporte público metropolitano.

7.5 Ámbito municipal

Instrumentos de ordenación municipal

El Plan se coordinará con los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) y con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios del ámbito, garantizando la coherencia de los objetivos y propuestas de ambos con los del PMoSira.

Plan de Acción Local - Agenda Urbana de Alzira

El municipio de Alzira fue uno de los municipios seleccionados para llevar a cabo proyectos piloto denominados Planes de Acción Local de la Agenda Urbana Española. Este proyecto se diseñó en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). De entre las localidades que optaron al proyecto, se seleccionaron aquellas que por sus características y/o por la naturaleza de sus propuestas, fueran susceptibles de ser replicados en otras ubicaciones de la geografía nacional.

Este proyecto se estructura siguiendo los diez objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española, particularizando las medidas al área de Alzira. El PMoSira deberá coordinarse con las actuaciones dispuestas en este plan en materia de movilidad, medioambiente y usos del suelo, entre otras.

8 Estudio de paisaje

El área funcional de la Ribera del Xúquer carece de un Plan de Acción Territorial o PAT que rija el desarrollo del territorio. En consecuencia, dado que no se han llevado a cabo otros planes carácter supramunicipal en los últimos años, carece de un estudio de paisaje. En el marco del PMoSira se llevarán a cabo los estudios necesarios de la zona objeto de análisis, para cubrir esta carencia.

En la Comunitat Valenciana, el contenido de los estudios de paisaje está regulado por la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, en el capítulo II, artículo 6, apartado 4a y su contenido se adecuará a lo establecido en el Anexo I de esta Ley.

9 Perspectiva de género

Numerosos estudios reflejan que las mujeres presentan patrones de movilidad diferentes a los hombres. En ocasiones estos patrones son más complejos, incluyendo en gran medida el uso del transporte público y con mayor carácter intermodal, combinados con un número considerable de trayectos a pie. Los roles de género tradicionales colocan a la mujer en el papel de gestora de los cuidados, tanto en el hogar propio como en los de su entorno. Se le atribuyen actividades como el acompañamiento de los hijos al centro educativo, al médico, la atención a personas mayores, compras ligadas a la gestión de la casa y la familia, etc. Estas actividades implican una serie de traslados a lugares específicos de la ciudad, a horas concretas y en ocasiones bajo unas condiciones económicas concretas.

Hombres y mujeres tienen a menudo en la práctica necesidades y hábitos diferentes en cuestiones de desplazamiento y de transportes, basados en factores tales como los ingresos, las responsabilidades en el cuidado de los hijos y otras personas a su cargo, o los horarios de trabajo, y que, por consiguiente, constituyendo las mujeres las usuarias mayoritarias respecto a los hombres, de los transportes públicos (Carta Europea para la igualdad de mujeres y hombres en la vida local).

La Declaración de la Carta Europea de las mujeres en la ciudad, en su apartado sobre seguridad y movilidad, habla del derecho de la mujer al fácil acceso al transporte público para circular libremente y participar plenamente en la vida económica, social y cultural de la ciudad. Para ello es primordial que las ciudades proporcionen sensación de seguridad, pudiendo ser generada esta percepción mediante la planificación urbanística, el mantenimiento de las ciudades y una movilidad adecuada.

El PMoSira tendrá en cuenta las necesidades de desplazamiento de las mujeres en el territorio sobre el que actúa, garantizando la facilidad de acceso, la intermodalidad y la seguridad del transporte público. Se establecerá una coordinación con las medidas en materia de transporte y movilidad de carácter supramunicipal que se recojan en los diferentes Planes municipales de Igualdad de Mujeres y Hombres de los municipios que integran el área funcional de la Ribera del Xúquer.

10 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.

10.1 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

El primer hito (Fase 0) en el proceso participativo es la apertura de la página web del Plan (www.PMoSira.com) y la publicación en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana del inicio de la Consulta Pública Previa. La documentación relativa a esta consulta inicial se podrá visualizar y descargar en el apartado de documentación de la mencionada web. La ciudadanía podrá realizar sus aportaciones mediante comentarios en el buzón de sugerencias. Estas aportaciones serán contestadas mediante informe de respuesta conjunta a publicar en la misma plataforma.

El segundo hito (Fase 1) corresponde a la presentación a la ciudadanía del Borrador del Plan y el Documento Inicial Estratégico.

Figura 55. Diagrama de fases participación ciudadana

Fuente Elaboración propia.

La naturaleza de los siguientes procesos participativos se definirá en las siguientes fases del Plan. En la figura superior se pueden observar los distintos hitos y las fases a las que se asocian.

Datos del proyecto y autores

El presente proyecto ha sido contratado por:

- La 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.
  Licenciada en Economía, especializada en movilidad.
- Andrea Argüelles Camello
  Ingeniera Civil, especializada en construcciones civiles.
- Covadonga Negrón García-Nuevo
  Sistemas de Información Geográfica.
  Licenciada en Ciencias Geológicas. Especialista: Dinámica Estructural.