

Conclusiones de la Segunda Jornada de Expertos

La Movilidad Sostenible y el Territorio

Escenarios de la movilidad

- Se consolidarán en 2030 las tres áreas metropolitanas de Valencia, Alicante-Elche y Castellón con 2, 1 y 0,5 millones de habitantes respectivamente, con unas demandas de movilidad en el entorno de los 2 viajes en medios mecanizados por habitante y día.
- Un escenario marcado por las obligaciones del protocolo de Kioto, en cuanto a reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, que exige, entre otras acciones, la internacionalización de costes, la reducción de los combustibles fósiles en el transporte, la optimización de las infraestructuras existentes y la aplicación masiva de las nuevas tecnologías a la interoperatividad de los modos y la mejora de la logística, entendida ésta como una actividad que genera valor añadido más allá de la gestión de los stocks de mercancías.
- Un escenario de incremento de la movilidad que plantea dos opciones de actuación, que no tienen que ser contrapuestas. Una opción es la gestión de la demanda, incluso su limitación, y la otra es actuar desde la oferta pero dirigiendo la movilidad hacia medios más sostenibles.
- Un escenario de ocupación del territorio por usos del suelo cada vez más especializados y dispersos, que es prioritario corregir dentro de cualquier política activa que tenga como objetivo alcanzar una movilidad sostenible.
- En el transporte de mercancías se plantea un escenario muy positivo, a pesar de la actual crisis, con tasas de crecimiento previstas del 7% anuales en el tráfico de contenedores, con lo que en 2030 se podrían duplicar las cifras actuales de los puertos valencianos.
- La estructura urbana de la Comunitat Valenciana, con gran abundancia de ciudades medias, puede hacer muy compleja la viabilización de un sistema ferroviario que atienda al conjunto del territorio, y permita alcanzar objetivos ambientales en cuanto a no aumentar la fragmentación del territorio y respetar la trama verde del mismo.
- En principio, la vertebración externa transversal de la Comunitat planteará, a priori, menos dificultades ambientales, y la relación con nodos como Teruel, Albacete o Cuenca pueden definir un escenario de ampliación de las áreas de influencia de la Comunitat mucho más allá de sus fronteras administrativas.
- Los escenarios estratégicos en materia de movilidad deberán tener en cuenta, de forma simultánea, la compatibilización entre una política de redes (metropolitana y de tráfico de pasajeros) y una política de corredores, larga distancia y tráfico de mercancías.
- Es necesario evaluar desde el punto de vista ambiental la apuesta por un escenario transporte-territorio basado en sistemas polinucleares frente al modelo de grandes corredores urbanos lineales, aunque los expertos opinan que pueden ser compatibles en función de la realidad territorial.
- En cualquier escenario que se plantee, la potenciación de los desplazamientos a pie o en bicicleta tiene que ser prioritaria.



Conclusiones de la Segunda Jornada de Expertos

La Movilidad Sostenible y el Territorio

Propuestas sobre sostenibilidad y territorio

- 01** No es factible una movilidad sostenible sin una política de ocupación del territorio adecuada. La vinculación movilidad-usos del suelo es clave para la satisfacción de unas demandas racionales de movilidad. La planificación de los usos del suelo debe encaminarse a favorecer la movilidad sostenible en el conjunto del territorio.
- 02** Las estrategias territoriales asociadas al mantenimiento y potenciación de la ciudad mediterránea, compacta y de usos mixtos, es el modelo de referencia para garantizar una movilidad urbana sostenible, desde el punto de vista económico, social y ambiental.
- 03** Deben realizarse políticas encaminadas a mantener y reforzar el sistema de ciudades de la Comunitat Valenciana, que da lugar, entre otras cosas, a una importante participación de los desplazamientos a pie, y a unos niveles muy elevados de calidad de vida y respeto ambiental.
- 04** Sólo se puede avanzar hacia la sostenibilidad si se logra una movilidad racional y respetuosa con el medio en las escalas urbana, metropolitana y de larga distancia.
- 05** En la escala metropolitana resulta imprescindible actuar en:
 - Seguir potenciando el transporte público utilizando, en cada caso, los modos más adecuados.
 - La movilidad actual supera el ámbito local, por lo que es necesario ir implantando Entes gestores con posibilidad de actuación en todo el sistema de transporte: tráfico, estacionamiento, transporte público, a pie, bici, etc.
 - Sin disciplina resulta imposible el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad. Resulta totalmente necesaria una política firme y continuada de vigilancia y sanción.
 - Es importante establecer políticas de aparcamientos disuasorios, park and ride, en las zonas de tejidos urbanos dispersos cuyo objetivo básico es conseguir que el ciudadano debe de cambiar de modo de transporte en le mínimo tiempo posible.
 - Es prioritaria la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en las áreas urbanas por encima de un tamaño crítico.
 - Las Nuevas Tecnologías son un instrumento muy valioso para poder gestionar en tiempo real la movilidad.
 - Potenciar la bicicleta mediante, entre otras actuaciones, las bicis públicas conectadas con los sistemas de transporte público.
 - El suelo urbano debe ordenarse según las características y necesidades de cada zona. La implantación de zonas de tráfico limitado, de emisiones limitadas, zonas 30, etc., son políticas a potenciar.
 - Hay que contemplar de una manera conjunta la distribución urbana de mercancías, apoyándose en las nuevas tecnologías y con medidas de vigilancia y sanción.
 - La información sobre la movilidad de forma amplia y recurrente es un requisito indispensable para la toma de decisiones en la planificación del transporte.



Conclusiones de la Segunda Jornada de Expertos

La Movilidad Sostenible y el Territorio

Propuestas sobre sostenibilidad y territorio

- Deben plantearse actuaciones de carriles multiusos (tipo BUS-VAO, reversibles, etc.) en los accesos a las regiones urbanas. Por ejemplo acceso A-3 a Valencia o en la entrada sur de la ciudad.
 - Hay que seguir desarrollando las actuaciones contempladas en el Plan de Infraestructuras Estratégico, así como abordar problemas puntuales de capacidad existentes como por ejemplo, el corredor de La Safor-Marina Alta, la confluencia de distintas carreteras en Sagunto, etc.
 - Deben abordarse posibles soluciones de transporte público para solucionar los problemas de movilidad local en zonas turísticas en periodo estival.
 - Hay que aprovechar la potencialidad derivada de la alta velocidad estableciéndose servicios de AVE Regional para vertebrar las cabecearas del sistema urbano de la Comunitat Valenciana, y generar efectos de complementaridad territorial.
- 06** En las zonas rurales del interior de la Comunitat Valenciana se debe adoptar las medidas legislativas y de organización necesarias para poder dar un adecuado servicio de transporte público.
- 07** La Comunitat Valenciana tiene un activo importante en las empresas de transporte de mercancías por carretera. Hay que incidir en la modernización del sector de manera que se incremente la sostenibilidad económica, social y ambiental del transporte por carretera, cuya función en el futuro va a seguir siendo imprescindible.
- 08** Resulta prioritario que el ferrocarril incremente de manera muy importante sus tráficos de mercancías en aquellos flujos en que resulte más sostenible. Para ello resultan necesarias distintas actuaciones como:
- Conexiones ferroviarias adecuadas con los puertos.
 - Establecimiento de una red de parques logísticos multimodales asociados a usos productivos.
 - Hay que considerar que la logística de nueva generación aporta valor añadido al producto y sobre todo información de su "trazabilidad".
 - Plantear una política adecuada que permita optimizar las vías liberadas con la entrada del AVE.
 - Establecer "corredores verdes de transporte" que permitan flujos importantes de trenes en condiciones competitivas.
 - Todo ello apoyado en un uso intensivo de las posibilidades que aportan la telemática y las nuevas tecnologías.
- 09** Debe potenciarse el "Short Sea Shipping" (las autopistas del mar) desde los puertos de la Comunitat Valenciana en aquellas relaciones en que resulte competitivo, estableciendo para ello las instalaciones y normativa necesaria.
- 10** Para la potenciación del ferrocarril resulta ineludible seguir avanzando en la política de operadores privados.



Conclusiones de la Segunda Jornada de Expertos

La Movilidad Sostenible y el Territorio

Propuestas sobre sostenibilidad y territorio

- 11** La Comunitat Valenciana cuenta con un tejido empresarial y académico con tradición y solvencia en transporte y logística que supone un activo para afrontar los futuros retos en estas materias. El fortalecimiento de este entramado es un elemento clave en la estrategia territorial para compaginar desarrollo y competitividad con el respeto ambiental y las nuevas políticas energéticas.
- 12** Aunque sobrepase el ámbito de la Comunitat Valenciana es necesario establecer una política ferroviaria de mercancías en el ámbito nivel nacional y peninsular, que permita incrementar los niveles de captación de mercancías por el ferrocarril, que es de los más bajos de Europa en estos momentos.

