



MOBILITAT ACTIVA EN ENTORNS METROPOLITANS: BASES PER AL PLANEJAMENT I GESTIÓ DE LA MOBILITAT ACTIVA A LA RIBERA BAIXA

MÀSTER EN ESTUDIS TERRITORIALS I PLANEJAMENT

Fotografia de la portada: Àngel Cebollada Frontera

Disseny de la portada: Laura Sala

ÍNDIX

| | | | | |
|---|----|--------|---|----|
| Índex..... | i | 2.1.4 | Tipología de hogares..... | 48 |
| Índex de taules..... | iv | 2.1.5 | Nivel de renta..... | 49 |
| Índex de Figures..... | vi | 2.1.6 | Variación de población estacional..... | 49 |
| Crèdits..... | x | 2.1.7 | Población estacional..... | 51 |
| Pròleg..... | xi | 2.2 | Actividad económica..... | 53 |
| I. MEMÓRIA..... | 1 | 2.2.1 | Historia y evolución de la actividad económica en la Ribera Baixa..... | 53 |
| 1 Sistema Territorial..... | 1 | 2.2.2 | Perfiles socio-profesionales y territorio..... | 55 |
| 1.1 Localización, delimitación, medio físico y ambiental..... | 1 | 2.2.3 | Clasificación de los grupos socio-profesionales e indicadores de renta..... | 55 |
| 1.1.1 Localización general..... | 1 | 2.2.4 | Análisis económico por sectores..... | 57 |
| 1.1.2 Municipios..... | 1 | 2.2.5 | Nueva Economía..... | 63 |
| 1.1.3 El medio físico..... | 2 | 2.3 | Servicios y Equipamientos..... | 66 |
| 1.1.4 Dinámicas del territorio: Desde la agricultura hasta el turismo y la industria..... | 6 | 2.3.1 | Educación..... | 66 |
| 1.2 Sistema de asentamientos..... | 9 | 2.3.2 | Salud..... | 66 |
| 1.2.1 Definición del sistema de asentamientos..... | 9 | 2.3.3 | Comercio..... | 67 |
| 1.2.2 Morfología..... | 11 | 2.3.4 | Alojamiento Turístico..... | 69 |
| 1.2.3 Rol y jerarquía..... | 19 | 2.3.5 | Seguridad y vigilancia..... | 70 |
| 1.3 Sistemas de infraestructura de la movilidad..... | 21 | 2.3.6 | Protección Social..... | 70 |
| 1.3.1 Infraestructura de carreteras..... | 21 | 2.3.7 | Culto..... | 72 |
| 1.3.2 Infraestructura ferroviaria..... | 22 | 2.3.8 | Culturales..... | 73 |
| 1.3.3 Infraestructura portuaria..... | 23 | 2.3.9 | Gobierno..... | 74 |
| 1.3.4 Infraestructura ciclista..... | 24 | 2.3.10 | Recreación y Deportes..... | 74 |
| 1.3.5 Infraestructura de buses..... | 29 | 2.3.11 | Transporte y Comunicaciones..... | 75 |
| 1.3.6 Infraestructura peatonal..... | 31 | 2.3.12 | Lugares atractores de movilidad (espacios permanentes y temporales)..... | 76 |
| 1.3.7 Intermodalidad..... | 32 | 2.3.13 | Evaluación..... | 77 |
| 1.4 Sistema de espacios abiertos..... | 36 | 2.4 | Movilidad: intensidad, recurrencia y dirección de flujos..... | 78 |
| 1.4.1 Espacios agrícolas..... | 37 | 2.4.1 | Antecedentes en la Comunidad Valenciana en materia de movilidad..... | 78 |
| 1.4.2 Espacios forestales..... | 39 | 2.4.2 | Características generales de la movilidad de residentes..... | 79 |
| 1.4.3 Espacios costeros..... | 41 | 2.4.3 | Caracterización de la movilidad..... | 81 |
| 1.4.4 Espacios naturales..... | 42 | 3 | Servicio a la movilidad..... | 89 |
| 2 Dinámicas territoriales..... | 44 | 3.1 | Movilidad motorizada privada..... | 89 |
| 2.1 Población..... | 44 | 3.1.1 | Caracterización espacial..... | 89 |
| 2.1.1 Población y densidad..... | 44 | 3.1.2 | Uso del vehículo privado por perfiles socioeconómicos..... | 92 |
| 2.1.2 Evolución de la población..... | 44 | 3.1.3 | Panorama de la movilidad: análisis clásico..... | 93 |
| 2.1.3 Población residente..... | 46 | 3.1.4 | La nueva movilidad..... | 94 |
| | | 3.2 | Transporte Público..... | 96 |
| | | 3.2.1 | Red de Ferrocarriles..... | 96 |

| | | | | | |
|-------|---|-----|--|--|------------|
| 3.2.2 | Red de Buses | 98 | 4.4.1 | Instrumentos de planificación para la movilidad | 151 |
| 3.2.3 | Demanda de los medios de Transporte Público..... | 103 | 4.4.2 | Mapa de actores en gestión de movilidad | 156 |
| 3.2.4 | Intermodalidad..... | 103 | II. DEBILITATS / FORTALESES, AMENACES / OPORTUNITATS..... | | 158 |
| 3.3 | Movilidad ciclista y otros medios de micromovilidad | 106 | 5.1 | Modelo territorial | 158 |
| 3.3.1 | Impacto y condicionantes de la movilidad ciclista en los entornos urbanos | 106 | 5.2 | Asentamientos urbanos | 160 |
| 3.3.2 | Características generales de la movilidad ciclista en la Ribera Baixa..... | 107 | 5.3 | Infraestructura y gestión..... | 161 |
| 3.3.3 | Caracterización de la movilidad ciclista en la comarca de la Ribera Baixa | 110 | 5.4 | Espacios protegidos | 162 |
| 3.3.4 | Antecedentes y casos de estudio..... | 112 | 5.5 | Transporte público | 163 |
| 3.4 | Desplazamiento a Pie | 115 | 5.6 | Movilidad motorizada privada..... | 166 |
| 3.4.1 | Red actual de caminos interurbanos: | 115 | 5.7 | Desplazamientos a pie..... | 168 |
| 3.4.2 | Distancias y tiempos de recorrido entre municipios..... | 116 | 5.8 | Movilidad ciclista..... | 168 |
| 3.4.3 | Condiciones de los caminos: | 117 | III. CRITERIOS | | 169 |
| 3.4.4 | Porcentaje de población próxima a Equipamientos y Servicios..... | 118 | 6.1 | Modelo territorial | 169 |
| 3.4.5 | Limitaciones en la movilidad a pie..... | 119 | 6.2 | Asentamientos urbanos | 170 |
| 3.4.6 | Evaluación | 120 | 6.3 | Infraestructura y gestión..... | 170 |
| 4 | Políticas territoriales..... | 121 | 6.4 | Espacios protegidos | 171 |
| 4.1 | Planeamiento territorial | 121 | 6.5 | Transporte público | 172 |
| 4.1.1 | Introducción al planeamiento territorial | 121 | 6.6 | Movilidad motorizada privada..... | 172 |
| 4.1.2 | Resumen histórico desde 1956..... | 121 | 6.7 | Desplazamientos a pie..... | 173 |
| 4.1.3 | Planeamiento territorial en la CV | 122 | 6.8 | Movilidad ciclista..... | 173 |
| 4.1.4 | Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana 2010-2030 | 123 | IV. PROYECTOS | | 174 |
| 4.1.5 | ETCV aplicada a la Ribera Baixa..... | 124 | 7.1 | Modelo territorial | 174 |
| 4.1.6 | Planes Territoriales Sectoriales | 127 | 7.1.1 | Proyecto 1.1: Reforma de la actual Mancomunitat para la generación de una estructura de gobierno de carácter comarcal..... | 174 |
| 4.2 | Protección y gestión ambiental..... | 133 | 7.1.2 | Proyecto 1.2: Dotación a la Mancomunitat de la Ribera Baixa de las competencias necesarias para una gobernanza efectiva del territorio..... | 175 |
| 4.2.1 | Organismos competentes involucrados sobre el territorio de Ribera Baixa..... | 133 | 7.1.3 | Proyecto 2.1: Redacción del Plan de Acción Territorial de la Comarca de la Ribera Baixa | 175 |
| 4.2.2 | Espacios Protegidos..... | 134 | 7.1.4 | Proyecto 2.2: Coordinación de los intereses de La Ribera Alta y La Ribera Baixa en la planificación territorial mediante una mesa de diálogo entre las entidades de gobierno comarcal existentes | 176 |
| 4.2.3 | Espacios no catalogados | 140 | 7.2 | Asentamientos urbanos | 177 |
| 4.2.4 | Mecanismos de evaluación y gestión ambiental..... | 141 | 7.2.1 | Proyecto 1.1: Elaboración de las directrices de Asentamientos Urbanos del Plan de Acción Territorial Comarcal de la Ribera Baixa (PATCORIBA). | 177 |
| 4.2.5 | Actuación y proyectos | 141 | 7.2.2 | Proyecto 2.1: Desarrollar un protocolo de vivienda social y asequible para poder articular un procedimiento para sostener las directrices desde un nivel comarcal y municipal. Este será el “Plà Comarcal d’Habitatge de la Ribera Baixa”. | 179 |
| 4.3 | Planeamiento urbanístico..... | 143 | 7.2.3 | Proyecto 2.2: Fomentar el acceso a los servicios y la ocupación a través de la diversidad urbana con el objetivo de reducir la necesidad de movilidad. | 181 |
| 4.3.1 | Introducción..... | 143 | | | |
| 4.3.2 | Marco legal..... | 143 | | | |
| 4.3.3 | Tipos de instrumento de planeamiento urbanístico | 144 | | | |
| 4.3.4 | Clasificación de suelo..... | 145 | | | |
| 4.3.5 | Calificación de suelo | 146 | | | |
| 4.4 | Planeamiento y gestión de la movilidad..... | 151 | | | |

| | | | | | |
|-------|---|-----|---|---|-----|
| 7.2.4 | Proyecto 2.3: Conversión de zonas con alta especialización de residencia turística estacional en espacios de actividad residencial y económica permanente, ubicados en el litoral del municipio de Cullera. | 183 | 7.7.4 | Proyecto 2.2 Desarrollo e implementación de un programa de concienciación enfocado a visibilizar los itinerarios peatonales y los beneficios de la movilidad activa para los desplazamientos tanto cotidianos como esporádicos..... | 209 |
| 7.3 | Infraestructura y gestión..... | 185 | 7.8 | Movilidad ciclista..... | 210 |
| 7.3.1 | Proyecto 1: Plan Director de Infraestructura de la Ribera Baixa..... | 185 | 7.8.1 | Proyecto 1.1 Red Ciclista para la Ribera Baixa | 210 |
| 7.3.2 | Proyecto 2: Creación del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa con representación y coordinación del sector público, privado y el tercer sector. | 188 | 7.8.2 | Proyecto 1.2 Aplicación ‘EnRiber-Ando’ | 214 |
| 7.3.3 | Proyecto 3: Reforma de l’Autoritat del Transport Metropolità de València (ATMV) asegurando la participación y representación de la Ribera Baixa. | 189 | 7.8.3 | Proyecto 2.1 Enribera't en bici | 216 |
| 7.4 | Espacios protegidos..... | 190 | 7.8.4 | Proyecto 2.1.1 Bicibús y talleres sobre el uso de la bicicleta (Enribera’t)..... | 216 |
| 7.4.1 | Proyecto 1.1. Plan de espacios abiertos de la comarca como elementos constitutivos del PAT. | 190 | 7.8.5 | Proyecto 2.1.2 Escuela de la bici (Enribera’t en bici)..... | 218 |
| 7.4.2 | Proyecto 1.2. Red de acceso a los espacios abiertos mediante corredores que funcionen como infraestructura de movilidad activa. | 190 | 7.8.6 | Proyecto 2.1.3 Cycling without ages (Enribera’t en bici)..... | 218 |
| 7.4.3 | Proyecto 2.1. Creación de la Direcció Comarcal dels Espais Oberts de la Mancomunitat de la Ribera Baixa | 190 | 7.8.7 | Proyecto 2.2 Guía de Diseño Urbano para la movilidad activa en la Ribera Baixa..... | 219 |
| 7.4.4 | Proyecto 2.2. Elaborar un plan de actuación para el curso bajo de la desembocadura del Xúquer, que le otorgue un uso orientado al ocio/recreación/educación vinculada a sus valores medioambientales..... | 191 | V. BIBLIOGRAFÍA | | 220 |
| 7.5 | Transporte público..... | 193 | VI. APÈNDIXS..... | | 223 |
| 7.5.1 | Proyecto 0. Plan Director de Movilidad | 194 | APÈNDIX 1. Quadern troncal | | 224 |
| 7.5.2 | Proyecto 1. Reordenación de las líneas de autobús | 194 | APÈNDIX 2. Làmines de presentació dels projectes..... | | 245 |
| 7.5.3 | Proyecto 2. Reforma de las estaciones de tren y el parque móvil | 195 | | | |
| 7.5.4 | Proyecto 3. Sistemas de información | 196 | | | |
| 7.5.5 | Proyecto 4. Integración del sistema tarifario | 197 | | | |
| 7.6 | Automóvil privado | 198 | | | |
| 7.6.1 | Proyecto 1.1 Sistema de estacionamiento regulado en las bolsas de aparcamiento existentes en el litoral | 198 | | | |
| 7.6.2 | Proyecto 1.2 Plan de pacificación de los entornos de los centros escolares..... | 200 | | | |
| 7.6.3 | Proyecto 2.1 Regulación de la circulación del vehículo motorizado privado en los núcleos urbanos de los municipios de Sueca y Cullera..... | 203 | | | |
| 7.6.4 | Proyecto 2.2 “T-mueve” Servicio de movilidad privada compartida para trabajadores de los polígonos industriales..... | 204 | | | |
| 7.7 | Desplazamientos a pie | 205 | | | |
| 7.7.1 | Proyecto 1.1 Elaboración de un metrominuto de los municipios centrales de la comarca (Cullera y Sueca) para estimular los desplazamientos a pie en ellos, ya sea para los propios ciudadanos como para aquellos que vengan de otros pueblos de la Ribera Baixa | 205 | | | |
| 7.7.2 | Proyecto 1.2 Delimitación de zonas de prioridad peatonal en los centros urbanos de Cullera y Sueca. | 207 | | | |
| 7.7.3 | Proyecto 2.1. Homologación (señalización, continuidad y seguridad) de los itinerarios peatonales de la comarca, elaboración de una cartografía comarcal de itinerarios y priorización (proteger) del tráfico peatonal frente al agrícola. Esquema de Red de Senderos para la Movilidad a Pie..... | 208 | | | |

ÍNDIX DE TAULES

| | | | |
|--|-----|---|-----|
| Tabla 1.1. Tabla de municipios de la Ribera Baixa con el número de viviendas unifamiliares y plurifamiliares, el total de viviendas y el valor relativo de las diferentes tipologías de viviendas por cada municipio. | 14 | Tabla 3.7. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación de Cullera | 104 |
| Tabla 1.2. Tabla de municipios de la Ribera Baixa con el número absoluto de viviendas según su uso principal o secundario y su valor relativo respecto el total municipal..... | 14 | Tabla 3.8. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación de Sueca..... | 104 |
| Tabla 1.3. Tabla de densidad de población neta de la Ribera. | 16 | Tabla 3.9. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación de Sollana | 105 |
| Tabla 1.4. Tabla de densidad poblacional bruta del País Valencià. | 17 | Tabla 3.10. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación El Rumani..... | 105 |
| Tabla 1.5. Tipos de carreteras en la Ribera Baixa..... | 21 | Tabla 3.11. Tabla comparativa de las características de las “Ciclo-Rutas” que atraviesan y conectan la Ribera Baixa | 114 |
| Tabla 1.6. Características de las estaciones de ferrocarril de la Ribera Baixa | 22 | Tabla 4.1. Visión y Objetivos Generales de la ETCV. | 123 |
| Tabla 1.7. Paradas de buses de la Ribera Baixa por municipio..... | 29 | Tabla 4.2. Resumen de los usos de suelo permitidos por el PATRICOVA, según niveles de peligrosidad, caracterizados..... | 128 |
| Tabla 1.8. Estado de las paradas de bus en la Ribera Baixa..... | 31 | Tabla 4.3. Resumen de los usos de suelo permitidos por el PATIVEL, según niveles de protección, caracterizados | 131 |
| Tabla 1.9. Compatibilidad de las estaciones de tren de la Ribera Baixa con la intermodalidad | 33 | Tabla 4.4. Resumen de los tipos de nodo comercial identificados por el PATSECOVA y sus características | 133 |
| Tabla 1.10. Líneas de actuación en intermodalidad según municipios de la Ribera Baixa..... | 34 | Tabla 4.5. Organismos competentes | 133 |
| Tabla 1.11. Posibilidad de Park & Ride en las estaciones de tren de la Ribera Baixa | 34 | Tabla 4.6. Superficie de la Red Natura 2000 en La Ribera Baixa. | 135 |
| Tabla 1.12: Tipología de cubiertas y sus áreas y porcentaje | 40 | Tabla 4.7. Resumen de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico..... | 144 |
| Tabla 1.13: Tipología de bosque y sus áreas y porcentaje | 40 | Tabla 4.8. Resumen de la clasificación de suelo de la Ribera Baixa. | 145 |
| Tabla 1.14: Categoría de Protección de Playas | 42 | Tabla 4.9. Resumen de la calificación de suelo urbano y urbanizable de la Ribera Baixa..... | 146 |
| Tabla 1.15. Figuras de Protección | 43 | Tabla 4.10. Resumen de la calificación de suelo no urbanizable de la Ribera Baixa. | 147 |
| Tabla 1.16. Espacios naturales | 43 | Tabla 4.11. Competencias administrativas entre la Generalitat y las Administraciones locales | 151 |
| Tabla 2.1. Densidad y población de los municipios de La Ribera Baixa, 2022 | 44 | Tabla 4.12. Líneas estratégicas del PMoMe | 153 |
| Tabla 2.2. Saldos de crecimiento poblacional en La Ribera Baixa, 2001-11, 2011-18 y 2018-22 | 45 | Tabla 4.13. Objetivos generales de los PMUS de la Ribera Baixa..... | 154 |
| Tabla 2.3. Indicadores demográficos municipales de La Ribera Baixa, 2022 | 47 | Tabla 4.14. PMUS de los municipios de la Ribera Baixa..... | 155 |
| Tabla 2.4. Tipología de hogares en La Ribera Baixa, 2014 – 2020 | 48 | Tabla 5.1 DAFO Modelo territorial | 159 |
| Tabla 2.5. Renta media en La Ribera Baixa, 2019..... | 49 | Tabla 5.2 DAFO Asentamientos urbanos | 161 |
| Tabla 2.6. Agrupación del turista según sus ingresos mensuales, 2022..... | 52 | Tabla 5.3 DAFO Espacios protegidos..... | 163 |
| Tabla 2.7. Porcentaje de contratos por sector en la Ribera Baixa | 57 | Tabla 5.4 DAFO de “Red” | 163 |
| Tabla 2.8 Plazas de hotel en la Ribera Baixa. | 58 | Tabla 5.5 DAFO de “Servicio” | 164 |
| Tabla 2.9. Contratos por habitante | 59 | Tabla 5.6 DAFO de “Costes”..... | 164 |
| Tabla 2.10. Tabla de Tipología de uso Transporte y Comunicación..... | 76 | Tabla 5.7. DAFO de “Población” | 165 |
| Tabla 2.11. Tabla de Tipología de uso de Lugares atractores de Movilidad..... | 77 | Tabla 5.8 DAFO Movilidad motorizada privada | 167 |
| Tabla 3.1. Recorrido de buses interurbanos con incidencia sobre la Comarca de La Ribera Baixa. | 98 | Tabla 5.9 DAFO Desplazamientos a pie..... | 168 |
| Tabla 3.2. Recorrido de bus EMT en La Ribera Baixa | 98 | Tabla 5.10 DAFO Movilidad ciclista..... | 168 |
| Tabla 3.3. Recorrido de bus EMT en La Ribera Baixa | 99 | Tabla 6.1 Criterios Modelo territorial | 169 |
| Tabla 3.4. Recorrido de bus EMT en La Ribera Baixa | 99 | Tabla 6.2 Criterios Asentamientos urbanos | 170 |
| Tabla 3.5. Recorrido de buses locales en la Comarca de La Ribera Baixa. | 99 | | |
| Tabla 3.6. Medios de pago para sistema de transporte..... | 102 | | |

| | |
|---|-----|
| Tabla 6.3 Criterios Infraestructura y gestión | 170 |
| Tabla 6.4 Criterios Espacios protegidos | 171 |
| Tabla 6.5. Criterios para el planeamiento del transporte público | 172 |
| Tabla 6.6 Criterios Movilidad motorizada privada | 172 |
| Tabla 6.7 Criterios Desplazamientos a pie | 173 |
| Tabla 6.8. Criterios Movilidad ciclista | 173 |
| Tabla 7.1. Propuestas y Proyectos de los Asentamientos..... | 177 |
| Tabla 7.2. Reservas de suelo por municipio y población. | 181 |
| Tabla 7.3. Equipamientos y población en municipios de Agrupación del Xúquer | 182 |
| Tabla 7.4. Equipamientos y población en municipios de Agrupación de la Rivera Sur | 182 |
| Tabla 7.5. Propuestas y proyectos para el transporte público | 193 |

ÍNDIX DE FIGURES

| | |
|--|----|
| Figura 1.1. Mapa de localización de Ribera Baixa en la Comunitat Valenciana | 1 |
| Figura 1.2. Municipios de la Ribera Baixa..... | 2 |
| Figura 1.3. Relieve de la Ribera Baixa..... | 2 |
| Figura 1.4. Cartografía geológica en la Comunitat Valenciana (izquierda) y la Llanura Litoral Valenciana (derecha) | 3 |
| Figura 1.5. Climograma de la ciudad de Cullera..... | 4 |
| Figura 1.6. Croquis de la Ribera del Xúquer..... | 4 |
| Figura 1.7. Esquema de la Albufera y el marjal circundante, señalando las poblaciones. Las vías de comunicación en trazo continuo; los cauces y acequias con trazos discontinuos, Dentro de la Albufera se indican las diferentes zonas de influencia de aguas sobrantes de riego del río Turia con el número 1, de la Acequia Real del Júcar con el número 2 y de la acequia Madre de Sueca con el número 3 | 5 |
| Figura 1.8. Ortofoto de Cullera del año 2022..... | 6 |
| Figura 1.9. Ortofoto de Cullera del 11/03/2021 | 7 |
| Figura 1.10. Cullera pre-turística..... | 8 |
| Figura 1.11. Primeras edificaciones sobre el litoral de Cullera en medio de campo de naranjos en los años 1960 | 8 |
| Figura 1.12. Imagen 3D del litoral de Cullera el 10/08/2014..... | 8 |
| Figura 1.13. Población por municipio en la Ribera Baixa..... | 10 |
| Figura 1.14. Mapa de tejidos urbanos de la Ribera Baixa | 12 |
| Figura 1.15. Mapa de tejidos urbanos de Sueca. | 12 |
| Figura 1.16. Mapa de tejidos urbanos de Almussafes. | 13 |
| Figura 1.17. Mapa de tejidos urbanos de Cullera. | 13 |
| Figura 1.18. Mapa de tejidos urbanos de Albalat de la Ribera, Polinyà de Xúquer y Benicull de Xúquer..... | 14 |
| Figura 1.19. Mapa de tipología de la vivienda en Sueca, Riola y Fortaleny. | 15 |
| Figura 1.20. Mapa de tipología de la vivienda en El Perelló (Sueca). | 15 |
| Figura 1.21. Mapa de tipología de la vivienda en la Ribera Baixa..... | 16 |
| Figura 1.22. Mapa con el número de viviendas por edificio en Sueca. | 17 |
| Figura 1.23. Mapa con el número de viviendas por edificio en Cullera..... | 18 |
| Figura 1.24. Mapa del número de viviendas por edificio en Almussafes..... | 18 |
| Figura 1.25. Mapa del número de viviendas por edificio en Albalat de la Ribera, Polinyà de Xúquer y Benicull de Xúquer. | 19 |
| Figura 1.26. Mapa de asentamientos de la Ribera Baixa..... | 19 |
| Figura 1.27. Fotografía aérea del área industrial de Almussafes. (García, 2021) | 20 |
| Figura 1.28. Mapa de carreteras de la Ribera Baixa..... | 21 |
| Figura 1.29. Mapa: Vías y estaciones ferroviarias de la Ribera Baixa..... | 23 |
| Figura 1.30. Puerto de Cullera..... | 23 |

| | |
|--|----|
| Figura 1.31. Mapa 1.1: Rutas ciclistas de la Ribera Baixa | 24 |
| Figura 1.32. Zoom Mapa 1.2 y fotos del C. Eje H P.I. Juan Carlos..... | 25 |
| Figura 1.33. Zoom Mapa 1.2 y fotos de las ciclovías de Sollana | 25 |
| Figura 1.34. Zoom Mapa 1.2 y fotos de las ciclovías de Sueca y de Camí de L'Altet | 26 |
| Figura 1.35. Zoom Mapa 1.2 y fotos de las ciclovías de Cullera..... | 26 |
| Figura 1.36. Fotos de las ciclovías de Cullera camino a la Albufera..... | 27 |
| Figura 1.37. Fotos de caminos rurales internos de Cullera | 27 |
| Figura 1.38. Fotos de caminos intermunicipales de Cullera | 27 |
| Figura 1.39. Zoom Mapa 1.2 y foto del puente de Fortaleny..... | 27 |
| Figura 1.40. Zoom Mapa 1.2 con relación de los municipios en la ribera del Xúquer y foto de la ribera..... | 28 |
| Figura 1.41. Zoom Mapa 1.2 con ruta Eurovelo y fotos de la ruta | 28 |
| Figura 1.42. Fotos de parkings de bicis en las estaciones ferroviarias de la Ribera Baixa | 29 |
| Figura 1.43. Foto de parking de bicis en el centro de Cullera | 29 |
| Figura 1.44. Mapa 1.3: Paradas de bus en la Ribera Baixa..... | 30 |
| Figura 1.45. Fotos de paradas en buen estado de la Ribera Baixa | 30 |
| Figura 1.46. Fotos de paradas sin marquesina de la Ribera Baixa..... | 30 |
| Figura 1.47. Mapa de las anchuras de las aceras de Sueca. | 31 |
| Figura 1.48. Fotos de ejemplos de barreras peatonales..... | 31 |
| Figura 1.49. Foto de ejemplo de paso de peatones no accesible | 32 |
| Figura 1.50. Mapa 1.4: Accesibilidad de la Ribera Baixa a la infraestructura de movilidad sostenible..... | 33 |
| Figura 1.51. Propuesta de creación de aparcamientos disuasorios en Sueca | 35 |
| Figura 1.52. Mapa de los principales usos del suelo..... | 36 |
| Figura 1.53. Grafico Hectáreas totales por tipo de cultivo. | 37 |
| Figura 1.54. Dibujo el curso del arroz por estaciones..... | 37 |
| Figura 1.55. Montanyeta dels sants..... | 38 |
| Figura 1.56. Campos de cultivo cítricos | 38 |
| Figura 1.57. Área agrícola. | 39 |
| Figura 1.58. Tipología de cubiertas forestales y especies arbóreas más abundantes | 40 |
| Figura 1.59. Mapa de catastro de Playas..... | 41 |
| Figura 1.60. Playa de L'illa (Cullera) | 42 |
| Figura 1.61. Playa de Perelló | 42 |
| Figura 2.1. Mapa 1. Densidad poblacional por municipios en La Ribera Baixa, 2022 | 44 |
| Figura 2.2. Gráfico 1. Evolución de la población por municipios en La Ribera Baixa, 1900-2022 | 45 |
| Figura 2.3. Mapa 2. Evolución de la población en La Ribera Baixa 2001-2011 | 46 |
| Figura 2.4. Mapa 3. Evolución de la población en La Ribera Baixa 2011-2022 | 46 |
| Figura 2.5. Gráfico 2. Pirámide de edad de la Ribera Baixa, 2022..... | 47 |

| | | | |
|---|----|--|----|
| Figura 2.6. Mapa 4. Porcentaje de población mayor de 65 años, 2021 | 47 | Figura 2.40. Tabla distribución Alojamiento Turístico..... | 69 |
| Figura 2.7 Gráfico 3. Nacionalidades extranjeras en la Ribera Baixa, 2022..... | 48 | Figura 2.41. Mapa con ubicación de Equipamiento Alojamiento..... | 69 |
| Figura 2.8. Gráfico 4. Tipología de hogares en % en la Ribera Baixa, 2020 | 48 | Figura 2.42. Mapa con ubicación de Equipamiento de seguridad y vigilancia | 70 |
| Figura 2.9 Mapa 5. Distribución de Renta de los Hogares, 2021..... | 49 | Figura 2.43. Tabla distribución Equipamientos de Seguridad y vigilància | 70 |
| Figura 2.10 Mapa 6. Ganancia o pérdida de población el 15 de agosto de 2021 en La Ribera Baixa | 50 | Figura 2.44. Tabla distribución Residencias para adultos..... | 71 |
| Figura 2.11. Mapa 7. Ganancia o pérdida de población el 21 de noviembre de 2021 en La Ribera Baixa..... | 50 | Figura 2.45. Mapa con ubicación de Equipamientos de Protección Social | 71 |
| Figura 2.12. Gráfico 5. Turistas de Cullera por provincia de procedencia, 2022..... | 51 | Figura 2.46. Mapa con ubicación de Equipamiento Culto..... | 72 |
| Figura 2.13. Mapa 8. Origen de los visitantes de Cullera el 15 de agosto de 2021..... | 51 | Figura 2.47. Gráfico con la distribución de lugares de culto por municipio..... | 72 |
| Figura 2.14. Gráfico 6. Perfil del turista por edades, 2022..... | 51 | Figura 2.48. Mapa con ubicación de Equipamiento Culturales | 73 |
| Figura 2.15 Gráfico 7. Perfil del turista agrupado por situación laboral, 2022 | 52 | Figura 2.49. Gráfico con distribución de equipamientos por municipio..... | 73 |
| Figura 2.16. Gráfico 8. Distribución del turista según la condición laboral, 2019..... | 52 | Figura 2.50. Gráfico con distribución por municipios de equipamientos y oficinas de gobierno..... | 74 |
| Figura 2.17. Gráfico 9. Perfil del turista según su nivel de estudios, 2022 | 52 | Figura 2.51. Mapa con ubicación de Equipamiento Gobierno..... | 74 |
| Figura 2.18. Cullera desde la Montaña de Cullera. Año 2023 | 54 | Figura 2.52. Mapa con ubicación de Equipamientos de Recreación y Deportes | 75 |
| Figura 2.19. Distribución por fuente de ingreso. Año 2021..... | 55 | Figura 2.53. Gráfico con distribución por municipios de equipamientos deportivos | 75 |
| Figura 2.20. Mapa de renta neta media por persona y por municipio. | 55 | Figura 2.54.. Mapa con ubicación de Equipamientos de Transporte y Comunicación..... | 76 |
| Figura 2.21. Estadística de pensiones contributivas del sistema de la Seguridad Social. Año 2022..... | 56 | Figura 2.55. Imagen del Festival Medusa | 76 |
| Figura 2.22. Población de 16 o más años según la relación con la actividad “en otra situación” y el sexo. Año 2011. | 56 | Figura 2.56. Mapa con ubicación de uso Lugares atractores de Movilidad..... | 77 |
| Figura 2.23. Evolución de los contratos por sector en la Ribera Baixa..... | 57 | Figura 2.57. Imagen de arrozales con vía | 77 |
| Figura 2.24. Ocupación por sectores en la Ribera Baixa..... | 57 | Figura 2.58. Gráfico de equipamientos en la Ribera Baixa por municipios | 77 |
| Figura 2.25. Mapa de contratos por sector y municipio | 58 | Figura 2.59. Características de las personas encuestadas (izquierda: género / derecha: grupos de edad) | 79 |
| Figura 2.26. Evolución de las afiliaciones en hostelería y agricultura, ganadería, silvicultura y pesca en la Ribera Baixa..... | 59 | Figura 2.60. Viajes por género de los municipios de la Mancomunitat (izquierda: repartición por municipio / derecha: repartición en el marco de la Mancomunitat) | 79 |
| Figura 2.27. Mapa de contratos por habitante | 60 | Figura 2.61. Viajes por edad de los municipios de la Mancomunitat | 79 |
| Figura 2.28. Número de empresas por sector en la Ribera Baixa | 60 | Figura 2.62. Media de viajes por persona de los municipios de la Mancomunitat | 80 |
| Figura 2.29. Comparación de empresas y contratos por sector | 60 | Figura 2.63. Duración media de los trayectos de los municipios de la Mancomunitat..... | 80 |
| Figura 2.30. Mapa de usos del suelo por sector y tipo de cultivo | 62 | Figura 2.64. Recorrido medio según género de los municipios de la Mancomunitat | 80 |
| Figura 2.31. Proporción de la superficie agrícola en que se practica una agricultura productiva y sostenible | 64 | Figura 2.65. Tipología de Vehículos Disponibles por Hogar | 81 |
| Figura 2.32. Proporción de la energía renovable en el consumo final total de energía..... | 64 | Figura 2.66. Índices de movilidad obligada / no obligada | 81 |
| Figura 2.33. Mapa con ubicación de Equipamiento Educativos | 66 | Figura 2.67. Motivo de desplazamiento en los municipios de la Mancomunitat..... | 81 |
| Figura 2.34. Tabla distribución Equipamiento Educativos | 66 | Figura 2.68. Distribución de viajes según motivo, por municipio. | 82 |
| Figura 2.35. Mapa con ubicación de Equipamiento Sanitarios | 67 | Figura 2.69. Reparto modal de la movilidad obligada / no obligada de los municipios del AMV..... | 82 |
| Figura 2.36. Tabla distribución Equipamiento Sanitarios | 67 | Figura 2.70. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Trabajo..... | 82 |
| Figura 2.37. Mapa con ubicación de Equipamiento Comercial | 68 | Figura 2.71. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Compras..... | 83 |
| Figura 2.38 Gráfico de porcentajes de Equipamiento Comercial- Restaurantes y Bares..... | 68 | Figura 2.72. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Ocio / Paseo..... | 83 |
| Figura 2.39. Gráfico de porcentajes de Equipamiento Comercial- Supermercados..... | 68 | Figura 2.73. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Centros Médicos..... | 84 |
| | | Figura 2.74. Distribución horaria de los viajes | 84 |

| | | | |
|---|-----|---|-----|
| Figura 2.75. Matriz origen-destino intermunicipal (viajes de ida y vuelta)..... | 85 | Figura 3.26. Carriles bici en acera y calle respectivamente, de conexión entre casco urbano de Almussafes y polígono industrial Juan Carlos I)..... | 110 |
| Figura 2.76. Mapa de flujos de movilidad intermunicipal.(izquierda: flujos totales / derecha: flujos principales) 85 | | Figura 3.27. Caracterización de las personas encuestadas (izquierda: género / derecha: grupos de edad)..... | 111 |
| Figura 2.77. Flujos de movilidad según zonas (izquierda: Mapa de flujos / derecha: número de viajes para los destinos principales)..... | 86 | Figura 3.28. Frecuencia de uso de la bicicleta..... | 111 |
| Figura 2.78. Origen-destino Ida y Vuelta, con destino Macro-zonas..... | 86 | Figura 3.29. Personas utilizando el carril bici en distintos vehículos de movilidad personal..... | 111 |
| Figura 2.79. Movilidad estacional en 2019 - Ganancia / pérdida de población por municipio..... | 87 | Figura 3.30. Motivos de no desplazamiento en bicicleta por parte de sus usuarios..... | 111 |
| Figura 2.80. Movilidad estacional en 2021 - Ganancia / pérdida de población por municipio..... | 87 | Figura 3.31. Disposición a utilizar la bicicleta de los no usuarios de la bicicleta..... | 112 |
| Figura 2.81. Movilidad cotidiana 15 de Agosto de 2019/2021 - Tabla de origen-destino..... | 88 | Figura 3.32. Uso del mobiliario urbano para el aparcamiento de bicicletas..... | 112 |
| Figura 2.82. Movilidad cotidiana 24 de Noviembre de 2019 / 21 de Noviembre de 2021 - Tabla de origen-destino..... | 88 | Figura 3.33. Mapa de bicirutas del sur de Valencia..... | 113 |
| Figura 3.1 Evolución de los mapas IMD, en la Ribera Baixa..... | 89 | Figura 3.34. Mapa con las rutas ciclistas que atraviesan y conectan la Ribera Baixa..... | 113 |
| Figura 3.2. Evolución del parque de vehículos por cada 1000 habitantes..... | 90 | Figura 3.35. Ejemplos de estacionamientos de bicicleta compartida en Valencia, Sevilla y Barcelona..... | 114 |
| Figura 3.3. Vehículos según carburante. Año 2021..... | 90 | Figura 3.36. Mapa de Red Actual de Caminos Interurbanos..... | 115 |
| Figura 3.4. Mapa de distribución de los vehículos cada 1000 habitantes..... | 90 | Figura 3.37. Gráfico de viajes a pie, según la distancia..... | 116 |
| Figura 3.5. Mapa de la cobertura en vehículo privado..... | 91 | Figura 3.38. Mapa de áreas situadas a 2 kilómetros del centro urbano..... | 116 |
| Figura 3.6. Titulares de permisos vigentes de conducción en la Ribera Baixa por género..... | 92 | Figura 3.39. Grafo de distancias en minutos..... | 117 |
| Figura 3.7. Obetivos del Green Deal. Año 2021..... | 95 | Figura 3.40. Sección 1. Sección de los campos de arroz de la Ribera Baixa..... | 117 |
| Figura 3.8. Imagen 1.1.1: Estaciones de ferrocarril..... | 96 | Figura 3.41. Sección 2. Sección del camino paralela al tren..... | 118 |
| Figura 3.9. Imagen 1.1.2: Estaciones de ferrocarril y área de influencia..... | 97 | Figura 3.42. Sección 3. Sección de los campos de naranjos..... | 118 |
| Figura 3.10. Imagen 1.1.3: Modelos de ferrocarril..... | 98 | Figura 3.43. Índice de Accesibilidad a los Equipamientos y Servicios..... | 118 |
| Figura 3.11. Imagen 1.1.4 : Recorrido y promoción de la línea 25..... | 99 | Figura 3.44. Accesibilidad (300m) a los Equipamientos y Servicios..... | 118 |
| Figura 3.12. Imagen 1.1.5: Frecuencia de los distintos recorridos de bus de La Ribera Baixa..... | 101 | Figura 3.45. Mapa de Motivos por el cual la gente visita la Comarca..... | 119 |
| Figura 3.13. Imagen 1.1.6 : Recorrido de buses interurbanos con incidencia sobre la Comarca de La Ribera Baixa..... | 101 | Figura 4.1. Esquema de los niveles de planeamiento en la Comunitat Valenciana..... | 121 |
| Figura 3.14. Imagen 1.1.7: Distintos medios de pago para la red de transporte público EMT..... | 102 | Figura 4.2. Evolución normativa en España y en la Comunitat Valenciana..... | 121 |
| Figura 3.15. Imagen 1.1.8: Bonobus, buses Herca y Buñol..... | 102 | Figura 4.3. PATs en tramitación (izquierda)..... | 123 |
| Figura 3.16. Imagen 1.1.9: Autobuses utilizados para el transporte de pasajeros en la Ribera Biixa..... | 103 | Figura 4.4. Áreas funcionales de la ETCV (derecha)..... | 123 |
| Figura 3.17. Imagen 1.2.1: Autobuses utilizados para el transporte de pasajeros en la Ribera Biixa..... | 103 | Figura 4.5. Área Integrada de Sueca..... | 124 |
| Figura 3.18. Imagen 1.2.2: Recorrido de buses interurbanos con incidencia sobre la Comarca de La Ribera Baixa..... | 105 | Figura 4.6. Esquema de Conectividad Territorial..... | 125 |
| Figura 3.19. Diferentes vehículos de de la micromovilidad..... | 106 | Figura 4.7. Esquema de Regadíos con Antigüedad superior a los 50 años..... | 125 |
| Figura 3.20. Vías ciclistas existentes en la Ribera Baixa..... | 108 | Figura 4.8. Sistema vial de referencia..... | 126 |
| Figura 3.21. Trazado de humanización de la carretera N-332 a su paso por Sueca..... | 108 | Figura 4.9. Esquema de vertebración..... | 127 |
| Figura 3.22. Mapa de la N-332..... | 109 | Figura 4.10. Superficie afectada por PATRICOVA según niveles..... | 127 |
| Figura 3.23. Carretera N-332 por su paso por Sueca..... | 109 | Figura 4.11. Niveles de peligrosidad PATRICOVA en relación con la clasificación urbanística..... | 129 |
| Figura 3.24. Mapa EuroVelo 8 a su paso por la Ribera Baixa..... | 109 | Figura 4.12. Suelo afectado por PATFOR..... | 130 |
| Figura 3.25. Mapa de Cullera con vías ciclistas..... | 110 | Figura 4.13. Ámbitos del PATIVEL y clasificación urbanística..... | 132 |
| | | Figura 4.14 Clasificación de Espacios de la RED NATURA 2000..... | 134 |
| | | Figura 4.15. Clasificación de Espacios Protegidos, escala Estatal..... | 134 |

| | | | |
|---|-----|--|-----|
| Figura 4.16. Red Natura 2000 | 135 | Figura 7.16 Delimitación circulación vehículo motorizado privado en el Municipio de Sueca | 203 |
| Figura 4.17. Parque Nacional L'Albufera. | 137 | Figura 7.17 Gestión circulación vehículo motorizado privado en el Municipio de Sueca | 204 |
| Figura 4.18. Zonas Húmedas. | 138 | Figura 7.18 Delimitación circulación vehículo motorizado privado en el Municipio de Cullera..... | 204 |
| Figura 4.19. Zonas Costeras Protegidas. | 139 | Figura 7.19 Mapa localización red de Carpooling..... | 205 |
| Figura 4.20. Zonas Costeras Protegidas. | 139 | Figura 7.20 Imagen 1. Plano general del proyecto de red ciclista intermunicipal. | 212 |
| Figura 4.21. Desembocadura del Xúquer. | 140 | Figura 7.21 Imagen 2. Plano sectorial de carriles bici para los municipios de Sueca (izquierda) y Cullera (derecha) | 212 |
| Figura 4.22. Propuesta de PAI Bega-Port (Manhattan de Cullera) | 140 | Figura 7.22 Imagen 3. Plano sectorial de carriles bici para los municipios de Almussafes (izquierda) y Sollana (derecha) | 212 |
| Figura 4.23. Territorio sin Protección | 140 | Figura 7.23 Imagen 4. Plano de carriles bici para los municipios de Polinyà del Xúquer (izquierda) y Corbera (derecha) | 213 |
| Figura 4.24. Fotografía de Cullera. | 143 | Figura 7.24 Imagen 5. Plano de carriles bici para los municipios de Favara (izquierda) y Llaurí (derecha)..... | 213 |
| Figura 4.25. Mapa de instrumentos de planeamiento urbanístico en la Ribera Baixa..... | 144 | Figura 7.25 Imagen 6. Plano del Metrominuto para la Ribera Baixa..... | 213 |
| Figura 4.26. Gráfico con la distribución porcentual de las clases de suelo en el conjunto de la Ribera Baixa. | 145 | Figura 7.26 Imagen 7. Fotomontaje de la propuesta de infraestructura en los puntos de descanso..... | 214 |
| Figura 4.27. Mapa con la clasificación del suelo Comarca Ribera Baixa. | 146 | Figura 7.27 Imagen 8. Mock-up del mapa de la app..... | 215 |
| Figura 4.28. Distribución porcentual de las calificaciones de suelo urbano y urbanizable en la Ribera Baixa. | 146 | Figura 7.28 Imagen 9. Mock-up de página principal y perfil del usuario en la app. | 215 |
| Figura 4.29. Mapa de planeamiento urbanístico, calificación del suelo de la Ribera Baixa. | 147 | Figura 7.29 Imagen 10. Fotografía ilustrativa de un programa Bicibús llevado a cabo en la ciudad de Barcelona. | 217 |
| Figura 4.30. Distribución porcentual de las calificaciones de suelo urbano y urbanizable en la Ribera Baixa. | 147 | Figura 7.30 Imagen 11. Imagen ilustrativa extraída del Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza..... | 219 |
| Figura 4.31. Principales instrumentos de planificación de la movilidad..... | 152 | | |
| Figura 4.32. Municipios incluidos en el Área Metropolitana de València..... | 153 | | |
| Figura 4.33. Actores del sector público en gestión de movilidad..... | 156 | | |
| Figura 4.34. Actores del tercer sector en gestión de movilidad | 157 | | |
| Figura 4.35. Actores del sector privado en gestión de movilidad | 157 | | |
| Figura 7.1. Propuesta 1.1 Estrategia de Desarrollo del Sistema de Asentamientos. | 179 | | |
| Figura 7.2. Propuesta 2.2. Estrategias áreas especializadas. | 182 | | |
| Figura 7.3. Propuesta 2.3. Estrategias áreas litoralizadas..... | 184 | | |
| Figura 7.4 : Imagen 1. Vista real de localidades donde se actúa en el PDI..... | 186 | | |
| Figura 7.5 : Imagen 1. Plan director de infraestructuras de la Ribera Baixa..... | 187 | | |
| Figura 7.6 PATIVEL desembocadura xúquer | 192 | | |
| Figura 7.7. Localización de las bolsas de aparcamiento y sus capacidades | 199 | | |
| Figura 7.8 Imagen 1.1. Bolsa de estacionamiento de Platja de Sant Antoni | 199 | | |
| Figura 7.9 Imagen 1.1. Bolsa de estacionamiento de Mareny de Barraquetes | 199 | | |
| Figura 7.10 Localización de los centros escolares y de los elegidos como modelos de intervención..... | 201 | | |
| Figura 7.11 Modelo de intervención “Mejora habitabilidad” aplicado al colegio CEIP L’Escolástica en Cullera..... | 201 | | |
| Figura 7.12 Modelo de intervención “Ampliación de acera” aplicado al colegio CEIP El Perelló en Sueca. | 201 | | |
| Figura 7.13 Modelo de intervención “Ampliación en esquina” aplicado al colegio CEIP Miguel Hernández en Riola. | 202 | | |
| Figura 7.14 Modelo de intervención “Calle convivencia” aplicado al colegio Colegio La Milagrosa en Cullera..... | 202 | | |
| Figura 7.15 Modelo de intervención “Calle escuela” aplicado al colegio CEIP Carrasquer en Sueca. | 202 | | |

CRÈDITS

LA MOBILITAT ACTIVA EN ENTORNS METROPOLITANS: BASES PER AL PLANEJAMENT I GESTIÓ DE LA MOBILITAT ACTIVA A LA RIBERA BAIXA

3a edició

COS DOCENT

Coordinació projecte Troncal

Àngel Cebollada Frontera

Coordinació dels estudis de Màster

Jordi Nadal Tera i Eduard Ariza Solé

Mòduls docents

Temes Avançats en Ordenació del Territori: Pau Avellaneda, Àngel Cebollada, Asunción Blanco, Samuel Nel-lo-Deakin, Gemma Simón Mas

Ordenació, Planejament i Gestió del Territori: Maria Buhigas, Joan López i Oriol Nel-lo

Ciutats i Espais Metropolitans: Carles Donat i Antonio López-Gay

Coordinació continguts

Laura Sala Martín

CONFERENCIANTS DEL XIIIè CICLE DE CONFERÈNCIES “ESTUDIS TERRITORIALS I PLANEJAMENT (2023-2024)”

Josep Vicent Boira, Adam Bonnín, Cynathia Echave, Sergi López, Jaume Mateu, Mariana Mirabile i Blanca Valdivia.

REDACTORS

Grup 1: Saul Aliaga, Giulio Altieri, Catherine Bouvet-Rosseau, Joan Mata, Diego Sánchez

Grup 2:, Víctor Elgueda, Oriol Pérez, Francisca Salazar, Arnau Vilà

Grup 3: Roger Callao, Francisca González, Marc Martínez, Carmen Miguel, Marc Serrano

Grup 4: Michael Cedeño, Ruben Fernández, Anna Pulido, Sergio Santana

Grup 5: Irina Casanovas, Francesco Fumarola, Rafael Àngel Porras, Òscar Torres, Mario Villagrán

Grup 6: Ignacio Arancibia, Estefany Josselyn de la Cruz, Daniela Merán, Biel Soriguera

Grup 7: Katya Argumé, Pol Asbert, David Montoya, Xènia Subirats

Grup 8: Alejandro Arias, Federico Cardozo, Sílvia Cerezo, Robert Salvatella

PRÒLEG

El Màster en Estudis Territorial i del Planejament és un programa d'estudis de postgrau de la Facultat de Filosofia i Lletres de la Universitat Autònoma de Barcelona ofert des del Departament de Geografia i que té per objectiu la formació de professionals en el camp del planejament i l'ordenació del territori.

El programa del màster ofereix una orientació essencialment aplicada i basa la seva metodologia docent en l'aprenentatge per reptes. Es tracta d'afrontar problemes reals i complexos identificats pels diferents actors del territori per tal de realitzar una diagnosi adequada i apuntar a solucions als problemes detectats. Per això es planteja un exercici troncal en el que els i les participants elaboren en equip, amb finalitats didàctiques i sota la direcció del professorat, un document de planejament que compta amb tots els elements d'una proposta professional.

Per aquest curs, el tema escollit ha estat entorn el planejament de la mobilitat activa. L'àmbit d'aplicació ha estat la comarca de la Ribera Baixa, al País Valencià. El seu àmbit territorial comprèn dotze municipis i queda englobat dins la influència metropolitana de la ciutat de València. La comarca, definida per la gran plana al·luvial de la part baixa del riu Xúquer, comprèn una important activitat industrial al nord, un litoral base de l'activitat turística i una centralitat de serveis i d'activitat agrícola amb Sueca com a node. Tot plegat relligat per un ampli espai obert que és el Parc Natural de l'Albufera de València.

La feina s'ha organitzat amb vuit grups de treball. La meitat dels grups s'han encarregat dels elements estructurals: model territorial; assentaments urbans; infraestructura i gestió i; espais oberts. El quatre restants s'han cuidat de la planificació dels diferents mitjans de transport: transport públic; automòbil privat; desplaçaments a peu i; mobilitat ciclista. Emperò, cada grup, des del seu àmbit temàtic, ha treballat per afavorir la mobilitat activa, açò és: que la mobilitat sigui un dret i no una obligació.

L'exercici troncal s'ha realitzat ha partir de la voluntat d'integració dels continguts, transversalitat de les propostes, contextualització dels ensenyaments teòrics i metodologia aplicada. Per això s'han integrat els mòduls obligatoris del primer semestre: Temes Avançats en Estudis Territorials i Planejament; Planejament Territorial i Urbà, i Ciutat i Espais Metropolitans. Així la metodologia docent s'ha organitzat de la forma següent:

- Sessions teòriques dels mòduls participants
- Un cicle de conferències sobre la temàtica de la planificació de la mobilitat urbana, realitzades a la Facultat de Filosofia i Lletres entre el 26 de setembre i el 23 de novembre de 2023. S'ha compost d'un total de sis conferències impartides per persones expertes en l'àmbit de la mobilitat i ha comprès des de professionals de les administracions fins a professionals i recercadors de l'àmbit. En concret les conferències han estat ofertes per Josep Vicent Boira, Jaume Mateu, Sergi López, Cynthia Echave i Mariana Mirabile, Blanca Valdivia i, Adam Bonnín. Totes les conferències es varen enregistrar i poden visionar-se des del web del [Màster en Estudis Territorials i Planejament](#) del Departament de Geografia.
- Una setmana de treball de camp (02 – 06 d'octubre de 2023). Aquesta setmana, a més del reconeixement territorial, va comptar amb un cicle de debats coorganitzat amb la Càtedra Ciutat de Cullera de la Universitat de València. Varen participar en els debats: Pedro Domínguez, Belén Calahorro, Gemma Simón, Javier Iturrino, Asunción Blanco, Jorge Olcina, Adrián Ferrandis, Àngel Cebollada, Julia Salom, Albert

- Vilallonga, Pau Avellaneda, Joan Romero i José Vicente Sánchez. Els debats es varen celebrar a Cullera, tres a l'auditori municipal i un al Centre Cultural del Raval.
- Tallers de treball per a l'elaboració de l'exercici.
- Tallers de treball per a la comunicació de resultats i elaboració de pòsters (que posteriorment s'han exposats en espais de la mateixa Facultat i, previsiblement en el moment de redactar aquestes línies a la ciutat de Cullera).
- Sessions de presentació, discussió i consens dels avenços en l'exercici.
- Presentació pública de l'exercici a la Sala de Graus de la Facultat de Filosofia i Lletres de la UAB el 23 de gener de 2024.

El resultat final de l'exercici és el document que esteu llegint, el qual s'estructura en quatre capítols més un apèndix. El primer capítol comprèn la Memòria on s'hi pot trobar el Sistema Territorial i les Dinàmiques Territorials. El segon capítol comprèn les Debilitats, Fortaleses, Amenaces i Oportunitats dels quatre elements estructurants del territori i dels quatre modes de transport. El tercer capítol es dedica a l'establiment dels Criteris que hauran de guiar les el planejament de la mobilitat activa. En el quart i darrer capítol es presenten les Propostes i Projectes dels vuit elements definits anteriorment; en total es presenten 17 Projectes i 35 Projectes per a la comarca de la Ribera Baixa. Finalment a l'apèndix hi trobareu el quadernet de treball de camp amb la planificació detallada de l'exercici troncal i els pòsters amb el recull dels principals resultats de l'exercici.

El Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona vol donar les gràcies a la Càtedra Ciutat de Cullera per la col·laboració prestada per tal que aquest exercici pogués realitzar-se: des de la contribució en el treball de camp fins a l'organització de les Jornades de Debat. D'una forma més concreta, cal agrair l'interès, entusiasme i col·laboració d'Adrián Ferrandis i José Vicente Sánchez, professors del Departament de Geografia de la Universitat de València i, el primer, Director de la Càtedra Ciutat de Cullera. Així mateix, el Departament de Geografia també vol agrair a les i els conferenciants abans esmentats i a les persones de diferents àmbits que ens han acompanyat en el treball de camp: Eugenio Burriel, de la Universitat de València, l'Associació Ecologista la Muntanyeta dels Sants – Agró i a Belén Calahorro. També volem agrair a l'Ajuntament de Cullera la seva implicació en els Debats de Cullera, en especial al seu alcalde, el senyor Jordi Mayor i a la 3a Tinenta d'Alcalde Delegada de Turisme, la senyora Débora Lucia Marí.

Bellaterra, gener de 2024

I. MEMÓRIA

1 SISTEMA TERRITORIAL

1.1 LOCALIZACIÓN, DELIMITACIÓN, MEDIO FÍSICO Y AMBIENTAL

Este capítulo pone en contexto, tanto a nivel territorial como histórico, el ámbito de estudio de nuestro proyecto, la comarca de la Ribera Baixa. Tras establecer el marco territorial, se explicarán cuáles fueron las principales fuerzas de transformación del territorio de las últimas décadas.

1.1.1 Localización general

La Ribera Baixa es una de las 34 comarcas de la Comunitat Valenciana y se localiza en la parte centro-oriental de la provincia de València. Comparte límites con l'Horta Sud y València al norte, La Ribera Alta al oeste y La Safor al sur. Mientras, al este, tiene una línea de costa de 22 km con el mar Mediterráneo.

La Ribera Baixa es una comarca relativamente pequeña con una superficie total de 276,84 km²¹ siendo la cuarta más pequeña de la Comunitat Valenciana, justo por delante del Camp de Morvedre, l'Horta Nord y de la ciudad de València. La comarca solo tiene un sistema hídrico, el río Júcar, que es el más grande de la comunidad y que cruza el territorio donde se encuentra su desembocadura. Al norte de su territorio, se encuentra un espacio natural protegido, el Parque Natural de la Albufera, donde se realiza el cultivo del arroz, que es la actividad económica tradicional que ha permitido el desarrollo de la comarca.

Figura 1.1. Mapa de localización de Ribera Baixa en la Comunitat Valenciana



Fuente: Elaboración propia. Datos: Institut Cartogràfic Valencià (ICV)

1.1.2 Municipios

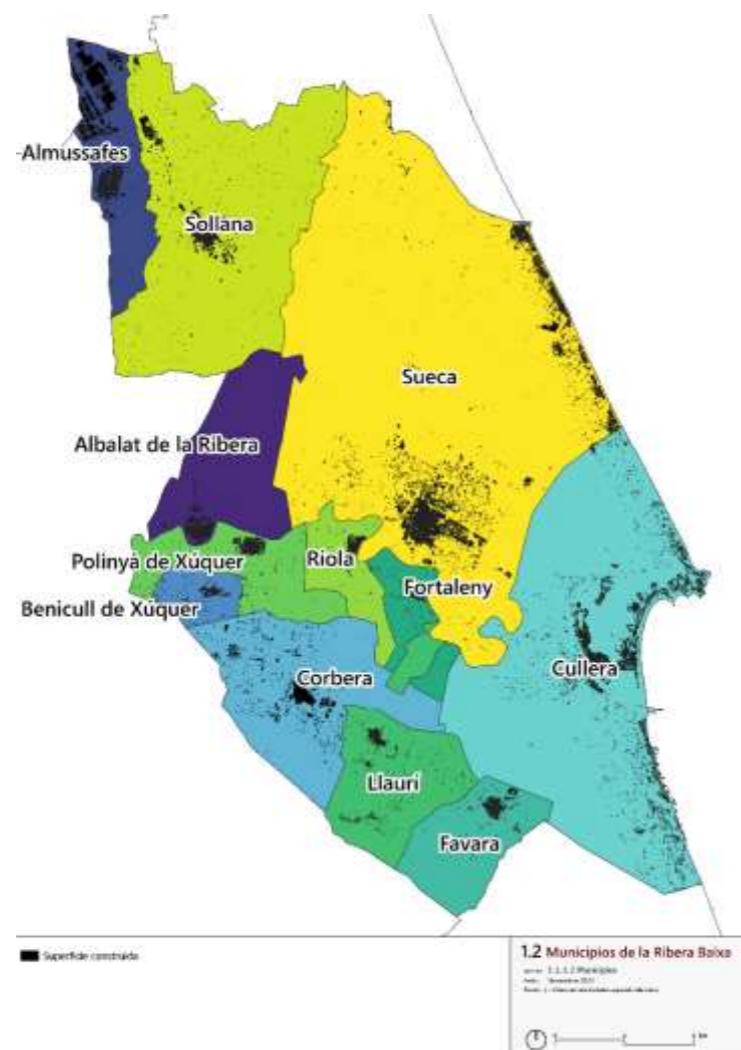
La Ribera Baixa la conforman 12 municipios y más de la mitad de la población de la comarca vive en los dos del litoral. Sueca, que es la capital, cuenta con 27.738 residentes, y Cullera con 22.937, que es la capital turística². La población de estas ciudades es de un tamaño relativamente pequeño dentro del sistema de ciudades medias que conforman la capitalidad de las comarcas valencianas. Tanto es así que la tercera ciudad más poblada, Almussafes, cuenta solo con 8.929 residentes, pese a que alberga muchas industrias entre ellas, Ford España.

Este escaso tamaño demográfico y superficial hace que sea la comarca costera menos poblada de la comunidad junto con el Baix Maestrat. Aun así, la población real de la comarca varía mucho de estas cifras. Durante la semana laboral, Almussafes alcanza a albergar más de 15.000 trabajadores en sus 3 polígonos. En el verano y durante las principales fiestas, la población del litoral, sobre todo en Cullera, se llega a triplicar; teniendo momentos puntuales en los que se multiplica por 10 como durante los festivales musicales que se celebran en la comarca.

¹ Banc de Dades Territorial. https://bdt.gva.es/bdt/res_optimo.php

² Institut Estadístic Valencià (2023) https://padron.gva.es/padron/res_optimo.php

Figura 1.2. Municipios de la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración propia

1.1.3 El medio físico

La Ribera Baixa es una comarca con pocos contrastes en la orografía, pues se asienta en la llanura fluvial del río Xúquer y, por tanto, sobre sus depósitos, que han rellenado sus riberas y l'Albufera. Los núcleos montañosos de la sierra de Corbera, en el sur, y de la montaña de les Raboses, en el este, representan prácticamente las únicas elevaciones notables, junto con algunos montículos muy puntuales como la Muntanyeta dels Sants, en el Parque Natural de l'Albufera, y la Muntanyeta de Sant Miquel, en la sierra de Corbera.

Terreno y movilidad

Como se explica en los capítulos respecto a la inundabilidad del Xúquer y como muestra la figura, la comarca de la Ribera Baixa es un territorio formado por una gran llanura fluvial donde se experimenta muy poca variación de altura.

Si bien esta característica de llanura presenta un reto considerable en el aspecto de inundabilidad, esta presenta un más que beneficioso contexto para la movilidad. En esta comarca discurre parte de la Línea Silla-Gandia (línea 344 según la catalogación de Adif), siendo la línea C-1 de Cercanías de Valencia (Renfe) la que da el servicio en esta

infraestructura ferroviaria. El tramo en la Ribera Baixa discurre sin necesidad de salvar ningún accidente orográfico mediante puentes o túneles, excepto el cruce sobre el Río Xúquer y el pequeño puente sobre el Estany Gran. Se puede decir lo mismo de las carreteras y autopistas de la comarca, cuya intervención orográfica se resume a salvar acequias, el Xúquer, otras carreteras y la línea ferroviaria.

Esta característica de llanura también es un factor habilitante del tránsito a pie o en bicicleta. La distancia caminable o ciclable se acerca a su punto más óptimo en esta comarca gracias a la poca variación orográfica de esta. Sin ir más lejos, una cicloruta une el eje de transporte Sollana-Sueca-Cullera, si bien las zonas urbanas muestran una relativa escasez de infraestructura ciclista.

La montaña de les Raboses es, en el sentido orográfico, el principal obstáculo de movilidad para Cullera. Si bien el núcleo histórico de la localidad está en el margen y colina sur de la montaña, asentándose en la ribera del Xúquer, la urbanización mayoritariamente turística (hotelera y de apartamentos) se ha realizado a la ribera del mar Mediterráneo. Esto es coadyuvado por la localización de la estación de tren de Cullera, al oeste de la montaña.

Finalmente cabe decir que la Sierra de Corbera es un obstáculo para las infraestructuras de transporte, dado el abrupto salto en elevación que supone: la AP-7 atraviesa transversalmente su pie y la línea de ferrocarril discurre a su este, paralela a la costa, teniendo que alargar su recorrido.



Figura 1.3. Relieve de la Ribera Baixa



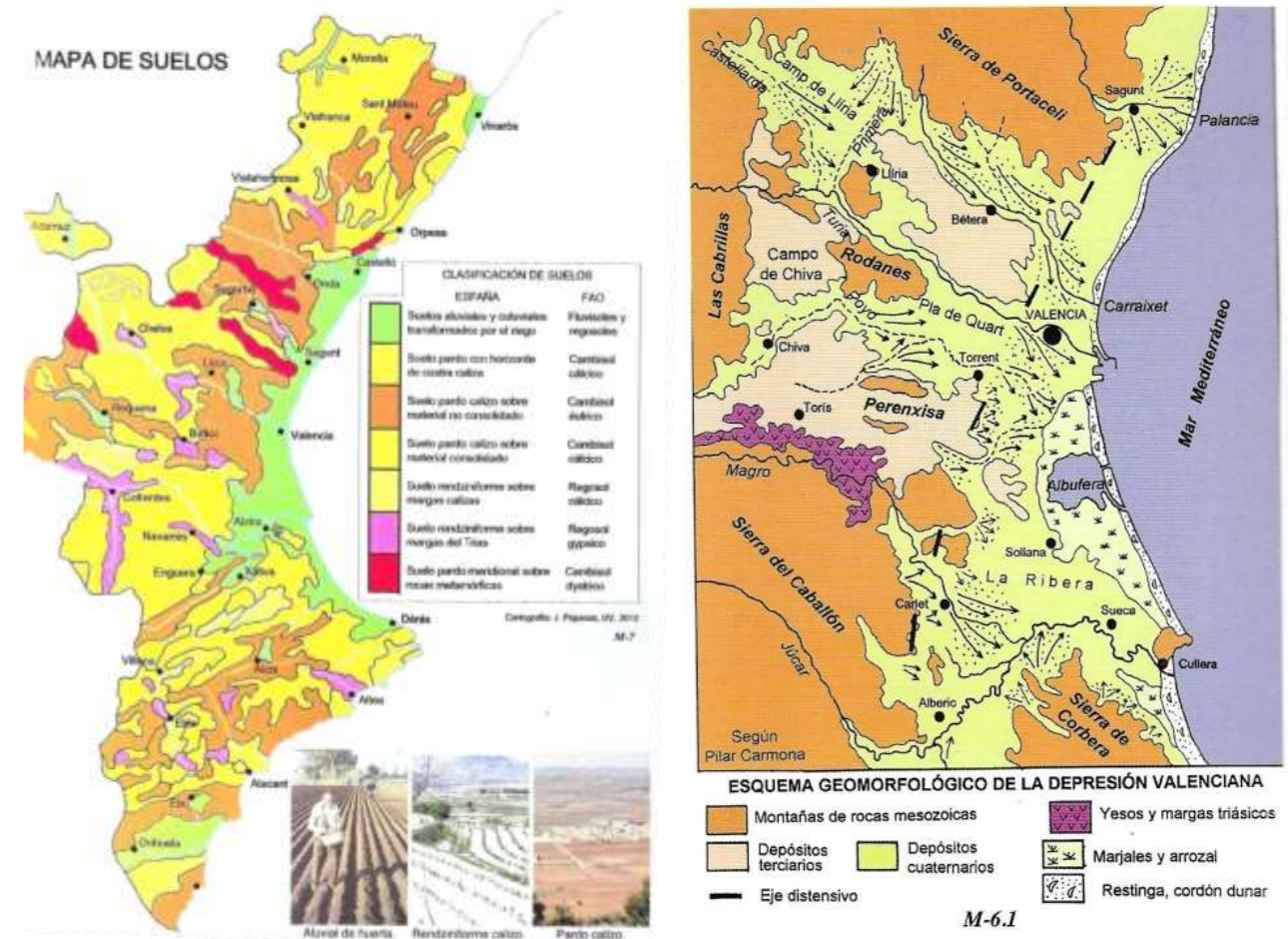
Fuente: Elaboración propia.

Los suelos

El suelo en la Ribera Baixa está compuesto principalmente por depósitos cuaternarios de origen aluvial y coluvial. Estos materiales se caracterizan por su topografía llana, con pendientes extremadamente suaves (del 2 al 4%) y son o poco o incipientemente consolidados. Complementariamente en la Ribera Baixa existe gran cantidad de marjales, originalmente albuferas en los que se han depositado sedimentos de origen aluvial y coluvial y, en el caso del Parque Natural de l'Albufera, también de origen antrópico por aportaciones en aterramientos. Esto hace que el suelo pueda presentar problemas para soportar grandes cargas si no se realizan sedimentaciones adaptadas a esta realidad

En cambio, los dos accidentes orográficos de importancia de la Ribera Baixa, la sierra de Corbera y la montaña de les Raboses, están formadas por rocas mesozoicas, como se puede ver en la figura (derecha).

Figura 1.4. Cartografía geológica en la Comunitat Valenciana (izquierda) y la Llanura Litoral Valenciana (derecha)



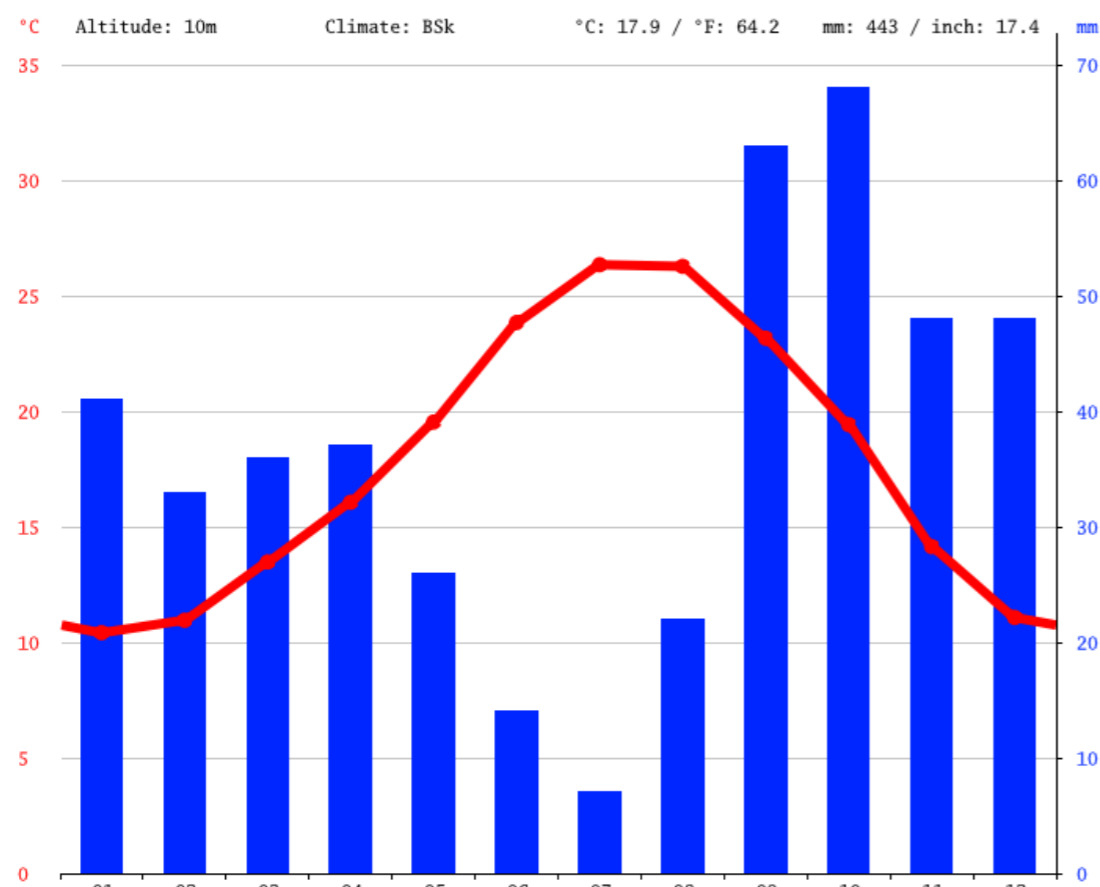
Fuente: Haba, J. P. (2012). Geografía del territorio valenciano: naturaleza, economía y paisaje. Centro de Estudios Requenenses, Vicerectorat de Participació i Projecció Territorial.

El clima

El clima de Cullera corresponde al clima de la llanura litoral septentrional, que adolece precipitaciones medias muy bajas, de entre 450 y 550mm/año, con máximos en octubre tras un verano largo y seco. Esto se debe, en la región general del clima, al resguardo de los frentes atlánticos de la franja litoral gracias a las montañas ibéricas. Si bien estas mismas montañas reactivan los temporales procedentes de Levante, lo que implica lluvias puntuales e intensas

en períodos cortos de tiempo.³ Esto coadyuva al elevado riesgo de inundación de la comarca. Por otro lado, las medias térmicas son muy suaves: entre 24-25°C en el mes más cálido y entre 9°5 y 10°5°C en el más frío, en los espacios de interior; y de 26° en el mes más cálido y 11° en el más frío en el caso de la costera Cullera.

Figura 1.5. Climograma de la ciudad de Cullera



Fuente: Clima Cullera: temperatura, climograma y temperatura del agua de Cullera. (s. f.).

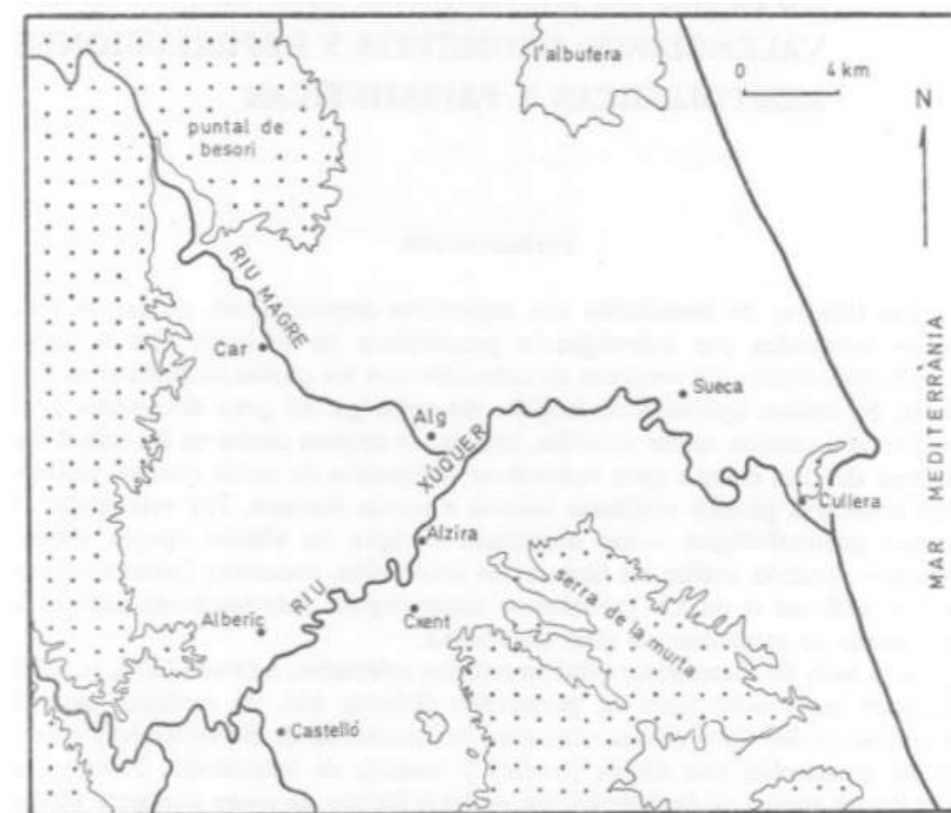
<https://es.climate-data.org/europe/espana/comunidad-valenciana/cullera-56981/#climate-graph>

Las aguas. El río Xúquer

El Xúquer domina la Ribera Baixa y la atraviesa de oeste a este hasta su desembocadura, en el municipio de Cullera. A su paso por la comarca, el Xúquer discurre por los términos municipales de Polinyà de Xúquer, Albalat de la Ribera, Riola, Fortaleny, Sueca, Llaurí i Cullera, en total, siete de los doce municipios de la comarca; siendo,

generalmente la frontera entre sus términos, a excepción del caso de Cullera, en que el municipio queda dividido en dos por el río.

Figura 1.6. Croquis de la Ribera del Xúquer



Fuente: Bellés, J. F. M. (1980). El llano de inundación del Xúquer (País Valencià): geometría y repercusiones morfológicas y paisajísticas. Cuadernos de Geografía, (27), 121-142.

En la Ribera Baixa el río presenta numerosos meandros por la poca pendiente del terreno que atraviesa, así como mayor caudal, ya que previamente en la Ribera Alta ha recibido su afluente más importante, el Cabriol. Este caudal de agua, aun así, es absorbido, en gran parte, por el sistema de acequias que se desarrolla a ambos lados del río, llegando su influencia al sistema hidrográfico de la Albufera; siendo las acequias más importantes las de Sueca, Corbera y Cullera.

La Ribera Baixa, en tanto que llanura fluvial, muestra muy poca elevación del terreno, gran parte de la Ribera Baixa no supera la cota de los 100 metros de elevación como se puede ver en la siguiente figura; por lo que se produce, a su vez, un elevado peligro de inundaciones. Esto implica que más de un 80% de la comarca se encuentre en peligro de inundación; pues ya ha sufrido significativas inundaciones al largo de los años, como la Riuada Gran del Xúquer en el 1864⁴ o el Desastre de la Ribera de 1982⁵, con importantes afectaciones civiles y económicas.

³ Fuente: Haba, J. P. (2012). *Geografía del territorio valenciano: naturaleza, economía y paisaje*. Centro de Estudios Requenenses, Vicerectorat de Participació i Projecció Territorial.

⁴ Bellés, J. M. (2016). *La riuada gran del Xúquer (1864): respostes de les institucions públiques*. Saitabi, (64-65), 203-223.

⁵ Verger, V. M. R. (1983). *La revinguda del Xúquer i el desastre de la Ribera (20-21 octubre 1982): Una perspectiva geogràfica*. Cuadernos de geografía, (32), 3-38.

Históricament se ha podido determinar que estas avenidas extraordinarias del Xúquer se producen durante el otoño y en menor medida en invierno; si bien, debido al deshielo y las lluvias, durante los meses de enero, febrero y marzo se dan unas avenidas de carácter ordinario. Tomando la historia de esta riada en ciclos de 70 años desde 1460 y 1810 se puede ver un aumento progresivo del fenómeno, desde los 7 a 10 desbordamientos del primer ciclo a los 30 de la última fase⁶.

El cultivo del arroz y la caza en l'Albufera

El cultivo del arroz en l'Albufera no es solo una actividad económica tradicional, importante y realizable como actividad sostenible en las comarcas donde se da, sino que también es parte del patrimonio etnográfico y cultural de la Comunitat Valenciana. Esta actividad sustituyó en gran parte de l'Albufera a la pesca mientras la laguna retrocedía al transformar más terreno lacustre en zona agrícola, proceso que, en su momento, propició no pocos problemas entre agricultores y pescadores.

El cultivo del arroz, en este sistema particular, se rige según un ciclo anual que determina las actividades tanto agrícolas como cinegéticas dentro del Parque.

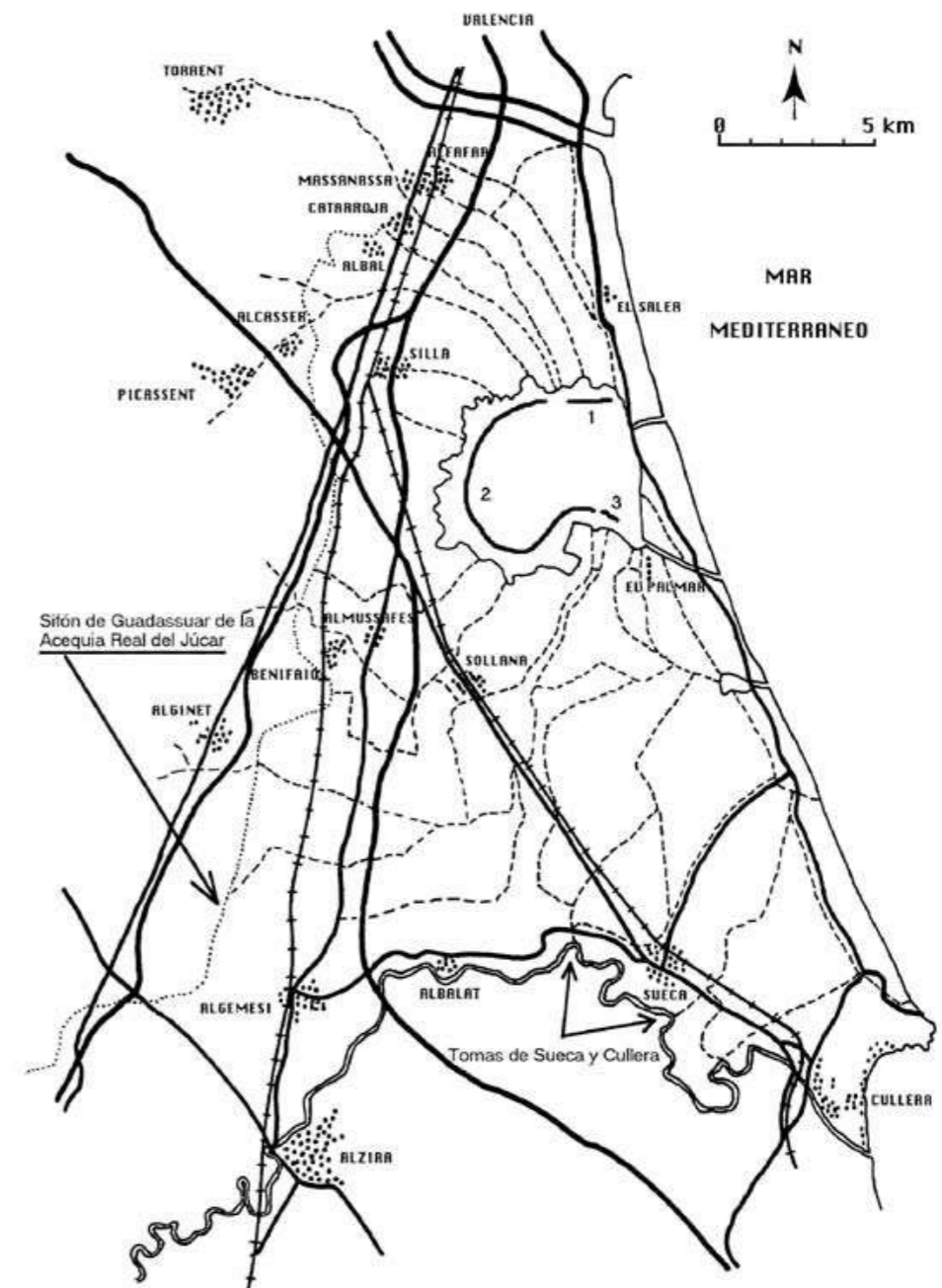
En el inicio del año se produce "l'aixugà", que consiste en la apertura de las "goles" para vaciar de agua los campos de arroz; con lo que se da fin a la "Perellonà". De enero a febrero se "fanguea", es decir, se mezcla la paja del arroz del año anterior con barro para que esta se pudra, nitrogenando el suelo, lo que supone, también, generar un ciclo de economía circular en el sistema, sustituyendo esta técnica a la más lesiva quema de la paja, además de prevenir la aparición de plantas adventicias. Además, durante el fangueo se deja al descubierto pequeños invertebrados, cangrejos... que atraen miles de aves migratorias cada año por la disponibilidad de alimento durante su viaje. Mientras que de marzo a abril se vacía el agua del marjal y se deja secar el suelo arable, nivelándolo, para poder iniciar el cultivo. En mayo se inicia la siembra, tras haber tenido la semilla de arroz sumergida en agua durante dos días; siendo entre junio o julio cuando se realiza un trasplante manual del arroz si se detectan zonas con pocos brotes. De septiembre a octubre se hace la cosecha, actualmente con tractor; y una vez recolectado el arroz se vuelven a inundar los campos, dando inicio a la temporada de caza. En noviembre y diciembre se cierran "les goles" y el Parque se inunda completamente, un fenómeno conocido como "Perellonà", y con el que la Albufera se convierte, temporalmente, en el lago más grande de Europa.

Parque Natural de l'Albufera

L'Albufera es una laguna litoral situada en el norte de la Ribera y en el sur de la ciudad de València. El Parque Natural de l'Albufera se extiende más allá de la laguna, limitando con la misma ciudad de València en el norte, Silla, Sollana y Sueca en el oeste, Cullera al sur y el mar Mediterráneo al este. Dentro de la comarca de la Ribera Baixa su superficie se incluye en los términos municipales de Cullera, Sueca, Albalat de la Ribera y Sollana.

Es importante entender l'Albufera en el contexto del peligro de inundación de la comarca de la Ribera Baixa y la sinergia entre su diseño y el de los sistemas de prevención de inundación; pues además de la laguna existe el marjal, que es el terreno arable recuperado a la laguna para cultivar y que es regado por un complejo sistema de acequias.

Figura 1.7. Esquema de la Albufera y el marjal circundante, señalando las poblaciones. Las vías de comunicación en trazo continuo; los cauces y acequias con trazos discontinuos. Dentro de la Albufera se indican las diferentes zonas de influencia de aguas sobrantes de riego del río Turia con el número 1, de la Acequia Real del Júcar con el número 2 y de la acequia Madre de Sueca con el número 3



Fuente: Soria, J. M., Sahuquillo, M., & Miracle, R. (2005). Relaciones entre las aportaciones a la zona regable del río Júcar y la conductividad de la Albufera de Valencia. *Limnetica*, 24(1-2), 155-160.

⁶ Peris Albentosa, T. (2005). *Las inundaciones del Xúquer (siglos XV-XIX), un exponente relevante de la cuestión hidráulica en tierras valencianas*. Revista de historia moderna, n. 23 (2005); pp. 75-108.

Esto último es posible por la excepcional llanura de la comarca, que permite la obra de ingeniería necesaria para la gestión del agua en el regadío del arroz. Además, el Parque Natural de l'Albufera representa una reserva ecológica amenazada y degradada por el vertido de aguas, la urbanización de sus alrededores, los estragos del turismo y la inestabilidad llevada por la crisis climática.

La laguna de la Albufera es el punto final del sistema de acequias y canales que regula el nivel del agua dentro del Parque y que permite la explotación agrícola. Además de las acequias ya mencionadas existen 5 “goles” que permiten el vertido del agua en época de excedente o vaciamiento, e impiden la entrada de agua salada durante los temporales. Tres de estas conectan directamente con el mar Mediterráneo (Gola del Pujol, Gola del Perellonet y Gola del Perelló) y las otras dos conectan con la acequia de Sueca (Gola del Mareny) y la de Cullera (Gola de Sant Llorenç).

La costa

La Ribera Baixa tiene todo su límite oriental en la costa mediterránea, si bien sólo los municipios de Sueca y Cullera limitan directamente con el mar. Estos 22 kilómetros de línea de costa se reparten en 6'5km para Sueca y 15'5km para Cullera.

Las playas de la llanura litoral valenciana son fruto de la deposición de sedimentos fluviales de los ríos y barrancos que la recorren. En el caso de la Ribera Baixa, el principal aportador de sedimentos es el río Xúquer, pero también en la zona norte es el río Turia y los sedimentos procedentes de l'Albufera son el origen de la mayor cantidad de aportaciones.

Debido a la deriva litoral característica del Golfo de València los sedimentos se transportan en dirección norte-sur, lo que hace que las construcciones de diferentes infraestructuras en el litoral hayan alterado esta circulación.

En el caso de las playas del norte de la Ribera Baixa, como las del municipio de Sueca, el puerto de València impide la llegada de sedimentos desde Ebro y los ríos de Castelló; lo que genera una importante regresión de las playas que quedan al sur de esta infraestructura, en concreto la restinga de l'Albufera.

Mientras, en el caso de las playas del sur, las de Cullera, se han construido espigones al sur de la desembocadura del Xúquer (como se muestra en la figura) para evitar esta regresión, que en el caso del Xúquer se debe más a las infraestructuras fluviales, como pantanos, que se han instalado en su cuenca y que alteran el transporte de sedimentos, reduciéndose la aportación y tipología de los que llegan al mar.

Así pues, las playas de la comarca están sufriendo una regresión generalizada por diferentes infraestructuras antrópicas que han alterado los procesos geomorfológicos litorales y por el ascenso del nivel del mar, poniendo en riesgo la población litoral durante los temporales de Levante. En este contexto la Ley de Costas y el PATIVEL se configuran como instrumentos clave para la correcta gestión de este espacio.

Figura 1.8. Ortofoto de Cullera del año 2022



Fuente: Infraestructura de Dades Espacial Valenciana (IDEV)

1.1.4 Dinámicas del territorio: Desde la agricultura hasta el turismo y la industria

Los tres sectores principales de la economía — la industria, el turismo y la agricultura — conviven de manera a veces armoniosa y a veces desequilibrada sobre el territorio. En algunos casos, un sector puede impulsar a otro sector, como en el caso de los arrozales que se convierten en atracción turística. En otro caso, un sector puede llegar a dominar a otro sector como en el caso de la industria que, a lo largo de los años, ha ido ocupando una parte del suelo agrícola. De cualquier manera, estos tres sectores dependen y se aprovechan de las mismas infraestructuras y se verá cómo el dinamismo entre los tres llega a definir el territorio.

La red de transporte estaba ya bien desarrollada en la provincia de Valencia por “el carácter exportador de la economía” de la región⁷. A partir de la mitad del siglo XIX, el sector agrícola creció por un incremento de la demanda tanto interna como externa de algunos de sus productos como “el vino, el arroz, las naranjas, las cebollas, las almendras etc.”⁸. Y es que la agricultura valenciana, desde su inicio, establece una estructura territorial que va beneficiar al turismo y a la industria cuando las condiciones se presentaron para el desarrollo de estos dos sectores.

⁷ Piqueras Haba, Juan. *Geografía del territorio valenciano: Naturaleza, economía y paisaje*. Universitat de València. p. 181.

⁸ *Ibid.*, p. 188.

Agricultura

La tierra valenciana ha estado valorada por su fertilidad y variedad agrícola desde los musulmanes, que desarrollaron un extenso sistema de acequias para regar las tierras, y que los cristianos mantuvieron tras su llegada a principios del siglo XIII. En el año 1493, se encuentra escritos donde se habla de una tierra *muy feraz en olivas, granados, limoneros, cidros y demás árboles frutales [...] una región marítima en la que se [produce] frutas exquisitas*⁹. Además, por su cercanía al mar, la Ribera Baixa se beneficia de unas temperaturas templadas y un clima húmedo que favorece los cultivos hortícolas, de cítricos y otros frutales de origen árabe como la granada y oriental como el caquis¹⁰.

Hoy en día, dentro de lo que se cultiva en la Ribera Baixa, los arrozales ocupan más de la mitad de las hectáreas dedicadas a la agricultura, es decir, 11.370 hectáreas. La gran mayoría de los arrozales se concentran en tres municipios, Sueca, Cullera y Sollana, acumulando 10.290 hectáreas entre ellos. El segundo cultivo más importante son los cítricos que ocupan 7.200 hectáreas. Además, recientemente, se ha empezado el cultivo más intenso de caqui a los que se dedican 444 hectáreas¹¹.

Aunque la Ribera Baixa tiene el mayor porcentaje de superficie agrícola útil de la comunidad autónoma de Valencia con un 73% de su superficie total, equivalente a 20.000 hectáreas, se ha perdido una décima parte de su superficie en las últimas dos décadas¹². Esa pérdida se debe, en parte, al crecimiento de la industria que ha invadido el suelo agrícola y a la expansión de la urbanización y de la red viaria.

De la agricultura al turismo: El caso de Cullera

De manera visualmente impactante, se observa en la ciudad de Cullera como las tierras agrícolas y la montaña de les Raboses generan una frontera con la capital turística (ver figura 1.9). Notablemente, no se han desarrollado toda la variedad de equipamientos de diversión que se suele encontrar en las ciudades turísticas como Cullera.

Se debe tener en cuenta que hasta la llegada del turismo en Cullera, la pesca y la agricultura eran las actividades económicas más importantes de la zona. Los campos agrícolas, especialmente de cítricos, llegaban hasta el litoral (ver figura 1.10). Por la cantidad de naranjos que poblaban la zona, la costa de Cullera ganó el nombre de la Bahía de los Naranjos.

Irónicamente, era el eslogan turístico para promocionar la costa pero el desarrollo del turismo de masas, que creció con intensidad a partir de 1959 con las medidas liberalizadoras¹³, provocó la destrucción progresiva de este notable paisaje de naranjos costeros. Así pues, en estos años, la invasión turística se inició con la construcción de los primeros hoteles sobre la costa (ver figura 1.11).

Es realmente a partir de 1965 que esta zona fue urbanizada de forma espontánea, por promotores inmobiliarios, sin ninguna planificación urbanística. Resultó en un volumen construido considerable, en forma de edificios de 10 a 12 pisos, ordenados en bloques compactos, desprovistos de espacios verdes. A partir de ese momento, la agricultura y el turismo entran en competición. De manera intensiva, las residencias turísticas reemplazan una a una los campos agrícolas del litoral y muchos de los productores de cítricos empezaron a dedicarse al alquiler de pisos turísticos¹⁴.

Hoy en día, paradójicamente, a la vez de contener y concentrar la actividad turística sobre el territorio como se ha dicho al principio, las tierras agrícolas también se convierten en una atracción turística; pues, la agricultura valenciana atrae muchos viajeros y visitantes por su belleza y riqueza.

Figura 1.9. Ortofoto de Cullera del 11/03/2021



Fuente: Google Earth

⁹ Ibid., p. 101-102.

¹⁰ Ibid., p. 100.

¹¹ Ibid., p. 6.

¹² *La Ribera Baixa: Estudios comerciales de la provincia de Valencia*. Universitat de Valencia. Pagina 6.

¹³ Piqueras Haba, Juan. *Geografía del territorio valenciano: Naturaleza, economía y paisaje*. Universitat de Valencia. p. 151.

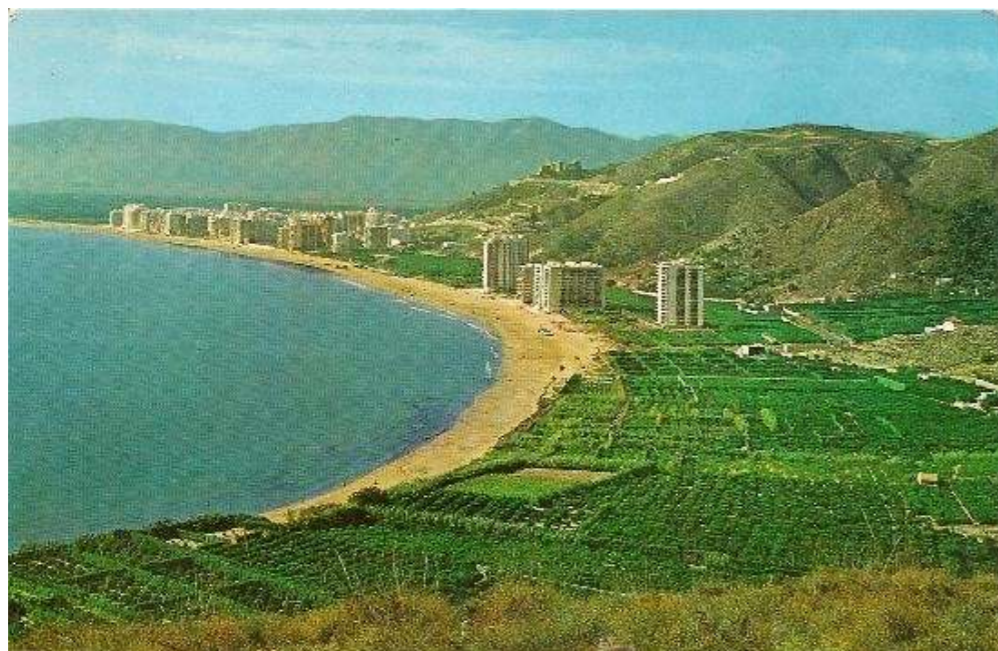
¹⁴ Rieucan, Jean. *Dualisme urbain et glissement du centre décisionnel, de la cité pré-touristique à la ville touristique, dans l'Espagne méditerranéenne du début du XXIe siècle*. Cahiers de géographie du Québec, volume 48, numéro 133, avril 2004, p. 47-70. <https://doi.org/10.7202/009762ar>

Figura 1.10. Cullera pre-turística



Fuente: <https://www.levante-emv.com/ribera/2023/02/24/cullera-fotos-antiguas-imagenes-archivo-playa-bahia-costa-la-ribera-valencia-turismo-83520642.html#foto=13>

Figura 1.11. Primeras edificaciones sobre el litoral de Cullera en medio de campo de naranjos en los años 1960



Fuente: <https://farodecullera.es/la-naranja-en-cullera/?v=bc78a8d162c6>

Figura 1.12. Imagen 3D del litoral de Cullera el 10/08/2014



Fuente: Google Earth

El caso de los arrozales en el Parque de l'Albufera

Los arrozales, que se transforman a lo largo de las estaciones, atraen una gran cantidad de turistas por la huella que dejan sobre el territorio. El cultivo del arroz supone una metamorfosis del entorno que implica importantes trabajos de movimientos de tierras y un control inteligente del nivel del agua, cuya altura se ajusta según las estaciones, meteorología y necesidades del arrozal. Los campos de arroz captan la naturaleza cíclica del tiempo mismo. Como lo describe Piqueras,

[el arrozal] cambia de coloración a lo largo del año según este cubierto de agua, seco o con el arroz en pleno proceso de crecimiento vegetativo: primero verde brillante, luego verde oscuro, finalmente amarillo y, tras la siega, a bandas ocre y negras por la quema de las rastrojeras¹⁵

Y es que aparecen imágenes del Parque de l'Albufera en las cartas postales, en todas las guías y revistas turísticas valencianas; y la visita del l'Albufera es también una de las excursiones que proponen los cruceros al llegar al puerto de Valencia.

Para todo esto, el Parque ha sido acondicionada para los visitantes con rutas de excursión bien marcadas, bancos y mesas para hacer picnic y las empresas turísticas promueven el Parque como un destino de turismo sostenible para observar las aves. Aun así, la turistificación de un espacio natural como el Albufera supone una disrupción de su ecosistema, un incremento del tráfico, de contaminación, de ruido y de residuos.

¹⁵ Piqueras Haba, Juan. *Geografía del territorio valenciano: Naturaleza, economía y paisaje*. Universitat de València. p. 110.

La industria

La Ribera Baixa, aparte de ser agrícola y turística, es también la comarca más industrial del territorio Valenciano. Tiene el mayor número de hectáreas de suelo industrial, en total 318 hectáreas, repartido en diversos polígonos industriales. Esto se debe a que en 1976, Ford eligió establecerse en el territorio por su gran accesibilidad ya que cuenta con una red de carreteras y la cercanía al puerto de Valencia. En ese momento, Ford impulsó otras industrias complementarias de componentes, accesorias y piezas para la fabricación de sus vehículos.

En el contexto de un proyecto de planeamiento de la movilidad activa, se debe considerar el punto de partida y de llegada de sus trabajadores. En el caso de Ford España, la mitad de las 8.500 personas que trabajan para la empresa no residen en la Ribera Baixa sino en las comarcas vecinas, sobre todo en la Ribera Alta y l'Horta de València. En total, de los 15.000 empleados que trabajan en los tres polígonos industriales de Almussafes, 11.000 vienen de otros municipios.

Un territorio fragmentado

El litoral de la Ribera Baixa sirve de ejemplo para demostrar los conflictos por la ocupación del espacio entre las actividades tradicionales y las nuevas. Las fotos satelitales y las fotografías aéreas a disposición son un excelente testimonio de las transformaciones espaciales que afectan el litoral de la Ribera Baixa. Las discontinuidades sociológicas, económicas y culturales separan el centro turístico con el centro antiguo y los espacios agrícolas.

De una economía todavía vehiculada por la agricultura de regadío y los sistemas socio-espaciales asociados a la misma, la región ha pasado a una economía industrial y terciaria donde las políticas regionales y sus actores ocupan un rol nuevo en la configuración del espacio geográfico. De manera tal que la atracción al litoral de los turistas del centro de España ha sido sostenida por el desarrollo de la promoción inmobiliaria y de la industria de la construcción, los cuales han sido apoyada por políticas municipales de urbanización intensa basada en leyes regionales permisivas.

Un problema que supone el turismo en Cullera es la inestabilidad de la población. De manera abrupta, un turismo de playa y sol tal como en Cullera fragmenta la ciudad tanto temporalmente como espacialmente. En apenas unos cientos de metros, la unión del antiguo y el nuevo centro yuxtapone, sin transición urbana, la arquitectura vernácula de estilo modernista con los edificios contemporáneos del *Manhattan costero*. En temporada baja, en invierno, la ciudad turística estacional se separa del conjunto de la ciudad, mientras que, durante la temporada alta, de mayo a agosto, es el casco antiguo el que se separa de ella. Eso supone problemas de planificación y distribución de servicios cuando la población conoce una inestabilidad como esta, que representa un reto para adaptar las infraestructuras para la gestión del agua y los residuos, por ejemplo.

1.2 SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

1.2.1 Definición del sistema de asentamientos

El sistema de asentamientos es una de las categorías propositivas básicas y más necesarias del planeamiento territorial. El plano que se desarrolle deberá aplicar las diferentes estrategias teniendo en cuenta las diferentes realidades descritas y desarrolladas en esta categoría. Las explicaciones sobre el sistema de asentamientos, deben de cumplir con la función de orientar a los desarrollos urbanísticos y territoriales que se producirán en la comarca.

Con sistema de asentamientos hacemos referencia a la distribución y organización de los lugares habitados por personas y las actividades realizadas por estas. Con el objetivo de mejorar las propuestas para la comarca, el objetivo de este apartado es el de describir, y definir, la disposición de comunidades, ciudades y pueblos en la comarca trabajada.

Consideramos asentamientos aquellos ámbitos clasificados indistintamente con el régimen jurídico de suelo urbano o urbanizable para los planeamientos urbanísticos municipales vigentes.

La comarca de la Ribera Baixa dispone de dos principales tipos de áreas diferenciadas. En primer lugar, tenemos los núcleos históricos y sus extensiones. Estos conforman las áreas complejas de los diferentes asentamientos. Como extensiones nos referimos a los ensanches de las ciudades históricas, expansiones por continuidad natural del centro de la ciudad. Estas áreas dentro de los asentamientos disponen de una complejidad natural, dado que el uso de este suelo es mixto. Normalmente entre el uso residencial y el uso comercial, de equipamientos, entre otros.

Por otro lugar, tenemos a las áreas especializadas. Estas se identifican, ya que son resultado de las implantaciones aisladas para los desarrollos específicos. Entonces, encontramos que áreas del suelo, son de un uso exclusivo. Encontramos las zonas residenciales, industriales, terciarias o de equipamientos. En esta área, no existe un uso mixto del suelo.

El caso de las zonas residenciales, encontramos que hay las zonas desarrolladas como extensión a las ciudades. Lo que las hace únicas es la falta de otros usos en su suelo. También vemos su desarrollo en partes aisladas de las ciudades. El ejemplo perfecto serían las áreas residenciales en la zona litoral del municipio de Sueca.

El conjunto de los asentamientos que conforman la comarca de la Ribera Baixa, son las ciudades de Alabat de la Ribera, Almussafes, Benicull de Xúquer, Cobrera, Cullera, Favara, Fortaleny, Llaurí, Polinyà de Xúquer, Riola, Sollana y Sueca, su capital.

Poblamiento

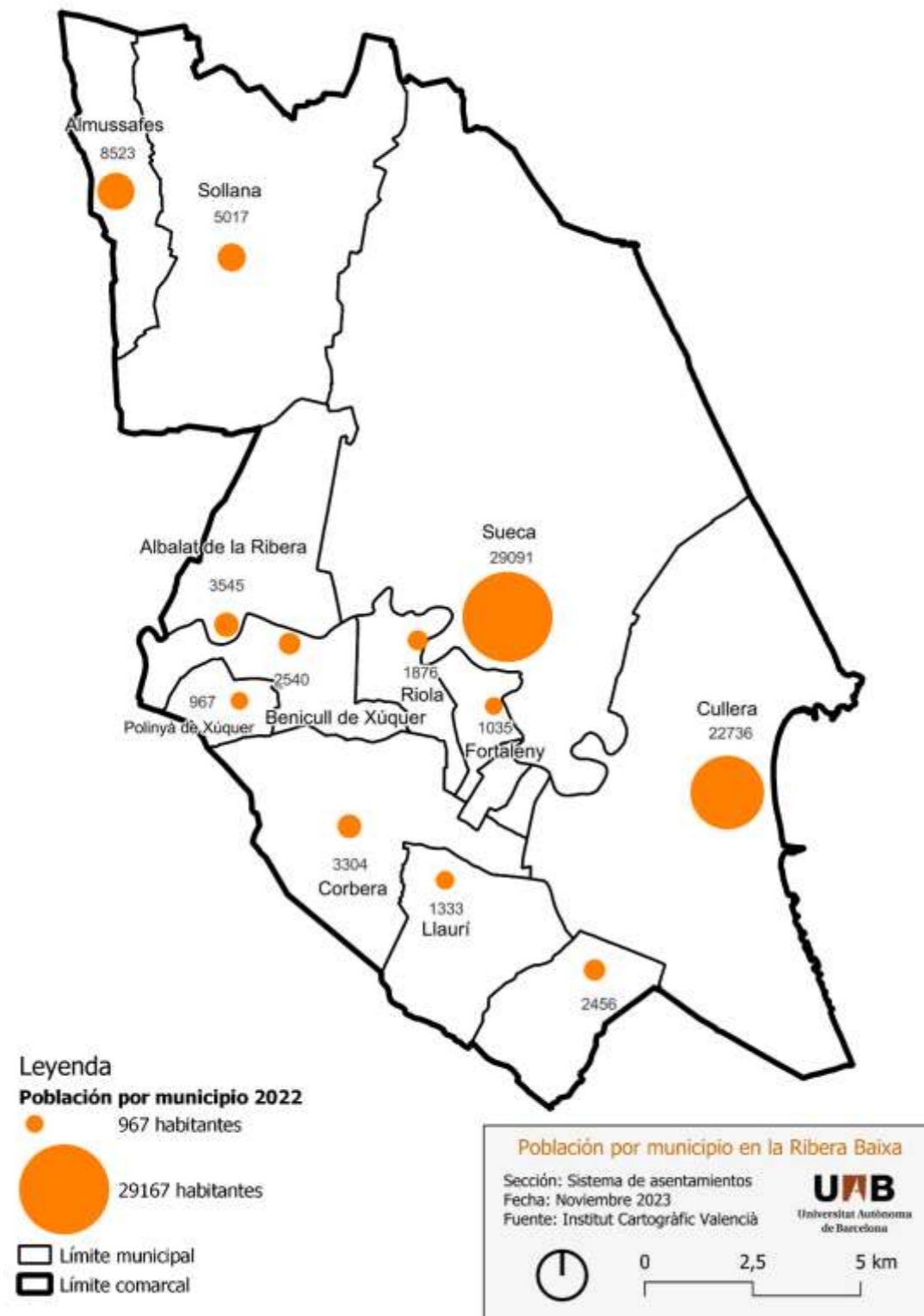
En la comarca de la Ribera Baixa residen 81.245 habitantes, según el padrón del año 2022. Esta cifra está influenciada por diferentes tendencias y comportamientos poblacionales en el ámbito comarcal, regional y nacional, como también de la estructuración de la economía. Fruto de esta evolución, provocada por estos diferentes actores, la estructura social y demográfica de la población de la Ribera Baixa podemos identificar tres tendencias principales en la población residente.

La primera de ellas es el estancamiento demográfico y el proceso de despoblamiento de diversa intensidad. Podemos ver como el saldo natural y el saldo migratorio resultan en negativos, demostrando la etapa entrante de despoblamiento en la zona. La segunda dinámica identificable es la del proceso de envejecimiento de la población. Para acabar, la última gran dinámica a resaltar, es el peso que implica la población estacional en la comarca. Durante temporada alta de verano, la población en ciudades como Cullera puede llegar tener una variación relativa de la población del 136%. Otros municipios como Sueca, en temporada alta, llegan a un 52% de variación relativa de la población –concentrada mayoritariamente en el litoral.

La comarca de la Ribera Baixa, en tener municipios integrados en la Àrea Metropolitana de València, estos acaban adoptando ciertas funciones de nexo entre los municipios más agrícolas y turísticos, con la región metropolitana.

Asentamientos

Figura 1.13. Población por municipio en la Ribera Baixa.



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

La población de la Ribera Baixa se distribuye en dos asentamientos principales, un asentamiento con menos peso poblacional, pero con mayor peso económico, y municipios no principales.

Los dos principales asentamientos, en términos de población, en la Ribera Baixa son Sueca y Cullera. En estos dos asentamientos encontramos respectivamente 27.738 y 22.937 habitantes.

El tercer municipio con más habitantes, es Almussafes, con 8.928 habitantes. Con un substancial menor peso en población, este es uno de los municipios más generadores de movilidad en toda la comarca. Esto es debido por la potencia de la industria que aporta la fábrica Ford, y todo el tejido industrial desarrollado gracias a esta. También es un municipio totalmente integrado a la Àrea Metropolitana de València.

Para acabar, encontramos los municipios no principales, en los cuales se encuentra Albalat de la Ribera, con 3.444 habitantes, Benicull de Xúquer, con 2.493 habitantes, Riola, con 1793 habitantes, Fortaleny, con 1026, Polinyà de Xúquer, con 1.102, Corbera, con 3.029, Llaurí, con 1193, Favara, con 2578, y Sollana, con 4.915 habitantes.

Tendencia poblacional

En la Ribera Baixa, encontramos que una de las principales tendencias es la consolidación a la dinámica de despoblación. Esta tendencia cada vez afectan más municipios y comarcas del País Valencià. Esto corresponde a una dinámica centralizadora de la actividad económica, social y política a las ciudades más grandes. Ciudades como València, Castelló o Alacant, las cuales disponen de un rol más metropolitano. Esta reestructuración de la población en el conjunto del territorio, también afecta a la Ribera Baixa.

La comarca de la Ribera Baixa, entonces, como muchas otras comarcas valencianas, se encuentran en un proceso de estancamiento, o decrecimiento. En la mayoría de la comarca, tanto el saldo natural, como el saldo migratorio, es negativo. Esto quiere decir que la mayoría de ciudades en la comarca no ganan población, sino que la pierden. Observando podemos encontrar dinámicas generales. La primera es la de despoblación con recuperación parcial, la segunda sería de estancamiento, y, la tercera, sería de despoblación.

En el caso de Sueca, podemos su tendencia no se puede entender como ajena de la comarca. El municipio sufre de una gradual despoblación desde el año 2019. Todo y este despoblamiento, la capital de la comarca está en un estanque poblacional con un muy leve y lento aumento de la población. Esta tendencia empieza el año 2018 hasta hoy en día. En el caso de Cullera, encontramos también una pérdida de población, seguida de una recuperación relativa muy lenta, y en poco volumen. Desde el 2018, con 21.918 personas, el municipio ha aumentado a los 22.937. Todo y eso, no podemos hablar de un crecimiento precipitado.

Mientras, Sueca y Cullera comparten casi el mismo patrón de estancamiento y poco crecimiento. Otras ciudades, como Almussafes, aunque no podamos hablar de un crecimiento enorme en población, esta no han sufrido un decrecimiento. Eso es debido a su integración a la Àrea Metropolitana de València y su importancia económica.

Junto a Almussafes, son otras ciudades como Benicull de Xúquer, Fortaleny o Sollana, las que suman a este estancamiento.

Para acabar, tenemos los municipios con pérdidas de población, los cuales no han recuperado. Aquí encontraríamos Albalat de la Ribera, Riola, Polinyà de Xúquer, Corbera, Llaurí y Favara.

Proceso de ocupación del suelo

Históricamente, la Ribera Baixa ha sido una comarca estratégica para el desarrollo económico del País Valencià y de la zona de la ciudad de València. La comarca tubo una gran importancia en la producción agrícola desde la introducción del arroz en el siglo XIII. Con la desalinización de l'Albufera de València, el conreo de arroz ganó terreno aprovechando de ese nuevo recurso.

Aumento del suelo industrial es debido al aterramiento de la fábrica Ford en Almussafes durante los años 70. La llegada de esta, reorganiza la economía. No solo en la Ribera Baixa, sino que también en el conjunto del territorio. Esta instalación produce la generación de nuevas empresas, en forma de talleres y fábricas, las cuales dependerán de Fiat. Se produce un tipo de competencia entre los diferentes municipios para adoptar estas nuevas empresas dependientes de la empresa matriz.

Por la década de los 60, con el abaratamiento del transporte aéreo y el surgimiento de una nueva clase de turista internacional, se decide impulsar el sector del turismo dentro del estado español con la intención de atraer turistas. Esta gran inversión y apuesta para direccionar la economía del país, sobre todo la de las regiones costaneras mediterráneas, hacia una economía centrada al turismo de sol y playa, imita a experimentos ya producidos por otras naciones europeas. Con grandes intereses económicos en estas regiones del litoral mediterráneo, hubo una gran expansión y competición entre ciudades para acabar ganando la “supremacía” turística en esa zona. Esta competición, muchas de las veces avivado por la burguesía local y nacional, acaba por traer grandes desarrollos en las zonas. Estos fueron muy agresivos y dañinos para la sociedad, naturaleza y medio ambiente. En esta época vemos proyectos como Benidorm, Alcúdia, Lloret de Mar, Gandía, Salou, y por supuesto, Cullera.

1.2.2 Morfología

Características de los tejidos urbanos

El tejido urbano de la Ribera Baixa destaca por una gran compacidad en la mayoría de sus urbes, con unos límites muy claros entre ciudad y campo. Esta característica se debe a la protección y valorización del suelo rústico, el cual no ha recibido en exceso los efectos de la urbanización de baja densidad, ni de grandes complejos turísticos, a excepción de la línea de mar de Sueca y Cullera.

En la Ribera Baixa encontramos seis tipos de tejido urbano:

- 1) Núcleo histórico
- 2) Primeros crecimientos modernos (previos al s. XX)
- 3) Ensanche (finales de s. XIX y principios de s. XX)
- 4) Crecimiento suburbano sin planificación (1955-1975)
- 5) Polígono de viviendas (1955-1975)
- 6) Urbanización dispersa (1970-actualidad)

Cada uno de estos modelos responde a un momento histórico y a unos objetivos diferentes. Teniendo cada uno unas características propias en su trazado y edificación.

Entre los municipios de la Ribera Baixa encontramos algunos sin núcleo histórico; es el caso de Polinyà de Xúquer, Benicull de Xúquer i Almussafes.

Almussafes cuenta con algunas edificaciones medievales pero no cuenta con núcleo histórico como tal y la mayoría de sus edificios son construidos en los siglos XX y XXI. Observando Almussafes en planta podemos diferenciar dos tipologías muy marcadas: un centro de calles estrechas e irregulares con edificios construidos entre 1900 y 1975, y alrededor, una trama de calles amplias y ortogonales con grandes bloques de viviendas construidos después de 1975 y vinculadas a la implantación de la factoría Ford en el municipio en el año 1976.

Otro ámbito que hemos analizado en morfología es la triada de Benicull de Xúquer, Polinyà de Xúquer y Albalat de la Ribera. Para describir su morfología nos es muy útil la figura número 5. Allí podemos apreciar como Albalat sí dispone de núcleo histórico, a diferencia de los otros dos municipios. Analizamos a continuación los tres municipios.

Benicull es el municipio más pequeño de la comarca, en cuanto se refiere a población. Su historia como municipio independiente es muy corta ya que se segregó de Polinyà de Xúquer como entidad local en 1987 y se convirtió en municipio independiente en 2003. Su tejido urbano se compone casi exclusivamente de dos partes; Un “núcleo” de

casas unifamiliares pequeñas y adosadas construidas en la primera mitad del siglo XX a lo largo de dos calles dispuestas en forma de cruz, y una expansión urbana alrededor del núcleo originada a finales de siglo XX y conformada por casas unifamiliares adosadas y algunos pocos bloques de vivienda.

En Polinyà de Xúquer encontramos la misma sucesión de tipologías urbanas. Núcleo con calles estrechas y oblicuas y un “caparazón” de calles más amplias y ortogonales. El núcleo está formado por viviendas unifamiliares compactas de principios de siglo XX y el exterior está formado por vivienda unifamiliar y unos pocos bloques de vivienda construidos los últimos 50 años.

Por último, Albalat de la Ribera, como decíamos, sí dispone de núcleo histórico. El núcleo de este pueblo tiene un tejido bastante ortogonal. De su historia sabemos que la parte noreste del núcleo se construyó después de 1692 a raíz del derribo de la iglesia antigua del pueblo. También sabemos que la urbe se expande a partir del siglo XX, cuando se consiguen equipamientos (mercado municipal (1903), lavadero municipal (1902) y matadero municipal (1901)), infraestructuras (puente sobre el Xúquer, obertura de una gran vía, nuevas calles y plazas...). Como es común en el estado español, la urbe sufrió se expandió durante principios de siglo hasta 1930, pero con la llegada de crisis económicas y la guerra civil, la expansión no se recuperó hasta 1960.

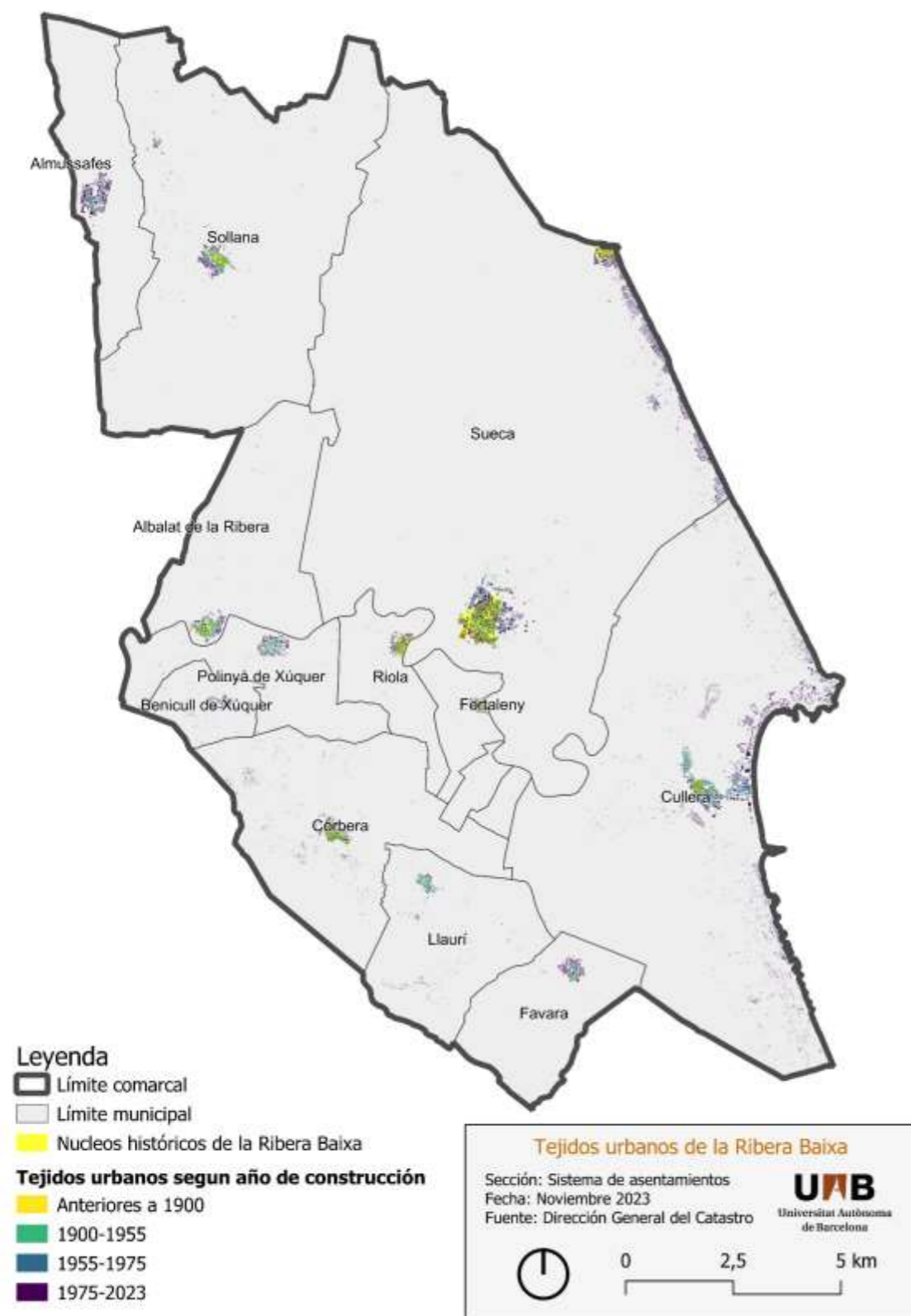
También hemos estudiado la morfología de Sueca. Sueca dispone de un gran núcleo histórico que ya avanza su larga historia. De origen musulmán, se independizó de Cullera en 1607. En 1838 se construyó una muralla alrededor del pueblo a causa de la primera guerra carlina. Esta se derribó en 1903. El impulso demográfico de la ciudad está vinculado al requerimiento de mano de obra para el cultivo y recolección del arroz desde el siglo XVIII, pero especialmente en el siglo XIX. La mecanización del campo y las crisis del siglo XX paralizaron su expansión.

La trama urbana presenta un núcleo histórico muy compacto, denso y bastante ortogonal, aunque con calles muy estrechas. En el núcleo encontramos bastantes edificaciones anteriores a 1900, pero también del siglo XX y XXI resultando una composición heterogénea y desordenada en cuanto a año de construcción. Predomina en él la vivienda plurifamiliar. Alrededor del núcleo, formando un anillo, encontramos construcciones del siglo XX y XXI, tanto vivienda unifamiliar como bloques de vivienda. Destaca en el suroeste un polígono de viviendas muy denso. El polígono de viviendas es un tejido que encontraremos en Sueca, Cullera, Sollana y Almussafes.

Es importante destacar que Cullera dispone de un segundo núcleo histórico en el Perelló, una entidad local menor ubicada en el extremo noreste del municipio y la comarca, junto al mar. Su origen se encuentra a principios del siglo XIX y su desarrollo urbanístico tan característico con predominancia de la línea recta se debe a un plan urbanístico de 1856. Su desarrollo se basa en el veraneo de la burguesía agraria de Sueca y Valencia.

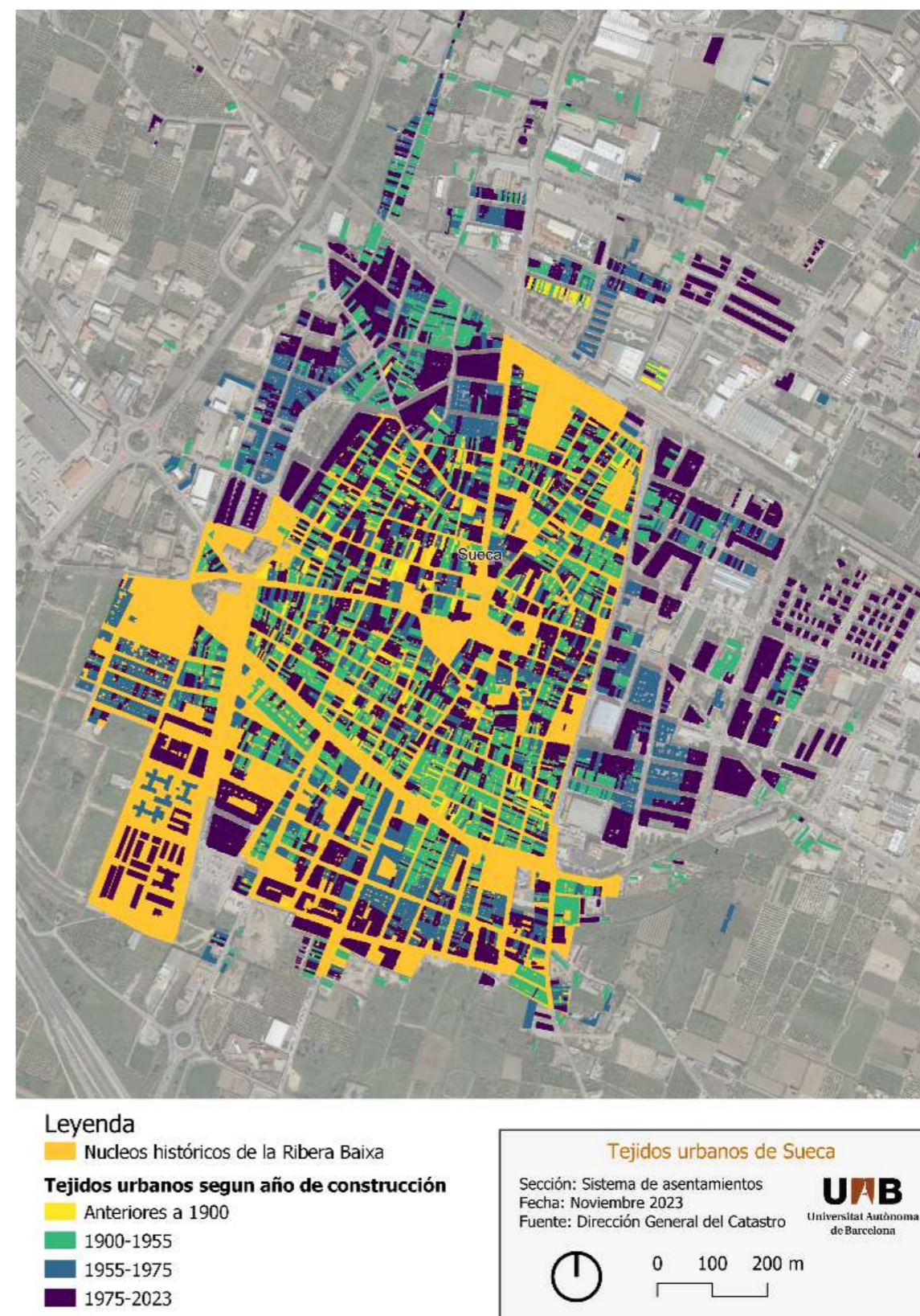
Además de el Perelló, encontramos grandes desarrollos urbanísticos casi todo el litoral perteneciente al municipio. 13.700 residencias secundarias se ubican en Sueca, casi su totalidad en la costa. Estas viviendas en la costa se disponen en bloques de vivienda y urbanización dispersa construida en las últimas décadas.

Figura 1.14. Mapa de teixidos urbanos de la Ribera Baixa.



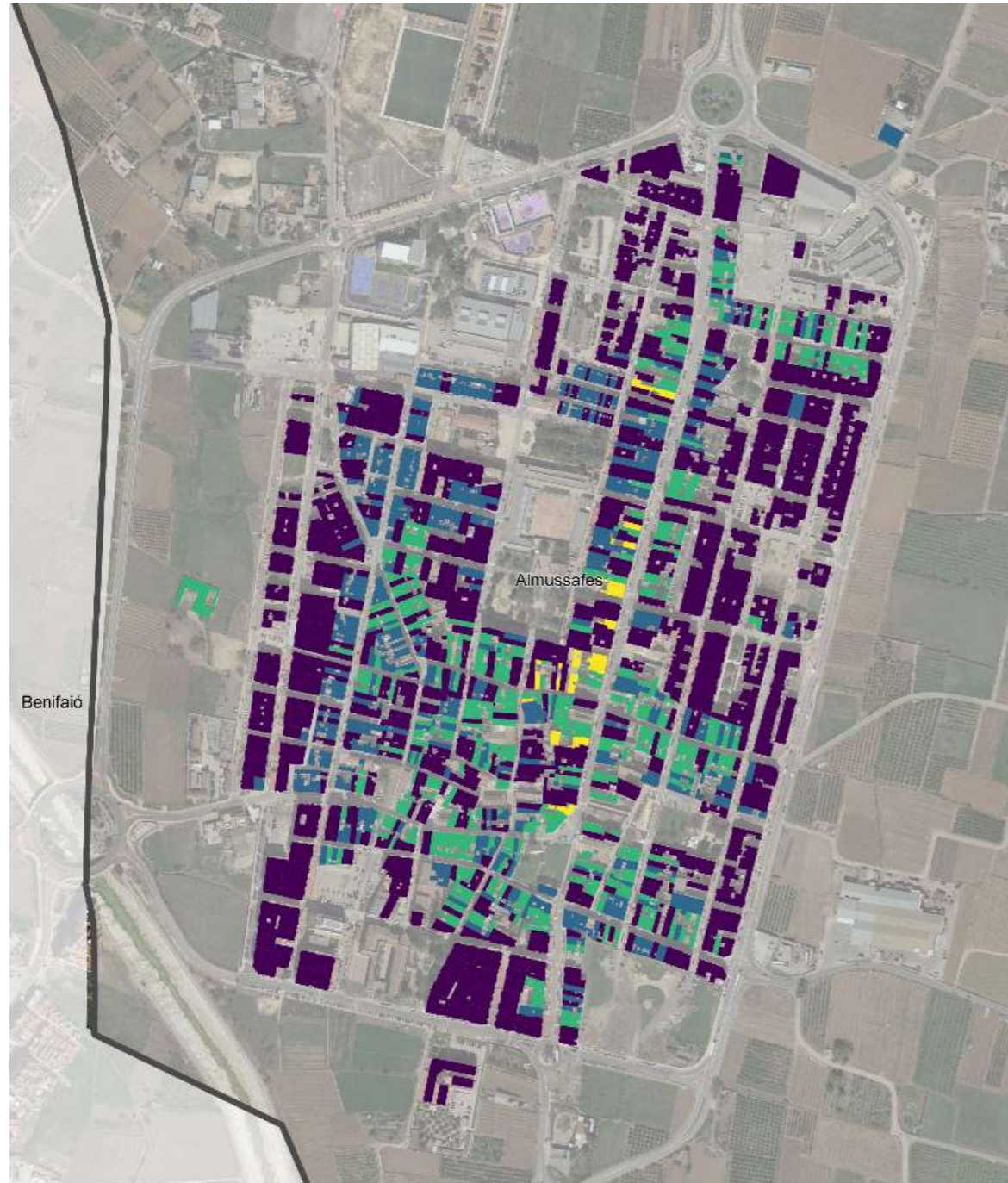
Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Figura 1.15. Mapa de teixidos urbanos de Sueca.



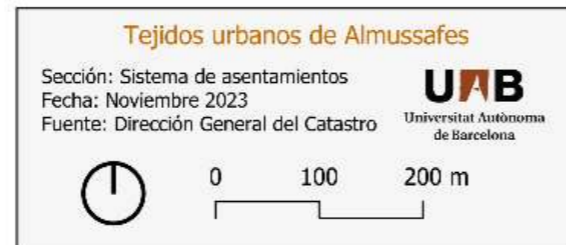
Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Figura 1.16. Mapa de teixidos urbanos de Almussafes.



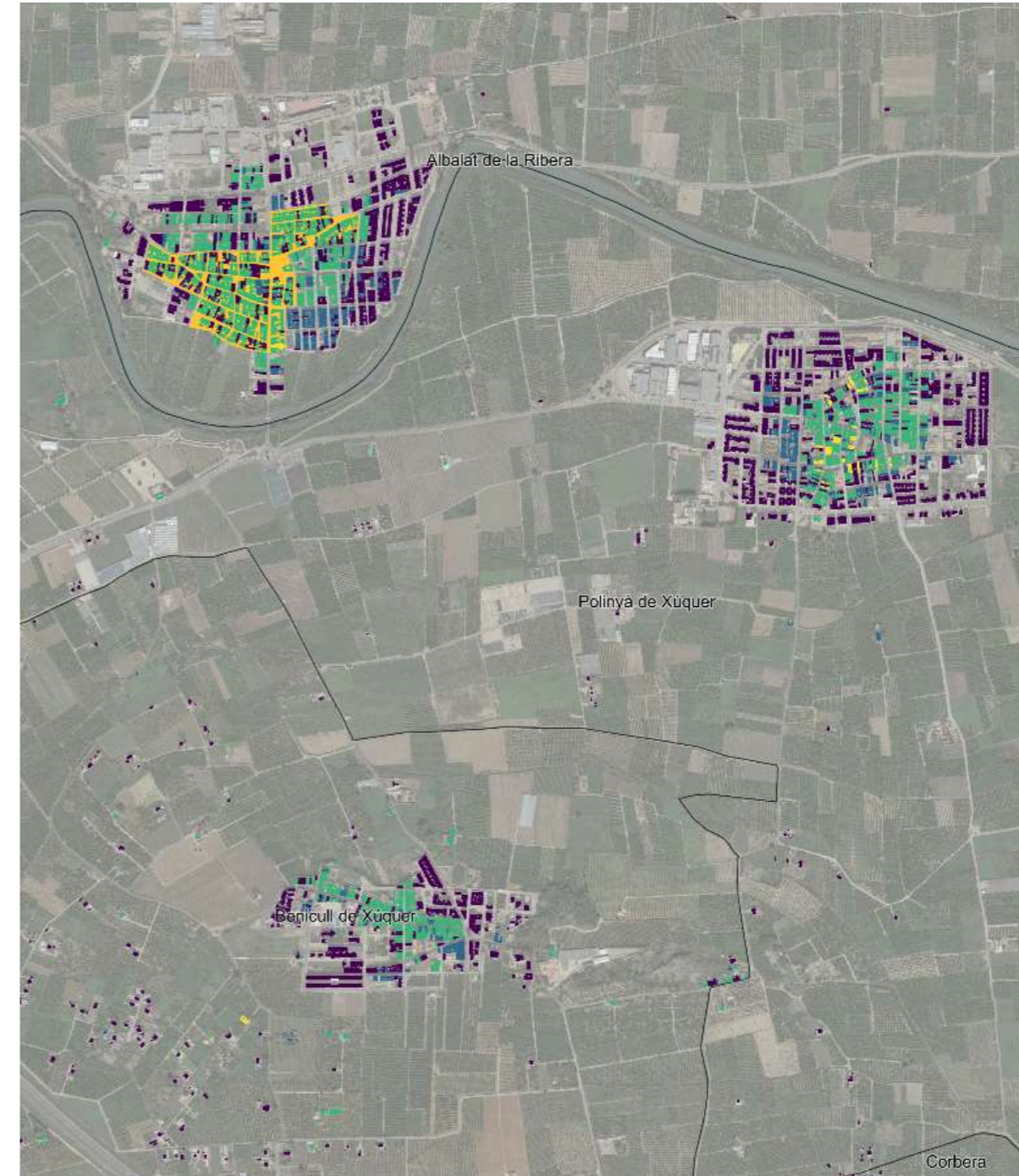
Leyenda

- Nucleos históricos de la Ribera Baixa
- Teixidos urbanos segun año de construcción**
- Anteriores a 1900
- 1900-1955
- 1955-1975
- 1975-2023



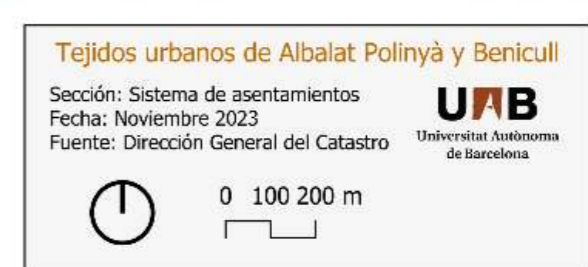
Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Figura 1.17. Mapa de teixidos urbanos de Cullera.



Leyenda

- Nucleos históricos de la Ribera Baixa
- Teixidos urbanos segun año de construcción**
- Anteriores a 1900
- 1900-1955
- 1955-1975
- 1975-2023



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Figura 1.18. Mapa de teixidos urbanos de Albalat de la Ribera, Polinyà de Xúquer y Benicull de Xúquer.

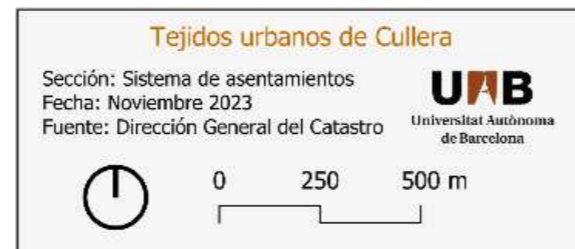


Leyenda

■ Núcleos históricos de la Ribera Baixa

Teixidos urbanos segun año de construcción

- Anteriores a 1900
- 1900-1955
- 1955-1975
- 1975-2023



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Tipología de vivienda

Si echamos una mirada general a la tipología residencial de la Ribera Baixa encontramos que a escala comarcal el papel principal lo juegan las viviendas en grandes bloques de Cullera y Sueca. Éstas representan el 70% de las viviendas de la comarca. Este dato es determinante, ya que la mayor parte de la población (ya sea permanente o estacional) se aloja en este tipo de viviendas de estos dos municipios.

Tabla 1.1. Tabla de municipios de la Ribera Baixa con el número de viviendas unifamiliares y plurifamiliares, el total de viviendas y el valor relativo de las diferentes tipologías de viviendas por cada municipio.

| Municipio | Viviendas unifamiliares | Vivienda en edificio residencial con dos viviendas | Vivienda en edificio residencial con tres viviendas o más | Viviendas en edificio no residencial | Total de viviendas | Valor relativo de las viviendas unifamiliares | Valor relativo de las viviendas en edificio residencial con dos viviendas | Valor relativo de las viviendas en edificio residencial con tres viviendas o más |
|---------------------------|-------------------------|--|---|--------------------------------------|--------------------|---|---|--|
| Cullera | 4755 | 990 | 23322 | 78 | 29169 | 16% | 3% | 80% |
| Sueca | 4959 | 1680 | 18333 | 0 | 25185 | 20% | 7% | 73% |
| Almussafes | 867 | 294 | 2838 | 12 | 4017 | 22% | 7% | 71% |
| Sollana | 1059 | 522 | 1161 | 9 | 2754 | 38% | 19% | 42% |
| Corbera | 1302 | 264 | 618 | 6 | 2196 | 59% | 12% | 28% |
| Albalat de la Ribera | 1089 | 243 | 708 | 15 | 2061 | 53% | 12% | 34% |
| Favara | 495 | 159 | 879 | 6 | 1548 | 32% | 10% | 57% |
| Polinyà de Xúquer | 771 | 132 | 540 | 9 | 1452 | 53% | 9% | 37% |
| Riola | 606 | 114 | 303 | 9 | 1035 | 59% | 11% | 29% |
| Llaurí | 723 | 96 | 198 | 3 | 1026 | 70% | 9% | 19% |
| Benicull de Xúquer | 459 | 75 | 216 | 9 | 756 | 61% | 10% | 29% |
| Fortaleny | 333 | 42 | 192 | 6 | 573 | 58% | 7% | 34% |
| Total Ribera Baixa | 17424 | 4614 | 49308 | 252 | 71769 | 24% | 6% | 69% |

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

Tabla 1.2. Tabla de municipios de la Ribera Baixa con el número absoluto de viviendas según su uso principal o secundario y su valor relativo respecto el total municipal.

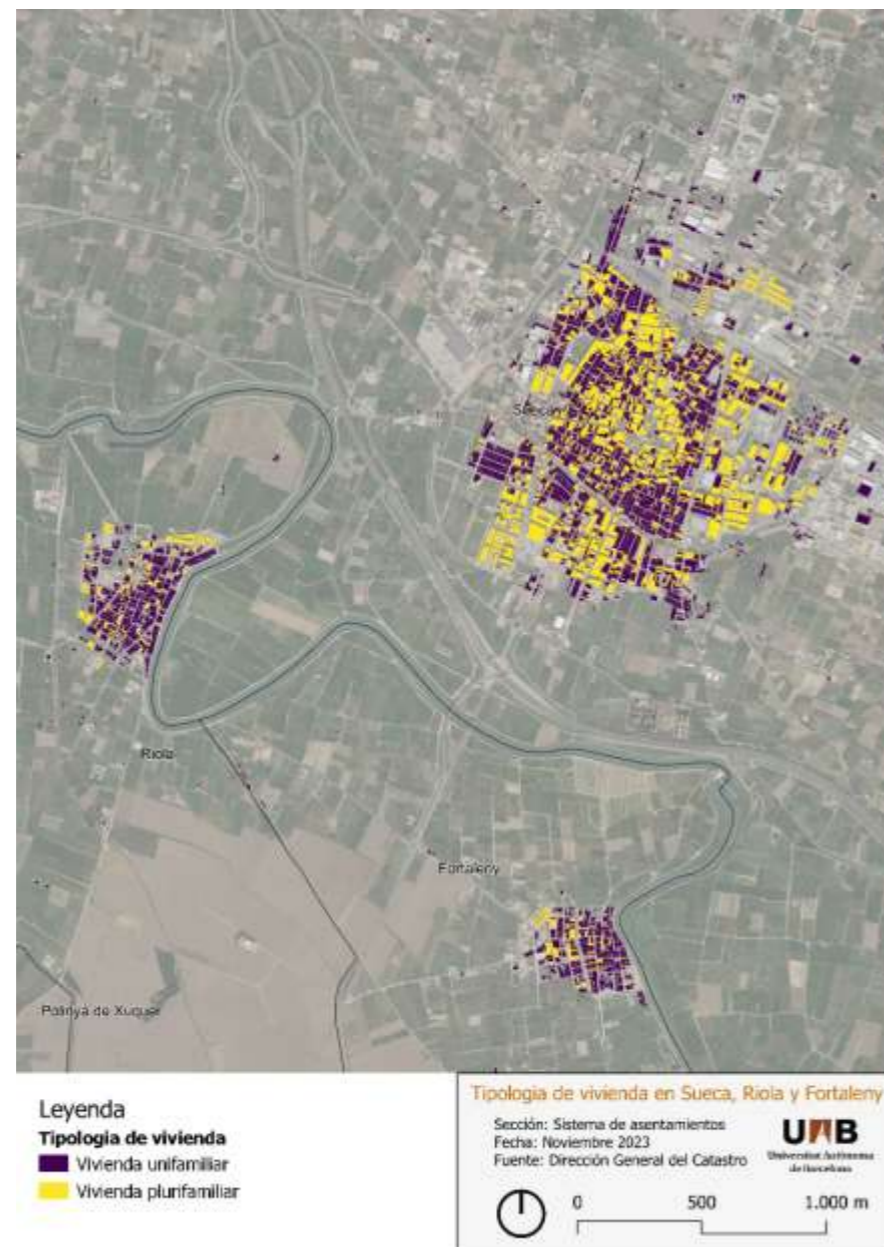
| Municipio | Viviendas principales | Viviendas no principales | Total de viviendas | Valor relativo de las viviendas principales | Valor relativo de las viviendas no principales |
|----------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------|---|--|
| Albalat de la Ribera | 1368 | 693 | 2061 | 66% | 34% |
| Almussafes | 3366 | 651 | 4017 | 84% | 16% |
| Benicull de Xúquer | 450 | 306 | 756 | 60% | 40% |
| Corbera | 1275 | 924 | 2199 | 58% | 42% |
| Cullera | 9369 | 19800 | 29169 | 32% | 68% |
| Favara | 981 | 567 | 1548 | 63% | 37% |
| Fortaleny | 405 | 168 | 573 | 71% | 29% |
| Llaurí | 522 | 501 | 1023 | 51% | 49% |
| Polinyà de Xúquer | 1017 | 435 | 1452 | 70% | 30% |
| Riola | 705 | 330 | 1035 | 68% | 32% |
| Sollana | 1968 | 789 | 2757 | 71% | 29% |
| Sueca | 11478 | 13710 | 25188 | 46% | 54% |
| Total | 32895 | 38874 | 71769 | 46% | 54% |

Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

Sin embargo, en la mayoría de todos los municipios a la vivienda unifamiliar es la norma. Además de las dos grandes ciudades también encontramos mucha vivienda plurifamiliar en Almussafes, Favara y Sollana. Por otro lado, los que tienen más viviendas unifamiliares en valores relativos son: Llaurí, Benicull de Xúquer, Corbera y Riola.

En cuanto al uso que se da a la vivienda, de las 71.000 viviendas de la Ribera Baixa, 38.000 son viviendas no principales, un número muy grande que en valores relativos es el 54% de las viviendas. Un porcentaje que es habitual en municipios turísticos. Además, si bien en valores absolutos las segundas residencias se concentran en Cullera y Sueca, cuando observamos los valores relativos municipio a municipio nos encontramos con porcentajes muy altos de vivienda secundaria en toda la comarca con la única excepción de Almussafes. Los municipios con un carácter no-turístico no superan el 25% de viviendas no principales.

Figura 1.19. Mapa de tipología de la vivienda en Sueca, Riola y Fortaleny.



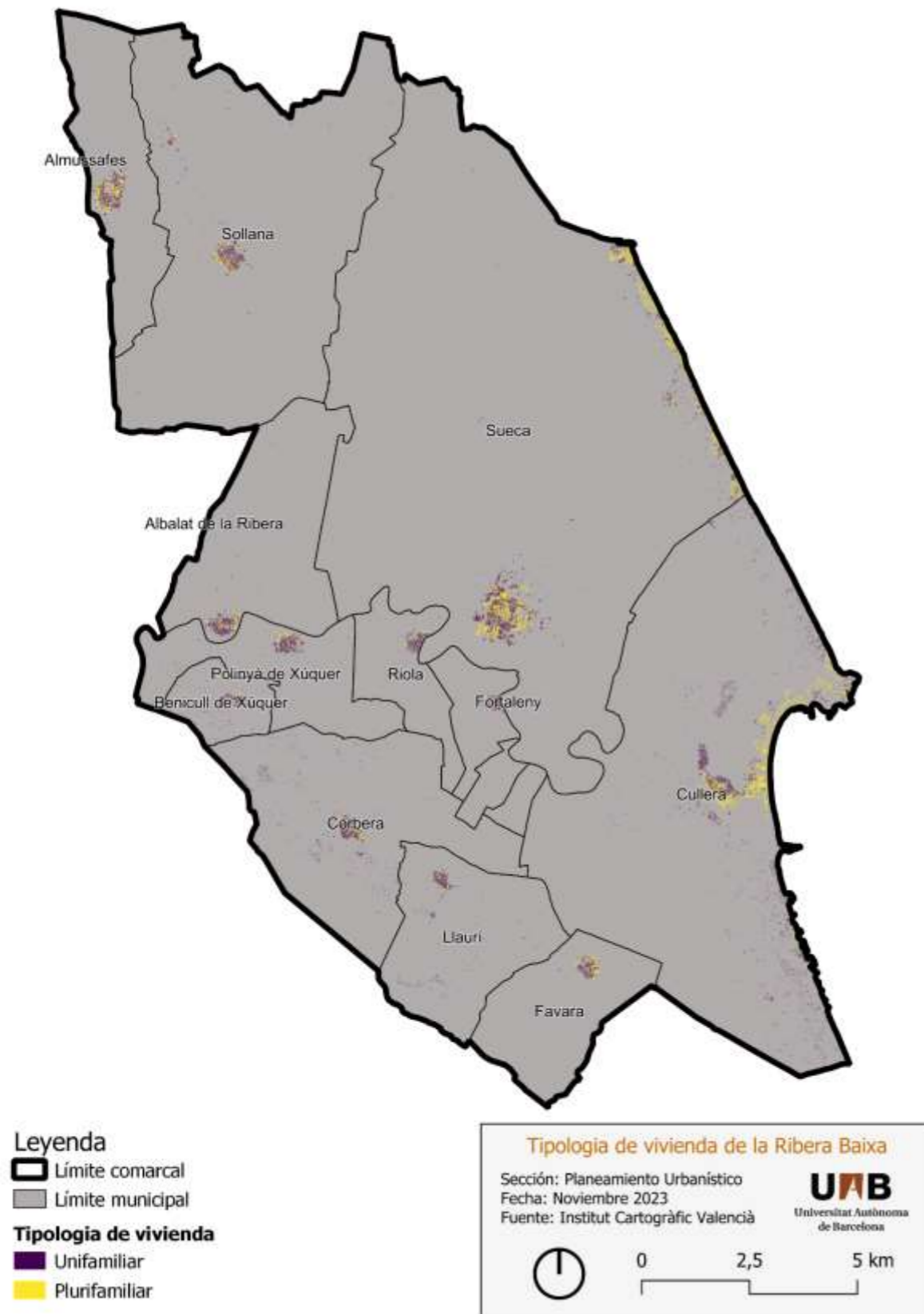
Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Figura 1.20. Mapa de tipología de la vivienda en El Perelló (Sueca).



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Figura 1.21. Mapa de tipologia de la vivienda en la Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Densidad poblacional

Uno de los indicadores más utilizados para describir y estudiar la morfología urbana es la densidad poblacional. Existe la densidad neta y la densidad bruta.

La densidad poblacional neta es un indicador que cuantifica la concentración de población en una determinada área urbana de uso residencial. Normalmente se calcula en base a la población residente permanente, pero hemos hecho también el cálculo para conocer la densidad poblacional en el momento más álgido de las vacaciones. Este valioso dato nos permite conocer como de densos son los municipios de la Ribera Baixa y si su densidad aumenta o disminuye en el período vacacional.

A continuación, podéis ver una tabla con los resultados.

Tabla 1.3. Tabla de densidad de población neta de la Ribera.

| Municipio | Área residencial urbanizada (ha) | Población censada (2022) | Densidad de población neta (hab/ha) | Población que pernocta en temporada alta (15 de agosto de 2021) | Variación relativa de la población | Densidad de población neta en temporada alta (15 de agosto de 2021) (hab/ha) | Variación relativa de la densidad de población neta |
|----------------------|----------------------------------|--------------------------|-------------------------------------|---|------------------------------------|--|---|
| Almussafes | 72,72 | 8929 | 123 | 6.719 | -25% | 92 | -25% |
| Sollana | 48,18 | 4915 | 102 | 4114 | -16% | 85 | -16% |
| Fortaleny | 10,29 | 1026 | 100 | 991 | -3% | 96 | -3% |
| Riola | 18,05 | 1793 | 99 | 1688 | -6% | 94 | -6% |
| Albalat de la Ribera | 35,19 | 3444 | 98 | 3243 | -6% | 92 | -6% |
| Favara | 26,71 | 2578 | 97 | 2489 | -3% | 93 | -3% |
| Polinyà de Xúquer | 26,34 | 2493 | 95 | 2347 | -6% | 89 | -6% |
| Sueca | 347,44 | 27738 | 80 | 42079 | 52% | 121 | 52% |
| Benicull de Xúquer | 14,47 | 1102 | 76 | 1064 | -3% | 74 | -3% |
| Corbera | 40,94 | 3097 | 76 | 2990 | -3% | 73 | -3% |
| Llaurí | 19,01 | 1193 | 63 | 1152 | -3% | 61 | -3% |
| Cullera | 367,58 | 22937 | 62 | 54.139 | 136% | 147 | 136% |
| Ribera Baixa | 1026,93 | 81245 | 79,11 | 123.014 | 51% | 120 | 51% |

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General del Catastro.

Como veníamos diciendo, la densidad poblacional neta en los municipios de la Ribera Baixa es significativamente diferente según el período del año. En temporada alta vacacional, a escala comarcal, la densidad poblacional aumenta un 51% porque también aumenta un 51% su población. Si nos fijamos en los municipios, vemos que éste aumento se centra en solamente dos municipios, Sueca y Cullera. Por lo contrario, el resto de municipios de la comarca tienen pérdidas de población (y densidad), principalmente en los pueblos de Almussafes y Sollana, justamente los dos municipios con un carácter metropolitano más acentuado. El resto de pequeños municipios ven reducida su población muy poco durante las vacaciones (-3% y -6%), algo que se puede atribuir a la elevada media de edad de sus residentes.

Si atendemos a los valores absolutos destaca Cullera con un aumento de 31.000 residentes y Sueca con 14.000. Almussafes también es relevante como pierde un cuarto de su población, que equivale a 2210 habitantes. Sollana pierde 800 y los pueblos de carácter rural entre pierden entre 200 y 30 habitantes, que como hemos mencionado antes, en valores relativos es muy poco.

Volviendo a la densidad poblacional neta, cabe destacar el gran cambio de densidad de Cullera y Sueca por la afluencia de veraneantes. Los dos municipios disponen de un gran número de residencias no principales, en concreto Cullera tiene 19800 y Sueca 13710. Lógicamente, los m2 de estas residencias se contabilizan en la densidad poblacional y por éste motivo en Sueca y Cullera tienen una densidad “estricto sensu” baja/muy-baja pero si

contabilizamos los residentes en vacaciones pasan a ser los dos municipios con mayor densidad poblacional de toda la comarca.

Por otro lado, si abordamos la escala comarcal resulta muy útil el indicador de densidad poblacional bruta. La Ribera Baixa tiene 292 habitantes por kilómetro cuadrado, siendo la cuarta comarca más densa de su provincia y la décimo primera más densa del País Valencià. Aunque es una densidad superior a la media (219 hab/km²), queda muy lejos de las más densas, las cuales llegan a más de 1000 hab/km² debido a su pequeña extensión y gran población.

Tabla 1.4. Tabla de densidad poblacional bruta del País Valencià.

| Nº | Comarca | Población (2022) | Extensión (ha) | Densidad poblacional bruta (hab/ha) | Densidad poblacional bruta (hab/km ²) |
|----|------------------------|------------------|------------------|-------------------------------------|---|
| 1 | València | 792.492 | 13463 | 58,86 | 5886 |
| 2 | Horta Nord | 305.422 | 14051 | 21,74 | 2174 |
| 3 | Horta Sud | 472.871 | 30100 | 15,71 | 1571 |
| 4 | Alacantí | 494.685 | 67357 | 7,34 | 734 |
| 5 | Baix Vinalopó | 301.635 | 48878 | 6,17 | 617 |
| 6 | Safor | 175.227 | 42980 | 4,08 | 408 |
| 7 | Baix Segura | 367.082 | 95728 | 3,83 | 384 |
| 8 | Camp de Morvedre | 94.961 | 27120 | 3,50 | 350 |
| 9 | Marina Baixa | 192.624 | 57867 | 3,33 | 333 |
| 10 | Plana Baixa | 193.553 | 60515 | 3,20 | 320 |
| 11 | Ribera Baixa | 81.245 | 27681 | 2,94 | 294 |
| 12 | Plana Alta | 257.573 | 95729 | 2,69 | 269 |
| 13 | Marina Alta | 184.284 | 75802 | 2,43 | 243 |
| 14 | Ribera Alta | 225.216 | 97004 | 2,32 | 232 |
| 15 | Vinalopó Mitjà | 170.049 | 79799 | 2,13 | 213 |
| 16 | Camp de Túria | 172.408 | 82337 | 2,09 | 209 |
| 17 | Alcoià | 110.639 | 53966 | 2,05 | 205 |
| 18 | Costera | 71.697 | 52826 | 1,36 | 136 |
| 19 | Vall d'Albaida | 87.593 | 72222 | 1,21 | 121 |
| 20 | Alt Vinalopó | 52.576 | 64476 | 0,82 | 82 |
| 21 | Comtat | 28.020 | 37777 | 0,74 | 74 |
| 22 | Baix Maestrat | 84.062 | 122132 | 0,69 | 69 |
| 23 | Foia de Bunyol | 45.090 | 81737 | 0,55 | 55 |
| 24 | Alt Palància | 24.595 | 96515 | 0,25 | 26 |
| 25 | Canal de Navarrés | 15.624 | 70929 | 0,22 | 22 |
| 26 | Plana d'Utiel-Requena | 37.536 | 172103 | 0,22 | 22 |
| 27 | Alcalatén | 13.908 | 64868 | 0,21 | 21 |
| 28 | Serrans | 16.604 | 140528 | 0,12 | 12 |
| 29 | Alt Maestrat | 6.299 | 66316 | 0,09 | 10 |
| 30 | Vall de Cofrents-Aiora | 9.582 | 114115 | 0,08 | 8 |
| 31 | els Ports | 6.648 | 90407 | 0,07 | 7 |
| 32 | Alt Millars | 3.978 | 66706 | 0,06 | 6 |
| 33 | Racó d'Ademús | 2.189 | 37022 | 0,06 | 6 |
| | Total | 5.097.967 | 2.325.449 | 2,19 | 219 |

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

Por último, en este apartado hemos elaborado algunos mapas simbolizando el número de viviendas por edificio residencial. El rango de viviendas por edificio va de una a quinientas noventa y siete, perteneciendo ésta elevada cifra al mayor complejo vacacional de Cullera y la Ribera Baixa.

Estos mapas nos permiten estudiar las características del tejido urbano. En Sueca, por ejemplo, nos encontramos con un primer núcleo de edificios densos, con edificios de suelen superar 4 viviendas por edificio. Envolviendo este centro encontramos una gran “cáscara” de viviendas unifamiliares compactadas en el núcleo histórico de la ciudad. Por último, fuera ya del núcleo histórico y estructuradas en calles y avenidas anchas, encontramos por una parte grandes bloques de más de diez viviendas por edificio y por el otro, casas unifamiliares adosadas de construcción reciente.

Cartografiando los mismos datos en Cullera nos encontramos con un desarrollo parecido. Un primer centro denso, una cáscara de edificios unifamiliares compactos y grandes bloques y urbanización adosados en las áreas externas al núcleo histórico. Cullera presenta además presenta un enorme desarrollo de grandes bloques en la costa y una urbanización dispersa en el interior.

Figura 1.22. Mapa con el número de viviendas por edificio en Sueca.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

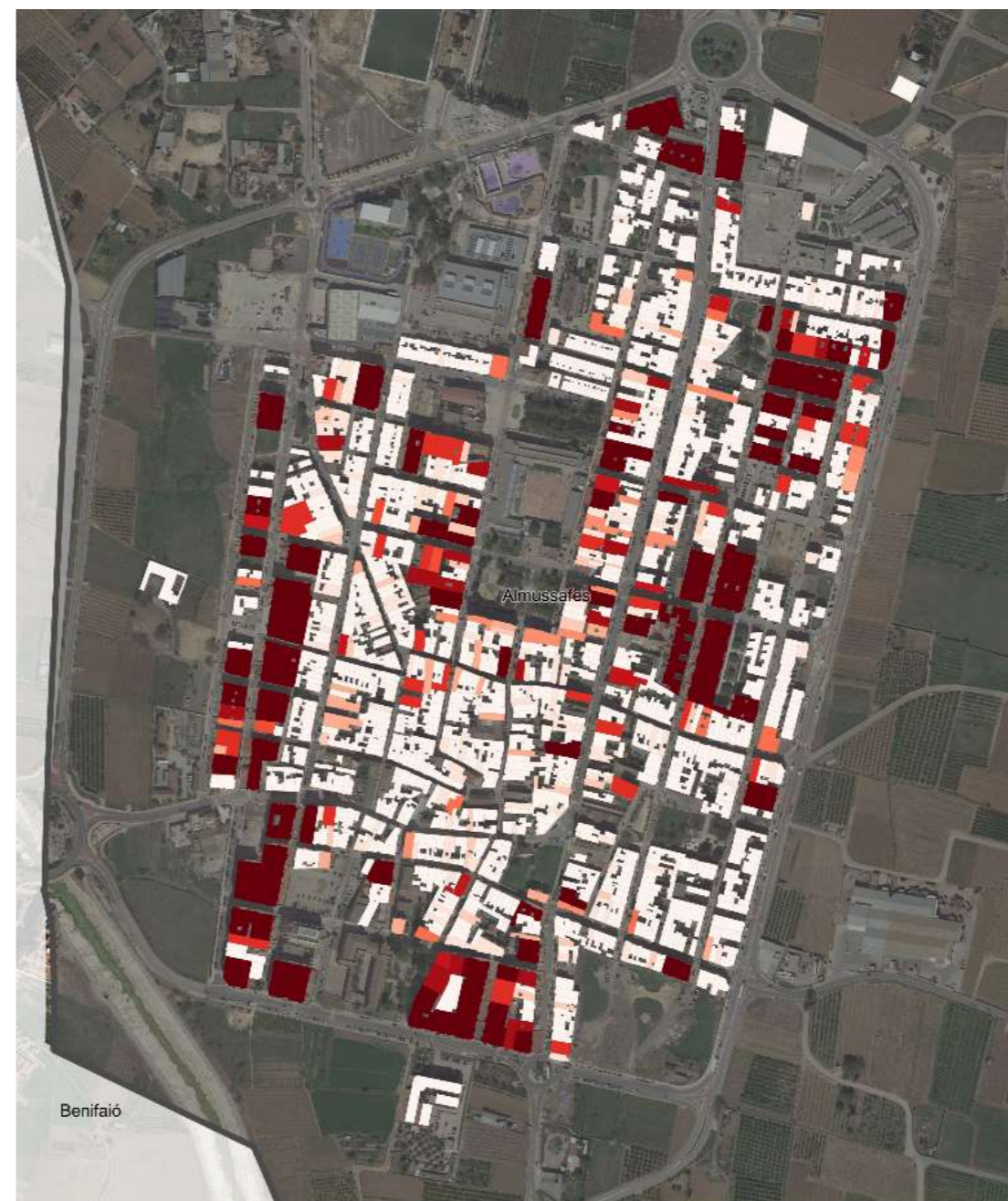
Figura 1.23. Mapa con el número de viviendas por edificio en Cullera.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Almussafes, como hemos podido ver en las tablas, es el más denso de toda la comarca en población permanente y es que sus edificios tienen un gran número de viviendas.

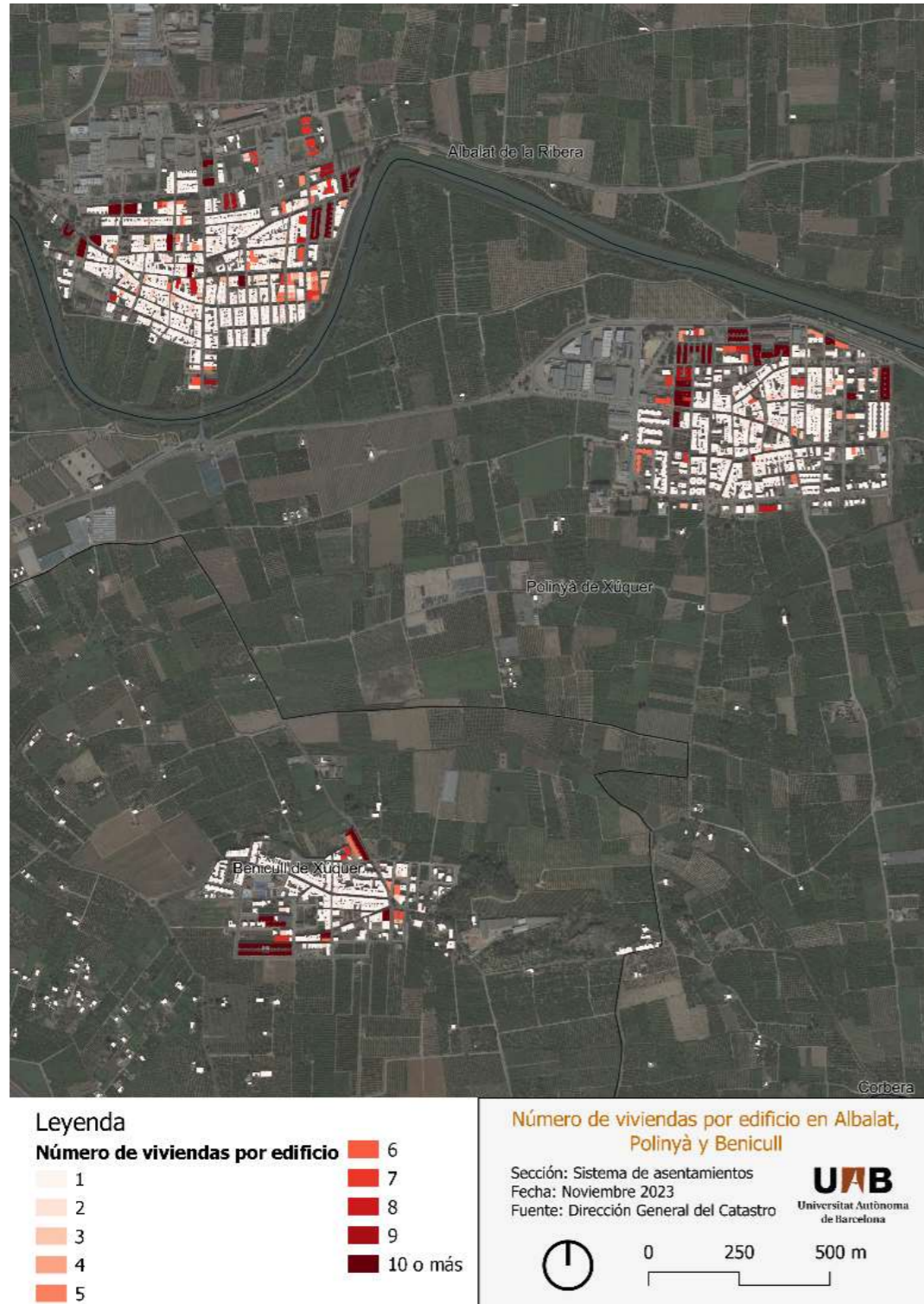
Figura 1.24. Mapa del número de viviendas por edificio en Almussafes.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

Finalmente, en Albalat de la Ribera, Polinyà de Xúquer i Benicull de Xúquer, encontramos la tipología común de los pequeños municipios de la comarca y el país. Estos pueblos se conforman principalmente de un núcleo compacto de edificios unifamiliares y algunos bloques de vivienda en los límites del los núcleos.

Figura 1.25. Mapa del número de viviendas por edificio en Albalat de la Ribera, Polinyà de Xúquer y Benicull de Xúquer.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

1.2.3 Rol y jerarquía

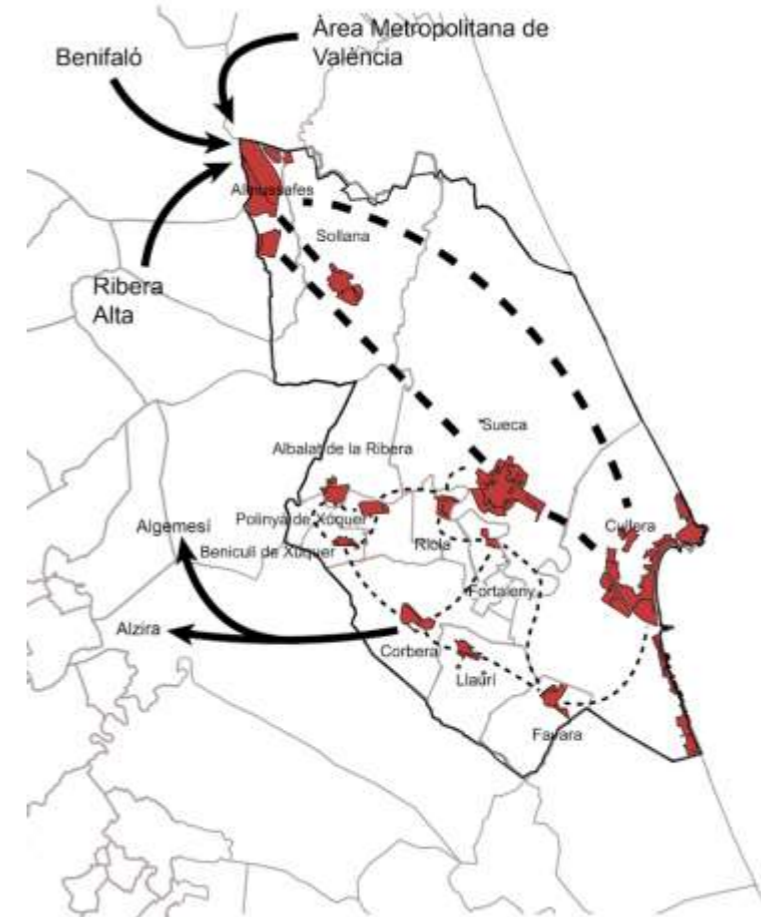
¿Qué influencia el rol y la jerarquía de los municipios?

La comarca de la Ribera Baixa se caracteriza por tener tres núcleos principales. Empezando por Sueca, la capital de la comarca, seguido por Cullera y acabando por Almussafes. Los principales roles y jerarquías de los diferentes municipios se ven afectados principalmente por la especialización sectorial de estas tres ciudades. Estas dinámicas también se ven reforzadas por la ubicación de los equipamientos públicos –como los centros educativos, de sanidad, etc.–, los equipamientos comerciales, la red de transporte público y la red de transporte privado. Un buen ejemplo es la ausencia de hospitales en el municipio. En las poblaciones solo se dispone de Centros de Salud –ubicados en Almussafes, Sueca y Cullera– y Consultorios.

También es muy importante entender la comarca de la Ribera Baixa forma parte de unas dinámicas a nivel provincial mayores. Esto hace referencia al impulso de centralización en la ciudad de València, y su área metropolitana, de la vida social y económica. La mayoría de comarcas de esta provincia, juntamente a las comarcas de las provincias de Alacant y Castelló, viven una situación de estancamiento, o, despoblación.

Los indicadores que nos permiten reconocer estos patrones de centralidad de estos tres municipios, se sostienen sobre todo por lo que hace a la movilidad de la comarca, y también de la provincia. La especialización sectorial hace que poblaciones como Almussafes, un núcleo industrial de la comarca y el Área Metropolitana de València, atraiga un mayor número de desplazamientos.

Figura 1.26. Mapa de asentamientos de la Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General del Catastro.

El caso de Sueca

Sueca es el municipio más poblado, con 27.738 censados, y el más extenso de la Ribera Baixa. Con unos 92,5 kilómetros cuadrados, este se extiende desde el río Xúquer hasta su entrada por l'Albufera. Esto hace que sea un territorio muy adecuado para la agricultura. En la Ribera Baixa, el 2016, había unas 20.060 hectáreas de tierras coreadas. Arroz, cítricos, caquis, otras frutas y hortalizas son los principales cultivos. En Sueca, encontramos que hay unas 8.052,46 hectáreas cultivadas. Un 86,99% del suelo del municipio, y supone un 42,20 de zona cultivada en toda la comarca. El sector primario es el principal motor económico.

La centralidad administrativa de Sueca la podemos ver también con la asignación de los recursos públicos. En el ámbito sanitario, encontramos que la población dispone de dos centros de salud. Referente al sector educativo, encontramos como se dispone de 19 centros educativos (15 de infantil, primaria y secundaria, 1 de adultos, 1 especial y 2 otros tipo de centros). Este es el mayor número de centros en la comarca, ya que absorbe estudiantes de otros municipios. Sobre todo en la etapa de secundaria y bachiller.

Si miramos a la ocupación de la población de Sueca, todo y que predomine el sector primario, encontramos que la mayoría de contratos son aquellos relacionados con el sector de servicios. Esto es debido a la mecanización de los trabajos en el campo, cosa que gracias a su introducción, permitió liberar parte de la población de trabajos más manuales e intensivos. En 2022, existían 576 contratos relacionados con la agricultura, 1.194 contratos relacionados con la actividad industrial, 305 contratos con el sector de la construcción, y 4.636 contratos relacionados con el sector servicios.

También hay muchas zonas de cultivo familiares, las cuales a través de cooperativas son cultivadas. Pues son los propietarios de las cooperativas los encargados de trabajar estos campos. Generan trabajo pero no tanto. Como decíamos antes, la automatización ha permitido liberar mano de obra. Esta industria ha tenido históricamente una gran capacidad de redistribución de la riqueza.

El Pla de Mobilitat Sostenible de Sueca, nos confirma que aunque en el municipio tenga un gran peso de la agricultura, la mayoría de personas trabajan fuera de sueca. Esto se traslada a más movilidad. Más concretamente, tenemos un 63,1% de población que trabaja fuera de Sueca. Otro factor es que hay un 31,6% de población que estudia fuera de Sueca.

El caso de Cullera

El municipio de Cullera es segundo más grande de la comarca, con 53,8 kilómetros cuadrados y 22.937 habitantes. Este está especializado en el sector servicios, más concretamente, a aquellos servicios relacionados con el turismo. Un turismo de sol y playa. La notable actividad turística se ve cuando Cullera dispone de 5.905 plazas de alojamiento. Un 82,7% de las plazas turísticas totales de la comarca. La segunda población con más plazas de alojamiento sería Almussafes. Estos alojamientos no son turísticos, sino que responden a una demanda de alojamiento para el trabajo que genera la Ford.

La población variante de Cullera, según la época del año, se transforma en la necesidad de la ciudad y de la administración a tener unos recursos que puedan apoyar una alta población estacional. Durante picos altos del verano, la ciudad de Cullera puede llegar a albergar hasta 200.000 personas. Durante otras festividades, como el puente de la constitución, por ejemplo, también se hablan de ocupaciones altas desde el 71%.

El año 2022, 6.474 contratos indefinidos en el sector de servicios eran vigentes. Mientras, 611 en el sector agrícola, 194 en el sector industrial y 252 en el sector de la construcción.

Como Almussafes y la resta de la comarca, Cullera también dispone de sector agrícola, debido a su extensión, aunque no suponga de un gran peso económico.

El caso de Almussafes

Almussafes es una población de solo 8.932 habitantes. Esta dispone supone el 12% de los habitantes de la Ribera Baixa. Aun así, este municipio, durante el 2017, conformó el 51% de las afiliaciones a la seguridad social. En datos proporcionados por el Servei Valencià d'Ocupació i Formació podemos ver como en Almussafes, en 2022, hay vigentes 17.689 contratos relacionados con el sector industrial. Ganamos perspectiva si comparamos este número con los 257 contratos en el sector agrícola, 165 en el sector de la construcción, y 7.334 en el sector terciario.

Este municipio es ejemplo de la diversificación y complejidad económica de la comarca. También lo que hace que la Ribera Baixa sea una de las comarcas más industriales del territorio valenciano. Lo que nos explica este núcleo industrial es la fábrica Ford y las empresas auxiliares del automóvil. El municipio dispone de 3.180.262 metros cúbicos de suelo industrial. Esto significa el 46,75% de todo el suelo industrial en la comarca.

Almussafes es un municipio integrado en la segunda corona de l'Àrea Metropolitana de València. El funcionamiento de la gran industria desarrollada depende directamente de la población proveniente de otros municipios. Principalmente del resto de l'AMV. La memoria del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de Almussafes –apoyado por el Plano de Movilidad Metropolitano de València– nos indica que el municipio es una población atrayente de movilidad.

Figura 1.27. Fotografía aérea del área industrial de Almussafes. (García, 2021)



Fuente: García, 2021.

Asentamientos no principales

Entre los municipios más pequeños, encontramos que estos disponen de diferentes tendencias. La actividad económica y social de municipios como Benicull, son integradas a municipios fronterizos de otras comarcas. En el caso de Benicull, por ejemplo, hay una dependencia con Alzira y Algemesí. Otro caso sería Llaurí. En el caso de otros municipios, hay una dependencia con otros municipios de dentro la comarca. Este puedes ser el caso de

Fortaleny y Riola con Sueca. Para acabar, podemos encontrar municipios de la comarca no principales, los cuales no demuestran una gran dependencia con otros.

1.3 SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURA DE LA MOVILIDAD

El conjunto del sistema de infraestructura de movilidad en la Ribera Baixa se centra principalmente en varios ámbitos infraestructurales: el de carreteras, el ferroviario, el portuario, el ciclista, el de buses y el peatonal. Seguidamente se describe de manera exhaustiva cada uno de ellos con finalmente una reflexión del abasto territorial del total de la infraestructura y la compatibilidad intermodal de los diferentes medios de transporte en cuánto a temas infraestructurales.

1.3.1 Infraestructura de carreteras

En este primer apartado sobre el sistema de infraestructuras para la movilidad en la Ribera Baixa encontramos una red de carreteras estructurada que conecta con facilidad los diferentes núcleos de la comarca.

Tipos de carreteras

En la siguiente *Tabla 1* se encuentra recogida la información sobre los diferentes tipos de carreteras, sus extensiones y sus itinerarios en todo el territorio de la comarca de la Ribera Baixa.

Tabla 1.5. Tipos de carreteras en la Ribera Baixa

| Tipo de Carretera | Extensión | Nombre | Itinerario |
|--------------------------------------|-----------|--------------------------------------|---|
| Autopista | 38 km | AP-7 (corredor mediterráneo litoral) | Almussafes - Favara |
| | | A-38 | Almussafes - Cullera |
| Carreteras nacionales/convencionales | 13,3 km | N-332 | A38 - Favara |
| Carreteras autonómicas | 9,7 km | CV-42 | Almussafes |
| | | CV-500 | El Perelló - Sueca |
| | | CV-503 | CV-502 - Faro de Cullera |
| | | CV-515 | Sueca - Albalat de la Ribera - Algemesí |
| Carreteras locales | 79,4 km | - | - |

Fuente: Elaboración propia con información de tráfico de vías Michelin

La Comunitat Valenciana tiene un total de 8.324 km de carreteras, de los cuales 3.466 km están dentro de la provincia de València y 140,4 km se encuentran en la comarca de estudio. Si hacemos una división en función del tipo de carretera en la Ribera Baixa, observamos que 38 km pertenecen a autopistas y autovías, 13,3 km a carreteras nacionales, 9,7 km a carreteras autonómicas y 79,4 km a carreteras locales.

Las carreteras que encontramos en la comarca conectan fácilmente con el resto de la provincia y la Comunitat Valenciana, en especial con el norte y su zona industrial, así como con la capital de la Comunidad Autónoma. Para entender la evolución de la red de carreteras es útil conocer el ejemplo de la N-332, la cual, tras su duplicación, pasó a formar la A-38 hasta su enlace con la AP-7 en Almussafes.

Con respecto a los peajes, la autopista del Mediterráneo (AP-7) conecta la costa desde La Jonquera, en la provincia de Girona, hasta Guadiaro en Cádiz. Sin embargo, prácticamente todos sus tramos son gratuitos, con excepción de Crevillent (Alicante), Cartagena (Murcia) y Vera (Almería), por lo que a su paso por la Ribera Baixa no existe ningún tipo de privatización de la vía.

La siguiente *Figura 1.28* muestra la red de carreteras en la comarca de la Ribera Baixa (con un tono beis claro). Las autovías y autopistas mencionadas anteriormente aparecen en color morado y con un mayor grosor. La N-332 se encuentra ubicada en el cruce de la AP-7 con la A-38 en la parte inferior de la imagen, transformándose la carretera nacional en autovía a su paso por la provincia. El resto de las carreteras tienen un color amarillo más anaranjado o más verdoso en función de su afluencia.

Figura 1.28. Mapa de carreteras de la Ribera Baixa



Fuente: Web Generalitat Valenciana

Aparcamientos

En cuanto a los aparcamientos en la comarca de la Ribera Baixa, cabe destacar que se tratará más adelante y en este mismo bloque en el apartado 1.7.3 *Park & Ride* sobre intermodalidad.

1.3.2 Infraestructura ferroviaria

En este segundo apartado se hablará tanto de las vías férreas como las estaciones de ferrocarril que se ubican en la Ribera Baixa.

Vías ferroviarias

Mientras que la provincia de València dispone de 104,8 km de red viario ferroviario de alta velocidad (AVE), un 52% del total de la Comunitat Valenciana, la comarca de estudio de la Ribera Baixa no posee ningún km de este tipo de vía de ferrocarril. Y en cuanto a los km de viario ferroviario, la provincia de València dispone de 448 km, el 48,5% de la Comunitat Valenciana, de las cuales el 6,6% con un total de 29,8 km de vías de ferrocarril se encuentran en la comarca de la Ribera Baixa. Los municipios en los que se concentran más km de vías, alrededor de 10 km por municipio, son Cullera, Sueca y Sollana. Y tan solo Alabat de la Ribera y Almussafes cuentan también, aunque sea en poca cantidad, con unos pocos metros de vía (Universitat de València, 2018). Toda esta conexión trata de la vía de cercanías C-1 entre València y Gandía para transporte de pasajeros, además de transporte de mercancías a causa de las estaciones de Gandía Mercancías y Silla Mercancías que utilizan la conexión al puerto de Gandía (CNMC, 2021). Toda esta línea cuenta con una infraestructura de electrificación LAC (Línea Aérea de Contacto) basada en catenarias con la disponibilidad de 3 KV de energía para el funcionamiento y está gestionada por Adif, la principal empresa pública de transporte ferroviario de transporte de pasajeros y mercancías de España gestionada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible). Inicialmente en 1878 hicieron la vía de tipo métrica (ancho de vía de 1 m) pero en 1933 la convirtieron en ancho ibérico (ancho de vía de 1,668). Finalmente, en 1994 duplicaron (solamente desde Silla hasta Cullera, pero se tiene intenciones de doblar la vía también desde Cullera hasta Gandía en un futuro próximo) y electrificaron las vías.

Estaciones

En total, la provincia de València posee 68 estaciones de Adif, de las 154 que contiene la Comunitat Valenciana (Universitat de València, 2018). Y centrándonos en nuestra comarca de la Ribera Baixa, nos encontramos con 4 estaciones en total, las cuales se encuentran en estos municipios que cuentan con más km de vía: una en Cullera, otra en Sueca y dos más en Sollana (una en el núcleo del municipio y otra en El Romaní).

La primera consta de un edificio con un buen vallado del recinto ubicado a las afueras del núcleo de Cullera que consta de cuatro vías y dos andenes (con cubierta en los dos) con acceso mediante un paso inferior por escaleras o ascensor. Se inauguró juntamente con las demás estaciones el 19 de agosto de 1878 por parte de la Compañía del Ferrocarril Económico de Silla a Cullera, en 1923 se vendió a la compañía Norte y en 1941 pasó a ser gestionada por la RENFE hasta que en el 2004 Adif se hizo titular de las instalaciones ferroviarias (Vía Libre).





La estación de Sueca se encuentra dentro de la zona urbana, con un edificio y un buen vallado del recinto, además de tres vías y dos andenes (con una cubierta enorme que cubre los dos) también con acceso mediante un paso inferior por escaleras o ascensor.

La siguiente estación, aunque cuenta con un edificio que no dispone de un vallado del recinto, también se encuentra dentro del casco urbano y tiene a la disposición tres vías y dos andenes (con cubierta en solo uno) con acceso mediante un paso a nivel. Además, en este municipio de Sollana también nos encontramos al lado de la estación con un paso a nivel de cruce con la carretera.

La última se trata de un apeadero sin edificio en sí, con falta de protección con el exterior o vallado del recinto, con dos vías, doble andén (con cubierta pequeña en cada uno) con acceso a partir de un paso a nivel y ubicada de manera aislada entre el núcleo urbano de El Romaní y el parque de la Albufera. El recinto inicial se situaba a 200 m del actual y lo llamaban El Ale.

Más concretamente, la *Tabla 1.6* muestra características propias de cada estación.

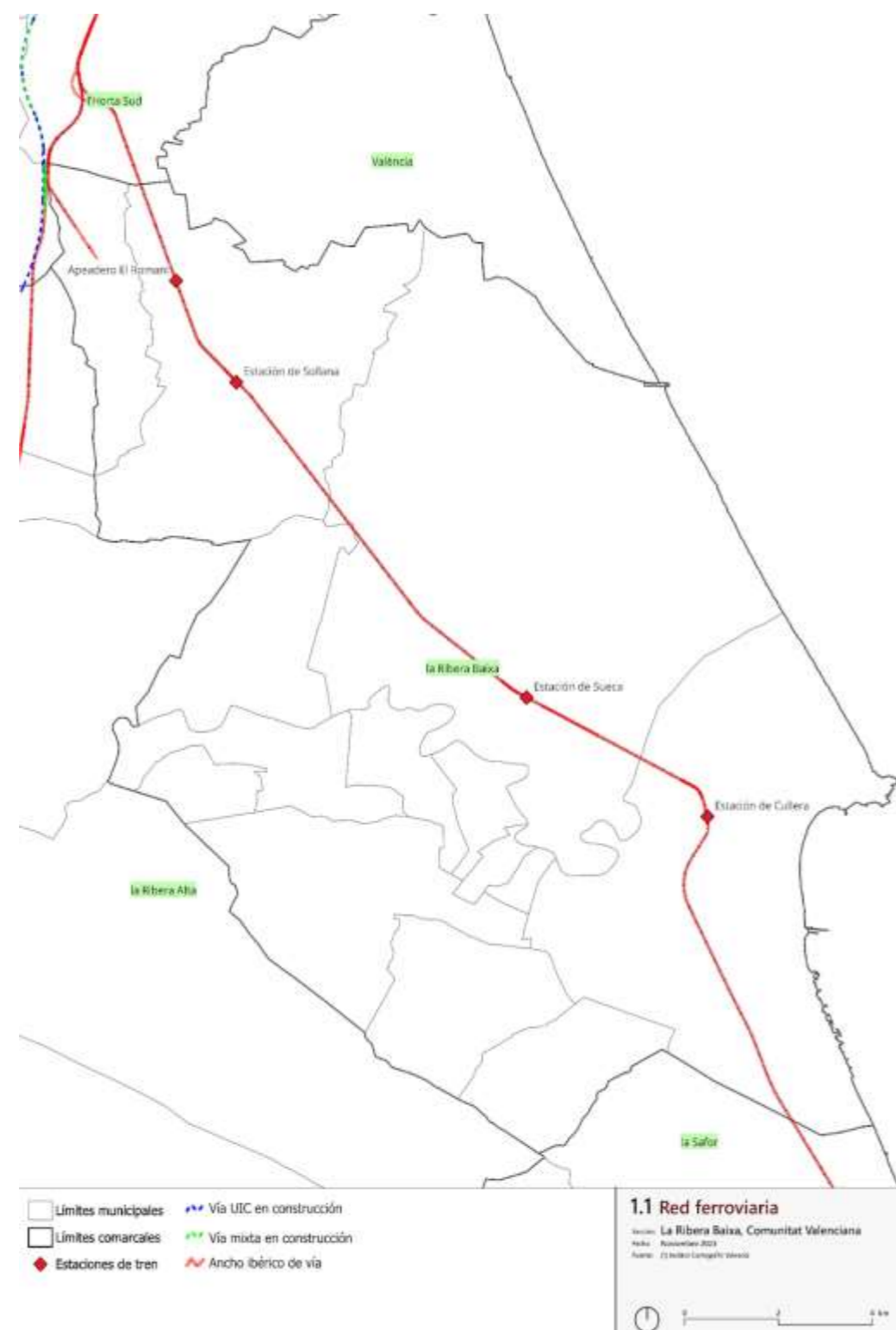
Tabla 1.6. Características de las estaciones de ferrocarril de la Ribera Baixa

| | El Romaní | Sollana | Sueca | Cullera |
|------------------------------------|---|---|---|---|
| Km de ubicación | 18, 92 | 21, 96 | 32, 12 | 37, 28 |
| Validación de tickets | Máquina exterior | Un par de torniquetes | Seis puertas automáticas | Cinco puertas automáticas |
| Compra de tickets | No | Un par de máquinas | Un par de máquinas y taquilla | Cuatro máquinas y taquilla |
| Mobiliario | Bancos, paneles de información, iluminación y papeleras | Bancos, paneles de información, iluminación y papeleras | Bancos, paneles de información, iluminación y papeleras | Bancos, paneles de información, iluminación y papeleras |
| Baños | No | Si | Si | Si |
| Accesibilidad a movilidad reducida | Si | No | Si | Si |
| Foto |  |  |  |  |

Fuente: Elaboración propia con información de Street View y Núcleos de Cercanías de la Comunidad Valenciana. (2017)

Seguidamente en la *Figura 1.29* se puede ver dónde están ubicadas en el mapa estas vías y estaciones de la red ferroviaria en la Ribera Baixa según los últimos datos de l'Institut Cartogràfic Valencià sobre las Infraestructuras, Instalaciones y redes de transporte en la Comunitat Valenciana.

Figura 1.29. Mapa: Vías y estaciones ferroviarias de la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración propia con información del ICV

En cuanto a proyectos futuros en la línea de la red ferroviaria hay varios:

- **Construcción de vía de ancho UIC** (ancho internacional de 1435 mm) en la zona que se indica en la *Figura 2* para obtener un corredor mediterráneo que conectaría las 3 capitales de la Comunitat Valenciana (València, Castelló, Alacant) y así promover el tráfico internacional de mercancías fijando sus objetivos para 2025 (Palau, 2022).
- **Construcción de vía de ancho mixta** (combinación de ancho internacional e ibérico) para obtener un corredor entre la fábrica de producción de automóviles de Ford de Almussafes hasta el puerto de Sagunto (Álvarez, 2023).

Además, hay en proceso un **plan de actuación** en toda la línea C1 de cercanías que dura desde el 2017 hasta 2025 y pretende en nuestra zona de estudio:

1. Suprimir todos los pasos a nivel con 21,78 M€ (para toda la línea). Concretamente en el de Sollana se quiere habilitar un paso subterráneo y en el de El Romaní un paso elevado para reducir el peligro de atropello (Adif).
2. Renovación de lo existente (vía y catenaria de más de 30 años) con 54,45 M€ (para el tramo Silla-Cullera) (Adif).
3. Sustituir los enclavamientos (dispositivos de control de circulación ferroviaria) con 9,63 M€ (para el tramo Silla-Cullera) (Adif).

1.3.3 Infraestructura portuaria

De los nueve puertos situados en la provincia de València, uno de ellos se encuentra en el municipio de Cullera, en la comarca de la Ribera Baixa. El Puerto de Cullera, de carácter pesquero y deportivo, se ubica dentro de la ciudad en la desembocadura del río Xúquer. Con una superficie de 18.603 m² en tierra, 65000 m² en agua y 200 muelles, puede recoger hasta 100 amarres deportivos. Este puerto está gestionado directamente por la Generalitat. En la *Figura 1.30* se puede observar este tanto desde una perspectiva aparente como superior.

Figura 1.30. Puerto de Cullera



Fuente: Web medi ambient de la Generalitat Valenciana; Web hay pesca

Por otra parte, el puerto de El Perelló, gestionado por la Generalitat bajo concesión, tiene un uso exclusivamente deportivo. Tiene 186 amarres y buen equipamiento de servicios.

Figura 1.31. Mapa 1.1: Rutas ciclistas de la Ribera Baixa

1.3.4 Infraestructura ciclista

Dentro de la Ribera Baixa, no existe una infraestructura ciclista articulada y planificada que vertebre el territorio de la comarca. De hecho, cada municipio tiene diferentes niveles de avance de infraestructura donde se pueden apreciar diferentes tipologías:

- Carril bici.
- Coexistencia: caminos y caminos verdes.
- Sendero bici.
- Zonas 30.

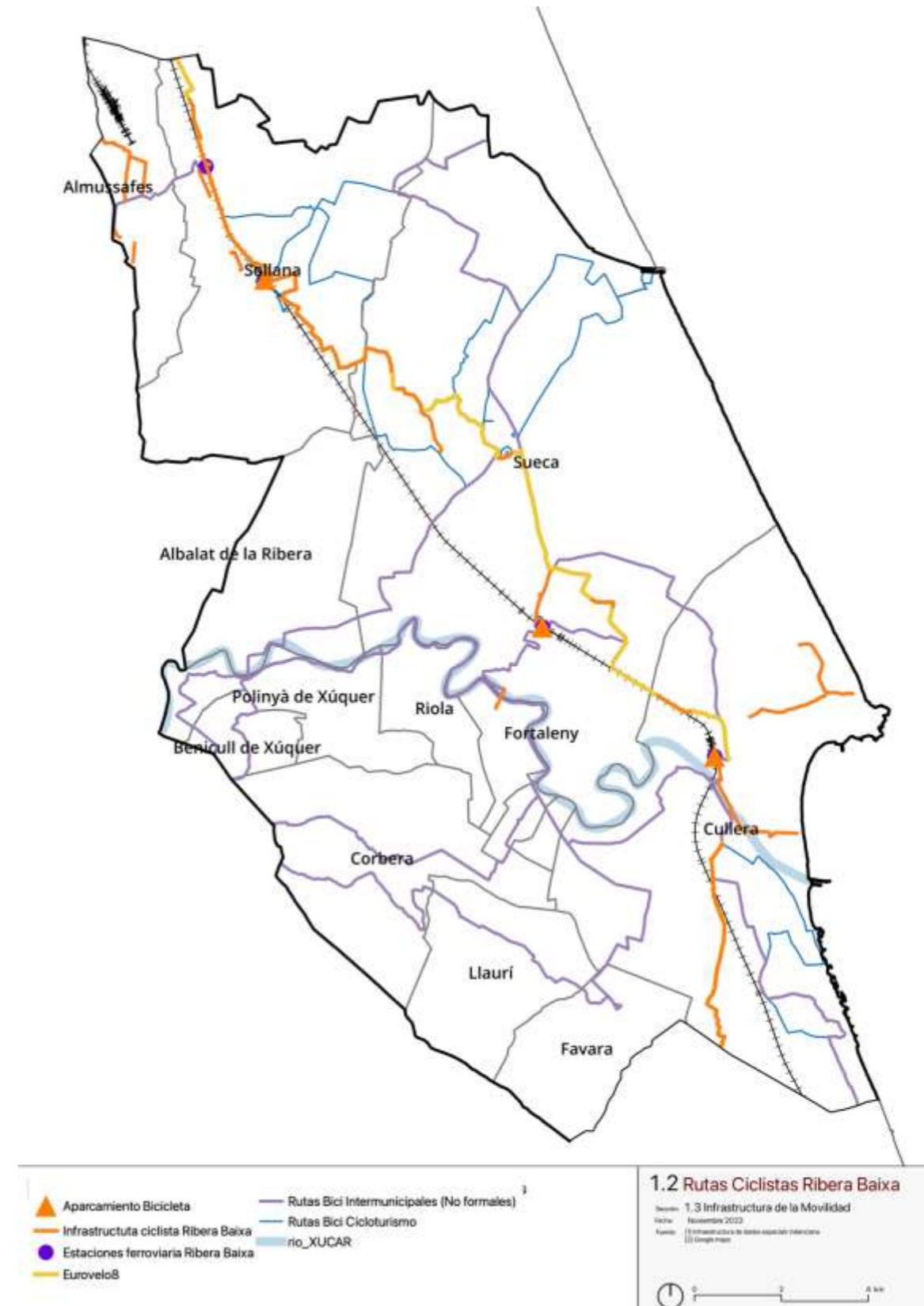
Es importante distinguir entre el uso urbano y cotidiano asociado a la movilidad y el cicloturismo o ciclismo deportivo, que, aunque a momentos se solapan y utilizan las mismas infraestructuras, no siguen la misma función.

Para el reconocimiento de la infraestructura de movilidad ciclista se ha utilizado información de catálogo de metadatos de la IDEV (Infraestructura de Datos Especiales Valenciana). Estas infraestructuras se concentran en los municipios de Almussafes, Sollana, Sueca y Cullera. En estos municipios, la mayoría son de vías de doble sentido y un carril, pero en la mayor parte, la infraestructura bici se ha adecuado a la existente (carriles automotrices, caminos rurales, por medio de pinturas y topes). En casi todos los casos también se observan tramos pequeños, que no alcanzan a conectar el municipio de manera interna de forma significativa con sus servicios y equipamiento interno. En el caso de los carriles bici (no caminos) se caracterizan con anchos que van desde 1,6 a 2,5 m. Y en el caso de los caminos desde los 3 a los 7 m de anchura compartida con autos.

Por otra parte, se presentan rutas de cicloturismo, las cuales han sido obtenidas de la aplicación de ciclismo de Google, en la cual se levantaban rutas subidas por los usuarios, que incluyen rutas de caminos verdes y Eurovelo 8.

Al levantar las diferentes rutas de la Ribera Baixa en la *Figura 1.31*, se puede identificar como las principales rutas intermunicipales corresponden a caminos y no se encuentran levantadas por el catálogo de datos de la IDEV. Estas logran conectar gran parte de los municipios entre sí (las de color morado) y gracias a la topografía plana de la Ribera favorece su uso para fines ciclistas, sumado al entorno natural y valor paisajístico de la zona.

Las tipologías de las rutas varían en su grado de calidad y desarrollo según el municipio en que se encuentren. A continuación, se hará una revisión de estas por municipio, observando por Google Earth y Qgis.



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps

Almussafes

En el caso de Almussafes, la vía ciclista de mayor calidad es la del C. Eje H P.I. Juan Carlos en la ruta C. D2 P.I. Juan Carlos I que conecta la trama urbana de Almussafes con la industria Ford. Esta conexión la realiza mediante una pista separada por topes y pintura vial de dos carriles, además del acompañamiento de infraestructura verde. Hacia el sur del municipio se presencian 2 rutas ciclistas desarticuladas. En la *Figura 1.32* se puede ver las rutas ciclistas con zoom en el territorio de Almussafes, además de su apariencia mediante fotos.

Figura 1.32. Zoom Mapa 1.2 y fotos del C. Eje H P.I. Juan Carlos



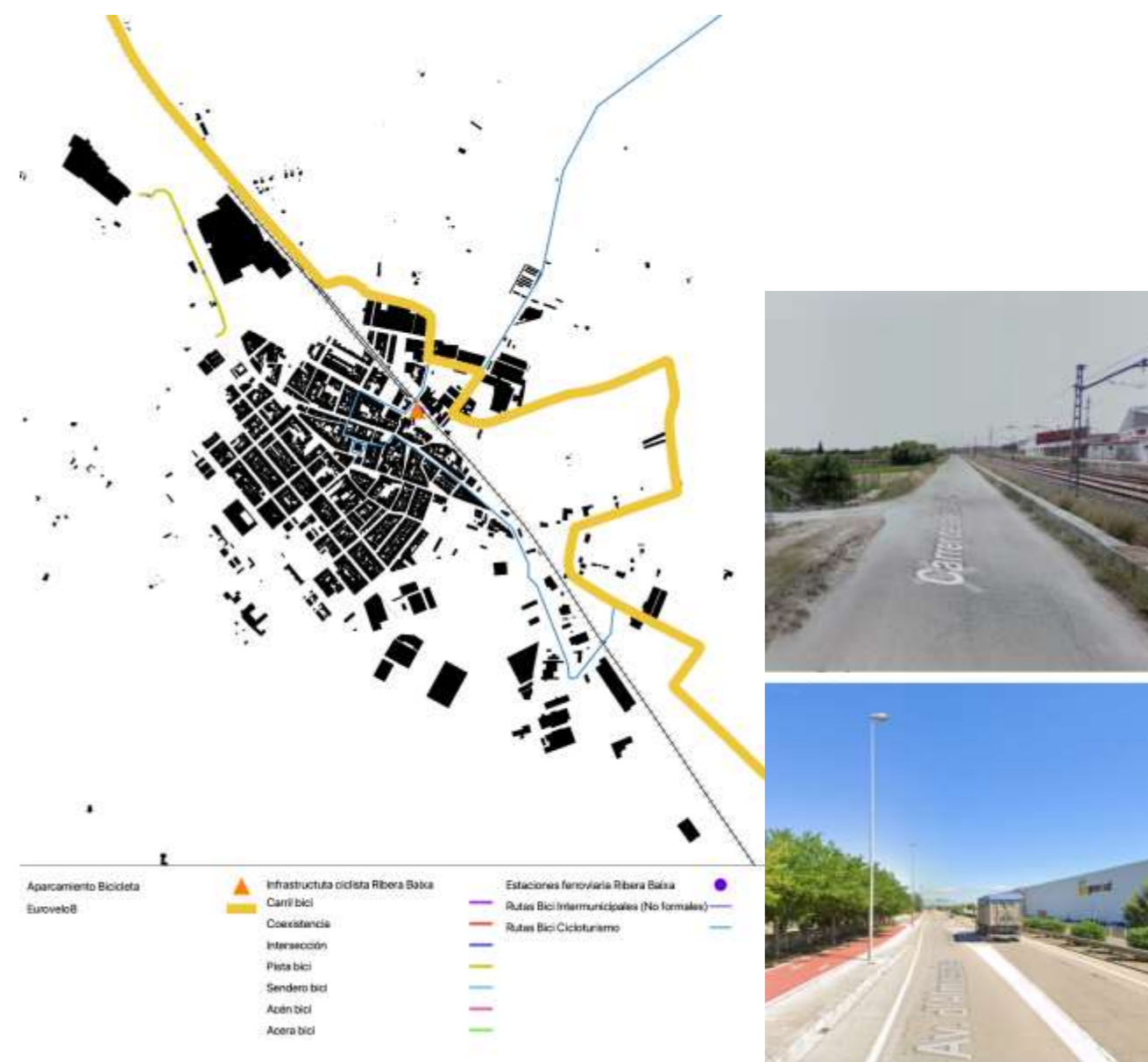
Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps

Sollana

En Sollana el principal tramo de ruta ciclista es el colindante al tren. Aunque este no es un carril bici, está considerado en el catálogo IDEV como ruta ciclista de tipo “camino”. Este camino apenas cuenta con tránsito vehicular y se encuentra en buen estado. El recorrido es importante, ya que conecta de forma considerablemente directa con la Àrea Metropolitana de València, y además también conecta Sollana y Sueca en un recorrido casi perpendicular al tren y directo.

A este recorrido se le suma una ciclovía consolidada pero desarticulada que se encuentra frente a unas bodegas o industrias pequeñas de cítricos. En la *Figura 1.33* se puede ver las rutas ciclistas con zoom en el territorio de Sollana, además de su apariencia mediante fotos.

Figura 1.33. Zoom Mapa 1.2 y fotos de las ciclovías de Sollana



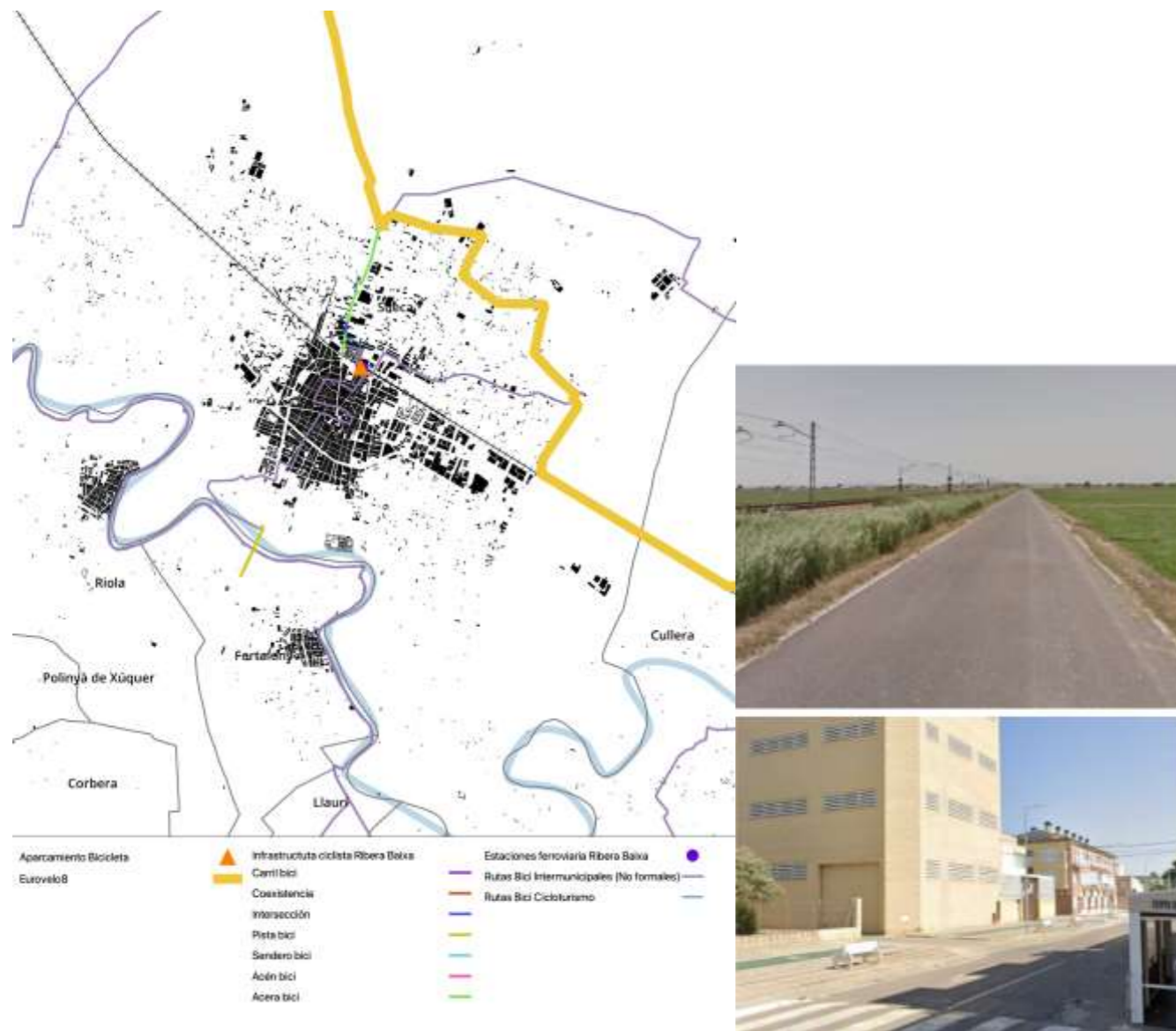
Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps

Sueca

En Sueca hay un bajo desarrollo de carriles bici. Entre los existentes destaca el que conecta la estación de tren ubicada en la Av. del Mar, ya que es un carril separado de la zona de automóviles y emplazado en la acera, con bancos en la zona peatonal y sin árboles ni mobiliario urbano que hagan sombra. Este carril conecta con el parque de la Albufera y las vías perpendiculares a la CV-500 en dirección a la costa, y también con el Camí de l'Altet si es en dirección a Cullera.

El modo más directo de ir de Sueca a Cullera es hacer el recorrido del tren de forma paralela por su camino contiguo. En la *Figura 1.34* se puede ver las rutas ciclistas con zoom en el territorio de Sueca, además de su apariencia mediante fotos.

Figura 1.34. Zoom Mapa 1.2 y fotos de las ciclovías de Sueca y de Camí de L'Altet



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps

Cullera

Es el municipio más desarrollado en cuanto a la movilidad ciclista dentro de la comarca. Cuenta con carriles bici exclusivos en diferentes zonas de la ciudad, destacando la ciclovia que conecta con la Estación de tren de Cullera, que se ubica entre la acera peatonal y la ruta de automóvil. La vía está señalizada de rojo y es bidireccional. Esta recorre casi por completo la distancia de la trama urbana interior de Cullera y conecta la Avenida Diagonal con la costa. En la *Figura 1.35* se puede ver las rutas ciclistas con zoom en el territorio de Cullera, además de su apariencia mediante fotos.

Figura 1.35. Zoom Mapa 1.2 y fotos de las ciclovías de Cullera



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps

Otra ciclovia exclusiva en Cullera está ubicada en la entrada del parque de la Albufera. Este es un tramo corto que comienza al final del camino costero y dentro de un espacio público contiguo a una acequia y el camino La Farola. Para llegar al parque hay dos rutas, la primera es por la Carretera del Primer Collado y la segunda por la CV.503. Por último, el Camí del segundo Collado es un camino de poco tráfico y no una vía formalizada, contiguo a esta pista podemos encontrar una pista de mountain bike. Todo este tramo tiene un alto valor paisajístico y se puede observar cómo es en la *Figura 1.36*.

Figura 1.36. Fotos de las cicloviás de Cullera camino a la Albufera



Fuente: Google Maps

Cabe destacar que el municipio de Cullera ha tenido en los últimos años activas políticas de fomento del uso de la bicicleta. Esto se inició en el 2018 con la aprobación de una ruta de 3.1 km que unía la estación con servicio de Renfe con la costa, como se ha descrito anteriormente.

El 2020, desde la campaña #MobilitatSostenibleCullera el ayuntamiento buscó socializar una nueva ordenanza de vías ciclistas, que refuerza la seguridad entre las personas usuarias, vehículos y peatones, y promueve la movilidad sostenible en Cullera.

Hacia el Sur, hay dos caminos a ambos lados de la vía del ferrocarril que se utilizan, uno es entre los campos de arroz, camino s/n. Estos se pueden ver en la *Figura 1.37*.

Figura 1.37. Fotos de caminos rurales internos de Cullera



Fuente: Google Maps

El segundo más hacia la costa toma diferentes caminos entre los que están: Camino de la Moleta, Camino Real y entrada del río mostrados en la *Figura 1.38*.

Figura 1.38. Fotos de caminos intermunicipales de Cullera



Fuente: Google Maps

Fortaleny

En este municipio solo se identifica una vía ciclista que es la que une a Sueca con Fortaleny. Pasa por debajo del Pont de Ferro “Alfonso XIII” de Sueca-Fortaleny, y es una ruta relativamente corta, ya que la distancia entre los dos municipios se puede recorrer en unos 12 minutos en bici. En la *Figura 1.39* se puede ver las rutas ciclistas con zoom en el territorio de Fortaleny, además de la apariencia del puente de Fortaleny.

Figura 1.39. Zoom Mapa 1.2 y foto del puente de Fortaleny



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps y PMU Fortaleny

En los municipios de Favara, Llaurí, Benicull de Xúquer, Polinyà de Xúquer, Albalat de la Ribera y Cullera no se presentan infraestructuras exclusivamente de bicicletas, pero si hay caminos o senderos que conectan a de manera intermunicipal y se relacionan de manera directa con la ribera del río Xúquer. En la *Figura 1.40* se puede ver las rutas ciclistas con zoom en la ribera del Xúquer, además de la apariencia de esta.

Figura 1.40. Zoom Mapa 1.2 con relación de los municipios en la ribera del Xúquer y foto de la ribera



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps

En el resto de los municipios se encuentran rutas basándose en caminos, que son bien reconocidas por ciclistas y se encuentran aplicaciones especializadas.

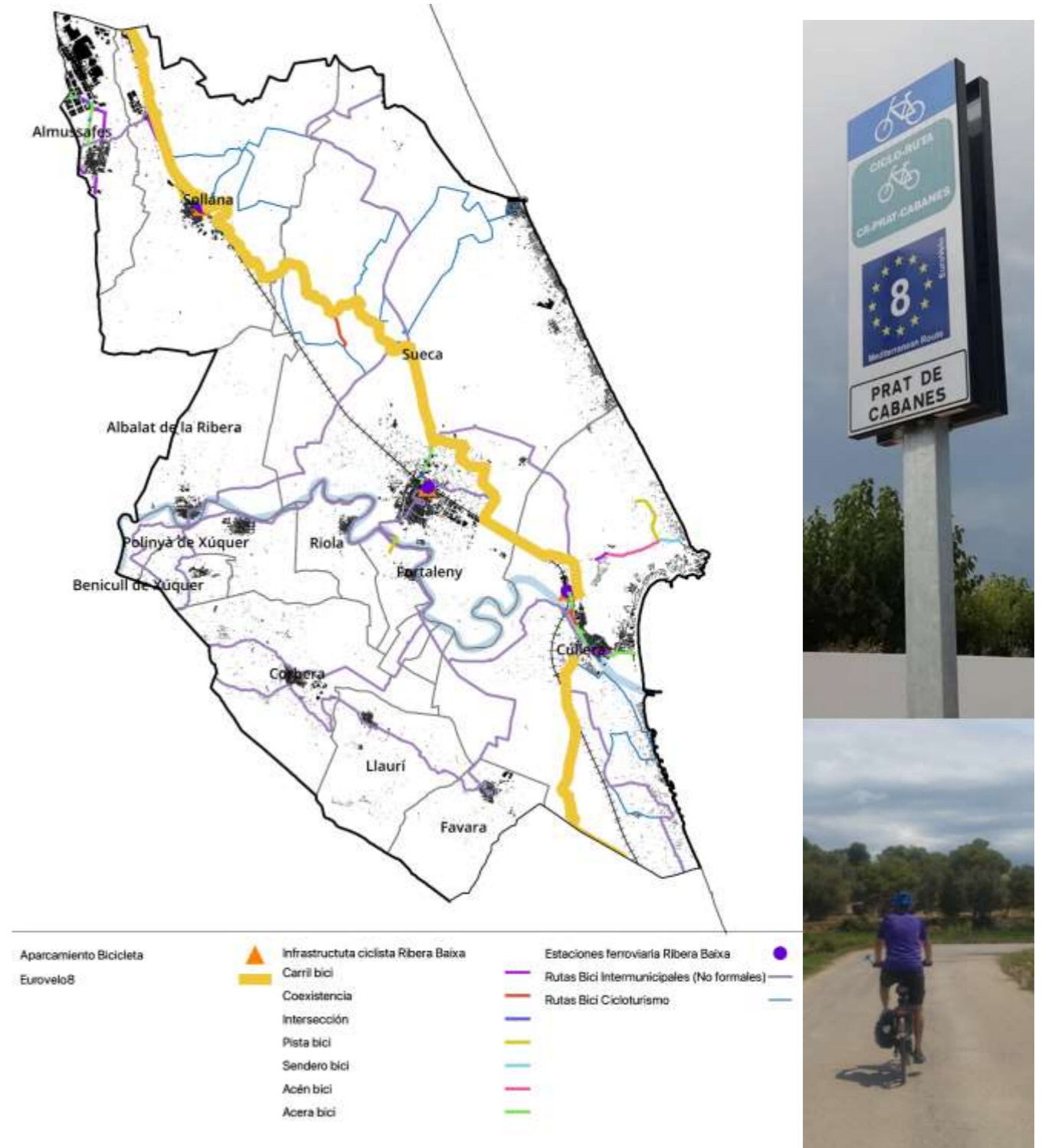
Por otra parte, los municipios de Benicull de Xúquer, Corbera, Llaurí y Favara que conectan con el eje de la autopista del Mediterráneo, también disponen de una conexión en bicicleta, aunque no logra ser tan directa como la que ofrece la autopista ya que contiene recorridos sinuosos pasando por calles como el Camí de les Coves y la Carretera de Corbera a Llaurí.

Eurovelo 8

El recorrido consta de unos 512 km divididos en 10 etapas opcionales, atraviesa 78 municipios y tiene pavimentado el 74% de su trayecto, con una pendiente media del 1,6% y máxima del 9,3%. Además, disfruta del servicio de 51 estaciones de ferrocarril en un radio de 3 km y atraviesa nueve Parajes Naturales, además de 47 lugares de especial interés.

Dentro de la comarca la ruta atraviesa Sollana, Sueca, Fortaleny y Cullera, pasando por el parque de la Albufera. Su recorrido se puede ver en más profundidad en la *Figura 1.41*.

Figura 1.41. Zoom Mapa 1.2 con ruta Eurovelo y fotos de la ruta



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV y Google Maps; Web de spaincycletouring

Parking de bicis

Los parkings ciclistas se encuentran mayoritariamente en las estaciones ferroviarias, las cuales solo 3 de las 4 que hay en la comarca de la Ribera Baixa tienen, siendo la que no tiene el apeadero de El Romaní. En la *Figura 1.42* se pueden ver unas fotos de estas.

Figura 1.42. Fotos de parkings de bicis en las estaciones ferroviarias de la Ribera Baixa



Fuente: Google Maps de Cullera, Sueca y Sollana

El año 2020 se hizo un proyecto piloto de Up2City en el que instalaron de forma gratuita uno de sus parkings de bicis en Cullera, ubicándolo en el centro de la ciudad como parte de un modelo que pretendía extenderse por toda la Comunitat Valenciana. Estos equipamientos cuentan con videovigilancia y un sistema de funcionamiento por energía solar. Este piloto tuvo una duración de 4 meses. Se puede observar la apariencia de este en la *Figura 1.43*.

Figura 1.43. Foto de parking de bicis en el centro de Cullera



Fuente: Web p2City

1.3.5 Infraestructura de buses

Cantidad y localización de paradas de bus

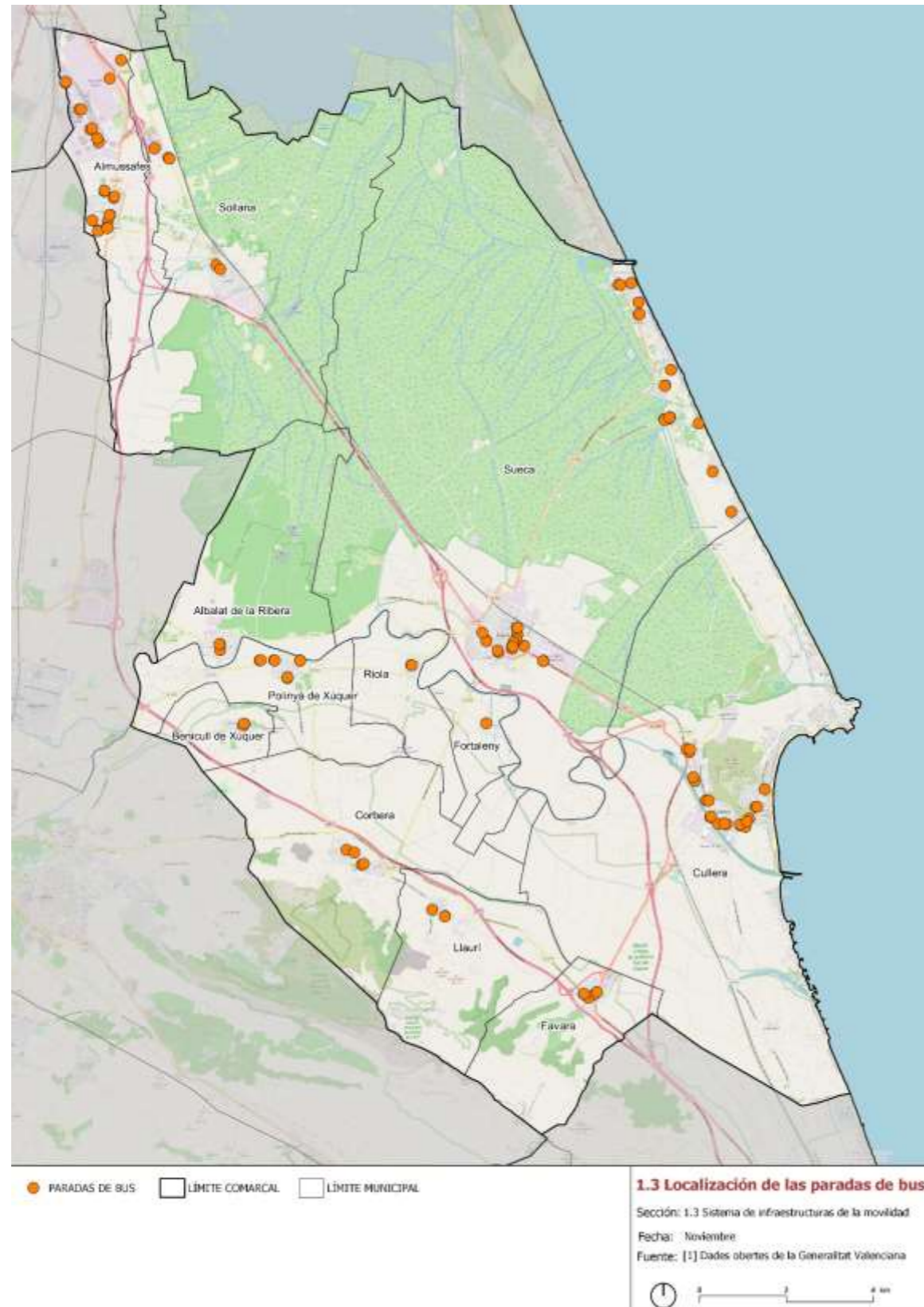
La comarca de la Ribera Baixa consta de un total de 112 paradas de autobús repartidas por todo el territorio, aunque el número de ellas varía según el término municipal. Por lo general, hay 4 grandes áreas donde se concentran: los centros de los municipios de Sueca y Cullera, las urbanizaciones litorales de Sueca y por último Almussafes, ya que se ubica el polígono industrial Rey Juan Carlos I. En todos los municipios de la comarca hay paradas de bus, aunque en función de su población y actividades económicas se localizan de manera desigual en el territorio. Sueca presenta el mayor número con 35. Esto se debe a varios factores, puesto que es el municipio con mayor población, dispone de un litoral turístico urbanizado y además es el más extenso de la comarca. Almussafes presenta 22 paradas de bus, de las cuales 10 se sitúan en el polígono industrial, polo industrial del municipio. Cullera, en tercer lugar, tiene 20 paradas que se sitúan desde la estación de tren hasta el centro de la ciudad, pero sin llegar a abarcar las urbanizaciones y apartamentos turísticos del litoral. Por el contrario, los municipios con menos paradas de bus son también los más pequeños en cuanto a población: Fortaleny con 1 y Riola con 2. La cantidad de paradas totales según el municipio se encuentran agrupadas en la *Tabla 3*. Y seguidamente se puede localizar cada una de ellas en todo el territorio comarcal con la *Figura 1.44*.

Tabla 1.7. Paradas de buses de la Ribera Baixa por municipio

| Municipio | Nº paradas |
|----------------------|------------|
| Sueca | 35 |
| Almussafes | 22 |
| Cullera | 20 |
| Polinyà de Xúquer | 8 |
| Favara | 6 |
| Sollana | 5 |
| Corbera | 4 |
| Benicull de Xúquer | 3 |
| Llaurí | 3 |
| Albalat de la Ribera | 3 |
| Riola | 2 |
| Fortaleny | 1 |

Fuente: Elaboración propia con información de Dades Obertes de la Generalitat Valenciana

Figura 1.44. Mapa 1.3: Paradas de bus en la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV

Tipologías de paradas

En lo referente a la tipología de las paradas de autobús, se ha observado que hay una gran variedad de variables y que el estado de la infraestructura presenta diferencias sustanciales no solo entre municipios, sino que también a nivel municipal. En términos generales, no es habitual identificar un gran número de paradas de bus que contengan en el mismo lugar: marquesinas, papeleras, bancos, señalización indicada en el suelo y en postes y una accesibilidad para personas con movilidad reducida. Es usual encontrar paradas mal señalizadas, con deficiencias y simples, sobre todo en zonas periféricas o industriales.

La mayor parte de ellas, al encontrarse en zonas urbanas, tienen iluminación por las noches, pero, por otra parte, hay vehículos motorizados privados que no respetan las señalizaciones indicadas y aparkan encima, obstaculizando la llegada de los autobuses y de los usuarios del transporte público. Más de la mayor parte de paradas no tienen los horarios de las líneas indicados, y los que sí, son en formato papel colgado en los postes, ya que ninguna parada tiene la tecnología para mostrarlos en una pantalla en tiempo real. En la Figura 1.45 se pueden ver fotos de algunas paradas identificadas con buena infraestructura, al contrario de las que se ven en la Figura 1.46.

Figura 1.45. Fotos de paradas en buen estado de la Ribera Baixa



Fuente: Google Maps

Figura 1.46. Fotos de paradas sin marquesina de la Ribera Baixa



Fuente: Google Maps

Analizando las tipologías en la infraestructura de autobús, se ha podido caracterizar todas las paradas de los municipios de la comarca en función de su estado, el mobiliario urbano y su accesibilidad en la siguiente Tabla 1.8.

Tabla 1.8. Estado de las paradas de bus en la Ribera Baixa

| Municipio | Nº paradas | Marquesinas | | Papelera | | Bancos | | Señalización | | Accesibilidad móvil | |
|----------------------|------------|-------------|----|----------|----|--------|----|--------------|----|---------------------|----|
| | | SI | NO | SI | NO | SI | NO | SI | NO | SI | NO |
| Sueca | 35 | 12 | 23 | 9 | 26 | 11 | 24 | 18 | 17 | 12 | 22 |
| Almussafes | 22 | 5 | 17 | 1 | 21 | 5 | 17 | 18 | 4 | 4 | 18 |
| Cullera | 20 | 16 | 4 | 15 | 5 | 16 | 4 | 18 | 2 | 15 | 5 |
| Polinyà de Xúquer | 8 | 1 | 7 | 1 | 7 | 1 | 7 | 2 | 6 | 2 | 6 |
| Favara | 6 | 5 | 1 | 5 | 1 | 5 | 1 | 4 | 2 | 3 | 3 |
| Sollana | 5 | 3 | 2 | 0 | 5 | 3 | 2 | 1 | 4 | 2 | 3 |
| Corbera | 4 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 4 | 1 | 3 | 0 | 4 |
| Benicull de Xúquer | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| Llaurí | 3 | 1 | 2 | 0 | 3 | 1 | 2 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| Albalat de la Ribera | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 3 | 2 | 1 |
| Riola | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Fortaleny | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |

Fuente: Elaboración propia con información de Dades Obertes de la Generalitat Valenciana y Google Maps

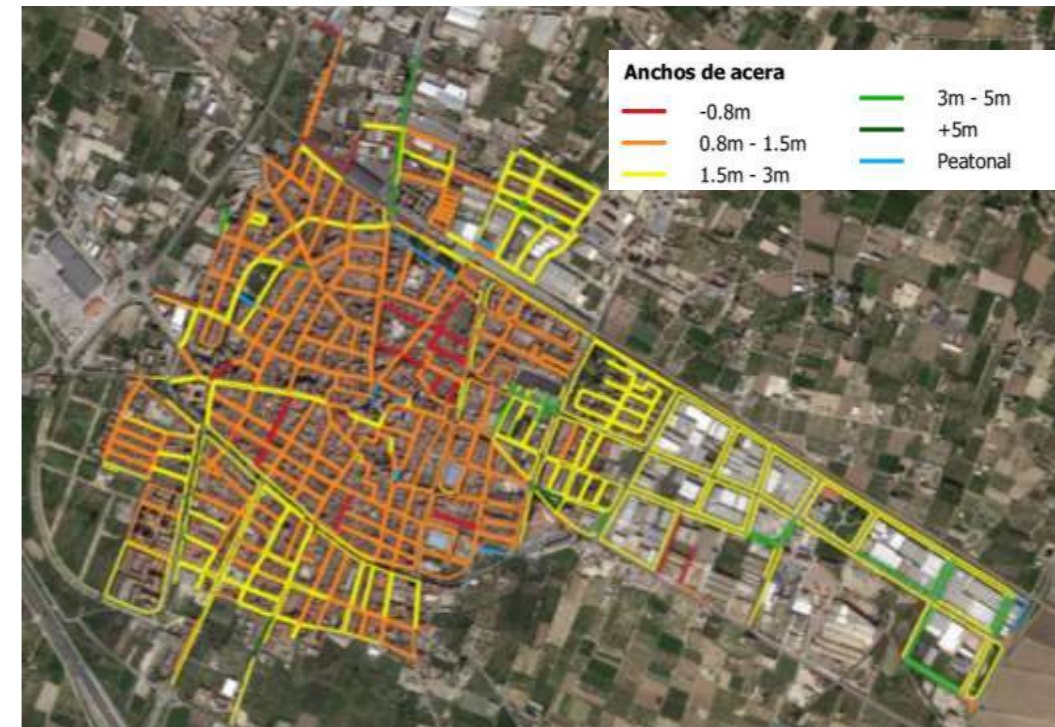
1.3.6 Infraestructura peatonal

La movilidad peatonal es una de las más importantes, tanto por su volumen en el número total de desplazamientos como por el tamaño de los pueblos, ya que permite cruzar de norte a sur y de este a oeste en pocos minutos en prácticamente todos los casos. Aun así, las infraestructuras que intervienen en los desplazamientos a pie son un elemento clave para que la movilidad a pie sea atractiva y factible para la ciudadanía. Dentro de la diagnosis de la movilidad a pie, se analizan los estados de las aceras, las barreras, el estado del pavimento y otros elementos, como los bordillos, los vados y los pasos de peatones. En este apartado se aborda la infraestructura de la movilidad urbana, dejando la interurbana para más adelante.

En primer lugar, se estudian las características geométricas que presentan las calles de los municipios a través de la revisión de la información que proporcionan los distintos PMUS. Se presta atención a las distancias de las fachadas y sobre todo a las anchuras de las aceras. Se toma de referencia la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. En particular, la normativa citada indica la necesidad de prever en itinerarios peatonales accesibles las anchuras libres de paso no inferiores a 1,80 m, que garanticen el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento (BOE, 2021). Las aceras de menos de 1,8 metros de anchura no permiten el cruce cómodo de una silla de ruedas con otra, o de una persona que lleva un carrito con otra, o hasta de una pareja con otro peatón. Después de la revisión, se identifican que la mayor parte de las calles de los municipios no cumplen los mínimos prescritos en la legislación. De hecho, gran parte de las calles se encuentran en la categoría de anchura menor a 0,8 metros.

En la figura 1.47 se puede apreciar el caso de Sueca, con el análisis de las anchuras de las aceras del municipio, que recoge el PMUS del municipio. Este caso particular resulta de utilidad por varios motivos. En primer lugar, evidencia que las aceras más anchas se concentran en las afueras de los municipios y en las zonas residenciales, a la vez que el centro histórico no constituye un atractivo para la movilidad a pie, dada la poca anchura. En segundo lugar, nos sirve como caso representativo para la situación del resto de los municipios de la comarca de la Ribera Baixa. Finalmente, también tiene sus particularidades, porque el hecho de incorporar anchuras superiores a las que recomienda la legislación, nos indica cierto viraje hacia políticas de movilidad urbanas basadas en la movilidad a pie.

Figura 1.47. Mapa de las anchuras de las aceras de Sueca.



Fuente: PMUS de Sueca

En segundo lugar, se centra en el estudio de las barreras distinguiendo las barreras permanentes de las temporales. Dentro de las barreras permanentes, se identifican las de tipo urbanístico (por ejemplo, aceras estrechas y aceras con excesiva pendiente, pavimento, bordillos, vados y pasos peatonales, tramos de escalones y rampas, etc.) y el mobiliario urbano (contenedores, señales, etc.). Dentro de las barreras temporales, se encuentran aquellas por motivo de obras (vallas y otro tipo de mobiliario) y las barreras por falta de civismo (sobre todo por vehículos parados y/o estacionados en zonas de movilidad peatonal). Se pueden observar algunos ejemplos en la Figura 1.48.

Figura 1.48. Fotos de ejemplos de barreras peatonales



Fuente: PMUS de Sueca

En tercer lugar, se estudia el estado del pavimento. De nuevo, se extrapola la realidad de los distintos municipios para armonizar las conclusiones, así que el objetivo no está en identificar específicamente si una calle se encuentra en mal estado, sino que se trata de hacer una fotografía un poco más general que incluya la realidad del conjunto de los municipios. De esta forma, se obtiene que a pesar de que algunos tramos presentan algún deterioro puntual, las aceras por lo general presentan un pavimento homogéneo en condiciones aceptables. Aun así, cabe destacar que algunas calles (por ejemplo, en Sueca) tienen una calzada que está constituida por adoquín, de manera que el pavimento es irregular y puede ser resbaladizo, provocando caídas (Ajuntament de Sueca, 2019).

En cuarto lugar, se estudian los bordillos, los vados y los pasos de peatones. A lo largo de los municipios se pueden encontrar bastantes bordillos altos, que pueden provocar dificultades a las personas con movilidad reducida, sobre todo teniendo en cuenta que muchos de ellos se encuentran en zonas de pasos de peatones, imposibilitando el acceso. De hecho, la normativa autonómica vigente establece la distinción de los pasos de peatones basándose en sus características. Así, distingue entre paso de peatones no practicable, paso de peatones con vado nivel practicable, paso de peatones con vado nivel adaptado y paso de peatones elevado nivel practicable. En municipios como Almussafes, el porcentaje de pasos de peatones no practicables supera el 80%. Se puede ver un ejemplo en la *Figura 1.49*.

Figura 1.49. Foto de ejemplo de paso de peatones no accesible



Fuente: PMUS de Almussafes

Finalmente, el elemento que se analiza es el estado de la pacificación de las calles. Tras una búsqueda exhaustiva se puede concluir con que muy pocas calles se encuentran en estado de pacificación, aunque hay una tendencia creciente hacia esa dirección. Por el momento, se han hecho esfuerzos en reducir la velocidad de los coches y su accesibilidad, pero esas medidas no han impactado directamente en el aumento de los desplazamientos a pie. Aun así, políticas como las que está impulsando el Ayuntamiento de Cullera a través de la pacificación del paseo Doctor Alemany, ya finalizado, y el que está proyectado en el Caminàs dels Homens, sí reversion positivamente en el uso de la movilidad a pie (Gimeno, 2022).

1.3.7 Intermodalidad

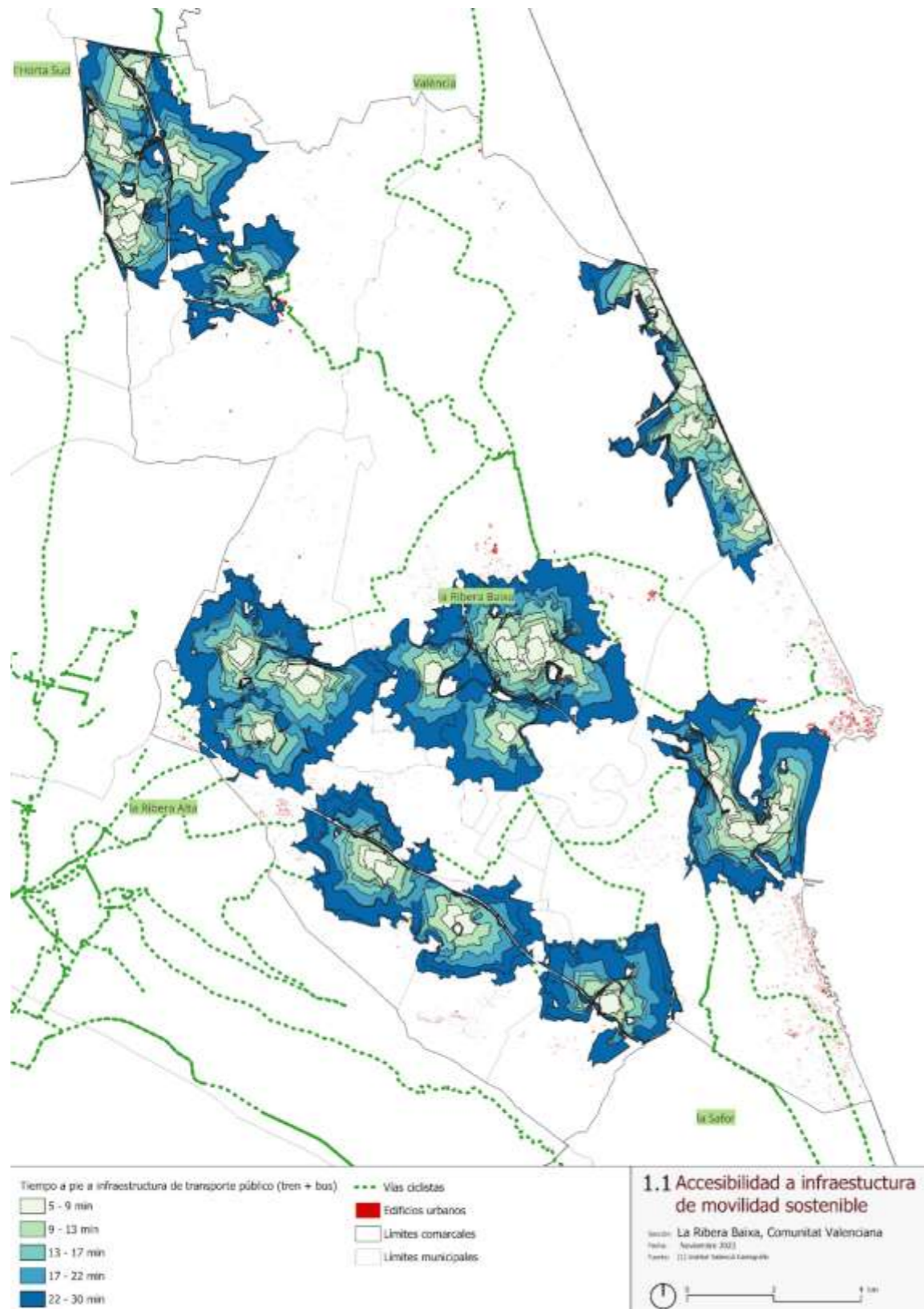
El poder utilizar varios métodos de transporte a la hora de realizar cualquier desplazamiento es muy útil en el día a día, pero existen varios factores que afectan y complican la realización de estos tipos de desplazamientos. Uno de ellos es la infraestructura, ya que esta tendría que estar preparada para permitir e incluso facilitar una intermodalidad en la movilidad en todo el territorio urbano y teniendo en cuenta la complejidad de los núcleos urbanos.

Zona de exclusión de movilidad sostenible

Por un lado, es importante que, para poder cumplir el objetivo de incentivar una movilidad sostenible, se ofrezca la posibilidad de poder utilizar algún modo de transporte sostenible en todas las zonas urbanas del territorio. Por tanto, todas ellas tendrían que estar cubiertas por una infraestructura.

A continuación, en la *Figura 1.50*, se puede ver la existencia de zonas rojas (urbanización) que no se cubren por infraestructura de movilidad sostenible (tren/bus/bici). Aparte de algunas zonas rurales identificadas como no cubiertas por ninguna infraestructura de movilidad sostenible, se puede ver como sobre todo en el litoral hay territorio urbano que no tiene accesibilidad a esto mismo. Se destacan dos urbanizaciones en el municipio de Cullera: Urbanización El Dorado y Faro de Cullera.

Figura 1.50. Mapa 1.4: Accesibilidad de la Ribera Baixa a la infraestructura de movilidad sostenible



Fuente: Elaboración propia con información de la IDEV

Compatibilidad de infraestructura intermodal

Seguidamente, se presentan cómo de compatibles son las diferentes intermodalidades sostenibles en la Ribera Baixa

Es muy difícil combinar el ir en autobús y en bici porque no se suele disponer de parkings de bici en cada parada, pero en algún caso puede darse la casualidad de que se pueda encontrar en los alrededores alguno o incluso que se pueda dejar aparcada en algún elemento del mobiliario urbano (farola, banco, papelera, etc.) cerca de la parada, ya que no se permite subir con la bici al autobús. Otro factor a tener en cuenta sería la existencia de carriles bici seguros o de carreteras en las que sea compatible ir en bici.

Para combinar el autobús y el tren se considera que es necesario que la parada esté en un rango accesible de máximo 20 min andando o 10 min en bici, por eso no todas las paradas tendrán accesibilidad a las estaciones ferroviarias. En el apartado anterior se puede observar la *tabla 5* que muestra este fenómeno.

La siguiente *Tabla 1.9* describe la posibilidad de realizar una movilidad intermodal en cada estación de tren.

Tabla 1.9. Compatibilidad de las estaciones de tren de la Ribera Baixa con la intermodalidad

| | El Romaní | Sollana | Sueca | Cullera |
|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|--|---|
| Existencia de autobús interurbano | Sí | Sí | Sí | Sí |
| Utilización de bicis | Sí y cómodo (paso a nivel) | Sí y cómodo (paso a nivel) | Sí, pero con complicaciones (paso inferior con ascensor y escaleras) | Sí, pero con complicaciones (paso inferior con ascensor y escaleras) |
| Carril bici cercano | Sí (en el mismo punto) | Sí (cerca) | Sí (cerca) | Sí (en el mismo punto) |
| Aparcamiento de bicis | No | Sí | Sí | Sí |
| Accesible a peatones | Sí | Sí | Sí | Sí, pero no atractivo (tiene delante un enorme parking e incita a ir en coche u otro medio) |

Fuente: Elaboración propia con información de Street View

Además, con el objetivo de facilitar la intermodalidad con otras maneras de transporte y fomentar el traspaso de la ciudadanía a medios de transporte más sostenibles, los municipios que cuentan con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) ya contemplan este concepto en diferentes líneas de actuaciones recogidas en la siguiente *Tabla 1.10*.

Tabla 1.10. Líneas de actuación en intermodalidad según municipios de la Ribera Baixa

| | Líneas de actuación |
|----------------------|--|
| Albalat de la Ribera | - Plan de mejora de acceso al transporte público y de fomento de la intermodalidad: creación de un servicio de transporte a demanda para las conexiones con los municipios cercanos y facilitar también el enlace con el ferrocarril para un rápido acceso a la ciudad de València. |
| Favara | |
| Benicull | |
| Llaurí | |
| Polinyà de Xúquer | |
| Corbera | - Plan de mejora de acceso al transporte público y de fomento de la intermodalidad: creación de un servicio de transporte a demanda para las conexiones con los municipios cercanos y facilitar también el enlace con el ferrocarril para un rápido acceso a la ciudad de València. |
| Fortaleny | |
| Riola | |
| Almussafes | - Mejorar la conexión con Benifaió: Elaboración e impulso del proyecto del itinerario ciclista hacia la estación de ferrocarril de Benifaió (2 km). - Mejorar la conexión con Benifaió: establecer conexión de autobús a demanda con la estación de ferrocarril de Benifaió (línea C-2). - Mejorar la conexión con otros municipios: Establecer conexión de autobús con la estación de ferrocarril de Sollana (línea C-1). |
| Sueca | - Plan sectorial de transporte público: creación de app que integre todas las modalidades de transporte público y mejora de accesibilidad entre los diferentes modos de transporte con una buena conexión entre el transporte interurbano y urbano, fomentando el transbordo, estudiando los puntos de intercambio. |

Fuente: De elaboración propia con información de los PMUS de los diferentes municipios

Se tiene que añadir que el PMoMe (Pla Mobilitat Metropolità Valencià), que incluye a los municipios de Sueca, Sollana y Almussafes, también tiene el objetivo de promover la intermodalidad con su línea de actuación en “Intermodalidad como Prioridad en la Movilidad Metropolitana” basada en:

- Red de estacionamiento de bicicletas en las paradas de transporte público de alta capacidad: ampliar el aparcamiento de bicis en las estaciones de ferrocarril de Sollana (sin incluir el apeadero de El Romaní), Sueca y Almussafes.
- Fomento de áreas urbanas de intermodalidad: creación de áreas intermodales o intercambiadoras de transporte (la más cercana a la comarca de la Ribera Baixa sería la del municipio de Silla).
- Fomento de actuaciones de diseño urbano que favorezcan al transporte público.

Finalmente comentar que el municipio de Cullera no tiene ningún tipo de propuesta por su falta de PMUS.

Park & Ride

Y finalmente, el concepto de Park & Ride o aparcamiento disuasorio hace referencia a la estrategia de situar los estacionamientos para automóviles en la periferia de las grandes ciudades con la finalidad de incentivar a las personas que conducen a aparcarse su vehículo privado y acceder al centro de las ciudades mediante el transporte público. Este tipo de aparcamientos suelen ser gratuitos y suelen ubicarse cerca de estaciones de autobús, metro o ferrocarril para facilitar el transbordo y fomentar también la intermodalidad entre el transporte privado y el colectivo. Y en algunos casos se poseen infraestructuras que facilitan el aparcamiento de motocicletas y bicis. En la siguiente *Figura 7* se describe el supuesto estado de aplicación de este concepto en cada estación de ferrocarril de la Ribera Baixa.

Tabla 1.11. Posibilidad de Park & Ride en las estaciones de tren de la Ribera Baixa

| | El Romaní | Sollana | Sueca | Cullera |
|------------------------------|-----------|---------|-------|---------|
| Parking de coches disponible | No | Si | Si | Si |
| Identificación en el PMUS | No | Si | Si | No |
| Plazas identificadas | No | 28 | 10 | No |

Fuente: De elaboración propia con información del PMoMe y Street View

En los PMUS de los municipios de la Ribera Baixa no se habla de este concepto, pero en concreto en el PMUS de Sueca sí que se menciona en su Plan Sectorial de Estacionamiento la idea de creación de aparcamiento periférico de intercambio modal que se muestran en la *Figura 1.51*, con el objetivo de evitar el aparcamiento de los vehículos privados en el centro de la ciudad y promover el acceso peatonal al núcleo urbano con el apoyo del taxi, la bici o el bus complementando el acercamiento en coche a las afueras de la ciudad.

Figura 1.51. Propuesta de creación de aparcamientos disuasorios en Sueca



Fuente: PMUS de Sueca

Por otro lado, en el PMoMe sí que se menciona el concepto de Park & Ride, incluso se identifican los aparcamientos de las estaciones de ferrocarril de Sollana y Sueca como tales. Tienen una propia línea de actuación en su apartado de “Intermodalidad como Prioridad en la Movilidad Metropolitana” basada en el fomento y ampliación de los Park & Ride y fomento de su gestión integrada. Aunque, en los Park & Ride de los municipios de la comarca de la Ribera Baixa incorporados en el PMoMe no se prevén actuaciones de mejora, sino que la más cercana se realiza en Silla. Para conseguir todo ello esta línea de actuación va de la mano de unas directrices para los planes territoriales y urbanísticos que preverán reserva de suelo para actuaciones de movilidad (no solo viarias).

1.4 SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

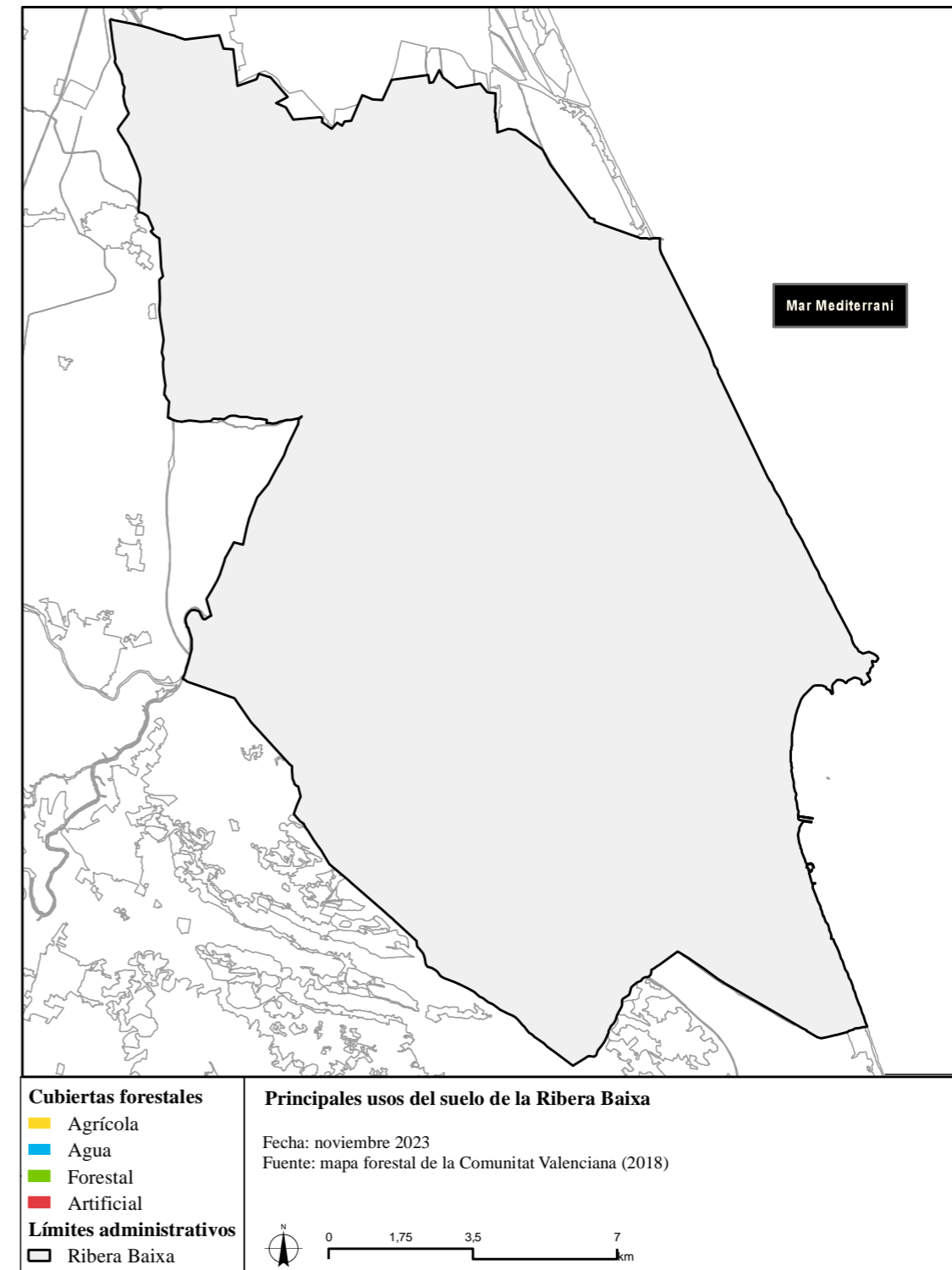
En el presente capítulo, se analizan y detallan los espacios abiertos de la Ribera Baixa, caracterizándose por la armoniosa combinación de espacios agrícolas, forestales y costeros, que ofrecen una gran diversidad de paisajes y ecosistemas.

En primer lugar, los espacios agrícolas de la Ribera Baixa son una parte fundamental de su identidad. Estas tierras fértiles y productivas se extienden a lo largo de extensas llanuras, donde se cultivan una amplia gama de cultivos, como cítricos, arroz, hortalizas y frutas. Los campos agrícolas están cuidadosamente distribuidos y aprovechan los sistemas de regadío tradicionales, como la acequia, para garantizar el suministro de agua necesario para el cultivo.

En segundo lugar, la Ribera Baixa alberga extensas áreas boscosas, donde predominan especies como el pino carrasco, el alcornoque y el lentisco. Estos bosques son un refugio para una rica diversidad de flora y fauna autóctona, ideales para actividades al aire libre, como senderismo y observación de aves. Además, los bosques de la Ribera Baixa desempeñan un papel crucial en la conservación del suelo, la prevención de la erosión y la regulación del clima local.

Con una extensa línea de costa mediterránea, la Ribera Baixa alberga algunos espacios naturales protegidos en su costa, caracterizado por dunas que son hábitats importantes para especies de flora y fauna autóctona.

Figura 1.52. Mapa de los principales usos del suelo



Fuente: Elaboración propia

1.4.1 Espacios agrícolas

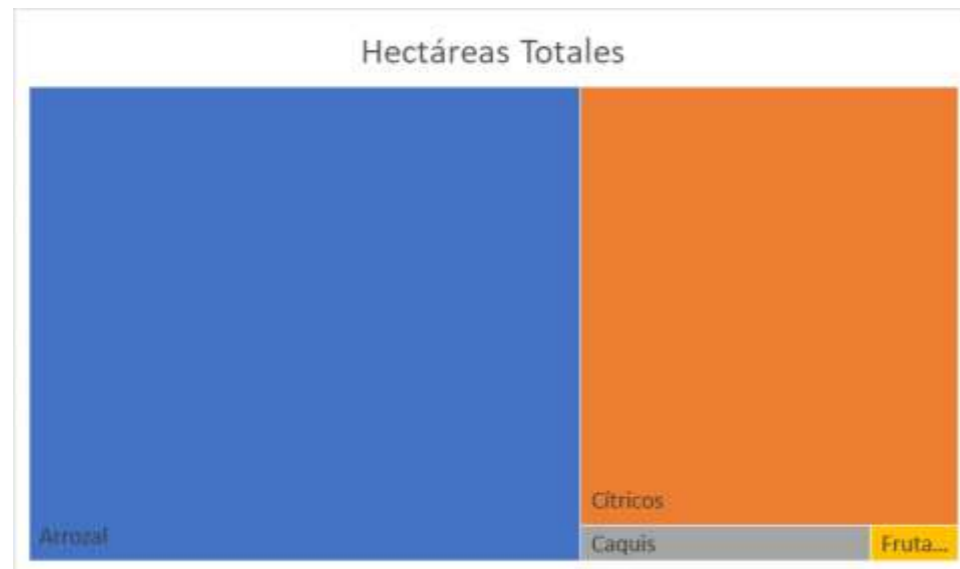
Se denomina espacio agrícola a el conjunto de la superficie de tierras labradas y tierras para pastos permanentes. Las tierras labradas comprenden los cultivos herbáceos, los barbechos, los huertos familiares y las tierras consagradas a cultivos leñosos.

En este contexto encontramos nuestra área de estudio. La Ribera Baixa, es una perfecta llanura aluvial interrumpida sólo por las sierras de Cullera junto al mar y de Corbera por su flanco meridional. Esto hace que la superficie agrícola útil alcance aquí los mayores porcentajes (73 %) con respecto a la superficie total de toda la provincia de València. La comarca de la Ribera Baixa cuenta con una superficie de 276,8 km². Se trata pues, de una comarca geográficamente muy plana, dedicada exclusivamente a la agricultura y sobre todo a la naranja y el arroz.

Vista en su conjunto la agricultura de la Ribera Baixa ocupa unas 20.000 hectáreas, una décima parte menos que hace veinte años. Esto es debido al crecimiento urbano e industrial (Almussafes, Cullera, Sueca...) y a la ampliación de las infraestructuras viarias (autovía y ferrocarril).

Estas 20.000 ha se reparten de la siguiente manera. 11.370 sembradas de arroz, otras casi 7.200 de cítricos, más del doble de las que había hace cincuenta años, 444 de caquis y 135 de otros frutales (melocotoneros, granados, kiwis...) que han venido a ocupar terrenos que antes estuvieron dedicadas a hortalizas. En los dos últimos (caquis y frutales) destacan los campos practicados en la arena de la restinga litoral, unas veces protegidos de la arena arrastrada por el viento mediante pantallas de cañizos, otras en invernaderos de plástico, como ocurre en El Perelló, especializados en el cultivo intensivo de tomates, pimientos, berenjenas, melones, etc. En la figura 1.53 se puede observar cómo sería la distribución donde el arroz ocupa más del 50% del suelo agrícola.

Figura 1.53. Grafico Hectáreas totales por tipo de cultivo.

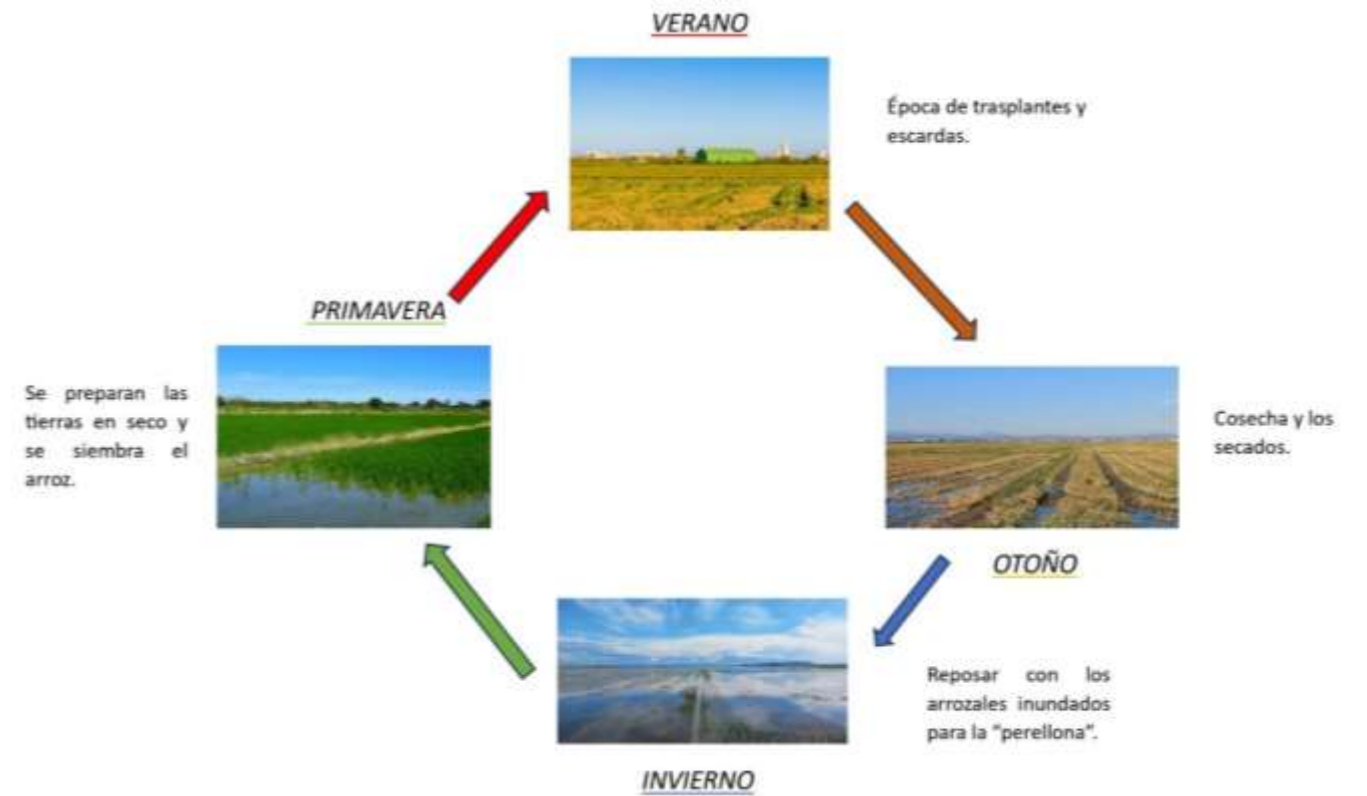


Fuente: Documento de la Ribera Baixa

Como se ha mencionado anteriormente, los dos grandes cultivos de la Ribera Baixa son el arrozal el cual experimenta un proceso, con cambios estacionales de color, su perfecto y asombroso sistema de irrigación, su alto valor histórico y su ligazón a un parque natural y cultural, es sin duda uno de los mayores patrimonios del espacio agrícola valenciano. Los campos se inundan totalmente dos veces al año, una durante el otoño, en que se convierte en estación de reposo para las aves procedentes del Norte de Europa, y otra a partir del mes de abril, cuando tiene lugar la siembra del arroz que crecerá durante los meses de estío para ser cosechado en septiembre. Su valor patrimonial es

ya de por sí elevado, y aún lo es más por su vinculación con el Parque de la Albufera y su función capital en el sostenimiento de la biodiversidad (C., Pla, J. H., Carles, J., Càtedra, M.-T., Aparicio, J. V., Fansa, G., Antequera, M., Aparicio, J. V., Mayordomo, S., Piqueras Diseño, C., Disseny, M., & Begoña Broseta, M. 2021).

Figura 1.54. Dibujo el curso del arroz por estaciones.



Fuente: Elaboración propia con imágenes de: Arroz de l'albufera

Como se puede observar en la figura 1.54 el curso del arroz es el siguiente: Primavera: Se preparan las tierras en seco y se siembra el arroz. Verano: es época de trasplantes y escardas. Otoño: cosecha y los secados. Invierno: Reposar con los arrozales inundados para la "perellona" (proceso por el cual se inunda el campo con tal de restablecer las propiedades de la tierra y matar posibles insectos que puedan perjudicar la siguiente cosecha). La infraestructura es muy importante los campos se encuentran rodeados de canales y sequías, los canales llevan el agua en una altura más alta a la del campo, y las sequías sirven para extraer el agua una vez el campo ya se ha inundado. Es por este motivo que aparte de la parte de cultivar el arroz hay una gran infraestructura detrás, porque necesitas que el agua entre por la parte alta del campo y se extraiga por la parte inferior. Llegando a tener campos de arrozal que se encuentran en valores negativos respecto la elevación del nivel del mar. El agua proviene principalmente de la Acequia real del Júcar y se marcha para la albufera, en el inicio antes de plantar se hace como un allanamiento para que se necesite la mínima cantidad de agua posible a la hora de inundar los campos.

Figura 1.55. Montanyeta dels sants.



Fuente: Elaboración Propia.

Es también importante el cultivo del arroz por la conservación del Parque de la Albufera, dos grandes motivos, el primero como se ha mencionado anteriormente los campos se inundan en otoño y se vuelve a aquel lago primitivo que dejaba a Cullera incomunicada por causa del agua, conservando gran parte de la biodiversidad del espacio. Así mismo es importante otra vez por el agua que se saca del arrozal, ya que esta va a la albufera y mantiene los niveles de agua evitando así un proceso de sequía (Tartana 2020).

Por lo que hace la producción de arroz, los números en España son los siguientes.

En España, se prevé una superficie de arroz cosechada en la campaña 2016/17 de 109.411 ha (del orden de un 55% japónica y un 45% índica) según los datos de Avances de superficies y producciones de julio 2016. Esto supone una nueva reducción con respecto a la campaña precedente y con respecto a la media de los últimos 5 años, reduciéndose en 12.647 ha desde la campaña 2011/12. También se prevé una producción para la campaña 2016/17 inferior a la de la campaña anterior, debido a la menor superficie sembrada y a una caída del rendimiento, que se estima inferior también al rendimiento medio de las últimas cinco campañas.

En Andalucía el cultivo del arroz se concentra en la provincia de Sevilla. Produce el 39% del arroz de España y el 10% de Europa.

Extremadura, más concretamente Badajoz, es la segunda productora de arroz del país, solamente superada por Andalucía. El 19% de la producción de arroz de la variedad índica producido en España proviene de ahí.

El Delta del Ebro, en Cataluña, tiene un 65% de su superficie dedicado al cultivo del arroz. Se lleva el 19% de la producción de arroz en España.

Valencia es la cuna del cultivo en España. En sus inicios, la plantación se situó en zonas pantanosas y fértiles próximas a la Albufera. Actualmente, produce el 17% del arroz de España.

En Aragón, como ya sabes, el arroz se cultiva entre 300 y 500 metros sobre el nivel del mar. El agua con la que se riega proviene del deshielo del Pirineo.

La productividad en campo es muy baja (4.000/5.000 kg por hectárea) pero a cambio la calidad del grano es muy alta. Esto se debe a 3 razones: las aguas de riesgo son muy puras, el grano sembrado madura muy lentamente y hay una presencia muy baja de fungicidas (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación [MAPA], (s/f)).

Figura 1.56. Campos de cultivo cítricos



Fuente: Elaboración Propia.

Por otro lado, se encuentran las naranjas, España produce entre 7 y 7,3 millones de toneladas de cítricos, de las cuales 2,4 millones de toneladas son de mandarinas, 3,7 millones son de naranjas, 1,1 millones de limones y el resto pomelos y otros. Esa producción estimada representa un aumento de 14,6% sobre el año anterior. De esa cifra total la Comunidad Valenciana representa casi 4 millones de toneladas. Es por tanto la comunidad de mayor producción, aunque ésta se obtiene en un minifundio generalizado, lo que no ocurre en Andalucía, que es la otra gran región productora. Además, la citricultura agrupa en España unas 300.000 hectáreas de las que la Comunidad Valenciana aporta unas 175.000 ha, así como 80.000 productores de los casi 125.000 que hay en toda España. Y España y Valencia fueron siempre los adalides de la exportación de cítricos a Europa.

De estas casi 125.000 ha unas 7.200 ha se encuentran en la comarca de la Ribera Baixa el sistema de riego que se usa puede ser dos tipos diferentes. Con el sistema de riego innovador que aplicamos, controlamos el PH y la conductividad del suelo; en base a un sistema hidropónico, conseguimos incorporar de forma equilibrada al agua y el abono necesario para el óptimo desarrollo de los árboles. En verano las temperaturas son muy altas (entre 32 y 38°C) y cada naranjo puede necesitar hasta 80 litros de agua al día. Cada árbol tiene pinchados sobre sus raíces

cuatro goteros que le proporcionan cada hora 4 litros de agua llegando a regar hasta 5 horas al día. Por el contrario, en invierno los naranjos vegetan, necesitan menos agua y nutrientes regando en menor cantidad.

Esta técnica de riego es de herencia árabe y se introdujo en nuestra tierra en el siglo XI. Actualmente en algunas fincas, todavía se emplea este sistema conocido también como riego “a manta”. A partir de los canales de riego se abrían las compuertas dejando pasar al campo una gran cantidad de agua que inundaba toda la superficie del campo y se infiltraba en el suelo o se evaporaba, proporcionando así el agua a los árboles. Este tipo de riego por inundación tenía su complejidad, ya que había que lograr distribuir bien toda el agua, a la misma velocidad y en la misma cantidad por toda la superficie. Hoy en día se usan sistemas de riego más controlados y que implican menor gasto de agua y una óptima distribución del agua sobre el terreno.

En el punto 2.2 referente a la actividad económica, podrán encontrar más detalles sobre la agricultura como actividad económica, así como un poco de su historia (Ribera, N. 2021).

Figura 1.57. Área agrícola.



Fuente: Visor, Institut Cartografic Valencia, Ortofot RGB, 2023

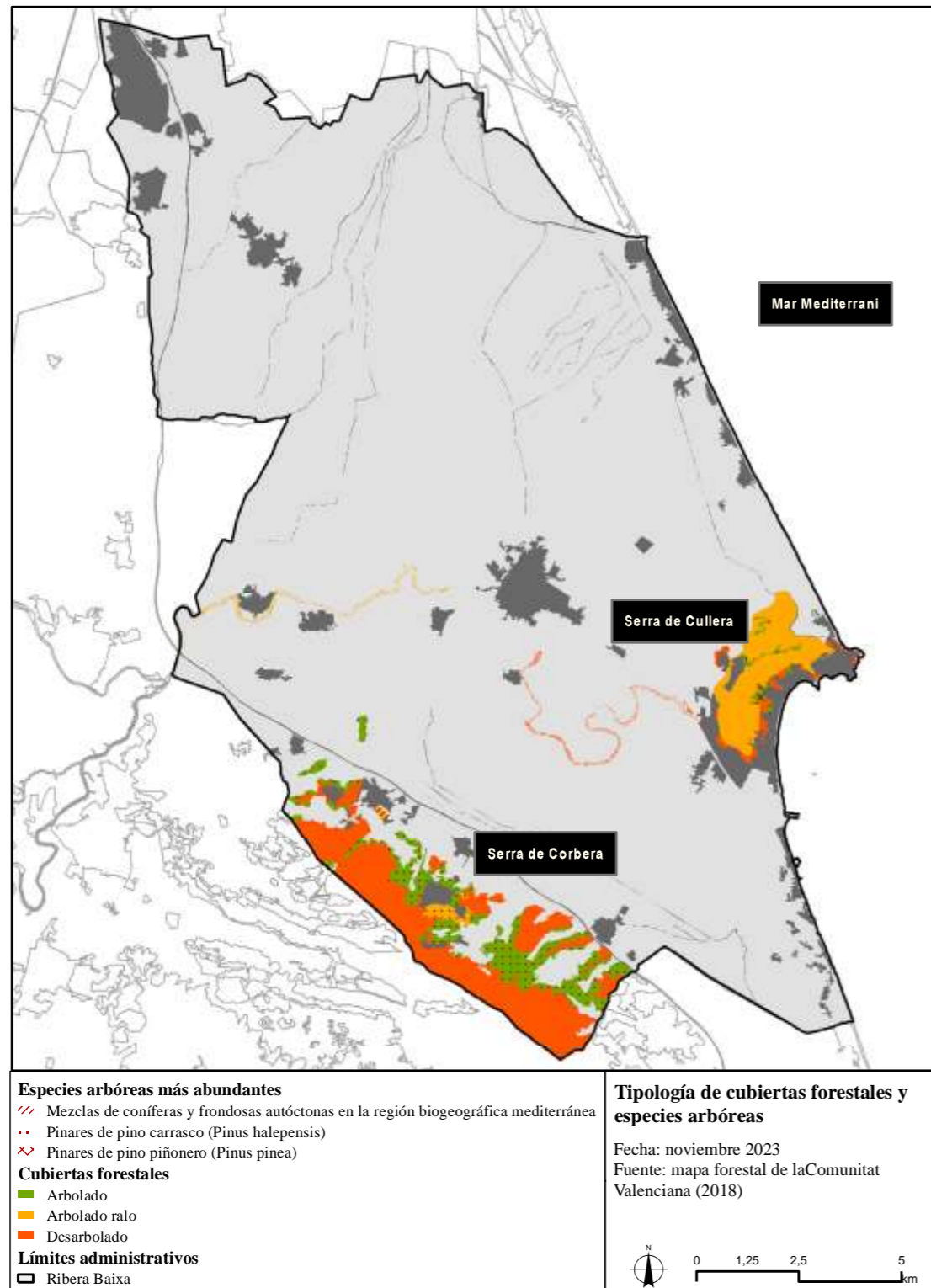
También dentro de la zona agrícola se encuentran vías de servicio para el fácil uso de las cosechas. Esta gran infraestructura está compuesta por diferentes caminos de uso servicial, para vehículos relacionados con la explotación agrícola, así pueden servir para otros usos recreativos. Estos, pero, se encuentran mayoritariamente con pocas sombras muy expuestos al sol en los arrozales, por lo que hace la zona del otro gran cultivo los cítricos ahí sí que se pueden encontrar caminos con más sombra. No menos importantes en la zona correspondiente a la zona agrícola de la Ribera Baixa podemos encontrar diferentes puntos habilitados para descansos. El ejemplo podría ser el Portet de Sollana, lugar en el cual se encuentra habilitado un aparcamiento de bicis, y otros equipamientos, mesas bancos y un pequeño puerto.

Esta gran infraestructura montada para la función agrícola puede ser utilizada para diversos usos.

1.4.2 Espacios forestales

La comarca de la Ribera Baixa, como bien ya se ha dicho antes, aparte de las grandes extensiones cubiertas por espacios agrícolas y costeros, también consta de superficies forestales, aunque se componen de unas áreas muy reducidas, comparadas con los otros usos coexistentes. La razón por la cual esta cubierta vegetal es tan pequeña se puede atribuir a la gran explotación de actividad antrópica de la zona, prácticamente, como ya se ha visto anteriormente, de uso agrícola. Mayoritariamente, estas zonas boscosas y de matorral se pueden encontrar en los relevos montañosos principales dentro de la comarca: la sierra de Corbera y la sierra de Cullera.

Figura 1.58. Tipología de cubiertas forestales y especies arbóreas más abundantes



Fuente: elaboración propia

Tal y como se ve en el mapa sobre la tipología de coberturas (fig. 5), claramente se puede distinguir dos grandes superficies vegetales: una en el suroeste de la comarca y la otra a la zona este. Se tratan de las ya mencionadas sierras

de Corbera y Cullera, respectivamente. Estas zonas forestales y de matorral junto con el resto de las superficies menores con cubierta vegetal, se puede ver que comportan solo un 8% de la superficie total de la comarca (taula 1). Es por eso que se puede constatar, que en comparación con el resto de las comarcas de la Comunitat Valenciana, Ribera Baixa es la que aporta menos suelo forestal de toda la comunidad autónoma, siendo solo un 0,36% del total

Este 8% se puede desglosar en tres tipos de cubierta vegetal: el arbolado, el arbolado raso y desarbolado. El que predomina más es el desarbolado, donde en toda su superficie se trata de matorral. Esto puede indicar que la grande mayor parte de las áreas vegetales están en primera fase en la formación de un bosque. En el mapa se puede ver como en las dos sierras predomina el matorral, con un 6% (del total), mientras que los estratos arbóreos los encontramos marginados principalmente en la cara nordeste de la sierra de Corbera, conformando solo un 2%.

(Contexto: la formación de bosques consta de 3 estratos principales vegetativos. El primero es el herbario y es el estrato más joven. Al paso del tiempo y si las condiciones son favorables, en segundo lugar, el espacio evolucionará hacia un estrato arbustivo. Finalmente, este dará a un estrato final: el arbóreo. Esta evolución, por eso, puede ser regresiva).

En cuanto a las especies que podemos encontrar (taula 2), por un lado, la especie que predomina por excelencia en el arbolado es el *Pinus halepensis* (pino carrasco), que abarca un 97% del arbolado y ya más renegado a zonas más pequeñas, el *Pinus pinea* (pino piñonero), con un 2%. Esta conformación de especies vegetales es muy típica de paisaje y clima mediterráneo, con un 2%. Esta conformación de especies vegetales es muy típica de paisaje y clima mediterráneo.

Tabla 1.12: Tipología de cubiertas y sus áreas y porcentaje

| Tipología de cubiertas | Área de superficie (ha) | Área de superficie (%) |
|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Arbolado | 714,4737171 | 1% |
| Arbolado ralo | 489,3138865 | 1% |
| Desarbolado | 3382,594923 | 6% |
| Cubiertas no vegetales | 54348,6455 | 92% |

Font: dades extretes a partir del mapa forestal de la Comunitat Valenciana (2018)

Tabla 1.13: Tipología de bosque y sus áreas y porcentaje

| Especies arbóreas | Área de superficie (ha) | Área de superficie (%) |
|---|-------------------------|------------------------|
| Mezclas de coníferas y frondosas autóctonas en la región biogeográfica mediterránea | 6,024736292 | 1% |
| Pinares de pino carrasco (<i>Pinus halepensis</i>) | 735,8539596 | 97% |
| Pinares de pino piñonero (<i>Pinus pinea</i>) | 12,93276109 | 2% |

Fuente: dades extretes a partir del mapa forestal de la Comunitat Valenciana (2018)

Los bosques y el cambio climático

Los espacios forestales dentro del ecosistema tienen una gran importancia en sus funciones donde proporcionan tanto beneficios ambientales como beneficios sociales y económicos.

Desde una perspectiva ecológica-ambiental, los sistemas forestales ayudan a la regulación del clima y a reducir el impacto de los propios fenómenos naturales (acentuados, tal vez cada vez más, por el mencionado cambio climático): generan oxígeno y ayudan a renovar el aire por su capacidad de captar ciertos contaminantes, contribuyen a la captación del dióxido de carbono en el suelo, así como ayudan a la degradación y ciclo de materia orgánica muerta, evitan la erosión del suelo y disminuyen la escorrentía superficial, ayudando a la infiltración y regeneración de los acuíferos. Además, su protección hace de “paraguas”, ya que proteger estos espacios también significa proteger a la fauna que vive en ellos y al ecosistema en conjunto.

Es por eso por lo que es tan importante su preservación y gestión delante de la creciente amenaza del cambio climático y la gran presión ejercida por las diferentes actividades antrópicas. Cada vez más, los fenómenos meteorológicos, como las tormentas, chubascos, o temporadas secas, serán más largos y extremos, que puede conllevar, por ejemplo, a un aumento en incendios, como ya se puede ver actualmente.

1.4.3 Espacios costeros

El litoral de La Ribera Baixa está mayormente controlado por los municipios de Cullera y Sueca. Si consideramos una franja de 200 metros, la extensión total de la costa en esta región es de 462 hectáreas (Morales y Barba, 2015), de las cuales el 54% están protegidas. Esto abarca toda la costa de Sueca y aproximadamente un tercio del extremo norte de Cullera, que se encuentran dentro del Parque Natural de L'Albufera de Valencia. Casi 400 hectáreas de la costa se distribuyen de manera más o menos equitativa entre los usos natural y urbano, destinándose el resto a otros usos.

Un total de 13 playas, 9 en Cullera y 4 en Sueca, se distribuyen a lo largo del litoral de La Ribera Baixa. La mayoría son playas abiertas: La Cala del Faro de Cullera, la Playa de l'Illa, y la Playa de Sant Antoni, las tres en Cullera, constituyen ejemplos de playas encajadas (Morales y Barba 2015).

Figura 1.59. Mapa de catastro de Playas.



Fuente: elaboración propia

Paisaje costero

El paisaje costero de la Ribera Baixa se caracteriza por sus extensas playas de arena fina y aguas cristalinas. Se identifican principalmente dos tipologías, playas turísticas en sectores más urbanizados (ubicadas principalmente en Cullera), y playas naturales en donde conviven diferentes ecosistemas y especies (ubicadas en Sueca).

Uno de los ejemplos del primer tipo es la playa de Cullera. Con una extensa franja de arena dorada y aguas tranquilas, esta playa ofrece un entorno principalmente vacacional. Además, cuenta con una abundante infraestructura turística que incluye restaurantes y bares junto a la playa.

Por otro lado, El Parque Natural de l'Albufera es otro elemento distintivo del paisaje costero de la Ribera Baixa. Situado en las proximidades del mar, este parque ofrece una combinación única de humedales, dunas y lagos. Sus extensas áreas naturales protegidas brindan un hábitat para diversas especies de flora y fauna, y su laguna es particularmente conocida por la observación de aves.

Figura 1.60. Playa de L'illa (Cullera)



Fuente: Cullera. licensed under CC BY-SA 4.0

Figura 1.61. Playa de Perelló



Fuente: 19Tarrestnom65 is licensed under CC BY-SA 4.0

Tabla 1.14: Categoría de Protección de Playas

| I | Playas | Estado de Protección | Municipio |
|----|--------------------------|----------------------|-----------|
| 1 | Playa de Perelló | PROTEGIDA | SUECA |
| 2 | Playa de Las Palmeras | PROTEGIDA | SUECA |
| 3 | Playa del Rey | PROTEGIDA | SUECA |
| 4 | Playa del Mareny | PROTEGIDA | SUECA |
| 5 | Playa de San Lorenzo | PROTEGIDA | CULLERA |
| 6 | Playa del Dosel | PROTEGIDA | CULLERA |
| 7 | Cala del Faro de Cullera | SIN PROTECCIÓN | CULLERA |
| 8 | Playa de L'illa | SIN PROTECCIÓN | CULLERA |
| 9 | Playa del Racó | SIN PROTECCIÓN | CULLERA |
| 10 | Playa de San Antonio | SIN PROTECCIÓN | CULLERA |
| 11 | Playa del Marenyet | SIN PROTECCIÓN | CULLERA |
| 12 | Playa del Estany | PROTEGIDA | CULLERA |
| 13 | Playa de El Dorado | PROTEGIDA | CULLERA |

Fuente: Elaboración propia en base a Morales A. i Barba, E. (2015).

La principal diferencia entre las playas protegidas y las que no, se destaca principalmente en el nivel de intervención humana. Mientras que las playas protegidas (en el área del Parque Natural L'Albufera) presentan un paisaje dunar con especies de flora y fauna nativa, las playas sin protección (en el área de Cullera), presentan un paisaje mucho más intervenido por la acción turística, con la presencia de hoteles y edificaciones en primera línea de costa.

1.4.4 Espacios naturales

Se entiende por Espacios Naturales aquellos territorios del Planeta que cuentan con poca o nula modificación territorial por parte del ser humano, teniendo en cuenta que cualquier lugar que sea "totalmente natural" y sea tocado por el humano tampoco es considerado un espacio artificial. Estos se componen de elementos representativos como ecosistemas, conservaciones, usos de investigación científica y sobre todo porque muchos contribuyen al mantenimiento y mejora de los sistemas hidrológicos. Están conformados por 8 tipos de figuras de protección y 10 de los 12 municipios cuentan con al menos una zona natural, en donde Cullera es el que más tiene espacios naturales (7), siendo un total de 15 espacios naturales y un área protegida del 59,2% respecto a toda la superficie de su comarca. En la siguiente tabla se muestran las tipologías que existen en la Ribera Baixa.

Tabla 1.15. Figuras de Protección

| Figuras de protección | Abreviatura | Superficie (ha) | Porcentaje de la superficie protegida |
|--|-------------|-----------------|---------------------------------------|
| Zona húmeda | ZH | 14.882,46 | 90,81 |
| Lugar de interés comunitario | LIC | 13.243,98 | 80,82 |
| Parque Natural | PN | 11.940,13 | 72,86 |
| Zona especial protección para las aves | ZEPA | 11.837,96 | 72,24 |
| Zona Especial de Conservación | ZEC | 1.401,89 | 8,55 |
| Paraje Natural Municipal | PNM | 310,25 | 1,89 |
| Microreserva | Mcr | 310,25 | 0,10 |
| Cueva | Cv | -- | -- |

Fuente: Elaboración propia

Se debe tener en cuenta que estos espacios pueden ser de uno o varios tipos de figuras según sus características, es decir, no necesariamente puede ser solo una Zona Húmeda, sino que también puede ser una ZEPA, PN y LIC como en el caso de L'albufera. En la siguiente tabla tenemos los 15 espacios naturales y la tipología de cada una.

Tabla 1.16. Espacios naturales

| Listado de espacios naturales | Declarado |
|---|-------------------|
| Nombre | Declarado |
| Curso medio y bajo del Júcar | ZEC, LIC |
| Muntanya de Llaurí | PNM |
| L'albufera | ZH, ZEPA, PN, PIC |
| Muntanyeta dels Sants | Mcr |
| Cova del Dragut | Cv |
| Les Fontanelles | PNM |
| Desembocadura y frente litoral del Xúquer | ZH |
| Serra de Corbera | ZEC, LIC |
| Dunes de la Safor | ZEC LIC |
| Marjal y Estany de la Ribera del Xúquer | ZH |
| Llacuna del Samaruc | Mcr |
| Cova Blanca | Cv |
| Els Cingles | Mcr |
| Cap de Cullera | Mcr, LIC |
| Cova de les Ratetes | Cv |

Fuente: Elaboración propia

explotación agrícola, así como otros para llegar a la estación meteorológica de Cullera. Estos pueden servir para otros usos recreativos, de descanso o interés cultural, ambiental. A continuación, pasaremos a mencionarlos y más adelante en el punto 2.3 se podrán ver más detalladamente:

- Portet de sollana
- Muntanyeta dels sants o Ermita dels Benissants de la pedra
- Estación meteorológica de cullera
- Tancat de milia
- Ullal de Baldoví
- Castillo y murallas de Cullera
- Pou pudent
- Azud de la marquesa
- L'assut de Cullera
- Pont de Ferro "Alfonso XIII"

Esta gran infraestructura puede ser utilizada para diversos usos, así como lugares de referencia para posibles itinerarios.

Puntos de interés

También dentro de las diferentes zonas que hemos podido observar, se encuentran vías de servicio para el fácil uso. Esta gran infraestructura está compuesta por diferentes caminos de uso servicial, para vehículos relacionados con la

2 DINÁMICAS TERRITORIALES

2.1 POBLACIÓN

Para un estudio de la población de La Ribera Baixa es imprescindible tener en cuenta la movilidad estacional que sucede en el territorio, fenómeno que genera grandes variaciones de población y transforma las dinámicas y características poblacionales en ciertos meses del año. En relación con las especificidades demográficas del área este capítulo describe, en primer lugar, los datos generales de la población: cifras totales y densidad. En segundo lugar, la evolución general de la población desde 1900 hasta hoy día. A continuación, se describe la población residente teniendo en cuenta las principales características sociodemográficas. Y finalmente, se profundiza en las variaciones de población que genera la movilidad estacional y se describe el perfil de la población estacional.

2.1.1 Población y densidad

La Ribera Baixa agrupaba en 2022 un total de 81.245 residentes. Estos se ubican principalmente en los municipios de Sueca y Cullera, que concentran un 62% de la población de la comarca, seguidos de Almussafes (con el 11%), Sollana, Albalat de la Ribera y Corbera que no superan los 5.000 habitantes, y el resto de municipios que no superan los 3.000 (Tabla 1).

Tabla 2.1. Densidad y población de los municipios de La Ribera Baixa, 2022

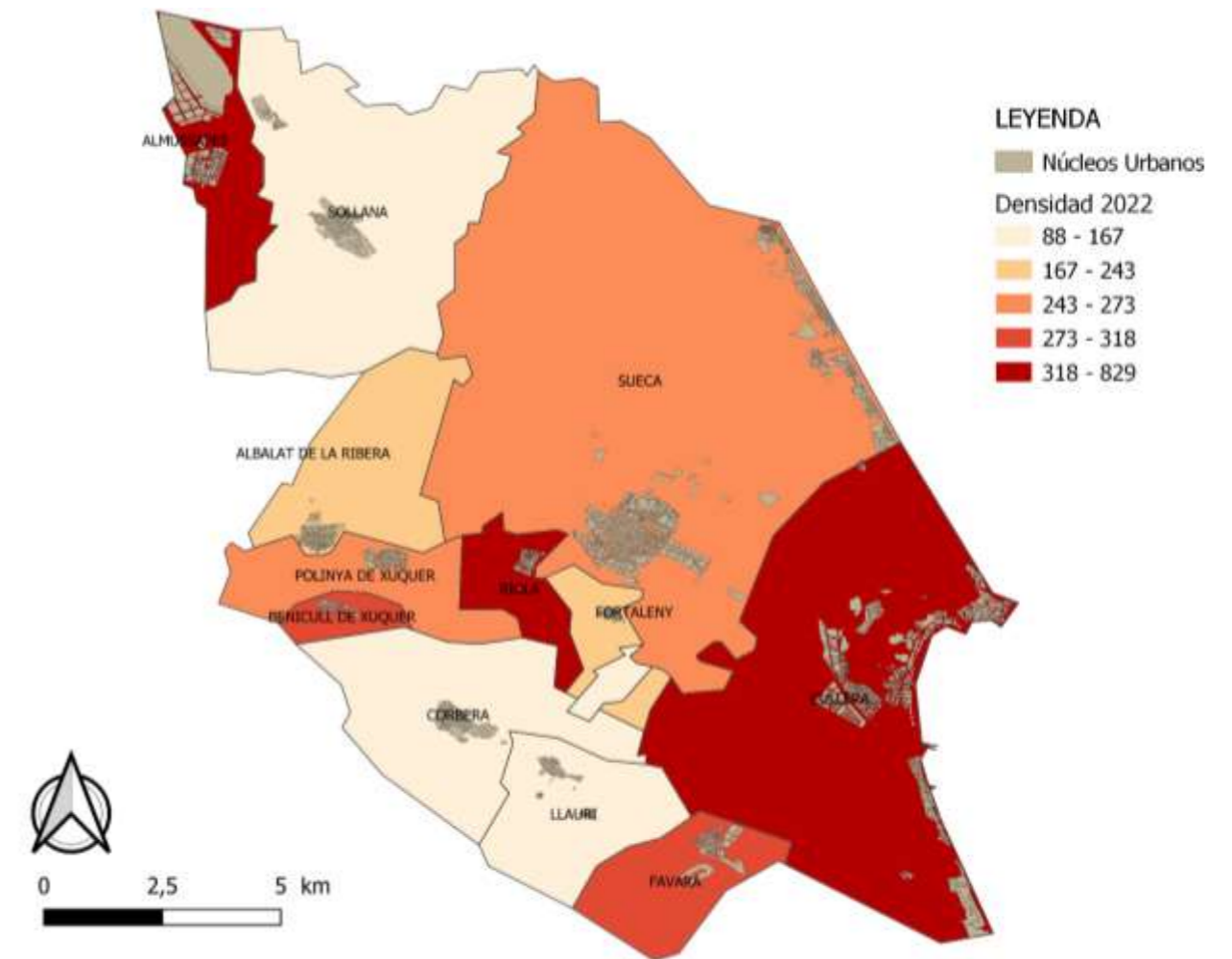
| Municipio | Superficie Km ² | Densidad Hab./Km ² | Población | Población Hombres | Población Mujeres |
|----------------------|----------------------------|-------------------------------|-----------|-------------------|-------------------|
| Almussafes | 10,77 | 829,1 | 8.929 | 4.440 | 4.489 |
| Sueca | 92,5 | 245,8 | 27.738 | 13.682 | 14.056 |
| Cullera | 53,8 | 426,3 | 22.937 | 11.629 | 11.308 |
| Sollana | 39,2 | 125,4 | 4.915 | 2.419 | 2.496 |
| Fortaleny | 4,6 | 223 | 1.026 | 507 | 519 |
| Benicull de Xúquer | 3,56 | 309,6 | 1.102 | 559 | 543 |
| Polinyà de Xúquer | 9,18 | 271,6 | 2.493 | 1.266 | 1.227 |
| Corbera | 20,3 | 152,6 | 3.097 | 1.534 | 1.563 |
| Albalat de la Ribera | 14,3 | 240,6 | 3.444 | 1.735 | 1.709 |
| Favara | 9,4 | 274,3 | 2.578 | 1.316 | 1.262 |
| Riola | 5,6 | 320,2 | 1.793 | 896 | 897 |
| Llaurí | 13,63 | 87,5 | 1.193 | 602 | 591 |

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE (2022)

La densidad de población de la comarca es la cuarta de la provincia (292 hab./Km²). Almussafes y Llaurí representan los casos extremos: mientras que en el primer municipio hay 829,1 hab./Km², en el segundo solo habitan 87,5 hab./Km².

El resto de los municipios presentan una densidad de población mediana, que ronda un valor entre 100 y 300 hab./Km²; la única excepción a esta tendencia es el municipio de Cullera que, sin embargo, con una densidad de 426,3 hab./Km² se mantiene lejos de los valores máximos de Almussafes.

Figura 2.1. Mapa 1. Densidad poblacional por municipios en La Ribera Baixa, 2022

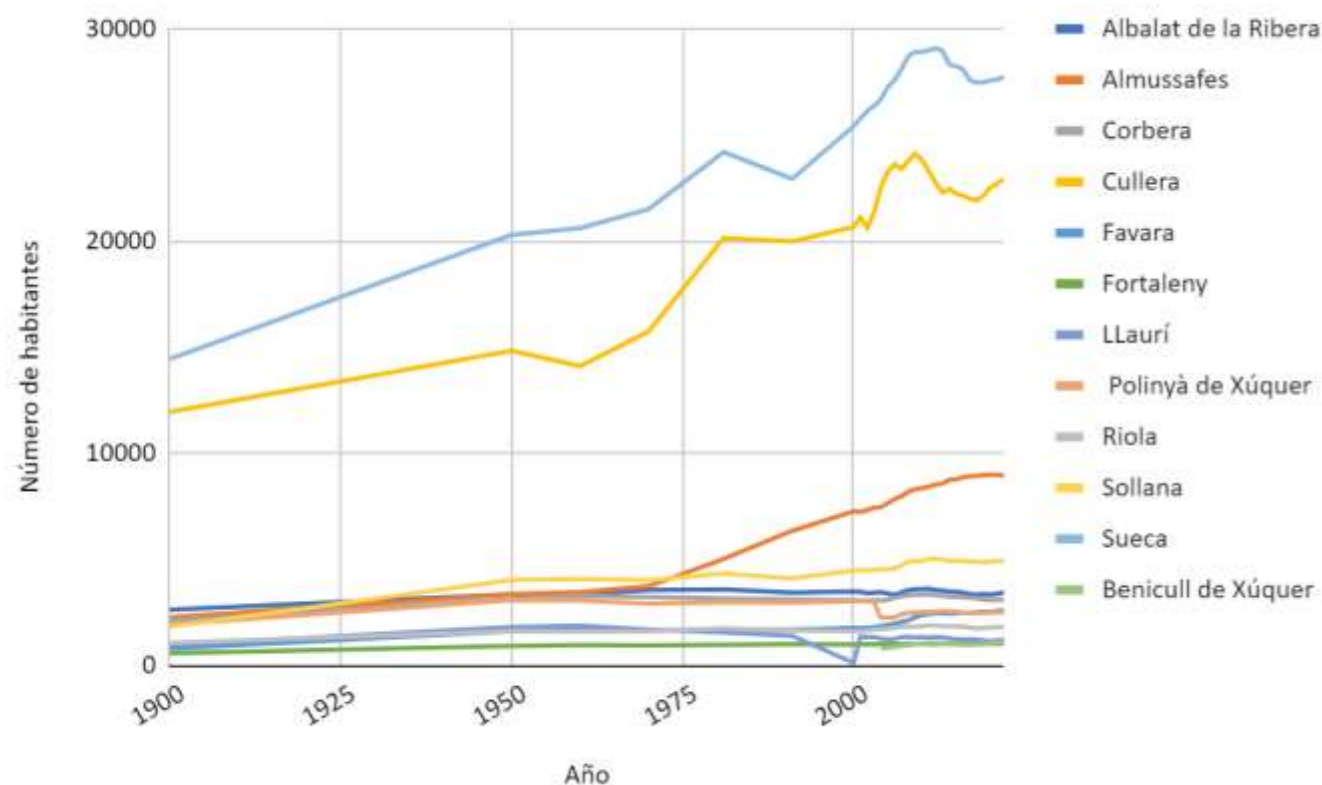


Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE (2022)

2.1.2 Evolución de la población

La cantidad de personas que viven en el territorio de La Ribera Baixa ha ido aumentando de manera constante durante todo el siglo XX hasta llegar a su punto más alto en 2011, cuando se registró un total de 82.819 habitantes. Sin embargo, igual que ha ocurrido en otras partes de la Comunidad Valenciana y España, desde ese momento se ha producido un cambio en esta tendencia y en los siguientes años se ha iniciado un proceso de despoblamiento que presenta una intensidad diversa entre los municipios de la comarca. A partir de 2018 se produce un repunte y se recupera el saldo de crecimiento positivo.

Figura 2.2. Gráfico 1. Evolución de la población por municipios en La Ribera Baixa, 1900-2022



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del padrón municipal continuo.

El crecimiento sostenido durante el siglo XX no siempre ha respondido a los mismos fenómenos. A mediados de la década de los setenta la fecundidad se situó por debajo del umbral de reemplazo de las generaciones anteriores, pero este proceso de envejecimiento fue contrarrestado con los flujos de inmigración intensos de finales del siglo XX. La población inmigrante que llegaba era joven por lo que se encontraban en etapa reproductiva y muchas parejas de inmigrantes decidían tener hijos una vez asentados en la provincia valenciana (Simó, 2018). Por otro lado, alrededor de la década de los sesenta se pusieron en valor ciertos recursos turísticos: el clima, la costa y su paisaje. Desde ese momento la zona litoral ha sido urbanizada de forma masiva y con ella también algunos municipios de nuestra comarca (Zornoza, 2013).

También debemos tener en cuenta las migraciones intercomarcales que sucedieron en la década de los noventa. En 1991, en la 2a corona de la AMV residían 80.908 habitantes nacidos en Valencia capital (19,7% de su población), por lo tanto, el territorio absorbía parte de la población de la ciudad que se alejaba del núcleo urbano. Esto “fue el resultado de las estrechas relaciones socioeconómicas y demográficas en el AMV (1a corona) y los procesos de descentralización-descongestión desde ésta a su periferia inmediata (2a corona)” (Hermosilla, 1996). En 1995 La Ribera Baixa tenía entre el 60% y el 70% de población autóctona y un importante núcleo industrial que atrajo la población trabajadora. Durante esta década se produjeron también importantes migraciones extrarregionales procedentes de otras comunidades autónomas (Hermosilla, 1995).

Tabla 2.2. Saldos de crecimiento poblacional en La Ribera Baixa, 2001-11, 2011-18 y 2018-22

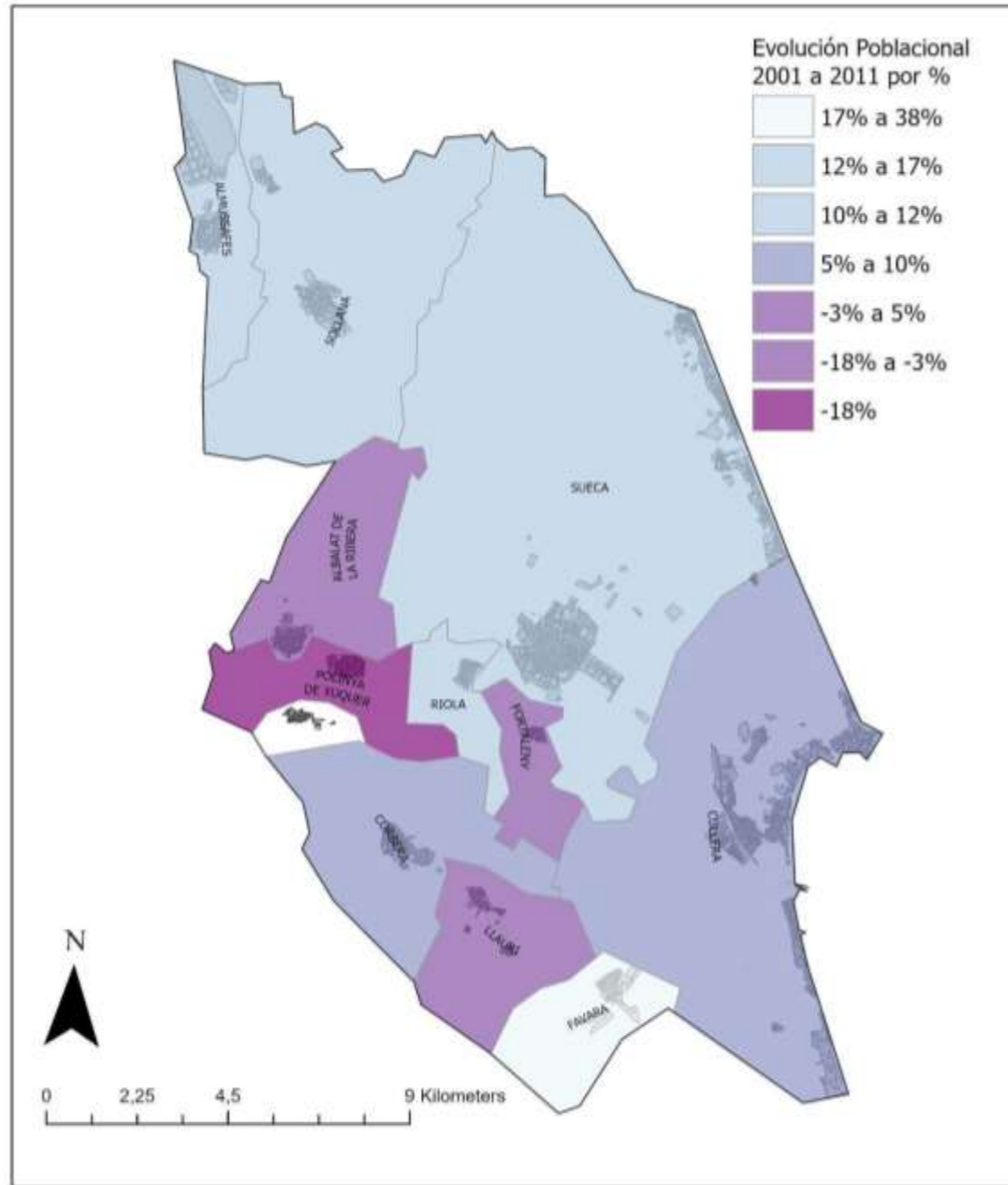
| Población | 2001 | 2011 | 2018 | 2020 | 2022 | 2001-11 | 2011-18 | 2018-22 |
|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
| Albalat de la Ribera | 3.465 | 3.609 | 3.329 | 3.326 | 3.444 | 4,2% | -7,76% | 3,45% |
| Almussafes | 7.222 | 8.408 | 8.932 | 8.979 | 8.929 | 16,4% | 6,23% | -0,03% |
| Corbera | 3.045 | 3.356 | 3.160 | 3.088 | 3.097 | 10,2% | -5,84% | -1,99% |
| Cullera | 21.109 | 23.304 | 21.918 | 22.521 | 22.937 | 10,4% | -5,95% | 4,65% |
| Favara | 1.747 | 2.411 | 2.490 | 2.504 | 2.578 | 38,0% | 3,28% | 3,53% |
| Fortaleny | 994 | 1.039 | 1.030 | 1.020 | 1.026 | 4,5% | -0,87% | -0,39% |
| LLaurí | 1.347 | 1.306 | 1.209 | 1.130 | 1.193 | -3,0% | -7,43% | -1,32% |
| Polinyà de Xúquer | 3.035 | 2.504 | 2.459 | 2.503 | 2.493 | -17,5% | -1,80% | 1,38% |
| Riola | 1.609 | 1.875 | 1.734 | 1.790 | 1.793 | 16,5% | -7,52% | 3,40% |
| Sollana | 4.487 | 5.041 | 4.884 | 4.881 | 4.915 | 12,3% | -3,11% | 0,63% |
| Sueca | 25.783 | 28.986 | 27.460 | 27.566 | 27.738 | 12,4% | -5,26% | 1,01% |
| Benicull de Xúquer | - | 980 | 974 | 1.048 | 1.102 | - | -0,61% | 13,14% |
| La Ribera Baixa | 73.843 | 82.819 | 79.579 | 80.356 | 81.245 | 12,2% | -3,91% | 2,09% |

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del padrón municipal continuo.

Centrándonos en las últimas dos décadas, como se muestra en la Tabla 2, entre el 2001 y 2011 la población creció un 12,2%, en cambio en el período de 2011 a 2018 experimentó un decrecimiento del -3,91%. Este decrecimiento se debe principalmente a la pérdida de población en la capital de La Ribera Baixa, Sueca ha experimentado un aumento progresivo en la cantidad de habitantes hasta 2011 con un incremento del 12,4% entre 2001 y 2011, pero a partir de este año hasta 2018 la población se redujo en un -5,26%. En el resto de los municipios también disminuyó la población, a excepción de los municipios de Almussafes y Favara.

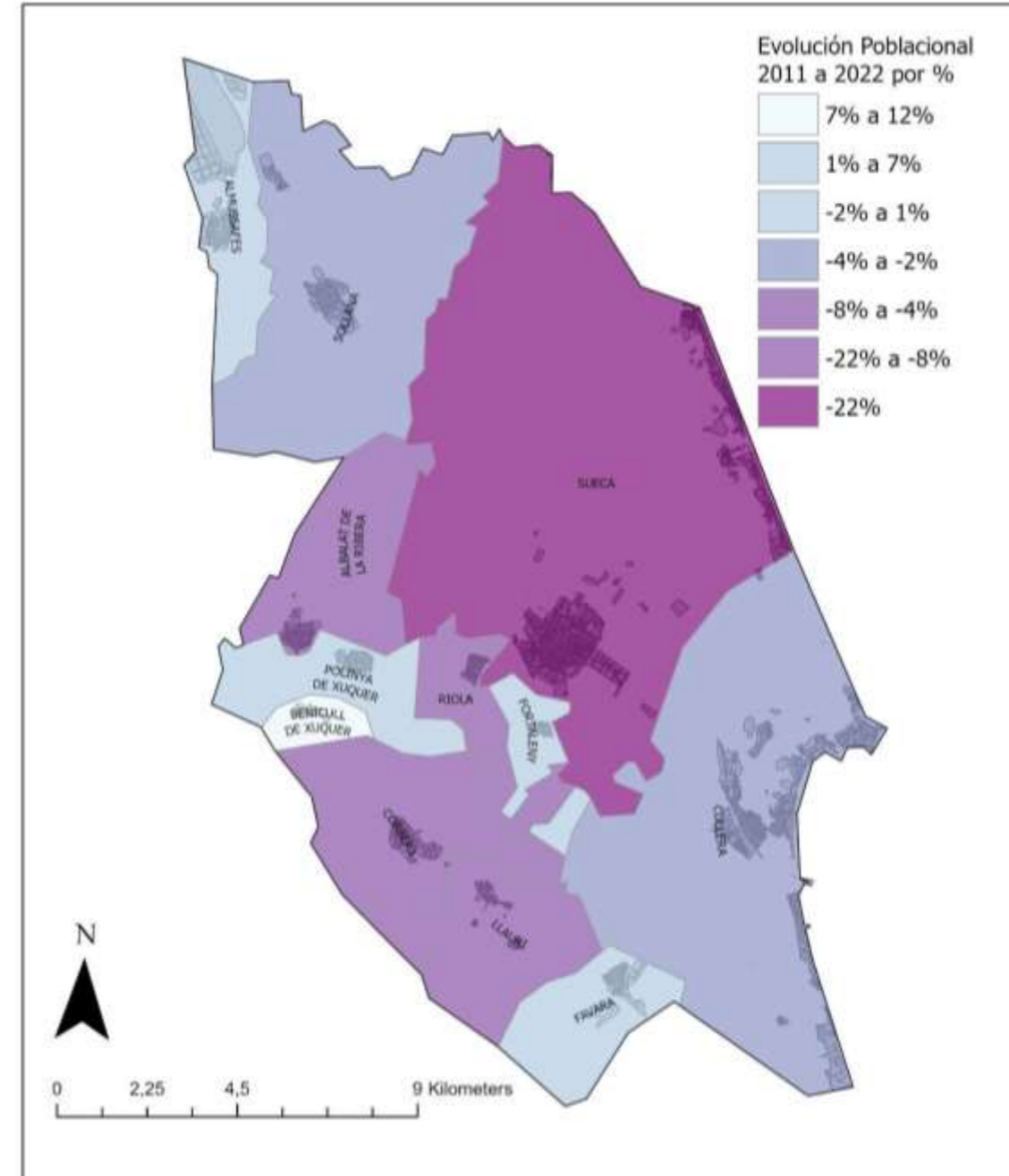
En los años más recientes, la mayoría de municipios han recuperado saldos de crecimiento positivos y en el conjunto de la comarca en cuatro años (2018-2022) se presenta un crecimiento del 2,09%. Un crecimiento que se puede deber a cierta recuperación económica del territorio y a una continuidad de los procesos de descentralización ya iniciados en los noventa.

Figura 2.3. Mapa 2. Evolución de la población en La Ribera Baixa 2001-2011



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE (2022)

Figura 2.4. Mapa 3. Evolución de la población en La Ribera Baixa 2011-2022



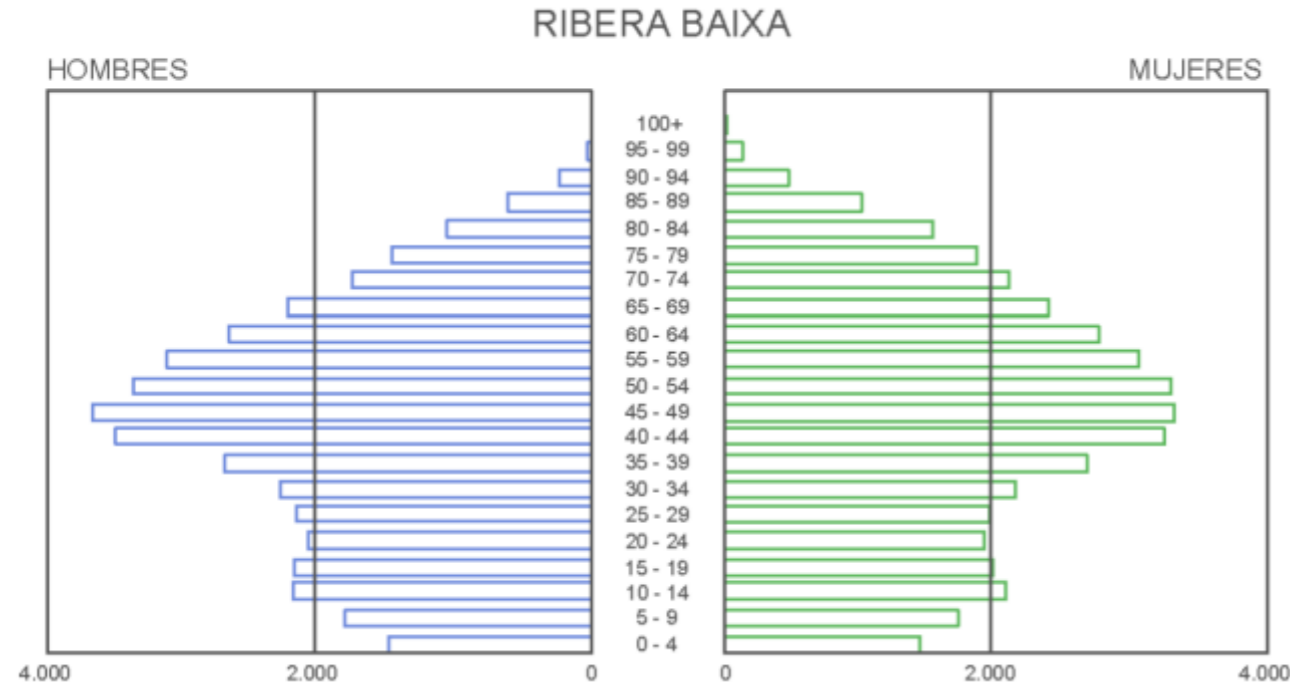
Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE (2022)

2.1.3 Población residente

Los datos demográficos recogidos nos dicen que La Ribera Baixa es, como todas las comarcas de la provincia, una región envejecida. Observando la pirámide de edad (Gráfico 2), además de observar este fenómeno recién descrito, es posible resaltar una serie de otras características propias de la población, cuyo conocimiento es fundamental en esta fase preliminar para su capacidad de influir en la organización y gestión del territorio. Los histogramas que

representan las generaciones a partir del grupo de edad de 40 a 44 años, por ejemplo, reflejan la reducción progresiva de las tasas de natalidad a partir de mediados de los años 1970, el cambio de tendencia a principios del siglo XXI y, finalmente, un descenso significativo que comenzó en la última década.

Figura 2.5. Gráfico 2. Pirámide de edad de la Ribera Baixa, 2022



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE (2022)

La estructura aparece ligeramente masculinizada en el grupo de edad entre 45-49 años, elemento que podría sugerir un crecimiento debido a una inmigración más masculinizada en esas edades. Al observar los demás grupos de edad vemos que, de hecho, no presentan asimetrías particulares entre los sexos, manteniendo valores en línea con los del promedio regional. Otro factor observable en la pirámide, también en línea con el promedio regional, es la mayor esperanza de vida de las mujeres en la edad adulta, particularmente visible en los grupos de edad entre 70 y 100 años.

Tabla 2.3. Indicadores demográficos municipales de La Ribera Baixa, 2022

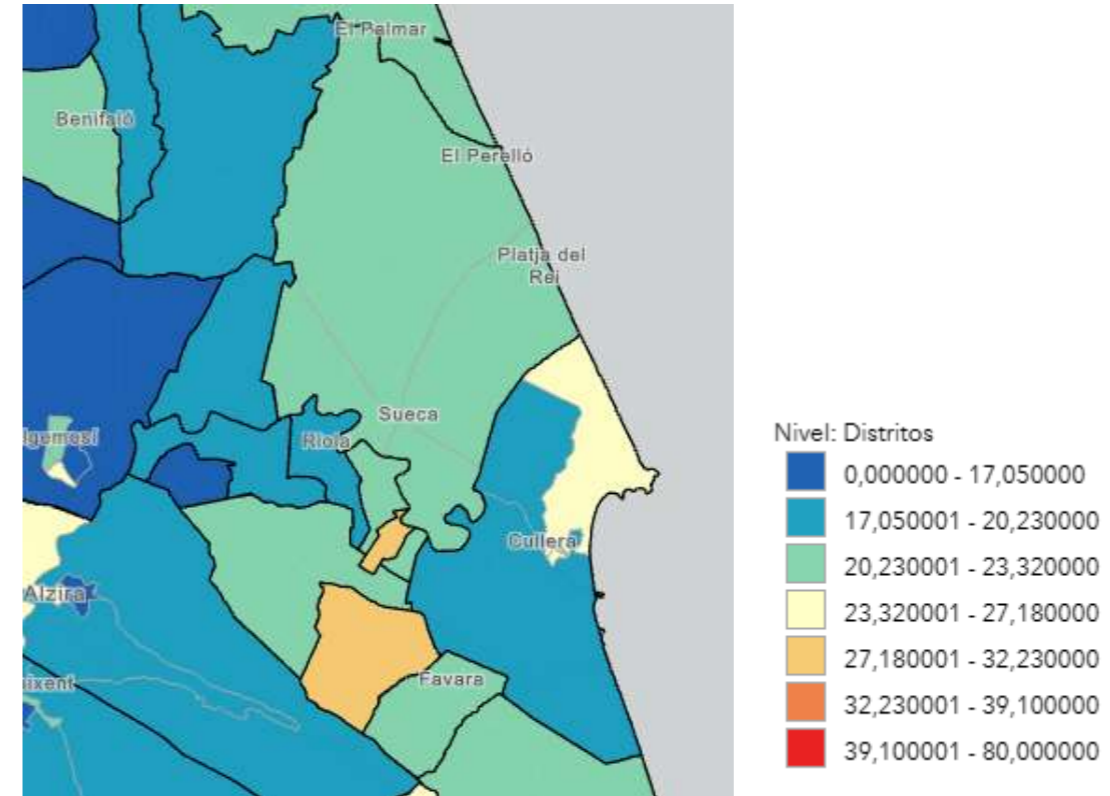
| | |
|--|--------|
| Tasa de dependencia | 53,8% |
| Tasa de dependencia de la población menor de 16 años | 21,9% |
| Tasa de dependencia de la población mayor de 64 años | 32,0% |
| Índice de envejecimiento | 146,2% |

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE (2022)

El índice de dependencia es un indicador de relevancia económica y social que representa el número de personas que generalmente no son autónomas y se calcula como relación porcentual entre la población no activa (0-14 años y más de 64 años) y la población activa (15-64 años). Una tasa de dependencia total elevada, como en este caso, es

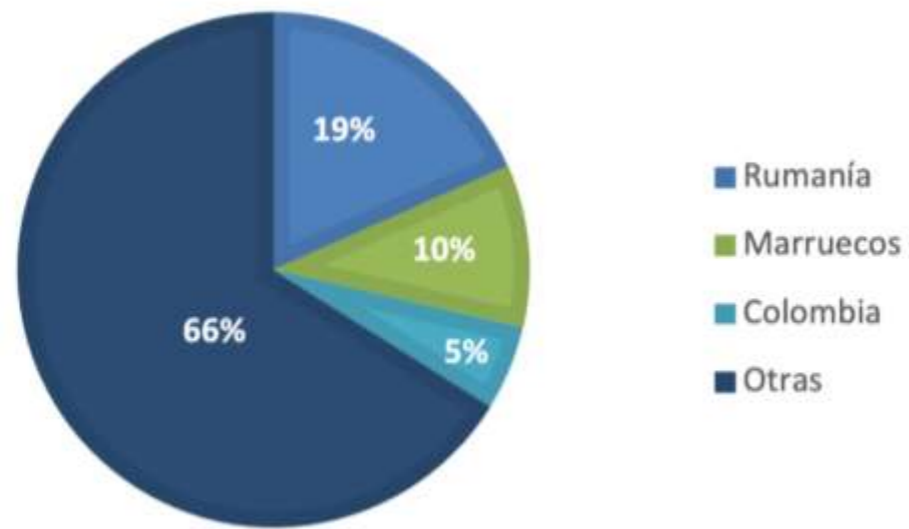
sinónimo de un elevado número de niños y/o personas mayores que la población activa debe cuidar en su conjunto. Observando más detenidamente los valores relativos vemos cómo, en este caso, es la población mayor la que pesa más (32%) que la joven (21,9%), factor observable con más detalle a través del estudio del índice de envejecimiento. Este índice porcentual que parece superior al de la comunidad valenciana (130,7 % - IVE 2022) se obtiene comparando la población mayor (+65 años) con la población joven (0-14 años) y nos dice cuántas personas mayores hay por cada 100 personas muy jóvenes. Este índice crece significativamente (como en nuestro caso) cuando la población envejece, porque simultáneamente tiene una disminución del peso de los más jóvenes y un aumento del peso de los mayores. En el Mapa 4 podemos ver como se distribuye la población envejecida a lo largo de la comarca.

Figura 2.6. Mapa 4. Porcentaje de población mayor de 65 años, 2021



Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares del INE (2021)

Figura 2.7 Gráfico 3. Nacionalidades extranjeras en la Ribera Baixa, 2022



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE (2022)

Según los datos del IVE, la Ribera Baixa contaba con 7.980 ciudadanos extranjeros en 2022 equivalente a aproximadamente el 9,8% de la población total. Entre estos, la nacionalidad más presente es la rumana, que cuenta con 1.469 personas, seguida de la marroquí con 814 personas, e inmediatamente después de la colombiana con 424. El restante 66% de la población extranjera (igual a 5.273 ciudadanos) está compuesto por diferentes nacionalidades de las cuales, sin embargo, no fue posible recuperar datos cuantitativos a nivel de comarca.

2.1.4 Tipología de hogares

Tabla 2.4. Tipología de hogares en La Ribera Baixa, 2014 – 2020

| Tipología de hogar | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Unipersonal. Hombre de menos de 65 años | 3.276 | 3.295 | 2.969 | 3.017 | 3.389 | 3.504 | 3.022 |
| Unipersonal. Mujer de menos de 65 años | 1.874 | 1.989 | 2.166 | 1.966 | 1.559 | 1.780 | 2.329 |
| Unipersonal. Hombre de 65 o más años | 1.004 | 1.079 | 1.219 | 1.271 | 1.074 | 953 | 1.076 |
| Unipersonal. Mujer de 65 o más años | 2.869 | 2.563 | 2.650 | 2.518 | 2.830 | 2.870 | 2.913 |
| Monoparental. Padre con algún hijo menor de 25 | 301 | 390 | 377 | 256 | 240 | 292 | 384 |
| Monoparental. Madre con algún hijo menor de 25 | 1.320 | 1.508 | 1.482 | 1.334 | 1.391 | 1.337 | 1.212 |
| Parejas sin hijos en el hogar | 7.099 | 7.021 | 6.725 | 6.680 | 6.800 | 6.887 | 6.857 |
| Parejas con hijos en el hogar | 11.354 | 11.413 | 11.386 | 11.314 | 10.979 | 10.826 | 10.910 |
| Otros | 4.066 | 3.855 | 3.953 | 4.208 | 4.300 | 4.218 | 4.305 |
| Total | 33.164 | 33.112 | 32.927 | 32.564 | 32.561 | 32.666 | 33.008 |

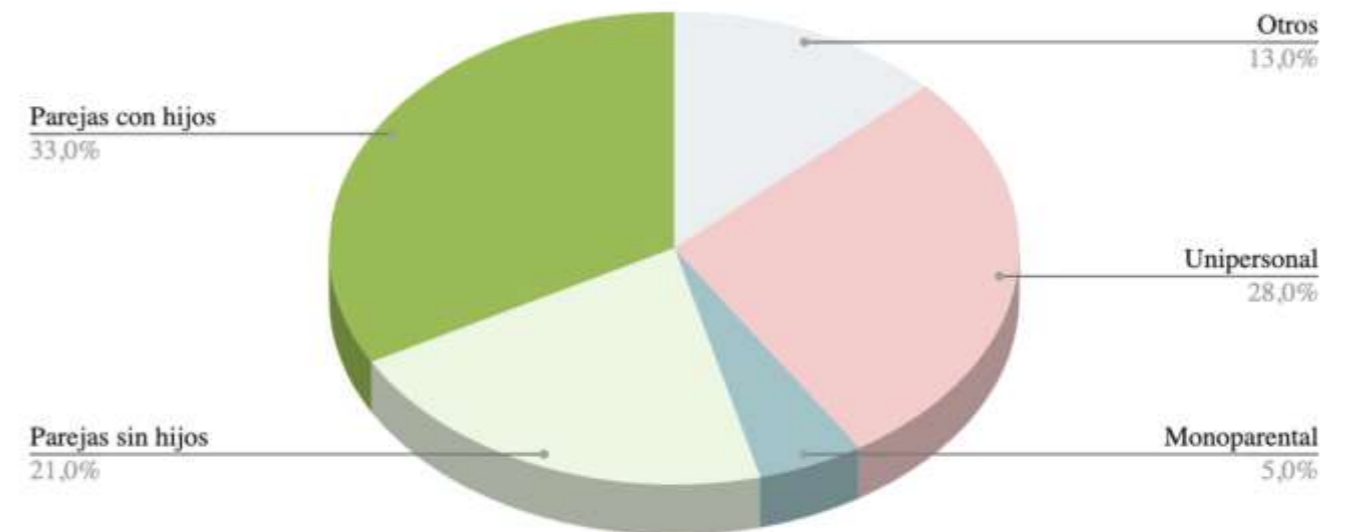
Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE

Para permitir que el lector comprenda completamente los datos y las clasificaciones presentes en la tabla es necesario, en primer lugar, definir dos conceptos utilizados tanto en la fase de recopilación de datos como en la de devolución; estos conceptos son:

1. Un hogar está constituido por la persona o conjunto de personas que residen habitualmente en una vivienda familiar principal. Los hogares se clasifican según el número de personas que lo componen. Se distinguen los hogares unipersonales de los hogares multipersonales, y esto a su vez en hogares de un solo núcleo familiar conviviendo sin otras personas y otro tipo de hogar multipersonales. Estos últimos pueden ser: hogar de un solo núcleo que conviven con otras personas que no forman parte del núcleo, hogares constituidos por personas que no forman núcleo, u hogares constituidos por más de un núcleo.
2. Se define como Núcleo familiar una unidad jerárquica intermedia entre la persona y el hogar. Constituyen un núcleo familiar: un matrimonio o pareja que conviven sin hijos/as, un matrimonio o pareja que conviven con algún/a hijo/a, un padre que convive con algún/a hijo/a o una madre que convive con algún/a hijo/a. Para formar parte del núcleo familiar de sus padres, los hijos/as no deben estar emparejados/as ni tener hijos/as que convivan con ellos/as.

En la Tabla 4, además de observar los datos relativos a las diferentes categorías identificadas en el IVE, es posible observar cómo evolucionaron estas desde el punto de vista cuantitativo en el período comprendido entre 2014 y 2020.

Figura 2.8. Gráfico 4. Tipología de hogares en % en la Ribera Baixa, 2020



Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del IVE

A partir de esta primera categorización y observando los datos presentes en el Gráfico 4 vemos cómo los hogares unipersonales corresponden al 28% del total, frente al 72% de los hogares multipersonales. En el caso de los

unipersonales, la categoría más representada es la de hombres menores de 65 años (igual a 9,15%)¹⁶, mientras que la menos representada es la de hombres de 65 años o más (igual a 3,26%)¹, datos ciertamente influenciados por la esperanza de vida y en línea con lo que se ilustra gráficamente en la pirámide de edad. Pasando, sin embargo, a las familias pluripersonales vemos como la categoría más representada del grupo es la de parejas con hijos (igual a 32,9%)¹, mientras que la categoría menos representada es la de padres con hijos (1,16%)¹; además, es interesante observar cómo estas dos categorías representan respectivamente las más y las menos representadas no sólo en referencia al macrogrupo de hogar multipersonales sino también en términos absolutos.

2.1.5 Nivel de renta

Tabla 2.5. Renta media en La Ribera Baixa, 2019

| | Renta bruta media | Renta disponible media | Posicionamiento renta bruta media nivel nacional | Posicionamiento renta bruta media nivel autonómico |
|----------------------|-------------------|------------------------|--|--|
| Almussafes | 26.787 | 22.081 | 609 | 33 |
| Sueca | 23.856 | 19.772 | 1.036 | 82 |
| Cullera | 22.896 | 19.145 | 1.220 | 109 |
| Sollana | 22.529 | 18.937 | 1.298 | 131 |
| Fortaleny | 21.487 | 18.318 | 1.469 | 174 |
| Benicull de Xúquer | 21.241 | 17.925 | 1.510 | 184 |
| Polinyà de Xúquer | 20.446 | 17.534 | 1.690 | 211 |
| Corbera | 20.222 | 17.348 | 1.743 | 224 |
| Albalat de la Ribera | 20.051 | 17.101 | 1.791 | 235 |
| Favara | 19.744 | 17.082 | 1.852 | 251 |
| Riola | 19.420 | 16.799 | 1.940 | 268 |
| Llaurí | 19.056 | 16.498 | 2.010 | 280 |

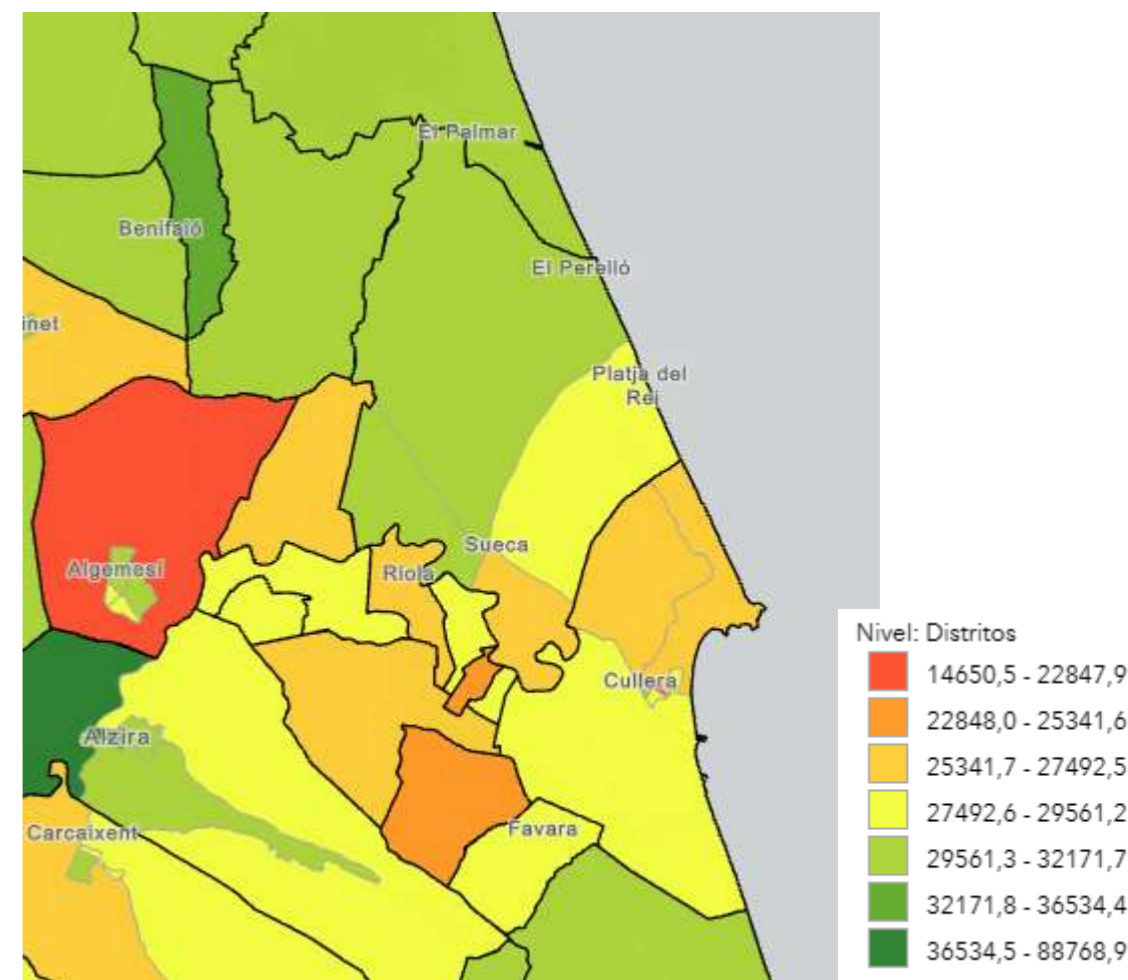
Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos de la agencia tributaria de España

La tabla 6 nos muestra los diferentes niveles de renta bruta de los municipios y su respectivo posicionamiento tanto a nivel comarcal como nacional. El primer elemento observable respecto a esta clasificación es sin duda la brecha entre Almussafes y Llaurí, primer y último municipio respectivamente a nivel comarcal, que presentan una diferencia de aproximadamente el 28,9% de la renta bruta. El resto de los municipios no presentan diferencias importantes, situándose en valores brutos entre 19.000 y 22.000 euros, la única excepción a esta tendencia la representa el municipio de Sueca (segundo a nivel comarcal) que, aunque se encuentra lejos de la renta media de Almussafes tiene valores que son de media superiores al resto de municipios. Además, combinando estos datos con los recogidos durante la ECV¹⁷ 2021, observamos cómo el indicador agregado AROPE¹⁸ de riesgo de pobreza o exclusión social se sitúa en torno al 28,1%, un valor que, aunque ligeramente inferior al 30,6% de la Comunidad Valenciana, sigue siendo muy elevado.

¹⁶ El porcentaje está calculado sobre el total de todos los hogares (unipersonales y multipersonales).

¹⁷ Encuesta de condiciones de vida

Figura 2.9 Mapa 5. Distribución de Renta de los Hogares, 2021



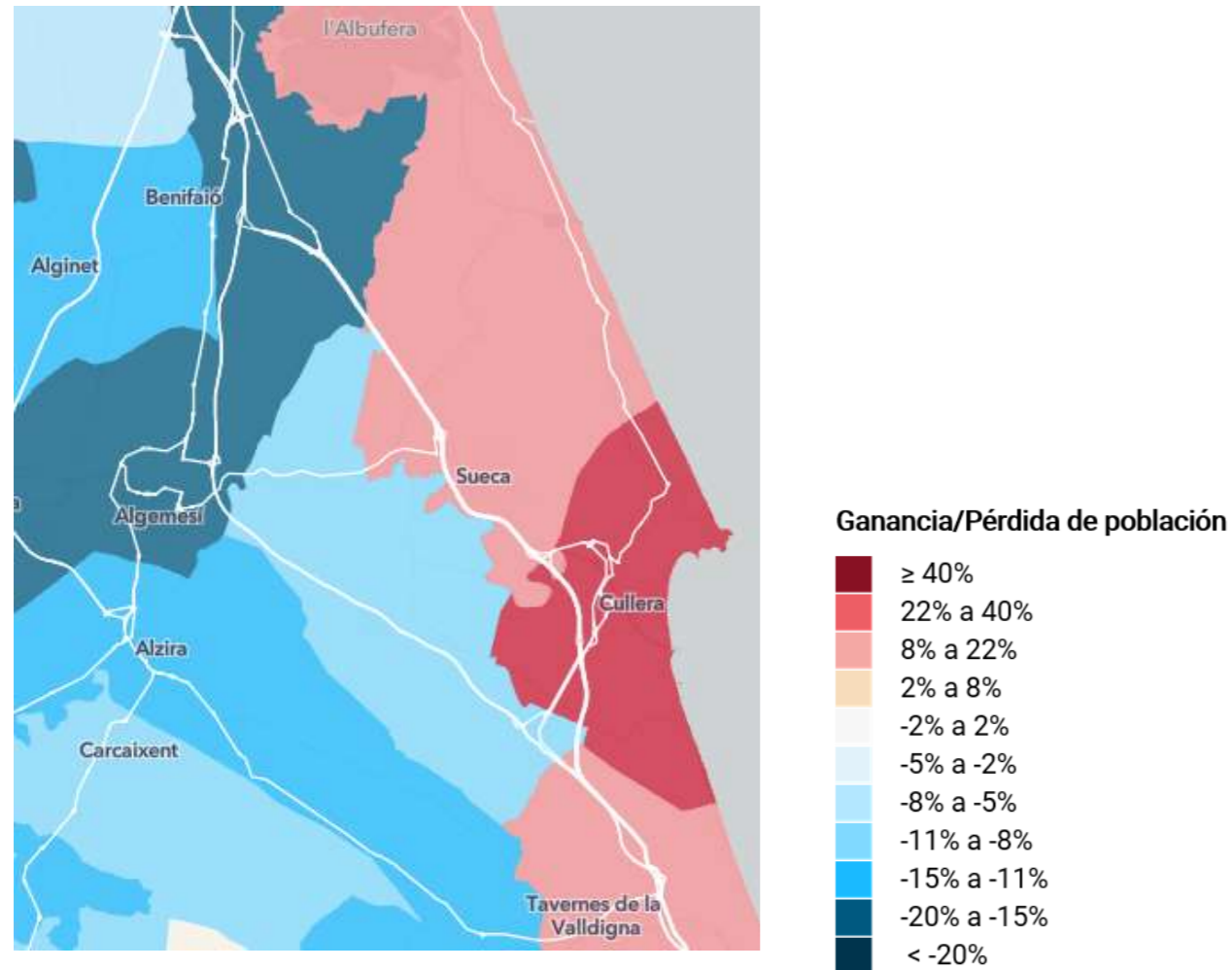
Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares del INE (2021)

2.1.6 Variación de población estacional

Debido al turismo y a la movilidad estacional el área de La Ribera Baixa presenta una variación de población muy notable en las diferentes épocas del año, tanto en lo que se refiere a su magnitud como al perfil sociodemográfico de esta. A través del Visor de Movilidad Estacional que ofrece el INE podemos observar las pérdidas y ganancias de población que suceden en días concretos de los cuatro meses más representativos de dicha variación (julio, agosto, noviembre y diciembre), también nos permite saber de dónde provienen y a dónde van las personas. En los siguientes mapas se pueden observar las ganancias y pérdidas que suceden en dos fechas claves de agosto (mes con mayores llegadas de visitantes) y noviembre (mes con mayores pérdidas de población).

¹⁸ El riesgo de pobreza o exclusión social, abreviado como AROPE, corresponde a la suma de personas que están en riesgo de pobreza, o gravemente desfavorecidas material y socialmente o que viven en un hogar con una intensidad laboral muy baja. Las personas se incluyen sólo una vez incluso si se encuentran en más de una de las situaciones mencionadas anteriormente. Es el principal indicador para seguir el objetivo de la UE para 2030 en materia de pobreza y exclusión social.

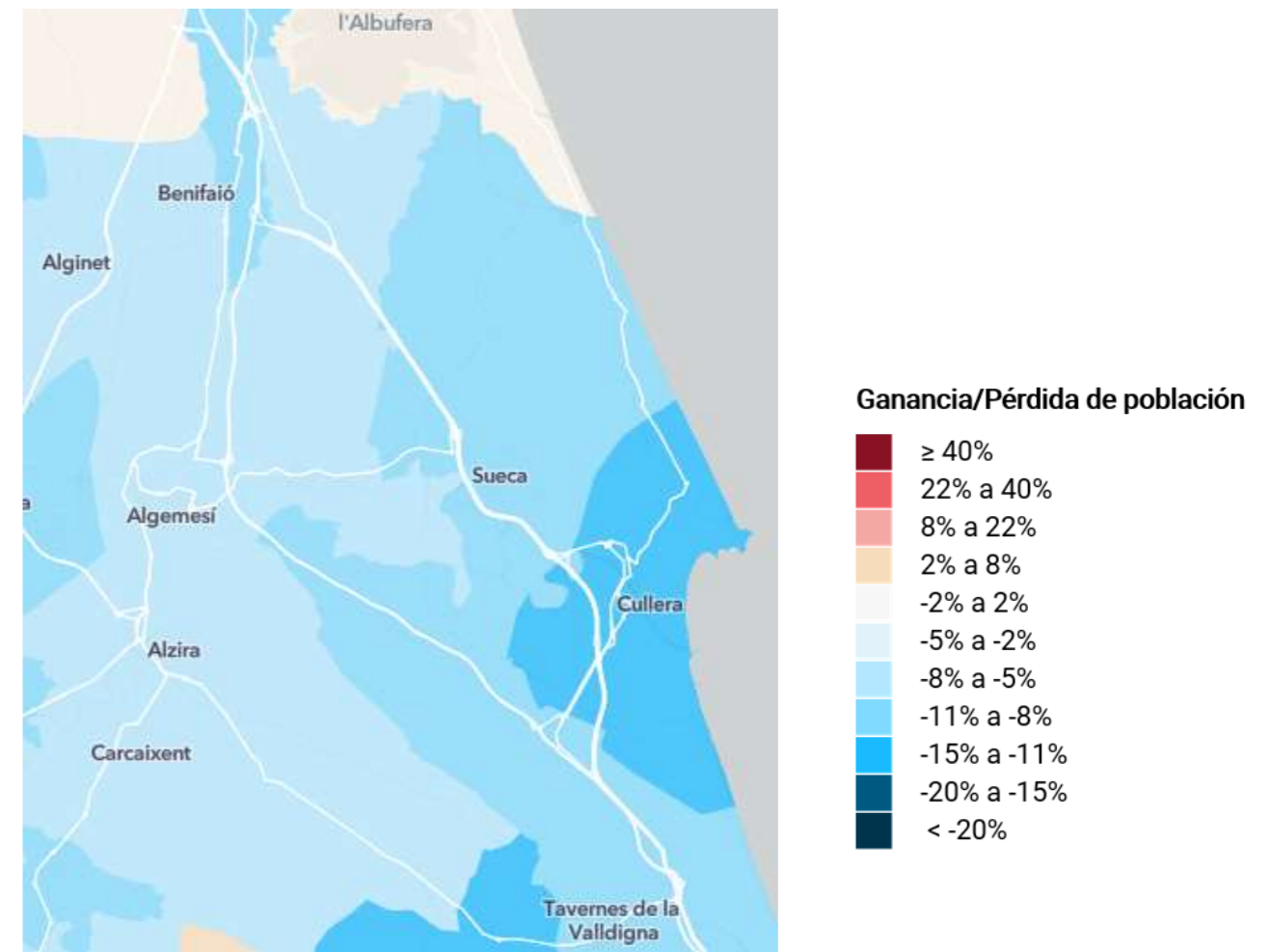
Figura 2.10 Mapa 6. Ganancia o pérdida de población el 15 de agosto de 2021 en La Ribera Baixa



Fuente: Visor de Movilidad Estacional del INE (2023)

Como podemos observar en la Mapa 6, el municipio con mayor variación de población es Cullera, en el cual el 15 de agosto de 2021 pernoctaron 54.139 personas frente a las 22.708 personas que residen allí el resto del año. Por lo tanto, experimentó una variación de población de 31.431 personas, esto supone una ganancia de población del 138%. Por contra, el 21 de noviembre de 2021 experimentó una variación de -5.887 personas, lo que supone una pérdida del -26% de la población.

Figura 2.11. Mapa 7. Ganancia o pérdida de población el 21 de noviembre de 2021 en La Ribera Baixa

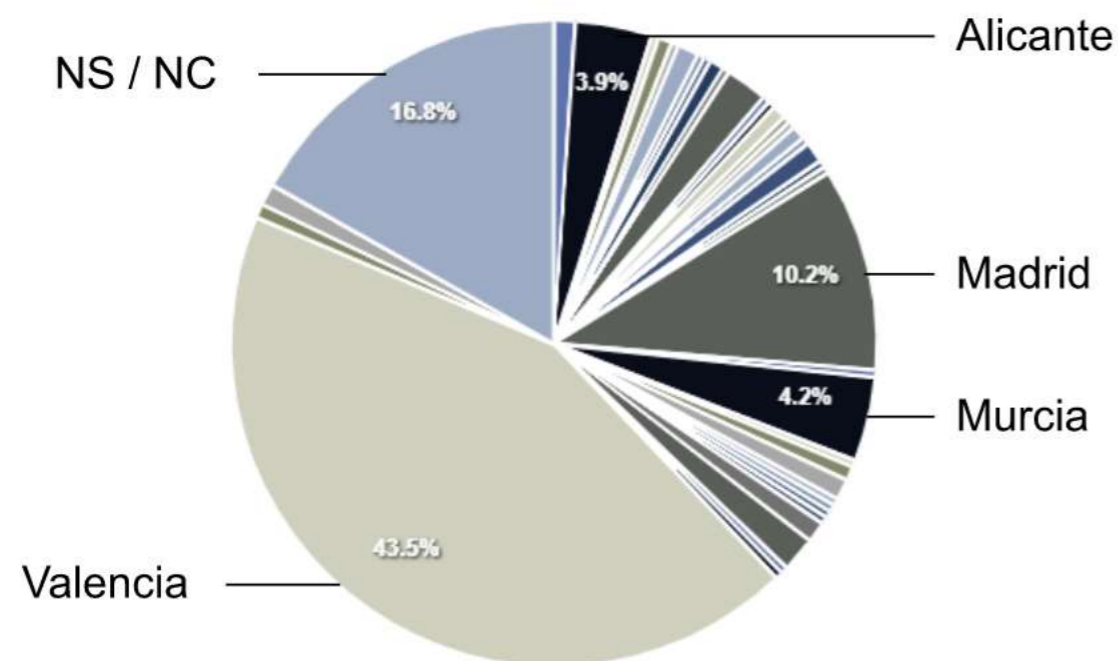


Fuente: Visor de Movilidad Estacional del INE (2023)

El caso de Sueca aunque no es tan acentuado también presenta variaciones de población notables. Respecto a las 27.617 personas residentes el 15 de agosto de 2021 pernoctaron un total de 42.079 personas en el área, esto implica una variación de 14.462 personas que corresponde a una ganancia del 52% de población. Por contra, el 21 de noviembre de 2021 el municipio experimentó una variación de -4.412 personas, es decir una pérdida del -16% de la población (Mapa 7). En el resto de los municipios más interiores y sin acceso al litoral, como Almussafes, Sollana, Alabat de la Ribera o Corbera, en ambos períodos se experimentan pérdidas de población, población que se desplaza principalmente a los municipios de Sueca y Cullera o bien a otros municipios colindantes.

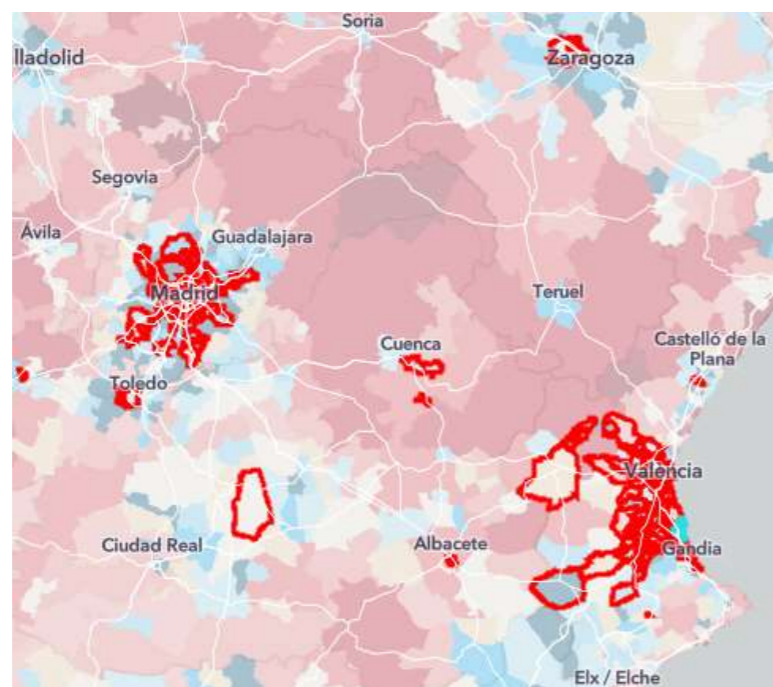
Cabe comentar que los turistas que llegan al litoral de La Ribera Baixa no son mayoritariamente internacionales, sino que provienen de otras zonas de España, así como de otros territorios de la provincia de Valencia. Según datos del Observatorio Territorial Turístico de Cullera, en 2022 un 17.9% de los turistas eran extranjeros, frente a un 82.1% de turistas nacionales. Si nos fijamos en el origen de los turistas de Cullera por provincia de procedencia, en 2022 vemos que un 43.5% eran de Valencia, un 10.2% de Madrid, un 4.3% de Murcia y un 3.9% de Alicante. Por lo tanto, las variaciones poblacionales se deben principalmente a que las personas de las zonas más interiores se desplazan a estos municipios litorales en temporada estival.

Figura 2.12. Gráfico 5. Turistas de Cullera por provincia de procedencia, 2022



Fuente: Observatorio Territorial Turístico de Cullera (2023)

Figura 2.13. Mapa 8. Origen de los visitantes de Cullera el 15 de agosto de 2021



Fuente: Visor de Movilidad Estacional del INE (2023)

Con tal de ampliar estos datos, el Visor de Movilidad Estacional (Mapa 8) nos muestra que de las 36.026 personas que llegaron a Cullera el 15 de agosto de 2021, 6.112 provenían de distintos distritos de la ciudad de Valencia, 3.241 venían de Aljemesí y 2.428 de Alzira, dos municipios de comarcas valencianas más interiores, en menor proporción 921 venían de Sueca y 588 de Silla. También destacan los turistas de Comunidades Autónomas interiores, por ejemplo, en esta misma fecha llegaron 1.749 personas de la ciudad de Madrid (INE, 2021).

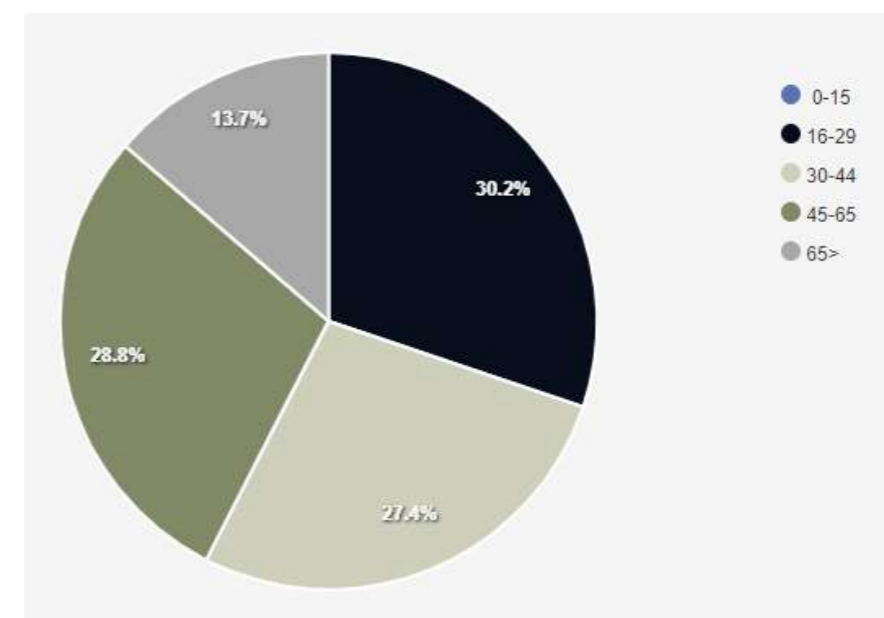
Este fenómeno específico de la zona nos obliga a estudiar y definir también las características de la población estacional que, como hemos visto, en los dos municipios costeros llegan a ser proporciones muy elevadas respecto al total de la población.

2.1.7 Población estacional

Para definir la población estacional se han utilizado datos del Observatorio Territorial Turístico de Cullera, se toma este municipio como referencia teniendo en cuenta que es el que recibe un mayor número de turistas, cifras mucho mayores al resto de municipios y que duplican su población residencial.

En 2022 se calcula que el 52.3% de los turistas que llegaron a Cullera eran mujeres frente a un 47.7% de hombres, cifras muy similares por lo que no habría una diferencia relevante respecto al sexo en el perfil del turista. En la variable de edad también (Gráfico 6) vemos que no hay un perfil muy marcado, los grupos de edad más presentes son entre 16-29 años, entre 30-44 años y entre 45-65 años, pero todos se acercan al 30% de la población turista; en menor proporción (13.7%) se sitúa la población de más de 65 años.

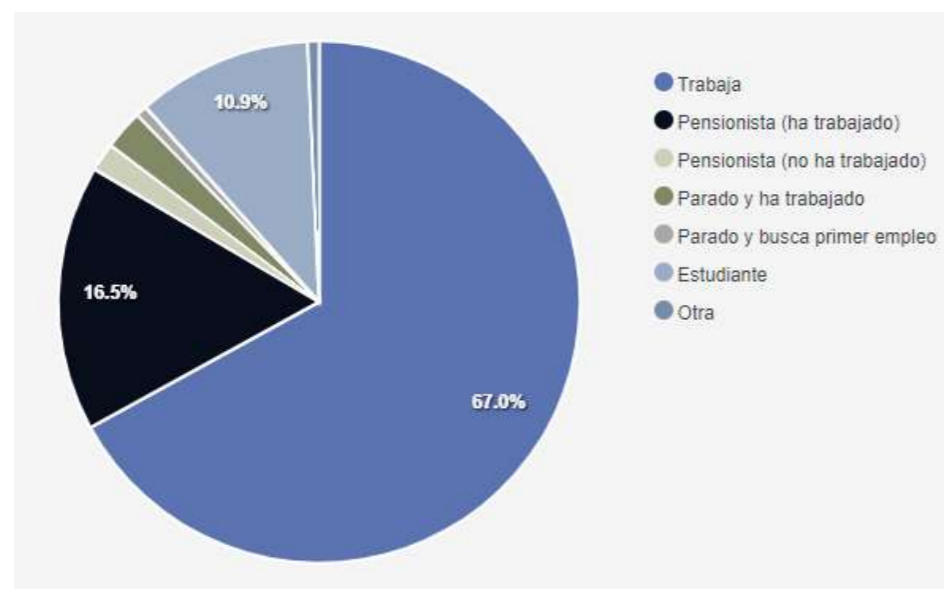
Figura 2.14. Gráfico 6. Perfil del turista por edades, 2022



Fuente: Observatorio Territorial Turístico de Cullera (2023)

Para definir el perfil socioeconómico de la población estacional podemos consultar diferentes datos. En primer lugar, respecto a la situación laboral del turista en 2022 un 67% eran población activa y ocupada, un 18.3% eran pensionistas (habiendo trabajado o no), un 10.9% eran estudiantes y un 3.2% eran población activa y desocupada (habiendo trabajado o no).

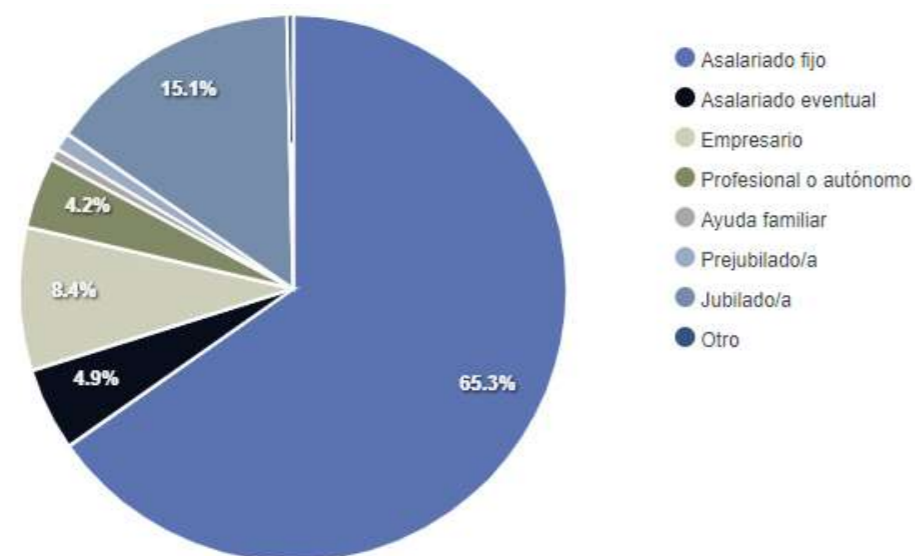
Figura 2.15 Gráfico 7. Perfil del turista agrupado por situación laboral, 2022



Fuente: Observatorio Territorial Turístico de Cullera (2023)

En relación con la condición laboral, en 2019 el 70.2% eran asalariados (fijos o eventuales), el 8.4% empresarios, el 4.2% profesionales o autónomos y el 16.1% estaban jubilados o prejubilados. Por lo tanto, se puede extraer que, aunque predomina un perfil de turista en etapa de actividad laboral y en situación activa que corresponde aproximadamente al 70-80% de los turistas, también hay entre un 15-20% de jubilados u otros pensionistas y alrededor de un 10% de estudiantes.

Figura 2.16. Gráfico 8. Distribución del turista según la condición laboral, 2019



Fuente: Observatorio Territorial Turístico de Cullera (2023)

Por otro lado, en cuanto al nivel de ingresos (Tabla 7) vemos que la mayoría de los turistas (44.6%) tienen un nivel de ingresos medio entre 1.201 y 2.400 euros, aunque también es relevante el número de turistas con unos ingresos bajos (por debajo de los 1200€ mensuales) que corresponde al 37.9%. Con menor presencia encontramos un 13% de turistas con un nivel de ingresos altos (por encima de 2401€ mensuales).

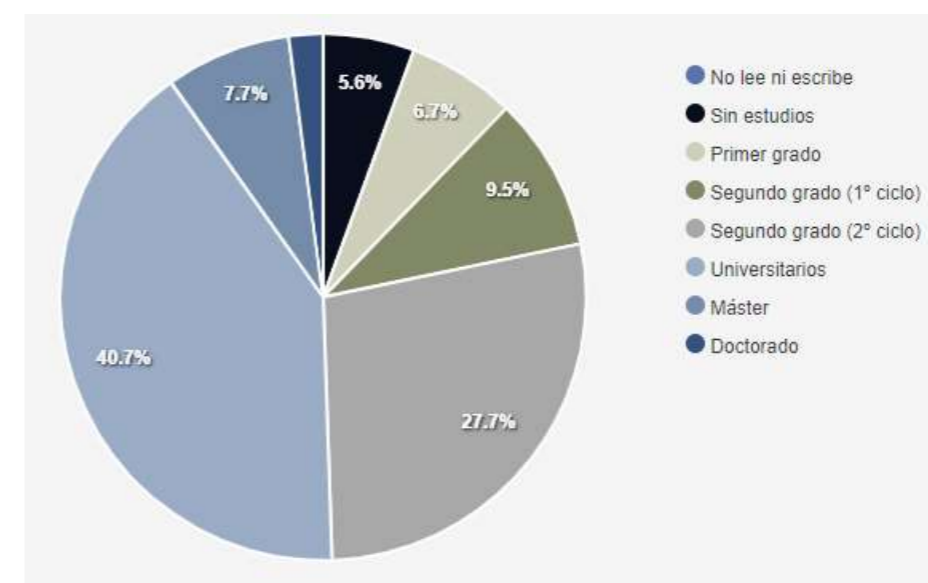
Tabla 2.6. Agrupación del turista según sus ingresos mensuales, 2022

| Ingresos | Nivel de ingresos | | Porcentaje de turistas |
|-----------------|-------------------|------------------------|------------------------|
| | Nivel de ingresos | Porcentaje de turistas | |
| Ingresos bajos | <900€ | 24.6% | 37.9% |
| | 901-1200€ | 13.3% | |
| Ingresos medios | 1201-1800€ | 28.1% | 44.6% |
| | 1801- 2400€ | 16.5% | |
| Ingresos altos | 2401-3000€ | 6.3% | 13% |
| | >3000€ | 6.7% | |
| NS/NC | - | 4.6% | |

Fuente: Elaboración propia, a partir de los datos del Observatorio Territorial Turístico de Cullera (2023)

Por último, según el nivel de estudios (Gráfico 9) la mitad de los turistas (50.5%) tienen estudios universitarios, el 37.2% tiene estudios secundarios, el 6.7% tiene estudios primarios y el 5.6% no tiene estudios reglados.

Figura 2.17. Gráfico 9. Perfil del turista según su nivel de estudios, 2022



Fuente: Observatorio Territorial Turístico de Cullera (2023)

2.2 ACTIVIDAD ECONÓMICA

2.2.1 Historia y evolución de la actividad económica en la Ribera Baixa

La economía de la Ribera Baixa en los últimos años, al igual que en el resto de la Comunidad Valenciana, se ha tercerizado. Mediante la aparición de polos turísticos aprovechando el amplio litoral de playa de la comarca, que han representado nuevas fuentes de riqueza. Sin embargo, no nos debemos descuidar del sector agrícola, ya que la Ribera Baixa es la comarca valenciana con mayor ocupación de suelo agrícola, y el sector industrial que acoge el mayor porcentaje de trabajadores en la totalidad del territorio valenciano.

La Ribera Baixa se caracteriza por ser un territorio muy extenso, propiciado por su orografía llana, una climatología óptima y una tierra de calidad. El conjunto agrario de la Ribera Baixa está compuesto actualmente por regadíos intensivos en la llanura y se diferencian en dos tipologías de paisaje: els horts (huertos cítricos) y el marjal (campos de arroz). El paisaje se ha transformado a lo largo de los siglos hasta la actualidad. Hace muchos siglos, los musulmanes consideraron el territorio valenciano el paradigma de la fertilidad agrícola y desarrollaron un complejo sistema de acequias para su explotación.

Los árabes aclimataron el arroz al clima mediterráneo seco y su cultivo. Con el desarrollo de extensos arrozales en las riberas del río Júcar sobre terrenos de regadío tradicional, en tierras elevadas, que ahora son naranjales. No fue hasta el siglo XVII y sobre todo al siglo XVIII y XIX cuando las políticas agroalimentarias de los borbones, mediante ventajosos contratos de arrendamiento, incentivo la colonización de terrenos pantanosos para el cultivo del arroz. Se habilitaron las tierras bajas inundables y humedales, en los alrededores de la Albufera, para habilitar-las se exigía drenaje, canalización y aterramiento (aportación de tierra traída de fuera). Este proceso culminó en el primer tercio del siglo XX, cuando se prohibieron nuevos aterramientos. En este proceso de colonización se redujo cuatro veces la superficie de la Albufera entre 1761 y 1927.

También se les atribuye a los árabes la introducción del naranjo amargo en la península ibérica, un fruto más ornamental y farmacéutico que alimenticio. No fue hasta siglo XV cuando se introdujo el naranjo dulce importado de la China por los navegantes portugueses. A mediados del siglo XVI y comienzos del siglo XVII el naranjo se extendió en tierras valencianas y su mercado estuvo restringido al territorio interior y con un carácter estacional, lo que no ayudaba mucho a su prosperidad como cultivo comercial. A mediados del siglo XVIII, se establecieron las primeras líneas comerciales internacionales de cítricos entre los productores mediterráneos. Aprovechando la trama creada para el comercio de la seda entre los puertos valencianos y el de Marsella se estableció un vínculo de exportación con Francia, propiciando el desarrollo de la citricultura comercial y siendo el puerto de Cullera el principal punto de expedición.

A mediados del siglo XIX las condiciones de transporte, contexto económico, mercado y modos de producción se empezaron a transformar. Se produjo una mejora y desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte terrestres y marítimas. Que incluían proyectos ferroviarios orientados en su origen a extraer los productos de las comarcas donde se cultivaba hasta los puertos de embarque. Acompañado de una mejora de los puertos que permitieron el atraque de los barcos de vapor. En 1878, llegó la vía de tren en la Ribera Baixa que facilitó una exportación más eficaz de las materias primas y supuso una gran expansión del naranjo que se extendió siguiendo las líneas ferroviarias. Además, en aquel entonces, hubo una expansión de la agricultura comercial que provocó una demanda de bienes para mejorar la productividad. Se introdujeron máquinas de trabajo y los abonos químicos que posibilitaron aumentar la rentabilidad del arrozal y el naranjal, y contribuir decisivamente al proceso de industrialización. Además, el aumento de las rentas de los agricultores supuso un incremento de la demanda de bienes y manufacturas como el calzado, la ropa, los muebles y la construcción que facilitó el desarrollo de manufacturas tradicionales ya existentes en la provincia. Por último, habría que añadir una demanda del sector agrícola como era el material de transporte y sus derivados. Eran necesarios carros, vagones de trenes y barcos, además de envases madera (cajas),

papel para envolver naranjas y sacos para el arroz. Estas demandas permitieron el desarrollo de nuevas industrias especializadas.

En el último tercio del siglo XIX, se incrementó la exportación de naranjas y los almacenes de estas y las industrias derivadas se situaban alrededor de las paradas de tren. A finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, tuvo lugar un fuerte impulso de las exportaciones, gracias a la aparición de nuevos clientes internacionales como Alemania.

En el primer tercio del siglo XX, la Primera Gran Guerra supuso un revés para el comercio de cítrico tanto por el descenso de la demanda, como porque las compañías navieras tuvieron que poner sus barcos al servicio de sus gobiernos y las marinas. Mientras que, algunas ramas industriales como la textil y del calzado abastecieron los ejércitos de Francia, Alemania y Gran Bretaña. El fin de la guerra significó la caída de muchas de aquellas exportaciones. Sin embargo, la recuperación no tardaría en llegar y fue el boom naranjero con una situación claramente expansiva que siguió definiendo la realidad económica valenciana. El predominio del ferrocarril empezó a decaer cuando se generalizó el uso de los camiones, que eran mucho más versátiles, ya que podían ir desde los mismos campos al puerto si pasar por los almacenes. Durante la Segunda República y la recesión económica mundial se interrumpió la buena marcha, aunque las exportaciones de naranjas se mantuvieron en unos altos niveles, gracias a Reino Unido que siguió siendo su principal comprador.

La Guerra Civil Española, la Segunda Gran Guerra y las políticas de autarquía tuvieron una incidencia negativa para los cítricos y el arroz. La fijación del precio del arroz, supondría una pérdida de compatibilidad de este cultivo con respecto otros arrozales de la península con mayor tamaño de explotación y con respecto a otros cultivos en la huerta valenciana más rentables. Lo que incentivó el abandono de los arrozales periféricos poco a poco, que cedieron terreno a los naranjos, reduciendo así el arrozal en la Albufera.

No fue hasta mediados de la década de los cincuenta cuando se recuperó la expansión del cultivo de cítricos y su exportación. Esta gran expansión del cultivo fue posible gracias a la diversificación de los cítricos con nuevos tipos de árboles (naranjos, mandarineros y limoneros) y la ampliación del período de la campaña.

La década de los sesenta es el periodo en el que se dieron las mayores transformaciones en la economía de valenciana que se caracteriza por una caída impresionante del empleo agrario, el éxodo rural, un crecimiento del empleo industrial y la inmigración de la mano de obra. Las causas de este gran impulso hay que buscarlas en el incremento de la demanda interna española y exterior. La demanda interna creció a partir de las medidas liberalizadoras del Plan de Estabilización del 1959, que supuso un aumento del nivel de vida, el incremento de la construcción de vivienda y el turismo. La zona litoral, en pleno desarrollo económico y con un gran atractivo turístico, supondría uno de los principales mercados para las industrias locales. El boom turístico significó para muchas familias una nueva fuente de riqueza y trabajo que contrasta con el uso abusivo de los terrenos a primera línea de costa y la transformación del paisaje. En aquel entonces, se instauró un modelo de turismo de masas en el litoral valenciano, concentrado en la Ribera Baixa en Cullera y Sueca. El turismo de sol y playa basado en paquetes muy atractivos económicamente que para generar ganancias requiere de una masiva afluencia de millones de personas a lo largo del año y sobre todo en meses estivales. Los promotores del turismo nacional e internacional al descubrir las posibilidades de negocio iniciaron una carrera desenfrenada hacia la construcción de grandes bloques y hoteles.

En los años setenta, la población agraria bajó mientras que el empleo industrial crecía. La economía valenciana dejó de ser predominantemente agraria y pasó a ser industrial y de servicios, especialmente turísticos. Además, el capital forastero empezó a mostrar interés en invertir en la Comunidad Valenciana y marcó el inicio de la formación de las primeras grandes empresas y la actual estructura empresarial. Las dos mayores inversiones extranjeras fueron de las empresas americanas FORD e IBM. La primera se situó en el municipio de Almussafes al norte de la Ribera Baixa, donde en 1974 se construyó una gran factoría de automóviles y motores que hasta la actualidad representa un vector de desarrollo económico de la Comunidad Valenciana.

En la dècada de los ochenta, muchas fábricas empezaron a reducir plantilla mediante la externalización de algunas de sus secciones (limpieza, administración, transporte, mantenimiento, etc.) que transformo trabajadores del sector secundario al sector de los servicios. Pero fue ya en a finales de los noventa y sobre todo durante la primera dècada del siglo XXI, cuando en el conjunto valenciano, la industria tradicional manufacturera (muebles, calzado, textil, etc.) perdió muchos empleados. Mientras que, las empresas auxiliares del automóvil, y las químicas, entre otras, ganaron empleo.

En las últimas cuatro dècadas se ha caminado hacia una estructura industrial dual: mayoría de empresas de origen local de pequeño o mediano tamaño, y pocas empresas dotadas de capital extranjero, pero de grandes dimensiones. Además, al igual que sucedía con la agricultura, la industria valenciana también presenta una fuerte orientación hacia el mercado exterior tanto por las empresas autóctonas como de las grandes multinacionales.

El boom inmobiliario, se caracterizó por el abandono de los campos de cultivo vendidos para la edificación y un cambio de empleo de baja cualificación de la agricultura a la construcción. A raíz de pinchazo de la burbuja inmobiliaria la actividad de la construcción se redujo y la mano de obra trabajadora volvió a la agricultura de nuevo.

En los últimos años, la diversificación de los cítricos ha permitido ganar robustez al sector agrícola. Los mandarinos en las últimas cinco dècadas han seguido un ritmo de crecimiento de nuevas plantaciones mucho más homogéneo que el de los limoneros y naranjales. Esto permite adelantar la campaña cítrica y conseguir una mayor especialización internacional, la campaña cítrica se extiende desde septiembre (con variedades tempranas de mandarinas) combinado con las naranjas de invierno y las naranjas tardías hasta mayo. Por lo tanto, un mercado menos saturado y que alarga la temporada de los comerciantes, transportistas y recolectores. Aun así, en cuanto al mercado laboral, la temporalidad y el empleo estacional es la norma general de los trabajos en este sector.

La decreciente rentabilidad del cultivo del arroz, debido al altísimo consumo de agua, la baja rentabilidad bruta por unidad de superficie y la escasa repercusión sobre el empleo. Se mantiene gracias a la pertenencia a la UE ya que, el productor se puede acoger a ayudas significativas que permiten mantener hoy el paisaje de los arrozales en la Ribera Baixa.

Actualmente, los principales centros industriales del territorio de la Ribera Baixa se concentran principalmente en los municipios de Sollana, Sueca y Almussafes. Por su conexión con la red viaria o su cercanía a los mayores núcleos de población, donde se dispone de mayor capital humano para su desarrollo. La empresa Ford España, tanto por su número de empleados como por sus dimensiones, es la de mayor magnitud en Valencia. Esta ha servido como tractor de otras industrias, formando un clúster de empresas proveedoras que abarcan múltiples sectores. Siendo estas especializadas en la industria del automóvil y de un tamaño mediano o grande que complementan la cadena de valor del sector.

El turismo es ya más importante que la agricultura, ya que aporta más valor y trabajo al PIB valenciano. La actividad lúdica para unos y lucrativa para otros ha traído consigo algunos aspectos negativos como: la degradación del medio ambiente, la alteración de la línea de costa, la interrupción por bloques de apartamentos del paisaje de transición entre la tierra y el mar, el encarecimiento del suelo y la especulación. Aun así, en el territorio de la Ribera Baixa no depende únicamente del turismo de sol y playa. Existen recursos naturales y culturales, que han posibilitado, la aparición de negocios relacionados con el turismo rural, el agroturismo y sus actividades complementarias.

En los últimos años, los cambios socioeconómicos ocurridos como la necesidad de conciliación de la vida personal y familiar, la incorporación de la mujer al trabajo, el envejecimiento de la población, junto con, la preocupación por la salud y el cuidado personal, han impulsado la aparición de servicios para dar respuesta a estas nuevas necesidades. Como los servicios de educación, los servicios socio sanitarios o el cuidado personal que tienen una gran importancia en el desarrollo de la calidad de vida, el económico y de empleo tercerizado. El sector comercial se concentra principalmente en las grandes ciudades de La Ribera Baixa como Sueca y Cullera.

En conclusión, la economía de la Ribera Baixa ha padecido una transformación notable y acelerada en la última dècada. La industria y el turismo han desbancado las actividades agrícolas como fuente de riqueza y empleo en el territorio.

Figura 2.18. Cullera desde la Montaña de Cullera. Año 2023



Fuente: Elaboración propia

2.2.2 Perfiles socio-profesionales y territorio

Introducción

En esta parte del trabajo, nos enfocamos únicamente en el estudio de los perfiles socio-profesionales y el impacto económico que estos generan sobre la Comarca de la Ribera Baixa. Los datos estadísticos recolectados se basan íntegramente en el porcentaje de personas activas e inactivas en cuanto a situación laboral se refiere, tanto en el sector privado como en el sector público; lugar de residencia y lugar de trabajo de la población, cargos directivos y actividades profesionales, porcentaje de personas con actividad económica pasiva, dígame jubilados/pensionados, la economía del servicio o economía social y los flujos socioeconómicos que ocurren en la Ribera Baixa con relación a la dinámica territorial entre población residente y población flotante.

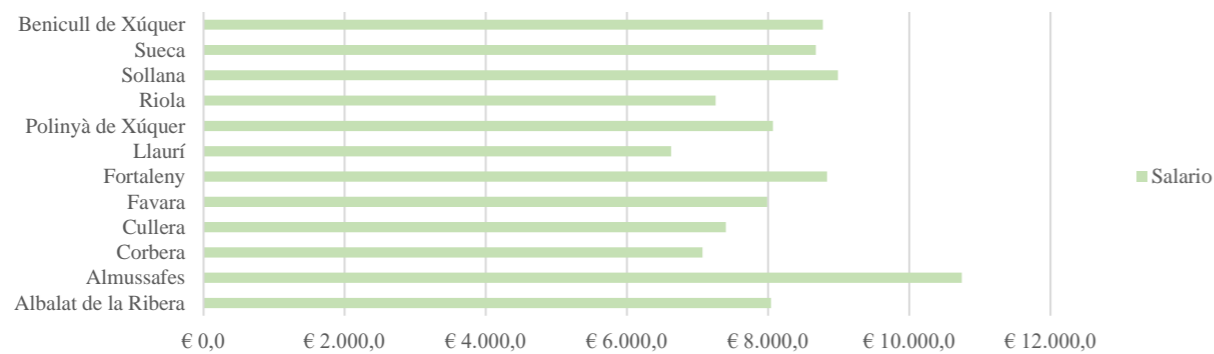
A modo de metodología, hemos realizado una recolección de datos de diferentes fuentes bibliográficas y censos demográficos, también realizamos un análisis cuantitativo en donde enmarcamos los perfiles demográficos que convergen en el ámbito entre sociedad y economía, obteniendo a través de este esto, los diferentes aportes comarcales a través de las competencias profesionales de los residentes.

2.2.3 Clasificación de los grupos socio-profesionales e indicadores de renta

En un primer acercamiento, la renta y los puestos de trabajo en la Comarca de la Ribera Baixa están intrínsecamente ligados a la actividad económica de los municipios. Por lo tanto, podemos determinar cuáles municipios poseen actividad agrícola, cuales poseen actividad industrial del tipo manufacturera y cuáles de ellos poseen una actividad turística; de esta forma podemos geolocalizar aquellos municipios con mayor cantidad de residentes con cargos directivos y aquellos con cargos menores u otro tipo de actividad.

En cuanto a los puestos de trabajo e ingreso salarial, tenemos que, la mayoría de las personas que ocupan puestos de altos directivos en las industrias son hombres y las mujeres ocupan puestos relacionados mayormente con la actividad social y pasiva. Los trabajos de los altos directivos se encuentran mayormente en la actividad industrial de tipo manufacturera, ya que, al ser un sector de gran dimensión pues requiere una gerencia y dirección mayor.

Figura 2.19. Distribución por fuente de ingreso. Año 2021.

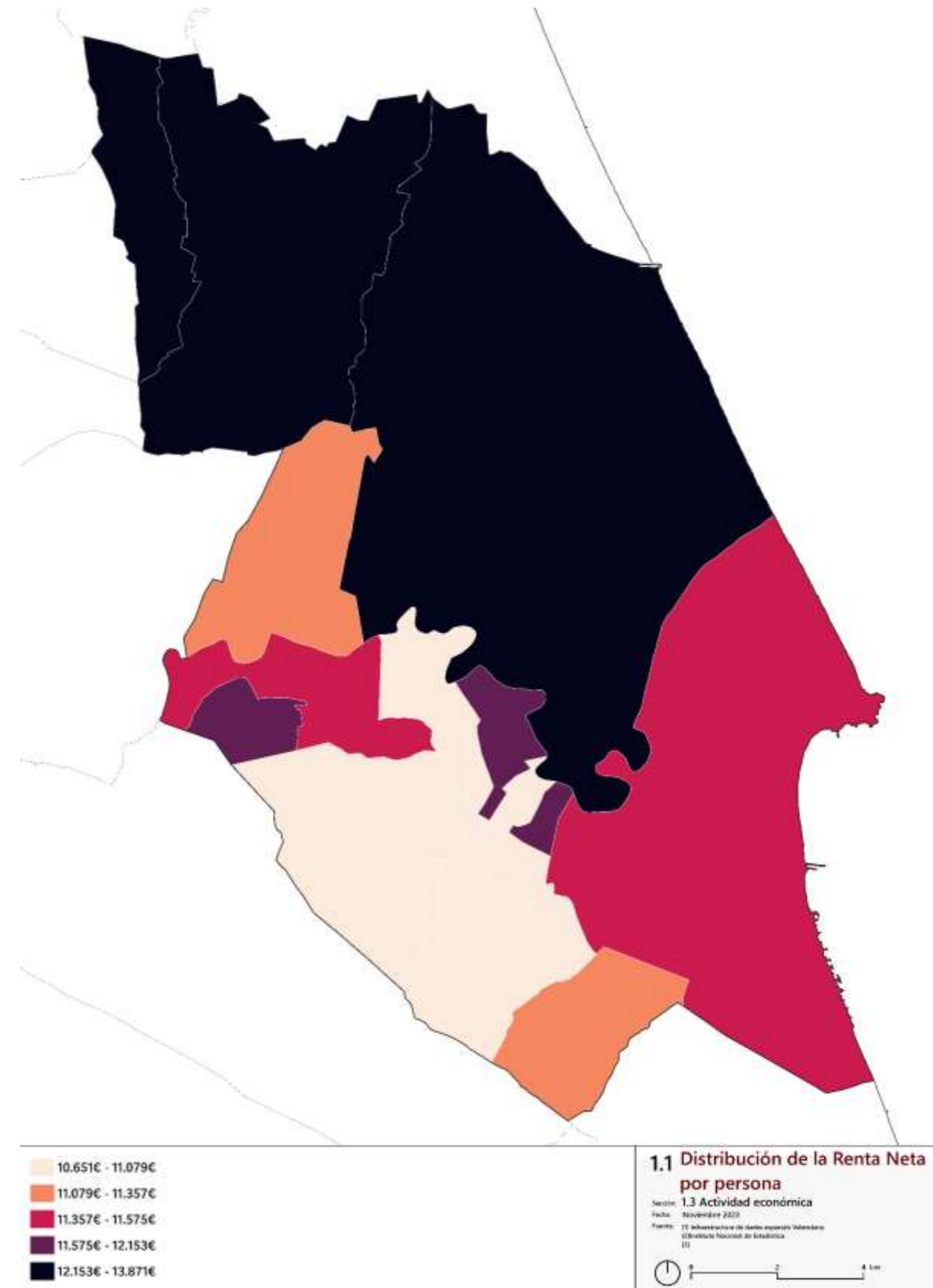


Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

Con respecto a la renta, el municipio con la mayor renta media de la Ribera Baixa es Almassafes (13.871 €), seguido de Sollana (12.301 €), Sueca (12.227 €); y seguidos muy de cerca por los municipios de Fortaleny (11.855 €), Benicull de Xúquer (11.636 €), Polinyà de Xúquer (11.484 €) y Cullera (11.416 €). Las poblaciones con menor renta media son Riola (10.651 €) y Corbera (10.978 €); (figura 3).

Teniendo todos estos datos en cuenta, se puede determinar que, aquellos municipios donde predominan las actividades agrarias son aquellos que poseen una menor renta; en cambio, aquellos municipios que reflejan una actividad del tipo industrial y/o actividad turística, son los que poseen una mayor renta.

Figura 2.20. Mapa de renta neta media por persona y por municipio.



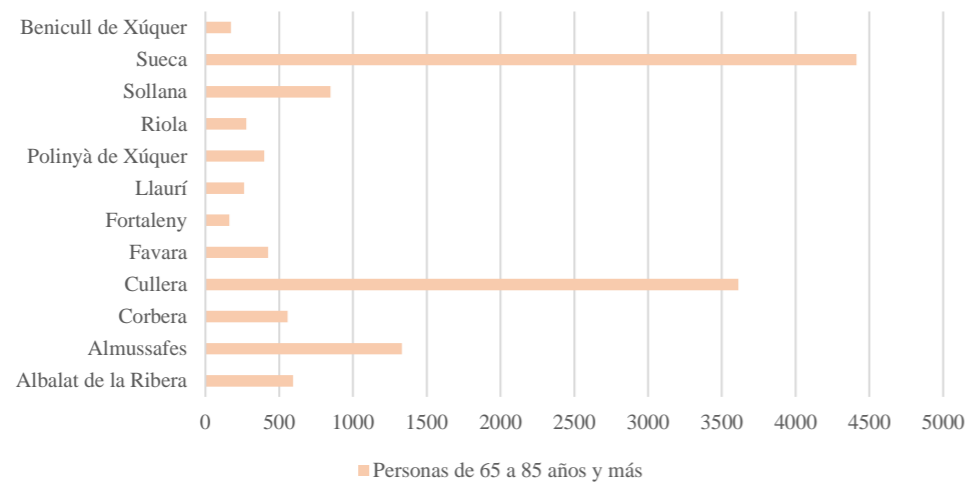
Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística.

Economía pasiva

La economía pasiva se refiere a la parte de la población que no realiza actividad retribuida y acceden a la economía a través de sus propios recursos, entre ellos están los jubilados, pensionistas, amas de casa, estudiantes, entre otros.

Los municipios con mayor porcentaje de jubilados y/o pensionados son Sueca y Cullera, esto se refleja en la (figura 2.20). Para entrar un poco más a detalle, el municipio de Cullera se destaca por ser una zona turística lo que supone un atractivo para que personas retiradas/jubiladas/pensionadas deseen establecerse allí. Por otro lado, Sueca, al ser la capital de la Ribera Baixa y recientemente declarada como ciudad turística, posee los servicios necesarios para la población que reside en ese lugar, dando lugar a que se genere una cierta seguridad social conforme al acceso de servicios de primera necesidad.

Figura 2.21. Estadística de pensiones contributivas del sistema de la Seguridad Social. Año 2022.



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

Por otro lado, en el municipio de Almussafes, la pensión media llega a ser más elevada que en otros municipios, debido a que la actividad económica que se genera tiende a ser de mayor peso que en otras localidades. La media se situaba en 1,475 euros en el año 2022, la ciudad que le sigue es Sueca con 1,286 euros al mes y por último Cullera, con 1,209 euros mensuales.

Las pensiones en estos municipios están relacionadas en gran medida a la dimensión del mismo, a mayor dimensión, mayor será la actividad económica y por lo tanto se han de generar mayor cantidad de puestos de trabajo, oportunidades socioeconómicas, oportunidad de nuevos negocios y mayor fuente de ingresos. Esto se debe en gran parte a la industrialización y al desarrollo que se ha visto reflejado en el municipio de Almussafes a través de los años.

El turismo, la industria y el comercio ejercen un enorme peso sobre la comarca de la Ribera Baixa, es tanto así que, casi el 70% de los municipios posee una retribución de pensiones que se ajusta al promedio, debido a que la oferta laboral para los grupos socioprofesionales es, en gran medida, retribuida.

Economía del cuidado

La economía del cuidado se refiere a la realización de tareas y/o actividades que están estrechamente relacionadas al acompañamiento o la atención de una o varias personas, tanto de familiares, como de enfermos, y/o envejecientes. Dichas actividades, en gran mayoría, no son remuneradas y, en gran medida, forman parte de una de las principales causas de la inactividad de la población, aunque existe un porcentaje de personas a las cuales se les retribuye por este tipo de actividad.

Entre dichas actividades destacamos las siguientes como principales:

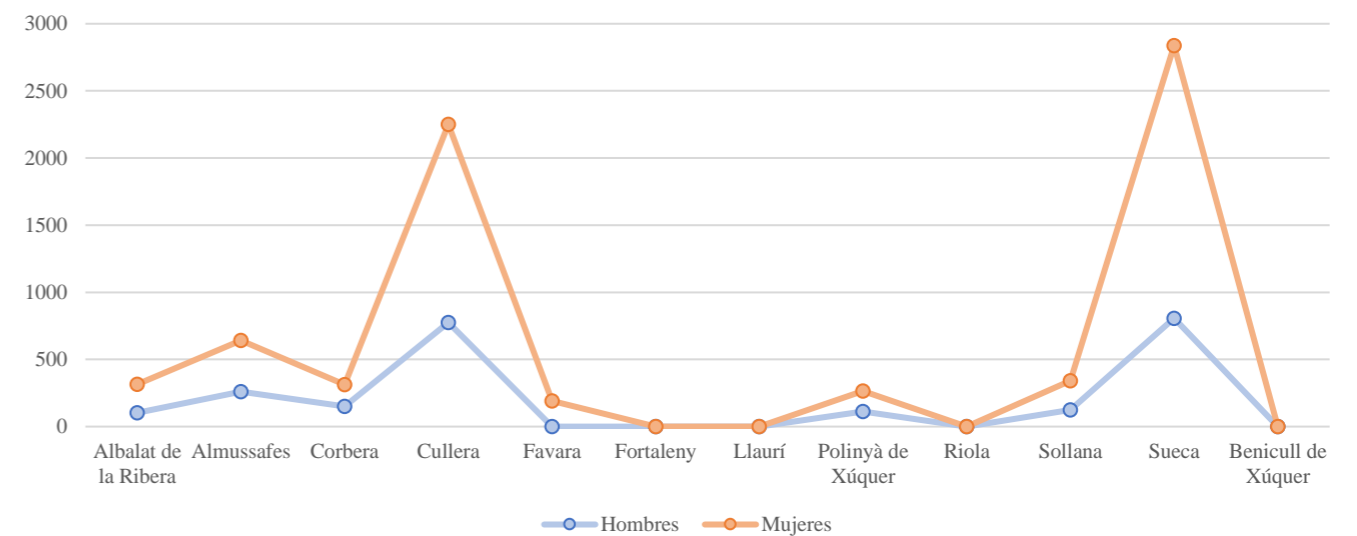
- Atención y cuidado de menores de edad.
- Acompañamiento y cuidado de personas con incapacidad de salud y/o envejecientes.
- Voluntariado o tareas del tipo benéficas.
- Tareas domésticas que se realizan en el hogar.

El 61% de las personas que realizan la mayoría de estas actividades en la comarca de la Ribera Baixa son mujeres, ya que gran parte de la población masculina se dedica al trabajo de manufactura y agricultura. La mayoría de dichas tareas no son remuneradas y, particularmente, se resalta que, dentro de todas estas actividades del cuidado, las del tipo voluntariado y las obras benéficas tienen una menor capacidad de aforo que las demás, llegando a ser ocupadas únicamente por un 3% de la población de la zona, esto puede deberse a la poca información que se muestra con respecto a estas actividades.

Destacamos que, pese a que se refleja un alto porcentaje de población femenina que se dedica a realizar dichas actividades, también existe un porcentaje un tanto menor de mujeres que se dedican a la actividad empresarial en la comarca de la Ribera Baixa, pero es bastante mínimo si lo ponemos en una balanza con respecto a la ocupación empresarial por parte de los hombres empresarios en la comarca.

En el siguiente gráfico se muestra la variación que existe en torno a la economía del cuidado basando los datos obtenidos:

Figura 2.22. Población de 16 o más años según la relación con la actividad "en otra situación" y el sexo. Año 2011.



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

2.2.4 Análisis económico por sectores

En el siguiente apartado se analizará la actividad económica de la Ribera Baixa por sectores. El objetivo de este apartado es caracterizar los sectores económicos en la Ribera Baixa, para conocer su importancia en el territorio y, en última instancia, sus implicaciones en la dinámica de movilidad de la comarca.

Debido a la ausencia de datos de producción por sector a nivel comarcal y municipal, el análisis se hará en torno a tres ejes, cada uno siguiendo el estudio de diferentes variables: ocupación, número de empresas y localización de cada sector. El primer eje se ha realizado utilizando los datos relativos a la variable contratos; el segundo eje se ha hecho en base a la variable número de empresas; por último, el tercer eje se ha basado en el análisis del uso del suelo, así como la localización de explotaciones concretas como la hostelería, los polígonos industriales o los campos de cultivo.

Primer eje: Ocupación

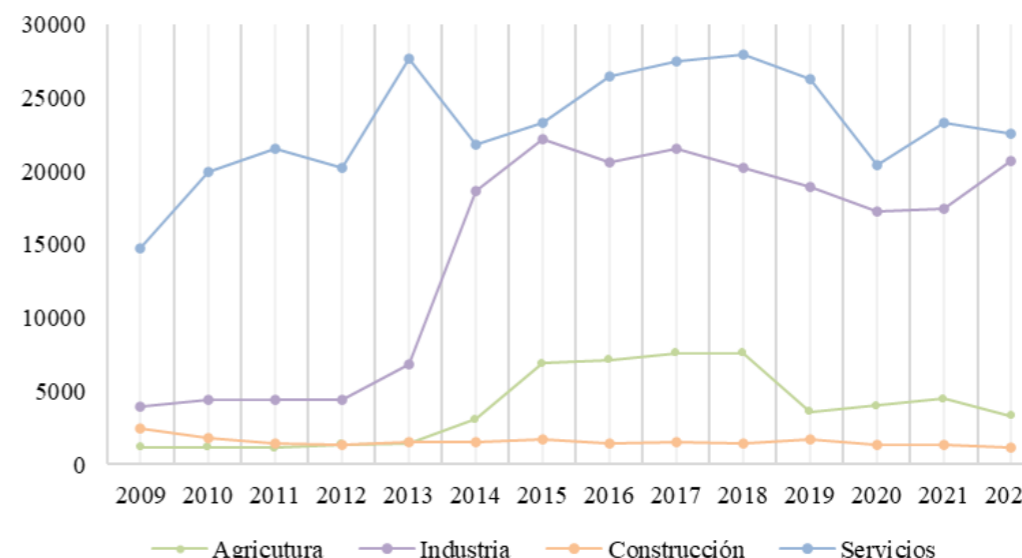
Antes de comenzar, es necesario hacer una breve definición de las variables que se han utilizado para realizar el análisis de este primer eje, así como explicar por qué se han elegido y mencionar sus fuentes.

- Los datos de la variable **contratos** se han obtenido del Institut Valencià d'Estadística, que a su vez los obtiene de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo. Entendemos por contrato aquel por el cual una persona física denominada el trabajador se obliga a prestar servicios personales para una persona física o jurídica denominada el empleador quien se obliga a pagar por estos servicios una remuneración determinada. Lo interesante de esta variable es que viene desglosada por términos municipales y tal como se describe en la nota metodológica, el ámbito territorial al que se asocia es el municipio donde se sitúa el **centro de trabajo**.
- Por otro lado, en la variable **afiliaciones** una misma persona se cuenta tantas veces como situaciones de cotización tenga, sin embargo, la gran diferencia con la variable contratos es que se utiliza como asignación territorial el **domicilio** que figure en el Padrón municipal de habitantes. Con otras palabras: la variable **contratos** indica la cantidad de empleo generado en la Ribera Baixa, y la variable **afiliaciones** indica el empleo de los habitantes de la Ribera Baixa. Por ello, la primera variable servirá para caracterizar la actividad económica y la segunda para medir la importancia en el empleo de los residentes de secciones de actividad económica concretas como la agricultura o la hostelería.

Los datos de la variable contratos por sector son los que ilustran con mayor claridad el tamaño y la importancia económica de cada sector. Cabe destacar que el grueso de los análisis de este eje se ha realizado con la variable **contratos** por la peculiaridad de que el término municipal el que se asocia cada contrato es el centro de trabajo y no el domicilio del trabajador. De esta forma, esta variable nos permite conocer cuántos empleos genera cada sector de la Ribera Baixa, independientemente de si estos están cubiertos por trabajadores residentes en la comarca o fuera. Es decir, mientras que la variable personas afiliadas permite caracterizar a los trabajadores residentes en la Ribera Baixa, la variable contratos nos permite caracterizar la actividad económica de sus sectores, que es el objetivo del presente apartado.

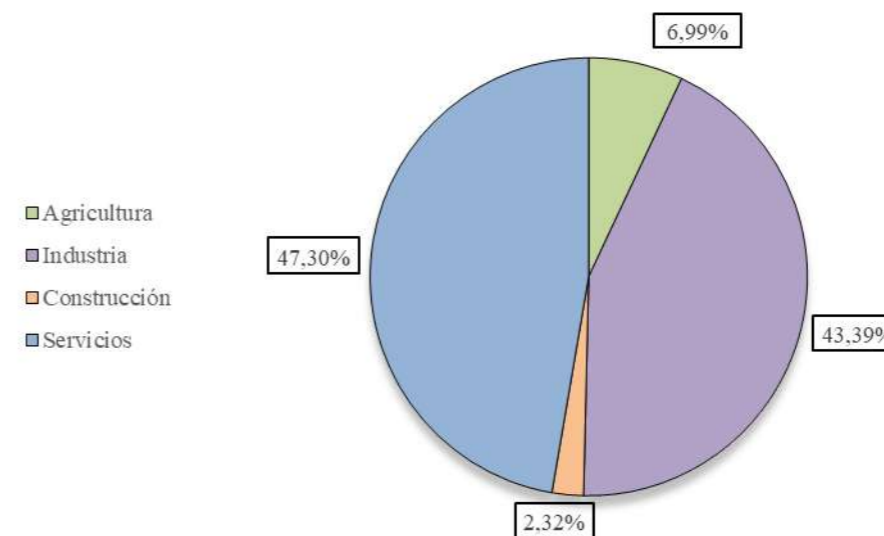
Como podemos ver en los gráficos, claramente los sectores de la industria y servicios son que más empleo generan. Antes de 2014 la industria generaba poco empleo debido a la crisis de 2008, sin embargo, al terminar la crisis subió mucho, absorbiendo gran cantidad de trabajadores de la construcción que quedaron en el paro tras la burbuja inmobiliaria. Comparando los datos con los de la provincia y la comunidad autónoma observamos que existe una gran concentración de actividad industrial en la Ribera Baixa.

Figura 2.23. Evolución de los contratos por sector en la Ribera Baixa



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

Figura 2.24. Ocupación por sectores en la Ribera Baixa



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

Tabla 2.7. Porcentaje de contratos por sector en la Ribera Baixa

| | Agricultura | Industria | Construcción | Servicios |
|-----------------------|-------------|-----------|--------------|-----------|
| Comunitat Valenciana | 9,01% | 14,02% | 5,56% | 71,41% |
| Provincia de Valencia | 9,39% | 15,11% | 4,60% | 70,90% |
| La Ribera Baixa | 6,99% | 43,39% | 2,32% | 47,30% |

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

fenómeno, el municipio de Cullera es el cuarto municipio de la provincia con mayor oferta de restaurantes, 177, así como de plazas en pisos turísticos, con 6.002 (Turisme Comunitat Valenciana, 2022), solo por detrás de Valencia, Gandía y Sagunto, en el primer caso, y Oliva en el segundo.

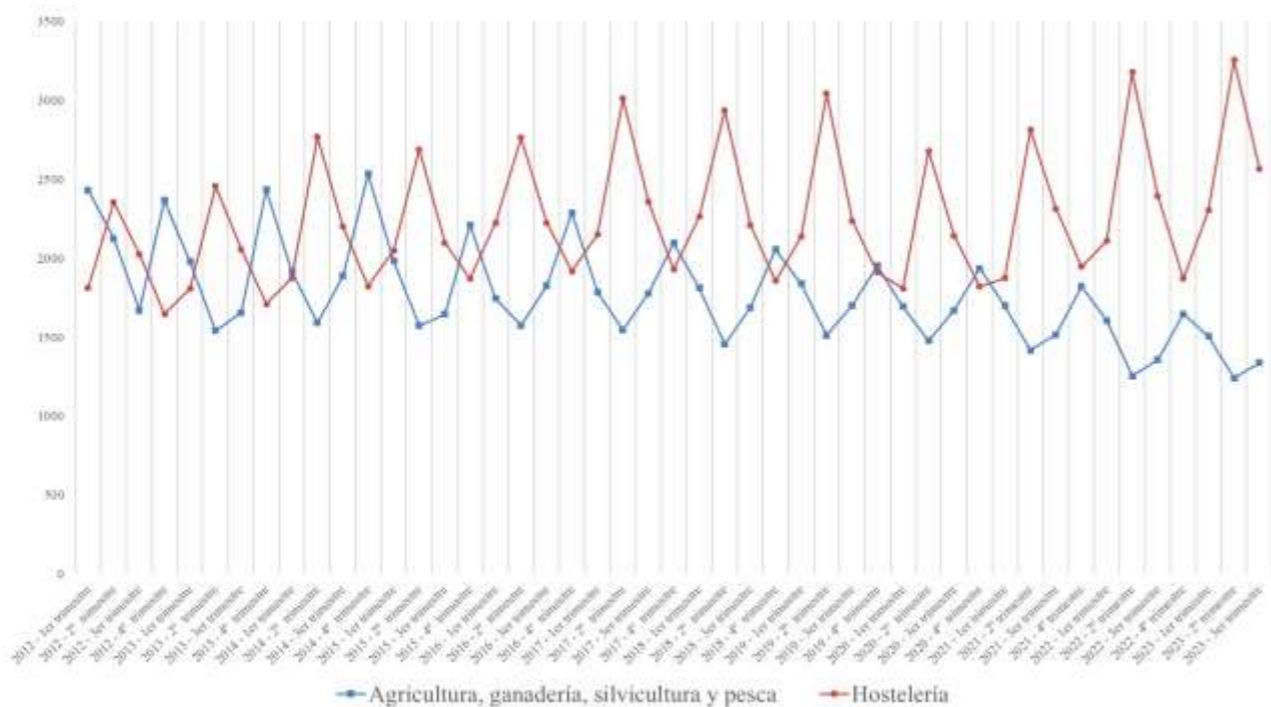
Respecto al turismo rural, la Ribera Baixa muestra una presencia testimonial en este ámbito, destacándose Polinyà de Xúquer con 7 casas rurales. Aunque el turismo rural puede ofrecer una alternativa para mitigar la estacionalidad al diversificar la oferta turística, su impacto económico es limitado en comparación con la relevancia del turismo costero en la región.

No obstante, pese a esta gran oferta de servicios, la estacionalidad también presenta desafíos económicos. Durante los períodos fuera de temporada alta, la actividad turística disminuye considerablemente, lo que impacta directamente en la ocupación hotelera, la demanda de servicios de restauración y el comercio en general. Muchos establecimientos cierran temporalmente sus puertas, y la población joven, que suele frecuentar locales de ocio nocturno, busca opciones fuera de Cullera.

En este contexto, la estacionalidad crea una dependencia económica marcada por los ciclos turísticos, donde los ingresos y la actividad comercial están fuertemente ligados a los meses de mayor afluencia de visitantes. Esto puede generar desafíos para la sostenibilidad económica a largo plazo, ya que la variabilidad estacional puede afectar la estabilidad financiera de los negocios locales y la empleabilidad en la región (Vera Rebollo, F. et al).

Sin embargo, el turismo no la única actividad económica con grandes fluctuaciones en el curso del año, existe otro sector que tiene un fuerte carácter estacional: la agricultura. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la variable **afiliaciones** de las secciones de actividad (no confundir con sectores, ya que las secciones son más específicas) de Hostelería y Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca. Cabe mencionar que, dentro de esta última sección, la actividad más importante es la agricultura, ya que la ganadería, silvicultura y pesca son mucho menores.

Figura 2.26. Evolución de las afiliaciones en hostelería y agricultura, ganadería, silvicultura y pesca en la Ribera Baixa.



Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

Podemos observar que existe una gran complementación entre ambas secciones debido a la gran cantidad de afiliaciones a la hostelería durante los meses de primavera y verano, el segundo y el tercero, mientras que durante el otoño y el invierno la agricultura tiene un nivel de afiliaciones mucho mayor que en la otra mitad del año.

Sin embargo, analizando el gráfico es fácil darse cuenta de que a pesar de existir una gran complementariedad en lo que se refiere a la estacionalidad, hay una clara divergencia en la tendencia de cada sección. Mientras que las afiliaciones en hostelería tienden a ser cada vez más, manteniendo siempre su estacionalidad, las afiliaciones en agricultura tienden a la baja. Esto se debe a un largo proceso histórico de mecanización del campo, ya que la agricultura, inicialmente intensiva en empleo, ha experimentado una drástica reducción de la mano de obra debido a la implementación de la mecanización, pasando de requerir hasta 50-100 jornales por hectárea en sus etapas manuales a solo 8-10 jornales en la actualidad, afectando significativamente a los jornaleros y trasladando ciertas funciones a entidades especializadas. En este sentido, podemos decir que la gran complementariedad que tienen la hostelería y la agricultura debido a la estacionalidad de ambas secciones está cada vez más en riesgo de desaparecer.

Por otro lado, se puede caracterizar la actividad económica a través de los contratos y población por municipio, haciéndonos una idea más clara de qué municipios tienen mayor actividad económica en proporción a su tamaño. El mapa 3.4 se ha hecho creando el indicador **contratos por habitante**. Para hacernos una idea de qué valores puede tomar es este indicador, la Comunidad Valenciana tiene 0,35 contratos por habitante. Por lo tanto, para comparar la Ribera Baixa con la media autonómica, en la simbolización de la variable se ha asignado el color blanco a los valores entre 0,3 y 0,4 contratos por habitante, mientras que los valores por encima están en azul, indicando mayor concentración de actividad económica, y los valores por debajo en amarillo, indicando menor actividad económica que la media valenciana.

En Almussafes y Sollana, se evidencia una significativa concentración de actividad económica. En el caso de Almussafes, esta concentración está estrechamente vinculada a la presencia del Parque Industrial Joan Carles I, que alberga la planta de Ford España. Esta planta, que será objeto de análisis detallado en el siguiente eje, desempeña un papel central en la dinámica económica local de Almussafes.

Por otro lado, en Sollana la concentración económica se asocia principalmente al sector agrícola, que genera 1.534 contratos. Este fenómeno encuentra su explicación en la presencia de la planta de Greenmed, que desempeña un papel fundamental en el procesamiento de cítricos procedentes de una extensa área del territorio circundante. La planta de Greenmed se erige como un componente clave en la cadena productiva agrícola de la región, generando un impacto significativo en la economía local y estableciendo a Sollana como un centro importante para la actividad agroindustrial en la zona.

Como conclusión de este apartado, podemos decir que La Ribera Baixa tiene una actividad económica alta, debido a la presencia de industria. Pese a que en el resto de los municipios están por debajo de la media valenciana de cantidad de contratos por habitante, la actividad económica en los municipios de Sollana y, especialmente, Almussafes es tan grande que la media de la comarca se mantiene muy alta.

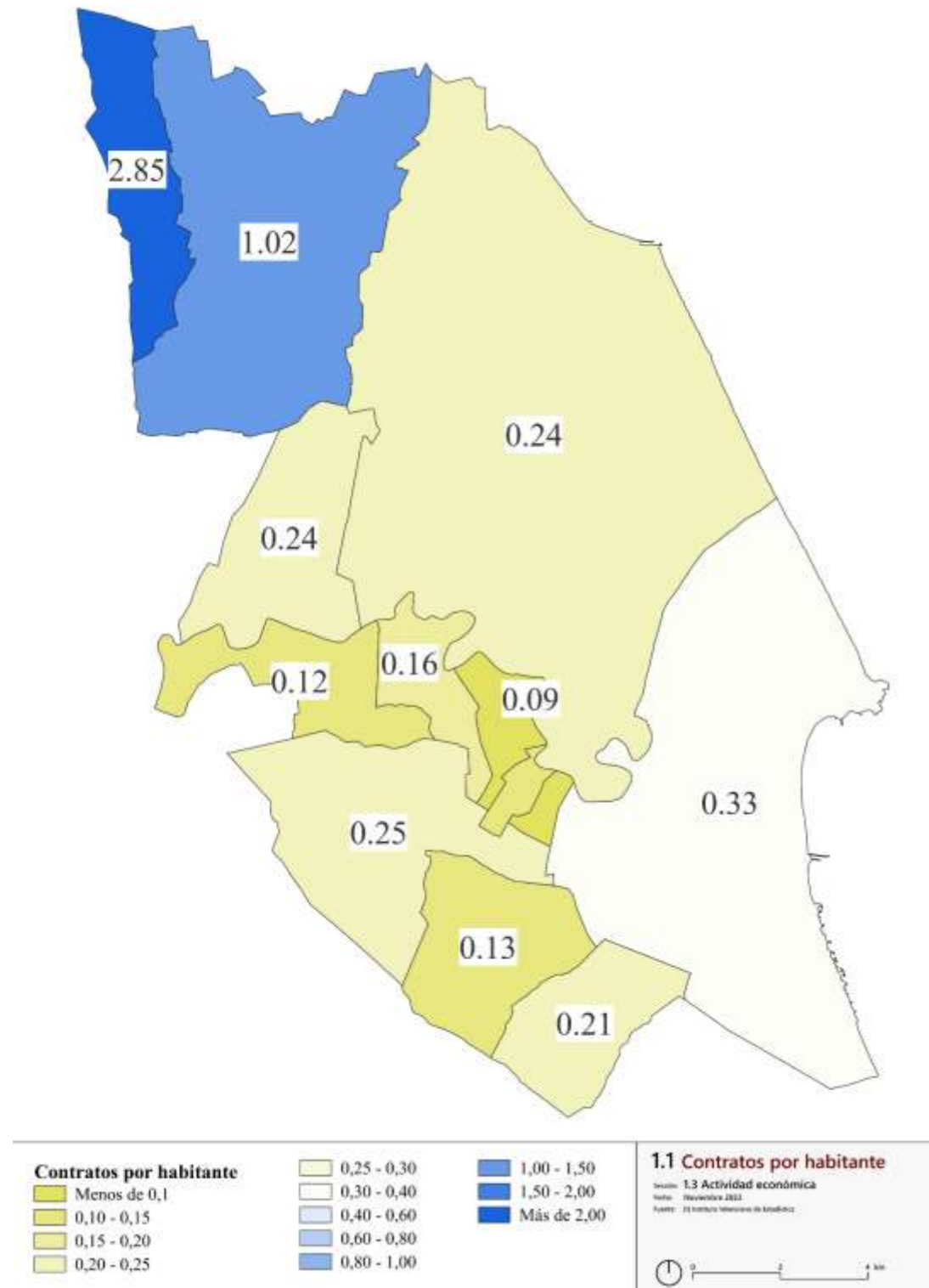
Tabla 2.9. Contratos por habitante

| | Contratos totales | Población | Contratos por habitante |
|------------------------------|-------------------|-----------|-------------------------|
| Comunitat Valenciana | 1.777.634 | 5.097.967 | 0,35 |
| Provincia de Valencia | 1.006.489 | 2.605.757 | 0,39 |
| La Ribera Baixa | 47.737 | 81.245 | 0,59 |

Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

La tabla 3 verifica esta conclusión, ya que nos permite comparar la cantidad de contratos en vigor por habitante. El dato resulta más sorprendente si lo comparamos con los contratos por habitante de la provincia de Valencia y la Comunidad Autónoma: la Ribera Baixa tiene un 69% más de contratos por habitante que la Comunidad Valenciana.

Figura 2.27. Mapa de contratos por habitante

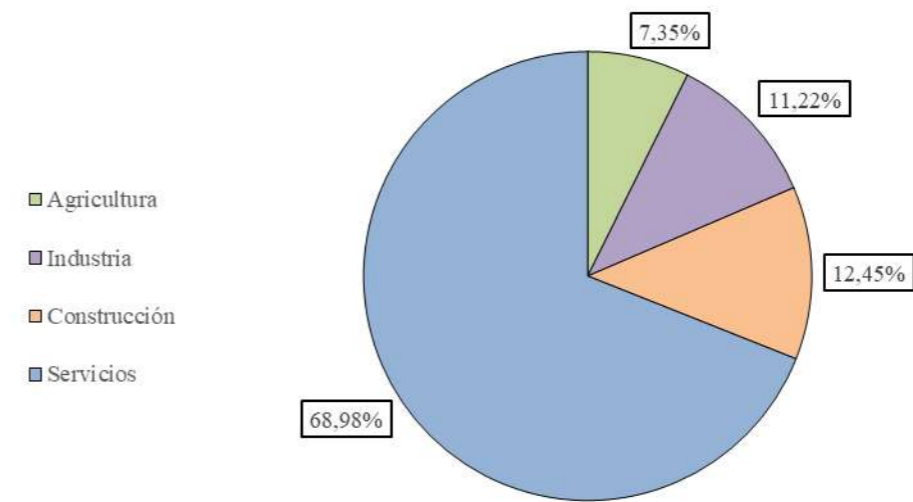


Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Valenciano de Estadística.

Segundo eje: Empresas

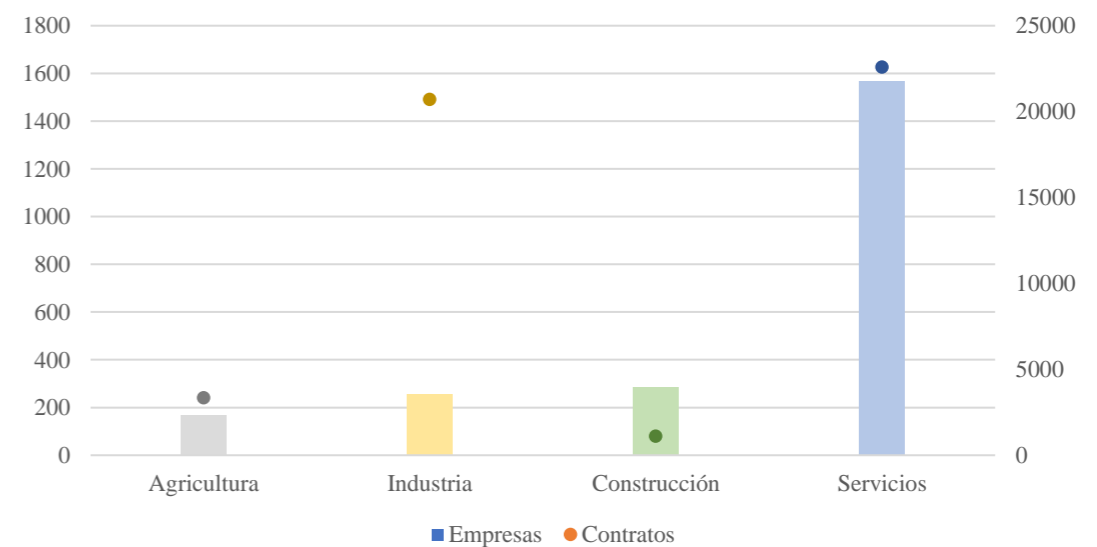
El segundo eje consiste en un análisis de los sectores de actividad económica basado en la variable *número de empresas*. Como se puede observar en la figura 10, el número de empresas por sector está repartido de forma muy diferente a cómo se distribuyen los contratos. Mientras que la industria genera un 43,39% de los contratos, tan solo conforma el 11,22% de las empresas. Es decir, mientras que las empresas del primer y el tercer sector tienen una media 19,98 y 14,40 contratos por empresa, la media de las empresas industriales es de 81,22 contratos. Cabe destacar el caso del sector de la construcción, que tiene un gran número de empresas pese al bajo nivel de contratación, haciendo que las empresas de este sector tengan 3,92 contratos de media. Esto se debe a la gran presencia de construcción que ha habido históricamente en la Comunidad Valenciana y en todo el estado, que se vio truncada tras la crisis de 2008, dejando una cantidad de empleos en el sector muy reducida.

Figura 2.28. Número de empresas por sector en la Ribera Baixa



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

Figura 2.29. Comparación de empresas y contratos por sector



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

La pujante actividad económica en Almussafes está estrechamente vinculada a la presencia de Ford España y sus empresas auxiliares. Este centro industrial ha sido esencial en la recuperación económica de Valencia desde 2013. La planta, establecida en 1974, es un coloso en la producción de vehículos y componentes, exportando más del 90% de su producción. Su impacto se extiende a nivel internacional, contribuyendo significativamente al desarrollo local y representando una parte considerable de las exportaciones autonómicas. Sin embargo, esta preeminencia económica plantea la preocupante amenaza de una dependencia total de la región respecto a la empresa, generando un riesgo para la estabilidad económica comarcal.

En Ford España, con 8,500 personas afiliadas a la Seguridad Social en 2016, conforma la mitad de los afiliados industriales de la comarca. Sin embargo, muchos de ellos no residen en la Ribera Baixa, sino en la Ribera Alta y, especialmente, en l'Horta de València. En Almussafes, donde solo residen 3,700 afiliados a la seguridad social, acoge diariamente a unos 15,000 empleados en sus tres enormes polígonos. En consecuencia, más de 11,000 personas de fuera del municipio se desplazan diariamente para trabajar en estos polígonos.

Es relevante destacar que la Ribera Baixa forma parte de la Segunda Corona Metropolitana de València, que se extiende desde Sagunt y Lliria hasta Cheste y Almussafes. En contraste, la primera corona se asocia principalmente con l'Horta de València. La actual dinámica de la segunda corona metropolitana de València se caracteriza por tener un sector industrial diversificado, marcando una diferencia sustancial con los distritos o clústers industriales valencianos. Mientras que estos últimos exhiben un carácter endógeno, en el Área Metropolitana de València prevalecen las iniciativas de carácter exógeno. Además, a diferencia de las pequeñas y medianas empresas locales presentes en los distritos industriales, en la segunda corona (y en menor medida en la primera), son predominantes las grandes empresas multiplanta o multinacionales.

Almussafes alberga varias grandes empresas auxiliares del automóvil, todas subsidiarias de Ford España. Estas empresas, especializadas en la fabricación de componentes para vehículos, han sido fundamentales en la recuperación industrial de Valencia desde 2013. La planta de Ford, líder en la producción de vehículos y componentes, destaca internacionalmente, contribuyendo significativamente al desarrollo económico local y representando más del 90% de las exportaciones autonómicas. Desde su establecimiento en 1974, la fábrica de Ford ha sido un motor clave en la producción de automóviles y motores, exportando a nivel global y contribuyendo con aproximadamente 6 millones de euros anuales a las arcas municipales.

Sin embargo, esta concentración económica plantea un riesgo significativo, ya que la actividad económica de la comarca está completamente ligada a la empresa. Esta dependencia extrema constituye una amenaza potencial para la estabilidad económica de la región.

En el mapa 3.7 se observa la ubicación de los polígonos industriales y de los cultivos. En la industria se ve el importante polígono Joan Carles I, sin embargo, en el uso del suelo destaca el gran papel de la agricultura, especialmente del arroz.

Tercer eje: Uso del suelo

En líneas generales, la agricultura del arroz tiene un impacto limitado en el empleo. Antes de la implementación de la mecanización, cuando todas las labores se realizaban manualmente, cada hectárea de arrozal requería alrededor de 50 jornales de caballería y 100 de peones. Esto generaba empleo para más de 15,000 jornaleros en lo que ahora es el Parque Natural, sin contar los trabajadores eventuales que llegaban de otras áreas para participar en la plantación de arroz.

Posteriormente, con la introducción de tareas semi-mecanizadas en la década de 1960, la cifra disminuyó a unos 50-60 jornales. Sin embargo, en la actualidad, con todas las tareas completamente mecanizadas, la necesidad de mano de obra se ha reducido drásticamente a solo 8 o 10 jornales. Los jornaleros prácticamente han desaparecido, ya que

las labores de arado, siembra, fumigación y siega son llevadas a cabo por personal especializado, proveniente a veces de empresas privadas o cooperativas locales. Estas entidades han asumido diversas funciones que son beneficiosas para el propietario del arrozal pero que tienen consecuencias negativas para la masa trabajadora (Universidad de Valencia. 2018).

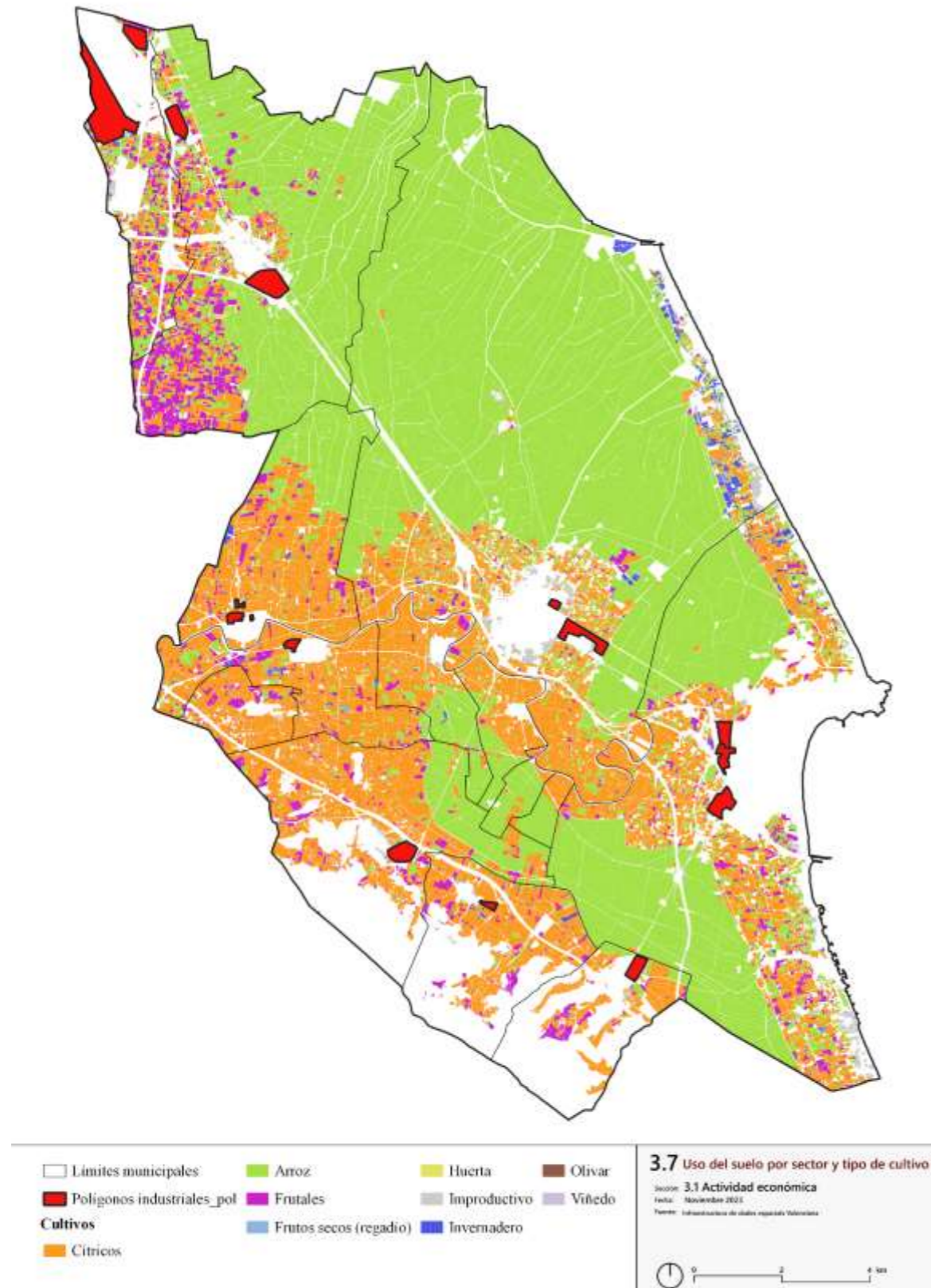
Dentro del contexto mediterráneo, se añade la problemática del agua. La estimación del módulo de dotación de agua para una hectárea de arrozal es de 36,000 m³ al año, en comparación con los 16,000 m³ en la horticultura intensiva y apenas 8,000 m³ en la citricultura. Esto implica que las 13,000 hectáreas de arroz en el Parque consumen aproximadamente 460 Hm³ de agua, equivalente a una cuarta parte de todo el caudal del río Júcar. Este río riega otras 60,000 hectáreas de naranjos y hortalizas y abastece de agua a poblaciones que suman 1.2 millones de habitantes, exclusivamente en tierras valencianas.

Este elevado consumo de agua no se refleja actualmente en el valor bruto de la producción. Los precios del arroz en origen apenas han experimentado variaciones desde 1993, manteniéndose alrededor de 0.27 a 0.35 euros por kilo. Esto se traduce en una renta bruta por hectárea de alrededor de 2,000 euros, una cifra significativamente inferior en comparación con los 6,000-8,000 euros de los cítricos y los casi 20,000 euros que se pueden obtener en la horticultura intensiva bajo invernadero.

En los últimos años, las ayudas europeas al cultivo del arroz han experimentado mejoras significativas, generando un renovado interés económico entre los arroceros y motivándolos a mejorar sus explotaciones. Hasta el año 2004, la ayuda máxima para los arroceros en el Parque de la Albufera era de aproximadamente 660 euros por hectárea, con 334 euros provenientes de la Unión Europea y otros 330 euros disponibles si se cumplían requisitos específicos en tratamientos fitosanitarios y abonado para preservar el Parque Natural (Universidad de Valencia. 2018).

La reforma iniciada en 2004 planteaba aumentar la ayuda de Bruselas a 1,123 euros por hectárea, pero fue en 2006 cuando se estableció el sistema de ayudas conocido como Pago Único. Bajo este sistema, cada productor, ya sea agricultor o ganadero, recibe una ayuda anual única, independientemente de la producción (desacoplada), siempre que cumpla con requisitos generales y tenga las unidades de producción adecuadas. Para el arroz valenciano, la ayuda alcanza los 1,126 euros por hectárea, de los cuales 648 son desacoplados (se reciben tanto si se cultiva como si no), y los restantes 476 son destinados a la producción de arroz, calculados en base a una cosecha media de 6.35 toneladas por hectárea a un valor de 75 euros por tonelada.

Figura 2.30. Mapa de usos del suelo por sector y tipo de cultivo



Fuente: Elaboración propia con datos de la Infraestructura de Dades Espaciales Valenciana.

Como conclusión de este eje de análisis, podemos afirmar que el cultivo del arroz ha perdido su papel destacado como generador significativo de capital y distribuidor histórico de riqueza en la región. Estas nuevas circunstancias, junto con el alto consumo de agua, actúan como factores desfavorables para justificar su continuidad, a menos que se considere su valor cultural, paisajístico y ambiental. La faceta culinaria, especialmente la paella valenciana, destaca como un elemento distintivo de la identidad regional. Además, los arrozales alrededor de la Albufera contribuyen a la supervivencia del lago y su entorno biótico, aportando aproximadamente 300 hm³ de agua al año a través de su desagüe, crucial para la renovación y sostenimiento del caudal y previniendo la desecación del entorno.

En conclusión, el análisis económico por sectores revela una realidad dinámica en la Ribera Baixa, donde la industria y los servicios destacan como los principales generadores de empleo. La industria, especialmente representada por la planta de Ford España en Almussafes, ha sido clave en la recuperación económica desde 2013, liderando la generación de empleo y contribuyendo significativamente al desarrollo local. Sin embargo, esta concentración económica plantea el riesgo de una dependencia total de la región respecto a la empresa, lo que constituye una amenaza para la estabilidad económica comarcal.

El segundo eje de análisis, centrado en el número de empresas, destaca diferencias significativas en la distribución sectorial. Mientras que la industria figura como un actor central en términos de empleo, el número de empresas en este sector es notablemente menor en comparación con el comercio y los servicios. Este desbalance refleja la influencia de grandes empresas en la región, como Ford España, que, aunque generan un gran volumen de empleo, no se traduce en una proporción equivalente de empresas.

El tercer eje, que examina la ubicación y el uso del suelo, resalta la importancia histórica de la agricultura, especialmente el cultivo del arroz, en la Ribera Baixa. Sin embargo, se observa una disminución en la relevancia económica de este sector, así como un alto consumo de agua en comparación con el valor de producción. El cultivo del arroz, a pesar de su valor cultural y ambiental, ha perdido su papel destacado como generador significativo de capital. En suma, la Ribera Baixa se enfrenta a desafíos y oportunidades económicas que deben abordarse considerando la diversificación, la sostenibilidad y la gestión equilibrada de sus sectores económicos.

2.2.5 Nueva Economía

La economía actual corresponde a un modelo “capitalista” que supone que la economía es independiente a la naturaleza. En los últimos siglos se encuentra estrechamente relacionada con la producción energética, principalmente asociado a combustibles fósiles.

No obstante, lo anterior, la proyección del crecimiento económico mundial, implica continuar en la misma línea y eso es insostenible ((Hagens, 2020) .

Desde esta perspectiva, se ha estado produciendo un desacoplamiento del carbono basado en las energías renovables.

Como respuesta a lo anterior, surgen nuevos paradigmas. Uno de ellas es la teoría de la Dona de la economista Kate Raworth, quien plantea que el mundo es finito y sus recursos no logran reproducirse a las mismas tasas de crecimiento que el cambio tecnológico, la productividad de las empresas y las necesidades de consumo de bienes y servicios.

En un aspecto más específico, en el ámbito del turismo se afirma que “Se observará un cambio en la producción y un cambio en el consumo, en el modo de vida y en los viajes, que tendrán que adaptarse a las exigencias de un mundo necesariamente sostenible.” (López Palomeque et. Al. 2022)

Según diversos autores (Parra & Arango, 2018; López Palomeque et. Al. 2022), uno de los indicadores para este cambio de paradigma son los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas.

Se revisa el documento denominado “La Agenda 2030 Hoja de ruta para ciudades y pueblos de la Comunitat Valenciana” (2017), que considera los 17 ODS de la Agenda 2030 de la ONU a través de 5 esferas: Planeta, Personas, Prosperidad, Paz y Alianzas, y se complementa con el INFORME DE PROGRESO 2023 de la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030, además de información del Instituto de Estadísticas de Valencia en los casos que se ha considerado necesario.

En la esfera de las Personas, de los 5 ODS de este ámbito (ODS 1, 2, 3, 4 y 5) se han considerado 2 ODS:

- ODS 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.
- ODS 2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.

En la esfera de la Prosperidad, se han considerado todos los ODS de este ítem:

- DS 7: ODS 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.
- ODS 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.
- ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- ODS 10: Reducir la desigualdad en y entre los países.
- ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

ODS 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.

Definición. Se afirma que “erradicar la pobreza es el objetivo principal de la agenda de desarrollo sostenible y también el mayor reto al que se enfrenta”

Es uno de los 17 objetivos integrados, interrelacionados e indivisibles de la nueva Agenda para el Desarrollo Sostenible.

Situación Actual. De acuerdo al documento Agenda 2030 de la Generalidad Valenciana (2015), en la Comunitat Valenciana, el 23,6% de las personas se encontraban en 2013 en hogares con una renta inferior al umbral de la pobreza.

Si se revisan los resultados de la Encuesta de condiciones de vida (ECV) del año 2022, el 18,0% de la población residente en la Comunitat Valenciana está por debajo del umbral de riesgo de pobreza según su distribución de renta en 2021, 3,8 puntos inferior al año 2020. Lo que indica que ha existido una disminución entre 2013 y 2021.

De acuerdo a ODS 2030, se afirma que la “la Comunidad Valenciana, considerando la evolución desde 2015 ha visto reducida la tasa AROPE con porcentajes de reducción por encima de la media estatal”.

ODS 2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.

Definición. Se busca terminar con todas las formas de hambre y desnutrición de aquí a 2030 y velar por el acceso de todas las personas, en especial los niños y los más vulnerables, a una alimentación suficiente y nutritiva durante todo el año.

Según la FAO, “La alimentación y la agricultura se sitúan en el centro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, ya sea para poner fin a la pobreza y el hambre, para responder al cambio climático o para conservar nuestros recursos naturales” (Cit. En “Agenda 2030” de la Generalidad Valenciana (2015)).

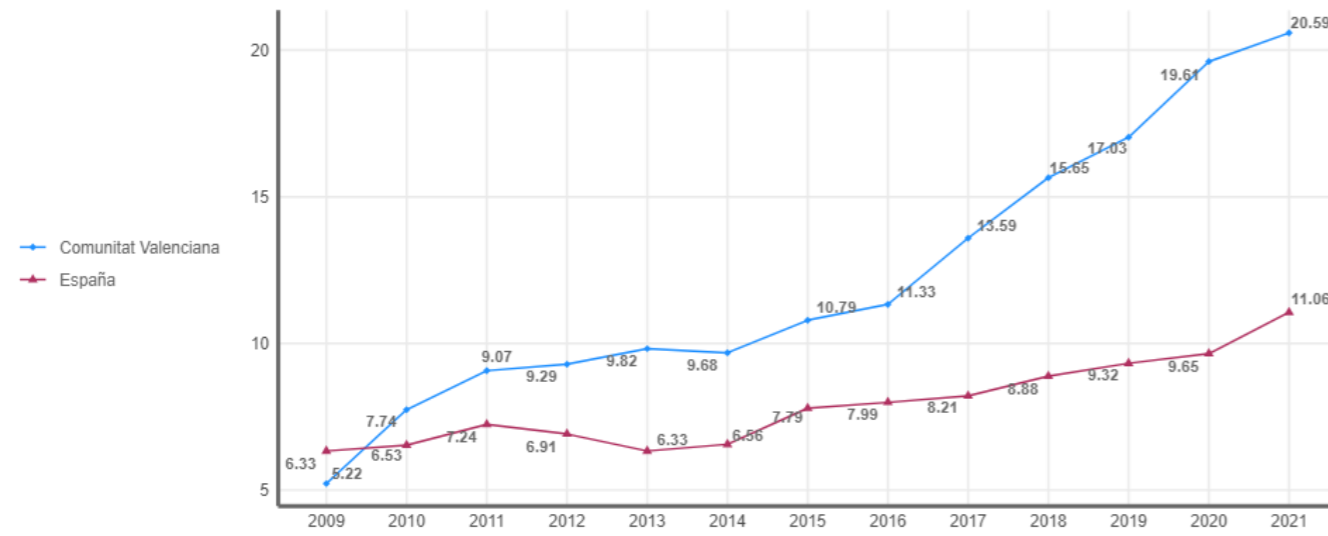
Se presenta un agotamiento del modelo industrial globalizado de producción de alimentos, lo que hace necesario transitar hacia sistemas agroecológicos de cultivo a escala local.

Situación actual. La pobreza alimentaria aumenta con la precarización del trabajo y el deterioro de los servicios sociales: las familias optan por la alimentación más barata, que corresponde a la alimentación procesada, cargada en grasas y azúcares.

En España se ha firmado el Pacto de política alimentaria urbana de Milán, incluyendo Valencia junto con otras 7 ciudades.

Por otra parte, respecto de la agricultura sostenible, se revisa información del Instituto de Estadística de Valencia, el indicador “Figura 14. Proporción de la superficie agrícola en que se practica una agricultura productiva y sostenible”, se obtiene que la Comunidad Valenciana se encuentra por sobre el promedio de España.

Figura 2.31. Proporción de la superficie agrícola en que se practica una agricultura productiva y sostenible



Fuente: Instituto de Estadística de Valencia.

ODS 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.

Definición: Hace referencia a que el acceso a la energía es fundamental para el desarrollo humano. Sin embargo, el modelo de producción y consumo de energía está basado en combustibles fósiles, de los cuales existe certeza de su agotamiento y en consecuencia de la inviabilidad del modelo energético.

Por otra parte, su producción y consumo generan el 75% de las emisiones de CO2 provocadas por el ser humano, contribuyendo de manera importante al incremento de gases de efecto invernadero que determinan el proceso de cambio climático, con consecuencias nefastas para el planeta, por lo cual se requiere adoptar un nuevo modelo energético.

Evidencia. Se afirma que España es uno de los países europeos más afectados por los efectos del cambio climático, y en especial la Comunitat Valenciana. Por ello, es importante el desarrollo de tecnologías que permitan el uso asequible de las energías renovables.

Según el Informe del Sistema Eléctrico Español 2015 por Red Eléctrica Española, en el año 2015 España produjo el 36,9% de su energía eléctrica mediante el uso de energías renovables, situándose 17 puntos por encima de la media de la UE. La Comunidad Valenciana por su parte, según datos de 2013, el consumo de las energías renovables supuso el 6,4% del consumo total de energía.

En lo que respecta al acceso universal a la energía en España, el informe afirma que la situación es más que alarmante.

Según la Memoria sobre la situación socioeconómica y laboral de 2015 elaborada por el Comité Económico y Social de la Comunitat Valenciana, el 16% de la población sufre pobreza energética.

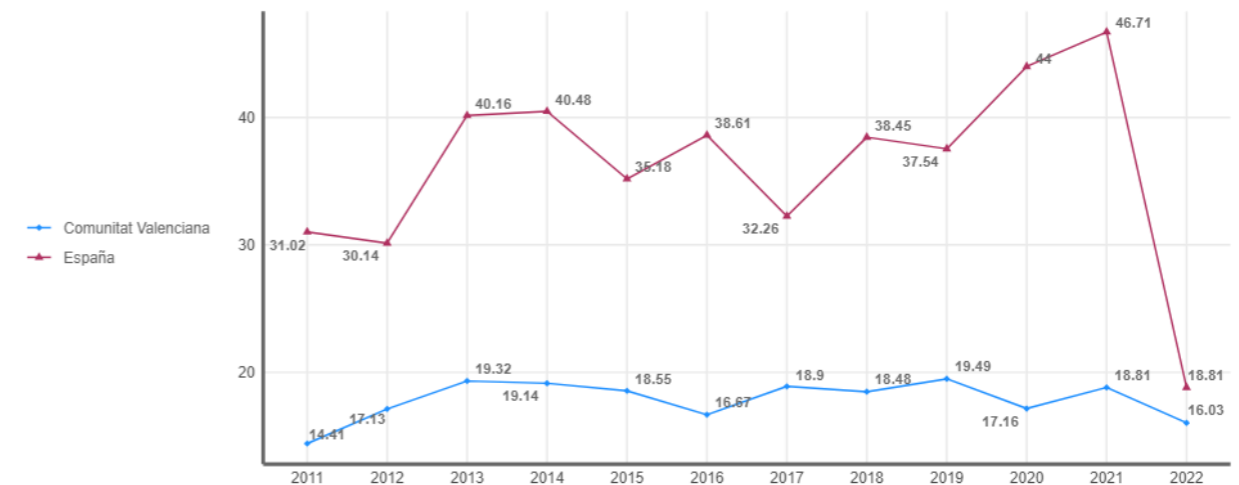
Si se actualiza ese dato en la Memoria 2022, se afirma que el 18,4% de las personas no puede permitirse mantener la vivienda con una temperatura adecuada.

En consecuencia, entre el 2015 y el 2022, ha existido un aumento en el porcentaje de la población que sufre pobreza energética en la Comunidad Valenciana.

Por otra parte, el Instituto de Estadísticas de Valencia, en la “Meta: de aquí a 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas, figura 15. Proporción de la energía renovable

en el consumo final total de energía”, se observa que en el caso de la Comunidad Valenciana se presentan valores más sostenidos en el tiempo, a diferencia del nivel nacional, que presenta un mayor descenso en el año 2022.

Figura 2.32. Proporción de la energía renovable en el consumo final total de energía



Fuente: Instituto de Estadística de Valencia.

ODS 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

Definición: Se hace énfasis en el trabajo decente, el cual está ligado a la libertad sindical y el derecho a negociar colectivamente, con la finalidad de obtener condiciones de trabajo y salarios justos, luchar contra la economía informal, el fraude y la economía sumergida.

Por otra parte, el objetivo plantea que para el año 2025 se haya erradicado el trabajo infantil en todas sus manifestaciones.

Situación actual. De acuerdo al documento “La Agenda 2030 Hoja de ruta para ciudades y pueblos de la Comunitat Valenciana” (2017), en España, el aumento del PIB se produce tras una fuerte recesión, sobre una base inferior a la de otros países de su entorno.

Destaca la disminución de los costes salariales, presionados por la negativa situación económica y por las medidas que han facilitado los ajustes en las empresas.

Se afirma que la economía valenciana ha seguido las mismas pautas de crecimiento que, si bien basa su estructura productiva vía comercio exterior lo que le ha permitido tener una recuperación económica inicial, este crecimiento económico no ha tenido un reflejo significativo en el mercado laboral, cuya tendencia se manifiesta como desalentadora.

Se presenta, entre otros ejemplos, que en base a información de la Encuesta de Población Activa y del Servicio Valenciano de Empleo, la tasa de desempleo se situaba, en el cuarto trimestre de 2015, en el 21,45%, lo que mostraba un ligero descenso, impulsado por el crecimiento económico, pero que seguía siendo una cifra muy elevada, y seguía superando a la media de España que era del 20,90%.

Actualmente, de acuerdo a la información de la Encuesta de Población Activa del tercer trimestre de 2023, la población parada en la comunidad valenciana representa un 13,36%.

Respecto de los ODS 2030, entre los aportes de la Comunidad Valenciana en su territorio, destacan los esfuerzos dirigidos a mejorar las competencias digitales de la población, como parte del Programa Ciudadanía Digital.

ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Definición: Se afirma que las inversiones sostenibles en infraestructura y en innovación constituyen motores fundamentales para el crecimiento inclusivo y para el desarrollo económico, con el fin de empoderar a las comunidades.

Las obras de infraestructura en general están expuestas a todo tipo de amenazas naturales, tales como terremotos, inundaciones, entre otras, sobre todo con el cambio climático. Por lo que se requiere construir infraestructuras resilientes para ciudades resilientes, sostenibles e inclusivas.

Por otra parte, los avances tecnológicos, la promoción de industrias sostenibles y la inversión en investigación e innovación científicas son importantes para facilitar el desarrollo sostenible.

Situación actual: Respecto de la comunidad valenciana, se entrega el siguiente diagnóstico:

En la planificación y urbanización no se tiene en cuenta el comportamiento a veces extremo del medio físico en un territorio que es altamente susceptible de sufrir este tipo de riesgos.

El Observatorio Europeo de Ordenación de Territorio (ESPON), señala las provincias de la Comunitat Valenciana entre las de mayores riesgos en el conjunto europeo y destaca como riesgos más importantes las inundaciones y sequías, así como de la sismicidad, las tormentas de granizo, las olas de frío y calor y los temporales de viento

Según la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres, ninguna ciudad de la Comunitat Valenciana está adherida a la “Campana Mundial Desarrollando Ciudades Resilientes”.

Existen diferentes Estrategias Territoriales para la Reducción del Riesgo y para la Mitigación y Adaptación a los efectos del Cambio Climático. Sin embargo, no están claros los procedimientos efectivos para su implantación y seguimiento.”

Respecto de la adherencia de las ciudades del área de estudio a la “Campana Mundial Desarrollando Ciudades Resilientes”, de acuerdo a la revisión del portal web de la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR)¹, no se han encontrado ciudades de la comunidad Valenciana en general y de la Ribera Baixa en particular.

Respecto de los ODS 2030, en la Comunidad Valenciana se destacan los esfuerzos en materia económica y de empleo en el sector industrial: El Plan Estratégico de la Industria Valenciana (PEIV).

ODS 10: Reducir la desigualdad en y entre los países.

Definición: Lograr mayores niveles de igualdad es esencial para la reducción de la pobreza (ODS1), para disfrutar de una buena salud y bienestar (ODS3), para acceder a una educación equitativa e incluyente (ODS4) y, también, para lograr un crecimiento inclusivo, con capacidad de generar empleo digno (ODS8).

Situación Actual. En 2015 el 28,6% de la población española estaba en riesgo de pobreza y exclusión social.

La desigualdad ha aumentado en un 5,6 % entre 2009 y 2015, las rentas medias se han reducido, produciendo un hundimiento de las rentas más bajas. En la Comunidad Valenciana el incremento de la desigualdad es del 6,3%. (GINI).

ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Se menciona que las metas del ODS 11 son 7, las cuales se relacionan con los ámbitos de vivienda y servicios básicos, sistemas de transporte, urbanización inclusiva y sostenible, desastres naturales, impacto ambiental, zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.

Situación actual. Se mencionan los siguientes aspectos:

La Comunidad Valenciana se encuentra entre las más pobladas de España, con una alta concentración en su franja costera.

Presenta un buen sistema de transporte público, no obstante, existe un importante parque automovilístico.

En cuanto a la energía, debido a la escasa implantación de fuentes de energía renovables, el nivel de autoabastecimiento es escaso (sólo el 27%).

El medio ambiente y las áreas públicas verdes es uno de los objetivos principales de la Generalitat Valenciana con la puesta en marcha de la Política de Paisaje.

Cuenta con un Plan Integral de Residuos que fomenta una política apropiada en la gestión de los residuos

2.3 SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS

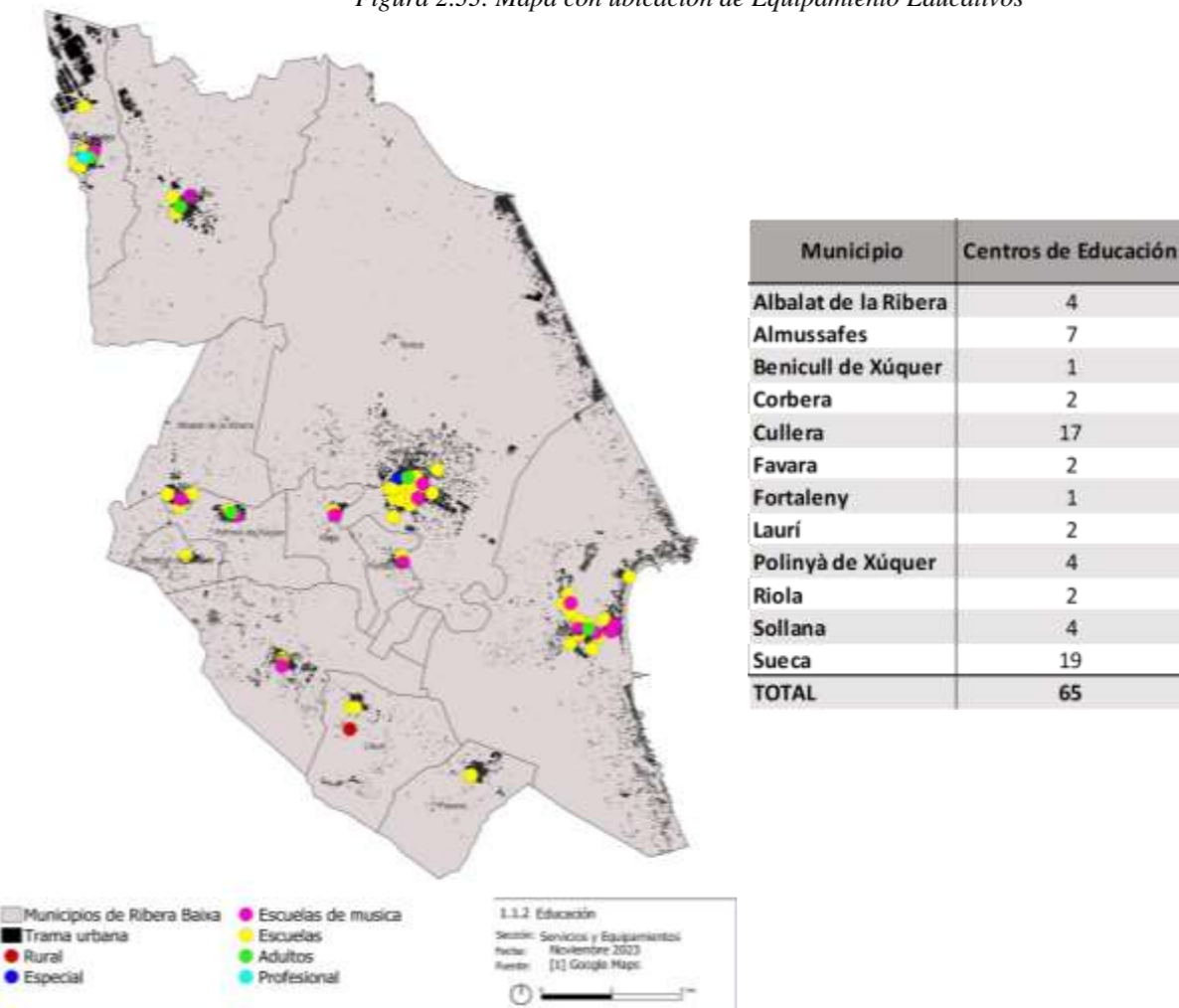
La comarca de la Ribera Baixa cuenta con infraestructura que ocupa un lugar determinante en el desarrollo económico y social del país. Por otro lado, en la zona costera, principalmente en Cullera, encontramos una gran actividad turística, así como se dedica casi exclusivamente a la agricultura, sobre todo al cultivo de naranja y arroz. La Ribera Baixa se destaca por su amplio abanico de tradiciones, gastronomía, un rico patrimonio histórico, parajes naturales (como es el Parque Natural de la Albufera) y sus increíbles playas.

En esta sección iremos profundizando y describiendo los potenciales, deficiencias y particularidades de la infraestructura de equipamientos situada en la zona.

2.3.1 Educación

En cuanto a equipamientos destinados a educación, la comarca cuenta con un total **65** equipamientos (Figura 1), repartidos en: 43 centros de Infantil/Primaria/ESO/Enseñanzas Medias, 13 escuelas de música de titularidad privada (1 Conservatorio Profesional en Cullera), 1 CAES (Centros de Actuación Educativa Singular), 1 de educación especial, 1 de enseñanzas especializadas, 5 centros de formación de personas adultas y también 1 centro educativo rural ubicado en Llaurí, que dota de servicio a los alumnos de Llaurí y Fortaleny.

Figura 2.33. Mapa con ubicación de Equipamiento Educativos



Fuente: elaboración propia con datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

“En cuanto a la presencia de la titularidad privada, en la Ribera Baixa destaca que 8 de cada 10 centros de primer ciclo de infantil son privados y también es significativo el número de implantación de la educación privada en la secundaria obligatoria, con 6 de cada 10 centros. En el curso 2016-17, 10.593 personas cursaron alguno de los niveles educativos no universitarios en la Ribera Baixa, con una tasa de escolarización en valenciano del 56%”(Banyuls, J. et al. 2019).

Por lo que hace a la distribución (Figura 2.32) vemos que esta es poco equitativa en el total de los municipios, teniendo Sueca y Cullera la mitad de todos los equipamientos destinados a educación de la comarca. Aun así, cabe recalcar, que no hay ningún municipio con un déficit total de equipamientos educativos, ya que, por lo menos, cada municipio cuenta con su escuela municipal.

Figura 2.34. Tabla distribución Equipamiento Educativos



Fuente: Elaboración propia

En conclusión, la Ribera Baixa dispone de un sistema educativo con centros muy variados y especializados, como el Conservatorio Profesional de Cullera, que a su vez ha hecho surgir una especialización musical en la comarca, a través, también de 13 escuelas de música. Aun contando con un variado tipo de centros educativos, la comarca no dispone de centros de enseñanza universitaria, por lo tanto, los estudiantes deberán desplazarse hasta Alzira, Valencia o Gandía, según el grado universitario. Y concentra los equipamientos de secundaria en tan solo cinco de los doce municipios de la comarca.

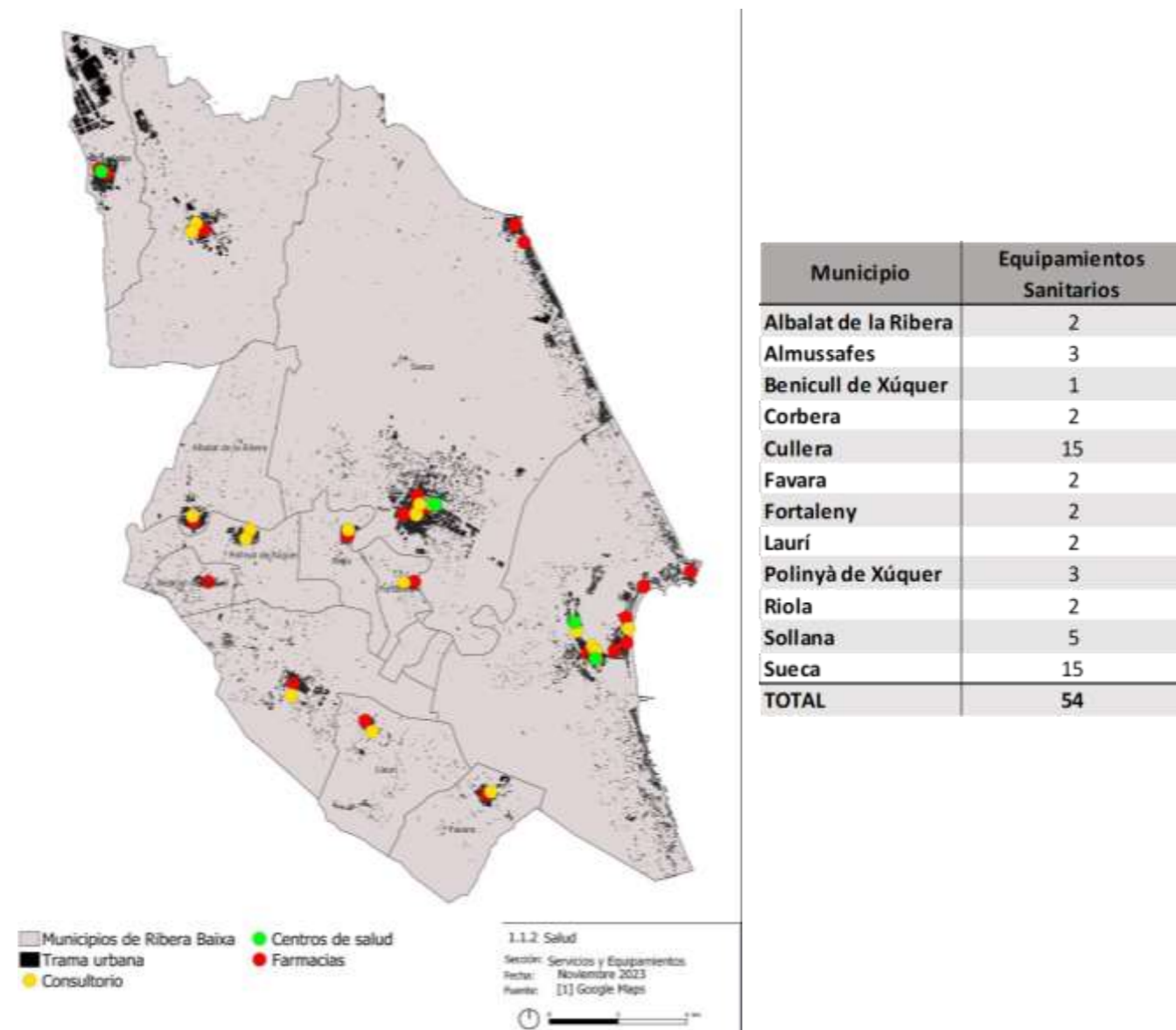
2.3.2 Salud

Por lo que hace referencia a los equipamientos destinados a salud, la comarca cuenta con un total **54**, repartidos en 29 farmacias, 5 centros de salud (1 Almussafes, 2 Sueca y 2 Cullera) y 20 consultorios médicos (Figura 3). La comarca no dispone de hospital, pero desde el 2021, "los municipios de Riola, Polinyà, Benicull y Albalat de la Ribera tienen acceso directo al Hospital de La Ribera y a la ciudad de Alzira, del que carecían hasta ahora y se refuerza la comunicación con Algemés y la estación de ADIF en esta ciudad, que incrementa la interconectividad

y facilidad la movilidad... además, se mejoró, con carácter general, el nivel de servicio con el que contaban estos municipios y se reforzó la relación de las poblaciones más pequeñas con las cabeceras comarcales y de estas entre sí (Cullera, Sueca, Alzira, Alzira, Alzira), y se mejoró también el acceso al Hospital de la Ribera" (LAS PROVINCIAS, 2021).

La Ribera Baixa forma parte del departamento de salud de La Ribera, gestionado desde abril de 2018 de forma directa por la Conselleria de Sanitat de la Generalitat Valenciana (La Ribera salud, 2020).

Figura 2.35. Mapa con ubicación de Equipamiento Sanitarios



Fuente: elaboración propia a partir de datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

Por lo que hace a la distribución (Figura 2.35.) vemos que Sueca y Cullera comparten más de la mitad de los equipamientos destinados a salud de la comarca, con 15 equipamientos sanitarios cada uno, los demás municipios, de media, disponen de 2 equipamientos sanitarios. Primeramente, la comarca dispone de 3 centros de salud ubicados

en Sueca, Cullera y Almussafes. Los centros de salud de Cullera y Sueca son centros de salud íntegros, lo que significa que aparte de proveer de atención médica primaria, también dispone de servicios médicos especializados, "Además, durante la época estival, se encuentran en funcionamiento 4 consultorios de verano, 3 en Sueca y uno en Cullera. También cuenta con unidades especializadas de rehabilitación, salud sexual y reproductiva y de odontología preventiva. El centro de especialidades se ubica en la capital de la comarca, Sueca."(Banyuls, J. et al. 2019).

Los demás municipios de la comarca no cuentan con centros de salud, pero sí disponen de, por lo menos, un consultorio médico, a excepción de Benicull de Xúquer, que no cuenta con ninguno, por lo tanto, la gran mayoría tienen un acceso inicial al sistema sanitario. El equipamiento sanitario con el que dispone la totalidad de los municipios son las farmacias. En la comarca hay un total de 29 farmacias, equipamiento que provee de acceso a la atención sanitaria a todos los municipios y satisface las necesidades sanitarias de los pacientes.

Figura 2.36. Tabla distribución Equipamiento Sanitarios



Fuente: elaboración propia con datos de Google maps y Banyuls, J. et al. (2019)

En conclusión, la comarca dispone de varios equipamientos sanitarios repartidos de forma poco equitativa por el territorio, ya que la mitad de los equipamientos se albergan en Sueca y Cullera. Aun así, vemos que todos los municipios cuentan con un equipamiento sanitario, por lo tanto, podemos concluir que disponen de acceso en un primer nivel a la sanidad pública. Por otro lado, la Ribera Baixa, aun teniendo unidades especializadas, no cuenta con un hospital de primer nivel, lo que supone que sus habitantes tengan que desplazarse hasta el centro hospitalario más próximo, localizado en el municipio de Alzira, en la Ribera Alta.

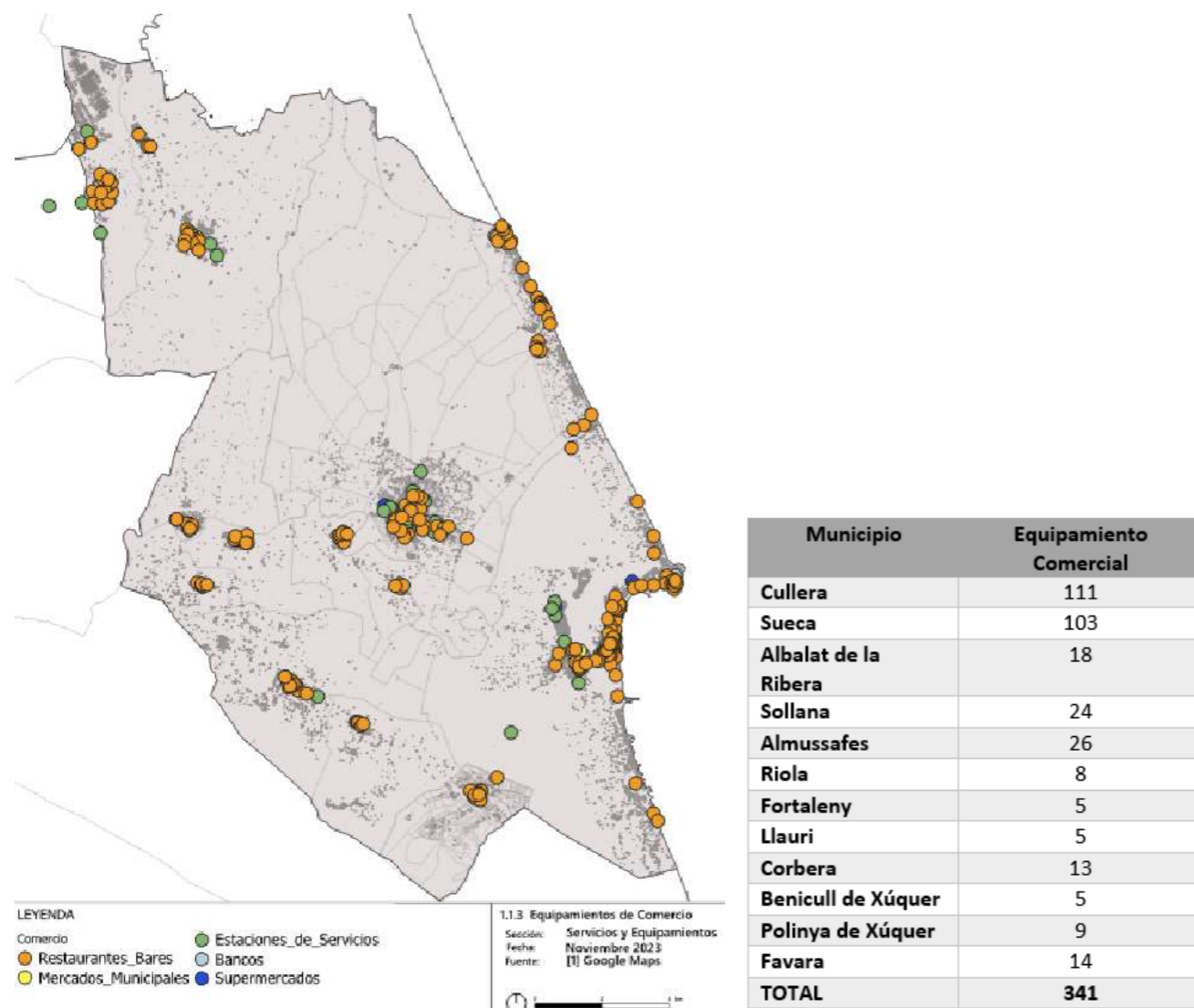
2.3.3 Comercio

La comarca de La Ribera Baixa es una comarca litoral en la que cobra importancia el turismo de sol y playa, principalmente, de València y su entorno metropolitano. Un reflejo de este turismo es la presencia de mercados ambulantes de carácter estacional y temático, coincidiendo con el periodo festival. Destacan en la comarca las ciudades de Sueca (28.090 habitantes) y Cullera (22.139 habitantes); cuenta con cinco mercados municipales, sin embargo, dos de los más grandes están ubicados en Cullera y Sueca. Además, cabe hacer mención al centro comercial Sueca Parc (inaugurado en 2007) en Sueca, que cuenta con alrededor de 13.000 m² de área alquilable, del

cual se ha desarrollado un área comercial y de servicios, se resalta que al ser Sueca, capital de la comarca cuenta con más equipamientos comerciales de servicio a la población local residente, por otro lado, Cullera cuenta con equipamientos comerciales que sirven en mayor medida a población turística.

Sobre los bancos, existen 30 sedes de bancos, en su mayoría distribuidas en Sueca y Cullera, las cuales suelen ser útiles en los tiempos de más movimiento económico de la zona para dar servicio a las personas que llegan desde fuera durante la época estival.

Figura 2.37. Mapa con ubicación de Equipamiento Comercial



Fuente: a partir de datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

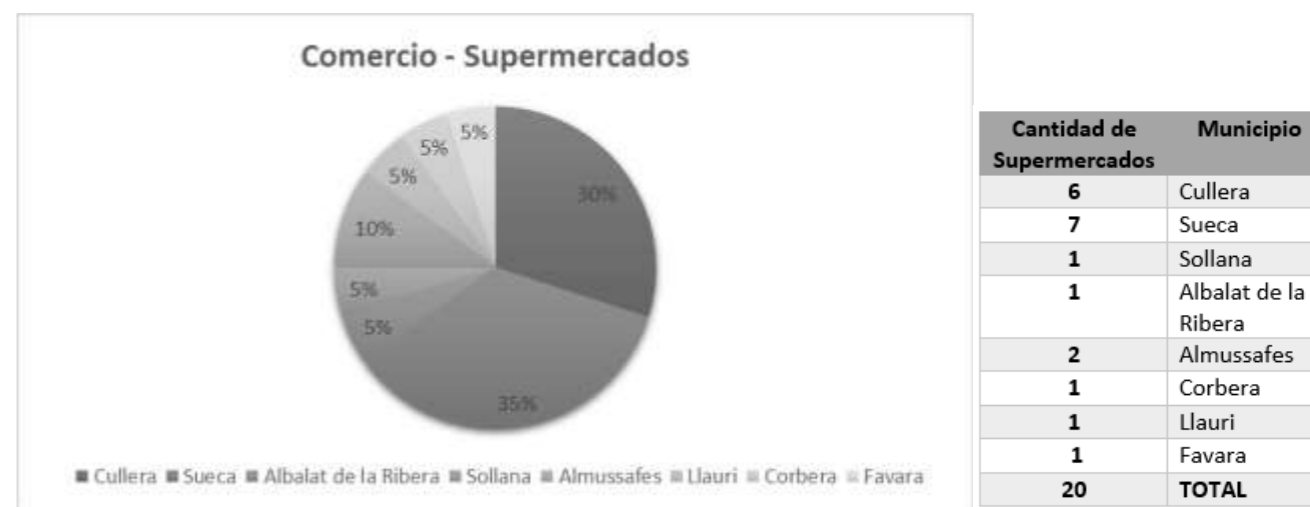
Figura 2.38 Gráfico de porcentajes de Equipamiento Comercial- Restaurantes y Bares



Fuente: elaboración propia

Por otro lado, en lo que respecta a restaurantes, están ubicados en su gran mayoría en Cullera, contando con un 36% (90 locales) y 28% (70 locales) en Sueca (ver cuadro), se resalta que en su mayoría se encuentran ubicados en la zona costera, evidenciando que sirven a población turística por ende cubre un ámbito supracomarcal no únicamente local, su mayor atractivo y temporada de actividad es en verano cuando se encuentra la mayor actividad turística y movimiento de personas que acuden tanto a las playas como a los eventos temporales que se dan en esa época del año.

Figura 2.39. Gráfico de porcentajes de Equipamiento Comercial- Supermercados



Fuente: elaboración propia

Sobre los supermercados, se puede evidenciar que en este caso particular los equipamientos de comercio se encuentran en mayor porcentaje en Sueca (35%), esto debido a que los equipamientos están dirigidos para público residente, los cuales se concentran en mayor cantidad en dicha zona, de igual manera se verifica que no todos los municipios cuentan con supermercados ni mercados municipales, por ende deben de trasladarse al municipio más cercano para poder realizar sus compras.

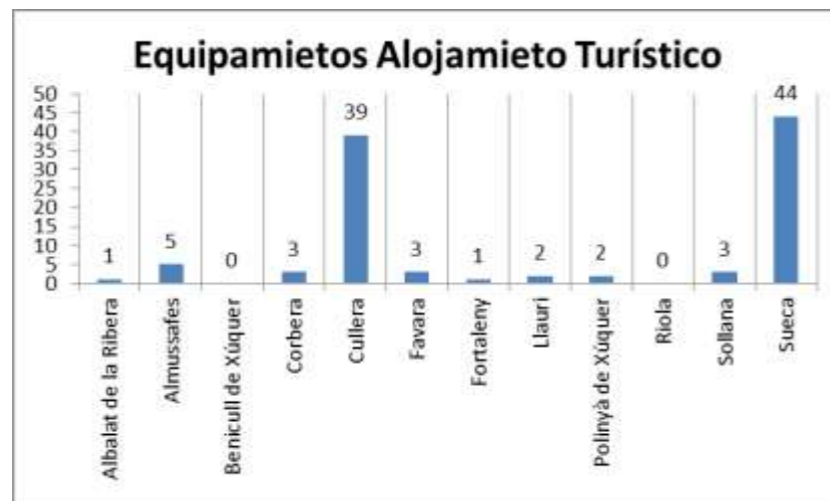
En conclusió, se puede evidenciar que los municipios que más carecen de equipamientos comerciales son Riola, Fortaleny, Llaurí y Benicull de Xúquer. Al ser la Ribera Baixa una zona con muchas áreas agrícolas y por ende gran parte de la población residente está dispersa, por lo que crea una necesidad de contar con equipamiento cercano, según lo evaluado no se ve reflejada esa necesidad en la ubicación de sus equipamientos comerciales, los cuales se encuentran concentrados en sus centros municipales o gran parte de los equipamientos comerciales son dirigidos para población turista y se verifica que solo abren por temporadas en mayor porcentaje los equipamientos de comercio ubicados en la zona costera, esto sucede en temporadas de verano, paralelo al aumento de población que viene a pasar la temporada y/o cuenta con segunda vivienda en la zona costera de la comarca.

2.3.4 Alojamiento Turístico

La Ribera Baixa es uno de los principales focos turísticos de la Comunidad Valenciana, su amplia línea de costa le da las condiciones necesarias para atraer todo tipo de personas que quieran disfrutar el verano frente al mar. Este fenómeno se ve reflejado con la presencia de una importante infraestructura hotelera en el municipio de Cullera, principalmente, donde encontramos varios de estos equipamientos localizados sobre el litoral. En el municipio de Almussafes también encontramos hoteles de alto estándar que seguramente responden a la importancia industrial del municipio que atrae visitantes con fines más comerciales que turísticos.

La creciente aparición de alojamientos en pisos o casas independientes es otro de los fenómenos que también se ven reflejados en la Ribera Baixa, la oferta de estos inmuebles privados que es impulsada por las plataformas digitales es una realidad que tiene en los municipios de Cullera y Sueca (en su parte litoral) su mayor cantidad de ofertas, como se muestra en el mapa, pero que también afecta al resto de municipios de la comarca, ya que podemos observar que en todos los otros municipios, a excepción de Riola y Benicull, hay presencia de inmuebles que sirven de alojamiento como mínimo en la temporada de verano.

Figura 2.40. Tabla distribución Alojamiento Turístico

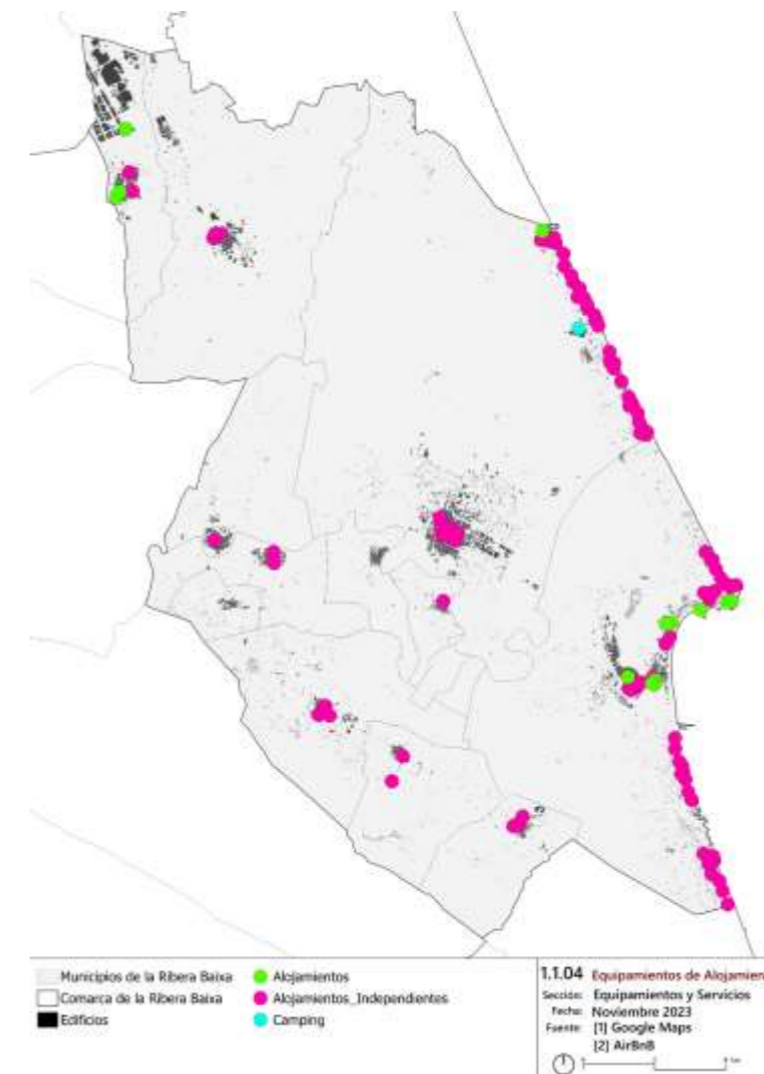


Fuente: elaboración propia con datos de Google maps y Banyuls, J. et al. (2019)

De mediana, el ámbito de estudio tiene 1,3 equipamientos de alojamiento por cada mil personas, una cifra elevada para una comarca en la que solo dos de sus municipios tienen salida al mar (que, por lo tanto, los convierte en el principal foco de turismo) y el resto vive esencialmente de actividades agrícolas y del sector servicios. Lo que

evidencia un desarrollo turístico costero muy elevado que acoge a mucha población exterior que pasa las vacaciones de verano (mayoritariamente) en la zona, tensionando los demás equipamientos y servicios de la comarca y creando unos polos de centralidad en las zonas costeras.

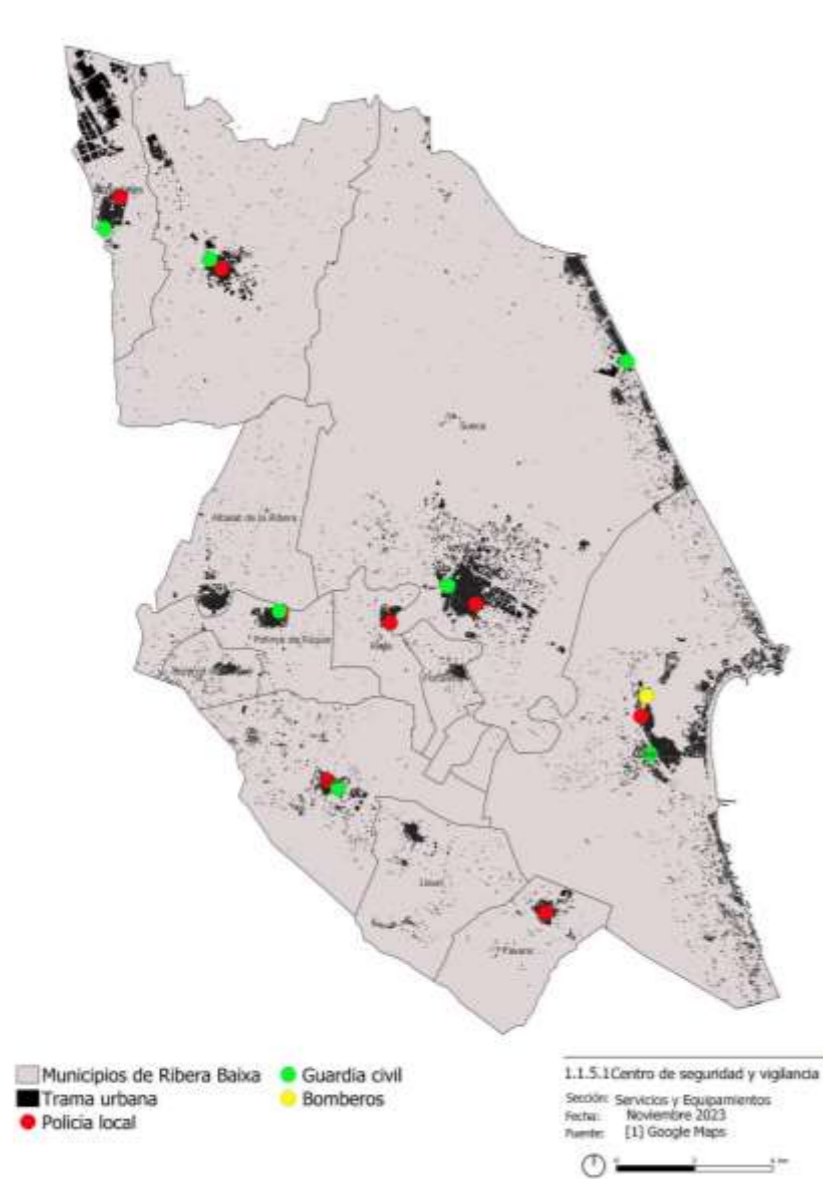
Figura 2.41. Mapa con ubicación de Equipamiento Alojamiento



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

2.3.5 Seguridad y vigilancia

Figura 2.42. Mapa con ubicación de Equipamiento de seguridad y vigilancia



| Municipio | Equipamientos seguridad y vigilancia |
|----------------------|--------------------------------------|
| Albalat de la Ribera | 0 |
| Almussafes | 2 |
| Benicull de Xúquer | 0 |
| Corbera | 2 |
| Cullera | 3 |
| Favara | 1 |
| Fortaleny | 0 |
| Laurí | 0 |
| Polinyà de Xúquer | 2 |
| Riola | 1 |
| Sollana | 2 |
| Sueca | 3 |
| TOTAL | 16 |

terceras partes de los municipios cuentan, por lo menos, con una de estas instituciones. La comarca tiene 8 cuarteles de Guardia Civil repartidos en Almussafes, Sollana, Polinyà de Xúquer, Corbera, Riola, Sueca, Cullera y Favara. En cuanto a la Policía Local, hay 6 centros y estos se sitúan en municipios que ya cuentan con un centro de seguridad y vigilancia, dejando, por tanto, a Llaurí, Albalat de la Ribera, Fortaleny y Benicull de Xúquer sin ningún centro.

Por lo que hace a la distribución (Figura 2.43.) vemos que esta es bastante equitativa, ya que aunque Sueca y Cullera tienen, por lo menos, una institución policial más, y no sobresalen muy por encima de los demás municipios.

Figura 2.43. Tabla distribución Equipamientos de Seguridad y vigilancia



Fuente: elaboración propia con datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

En conclusión, analizando los datos hemos podido ver que la comarca no cuenta con un gran número de equipamientos de seguridad y vigilancia, y en algunos casos, como en los municipios de Albalat de la Ribera, Benicull de Xúquer, Fortaleny y Llaurí hay un déficit total de estos equipamientos.

2.3.6 Protección Social

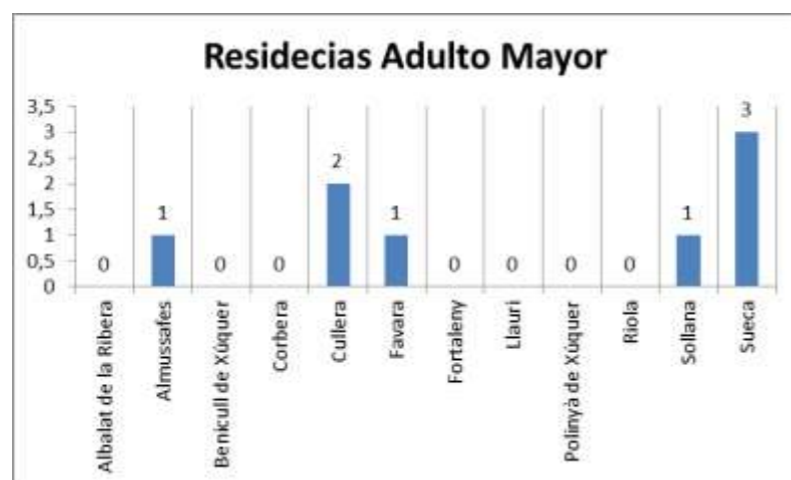
La comarca cuenta con varios centros de residencia para adultos mayores tanto públicos como privados que están ubicados en distintos municipios del territorio, en Cullera y Sueca se localizan dos y tres respectivamente, mientras que en Almussafes, Sollana y Favara se localiza una residencia por municipio. Si bien en la comarca hay una buena cantidad de facilidades para los adultos mayores, hay ausencia de equipamientos de protección social para otra parte de la población más vulnerable, la infancia; centros de acogida, orfanatos y otros tipos de equipamientos para los más jóvenes son inexistentes en la Comarca de La Ribera Baixa.

Estos centros de residencia para adultos mayores seguramente prestan el servicio no solo a la población mayor de la comarca, sino que poseen un amplio radio de influencia que atrae individuos del resto de la Comunidad Valenciana o incluso del resto del estado Español, reforzando así la imagen que proyecta la comarca de ser un lugar de descanso ajeno a las actividades intensas de las grandes ciudades.

En la comarca hay un total de 16 equipamientos para la seguridad y la vigilancia (Figura 2.42). Estos están diferenciados entre Bomberos, Policía Local y Guardia Civil. Ribera Baixa solo cuenta con un parque de bomberos, ubicado en un polígono industrial a las afueras del municipio de Cullera, los demás municipios, por tanto, no disponen de ninguno, aun así, fuera de la comarca, los municipios próximos de Alzira y Gandía cuentan con un parque de bomberos. En referencia a la Policía Local y la Guardia Civil, en tener un carácter más municipal, dos

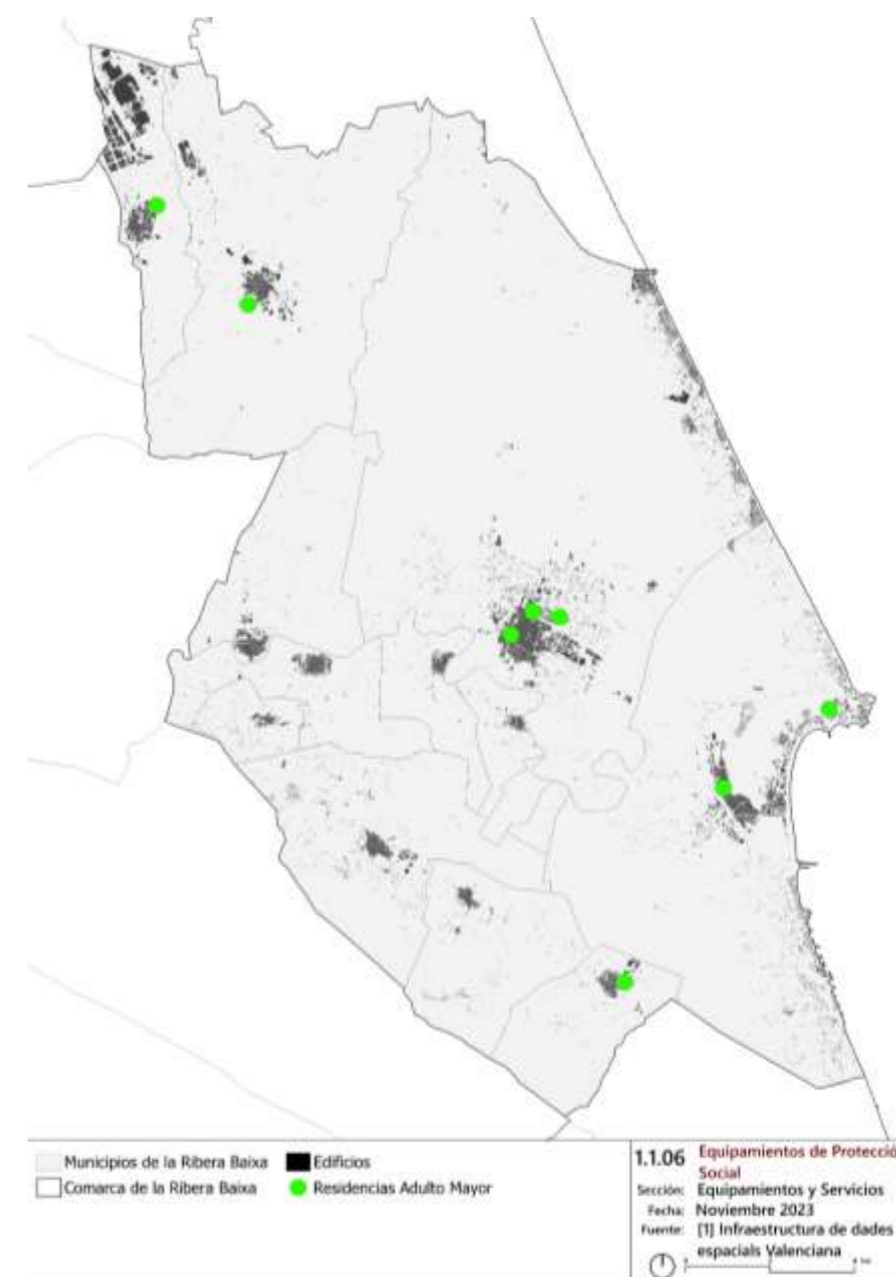
Fuente: elaboración propia a partir de datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

Figura 2.44. Tabla distribución Residencias para adultos



Fuente: elaboración propia con datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

Figura 2.45. Mapa con ubicación de Equipamientos de Protección Social

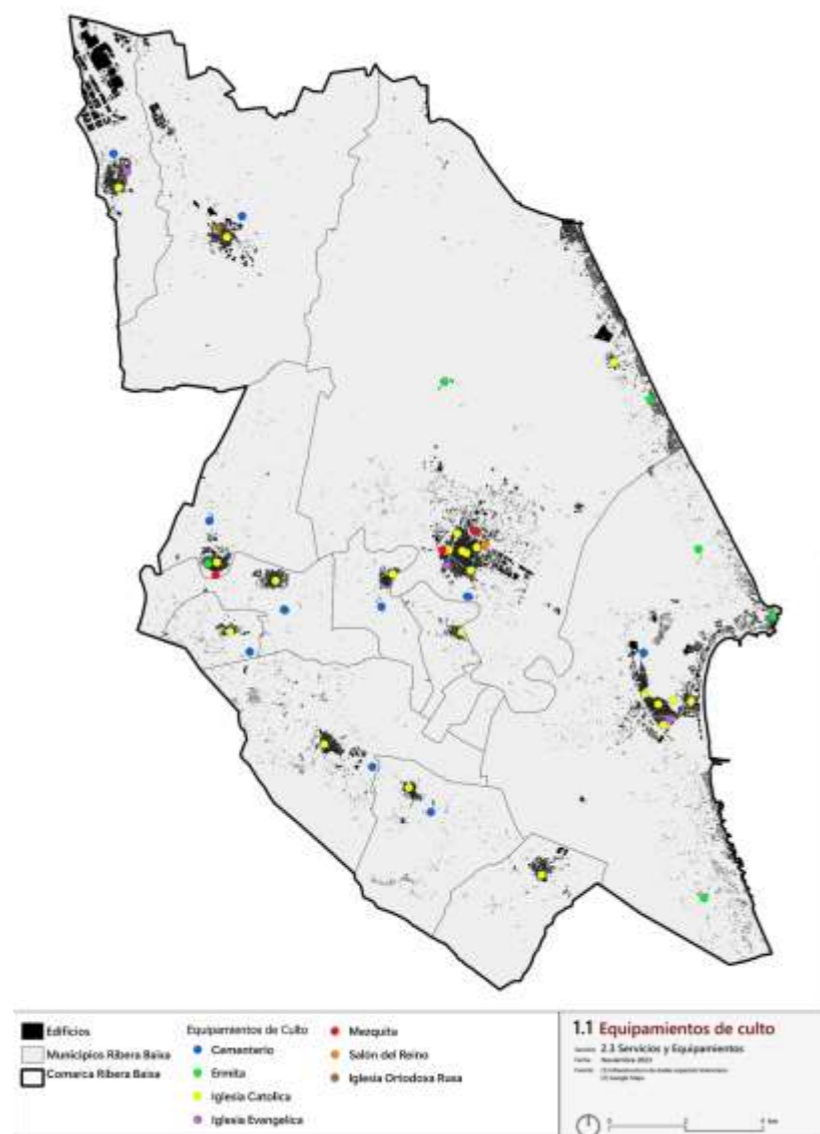


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

De mediana, el ámbito de estudio tiene **0,1 equipamientos de protección social por cada mil personas**, una cantidad que no es tan crítica desde un punto de vista estadístico, pero que traída a la realidad, con la ausencia total de equipamientos de protección social para menores, si es una variable crítica para la comarca, ya que no hay instituciones especializadas para atender las necesidades de esta rama de la población vulnerable como lo serían orfanatos, centros de paso, entre otros.

2.3.7 Culto

Figura 2.46. Mapa con ubicación de Equipamiento Culto



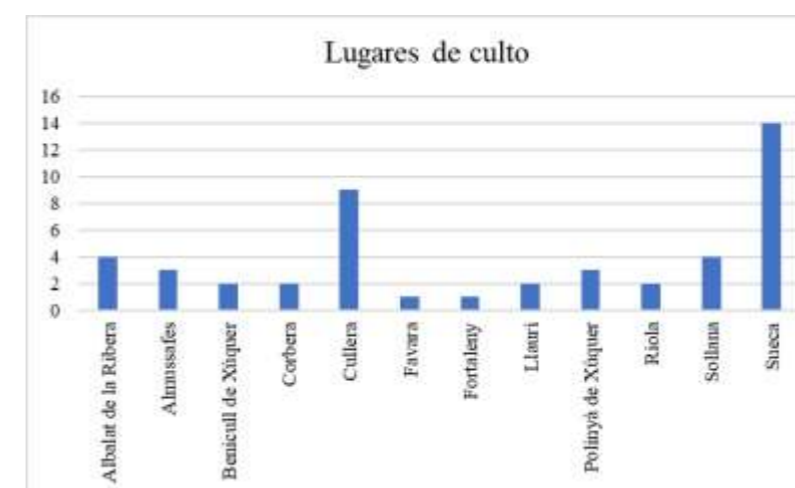
Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps y el OPRE

Tal y como se desprende del mapa, todos los municipios de la comarca cuentan con equipamientos relacionados con el culto religioso. En este caso, dada la situación en una región y país de tradición cristiana católica, cada pueblo cuenta con, mínimo, una iglesia o parroquia, y en casos de municipios más grandes, dos, tres, o más dentro del casco urbano. Aparte, hay toda una serie de ermitas y pequeñas parroquias (algunas en ruinas actualmente y no representadas en el mapa) repartidas por las zonas de carácter más rural de la comarca que son reflejo del pasado y la tradición fuertemente agrícola del territorio con las ermitas que daban servicio a los núcleos dispersos en el campo o a la población pesquera del Mareny o El Perelló.

Por otro lado, encontramos también alguna representación de los cultos minoritarios en España. Según datos del Observatorio del Pluralismo Religioso, se encuentran lugares de culto del Islam, Evangelistas, Testigos de Jehová y Ortodoxos Rusos en la comarca (Observatorio del Pluralismo Religioso en España, s.f.). Sin embargo, puede ser que alguno de estos sean lugares de reunión de estas comunidades o asociaciones de estas, más que un lugar de culto como tal. De todas formas, se incluyen en este mapa, ya que siguen siendo un equipamiento relacionado con el culto religioso y para resaltar, por un lado, la existencia de equipamientos para las minorías religiosas, así como la falta de ellos en otros casos como Cullera.

Para finalizar este punto, el mismo observatorio produjo un informe en el año 2021 sobre la situación urbanística de los lugares de culto de las minorías religiosas en España. Entre sus conclusiones destaca la necesidad de un régimen jurídico flexible para este tipo de equipamientos y su propiedad o cesión, la poca planificación por parte de los poderes públicos a la hora de reservar suelo para su uso como lugar de culto para estas minorías religiosas, así como la poca consideración al adjudicar espacios en edificios ya construidos porque la mayoría de veces son establecidos estos equipamientos en polígonos industriales o la periferia de los centros urbanos, lo que contribuye, en parte, a una menor cohesión social, igualdad de accesibilidad, o hasta la dispersión de la población (Castro Jover, A. y Uriarte Ricorte, M. 2021).

Figura 2.47. Gráfico con la distribución de lugares de culto por municipio

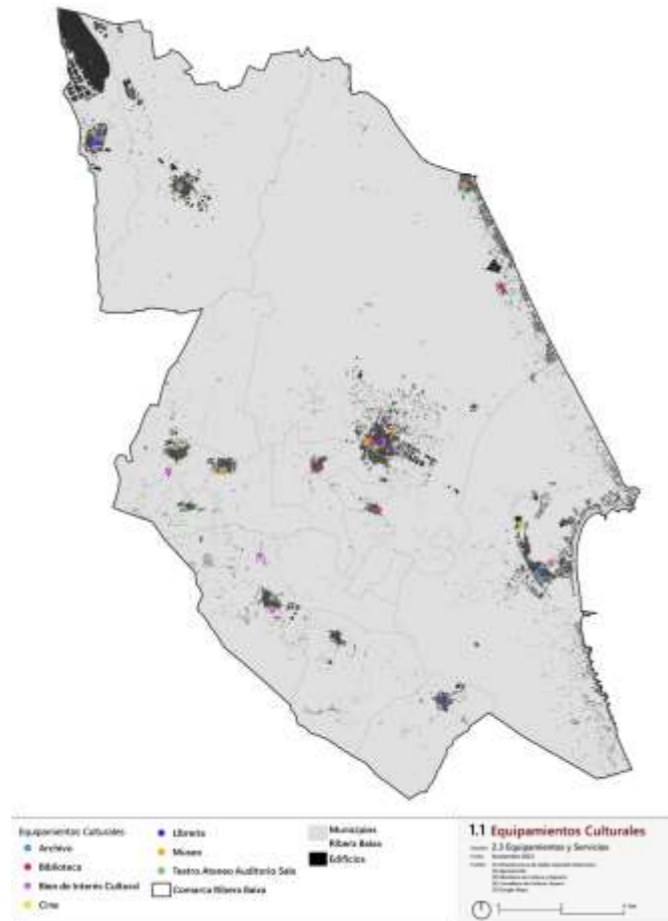


Fuente: elaboración propia

En el gráfico se muestran de manera esquemática los datos del mapa donde se sitúan los lugares de culto de la comarca. Se diferencia claramente el número de estos equipamientos entre los dos municipios más grandes de la comarca y el resto, y aun así hay diferencia notable entre Cullera y Sueca. De media, la comarca tiene unos 0,6 equipamientos de culto por cada mil habitantes, una densidad de este tipo de equipamientos relativamente baja, explicable, en parte, por la reducción paulatina del número de personas creyentes en el conjunto de la sociedad española y, por tanto, no se han necesitado de nuevos equipamientos de este tipo aun el crecimiento de la población de las últimas décadas.

2.3.8 Culturales

Figura 2.48. Mapa con ubicación de Equipamiento Culturales



Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps y la Consellería de Cultura de la Generalitat Valenciana

En cuanto a los equipamientos y servicios culturales, en el mapa se ilustra la presencia de este tipo de equipamientos en la comarca de la Ribera Baixa. A primera vista, es fácil apreciar como todos los municipios, menos Llaurí, tienen mínimo un tipo de estos equipamientos en su territorio. Ahora bien, también se puede distinguir fácilmente la mayor densidad de equipamientos culturales en las dos ciudades de la comarca (Cullera y Sueca) contra el resto de municipios.

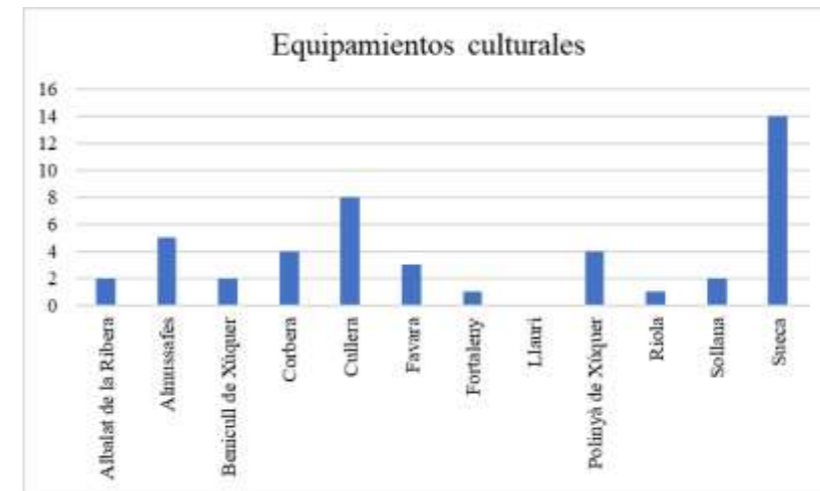
En todos los pueblos de la comarca, excepto Llaurí, hay una biblioteca. Digamos que es el servicio cultural con un radio de acción más local y por eso la mayoría de municipios intentan mantener una biblioteca pública por muy pequeña que pueda ser, podemos apreciar como en el término de Sueca, Mareny de Barraques y El Perelló, ambos mantienen una biblioteca propia de su entidad local para no tener que depender del municipio.

Sobre todo en los municipios más pequeños, los servicios y equipamientos culturales se agrupan en un mismo edificio, como es el caso en Corbera, Favara, Albalat de la Ribera, Sollana o Polinyà de Xúquer. En otros casos no

es el mismo edificio, pero son contiguos o estructurados en una sola unidad, como el caso de Almussafes o Cullera. Solo en Sueca hay una mayor dispersión de este tipo de equipamientos en más áreas de la ciudad, probablemente debido a su mayor centralidad en la comarca históricamente, que dio pie a que hubiera un centro histórico más grande donde se concentran esos equipamientos. Si bien es cierto que excepto Cullera y Sueca la mayoría de pueblos de la comarca tienen unos tamaños que hacen que esté donde esté ubicado, el equipamiento en el pueblo es accesible fácilmente para todos los ciudadanos.

Aun así, en los municipios más pequeños el acceso a los servicios de tipo cultural es limitado, en cuanto que solamente en el caso de las bibliotecas se da el caso que haya uno en cada pueblo. Si desean acudir a otro tipo de equipamiento como un teatro, un auditorio o hasta una librería, deben salir de su municipio. En el mejor de los casos ese equipamiento se puede encontrar en el pueblo vecino o relativamente cerca, pero en otros como los museos, o el cine, si no se reside en las ciudades de la comarca no se puede disfrutar de este tipo de equipamientos y, por tanto, se requerirá de movilidad.

Figura 2.49. Gráfico con distribución de equipamientos por municipio



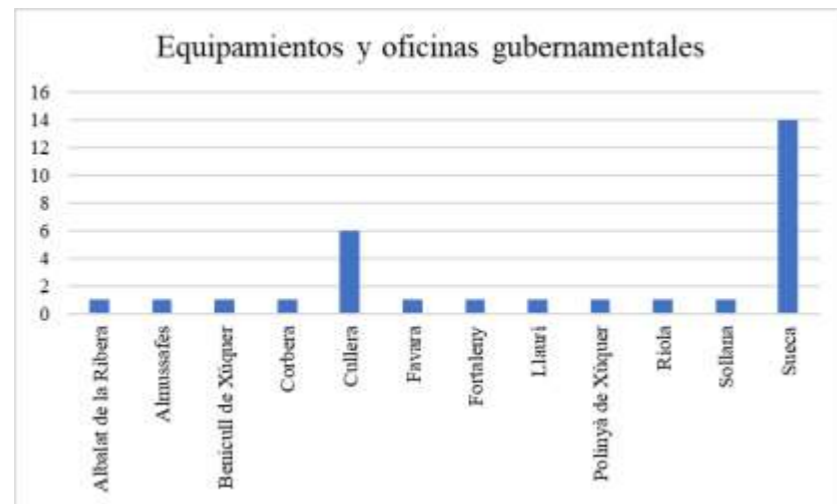
Fuente: Elaboración propia

En el gráfico que mostramos se resume esquemáticamente la información provista en el mapa. Se ve la clara diferencia de oferta de equipamientos de tipo cultural entre la capital de la comarca, Sueca, y el resto de municipios. Aun así, en varios de estos municipios hay una oferta de equipamientos variada, de manera que hay más de una opción en el pueblo para disfrutar de la cultura. Sin embargo, algunos tipos concretos como el cine o los museos se concentran en los municipios más grandes y eso obliga a los ciudadanos a recorrer distancias bastante largas para acceder a ciertos equipamientos, por ejemplo, el único cine de toda la comarca se encuentra a las afueras de Cullera.

Para finalizar, en la Ribera Baixa, hay una densidad de equipamientos de este ámbito bastante baja aún su importancia para el desarrollo local y de las ciudades (Insa Alba, J. R. 2009), así que sería interesante indagar más en las posibilidades de incentivar la inversión en este tipo de equipamientos, no únicamente para que haya en mayor número sino también para que se repartan mejor a lo largo de la comarca y no polarizar este tipo de equipamientos en un solo centro que tenga que atraer a toda la gente interesada en consumir cultura.

2.3.9 Gobierno

Figura 2.50. Gráfico con distribución por municipios de equipamientos y oficinas de gobierno

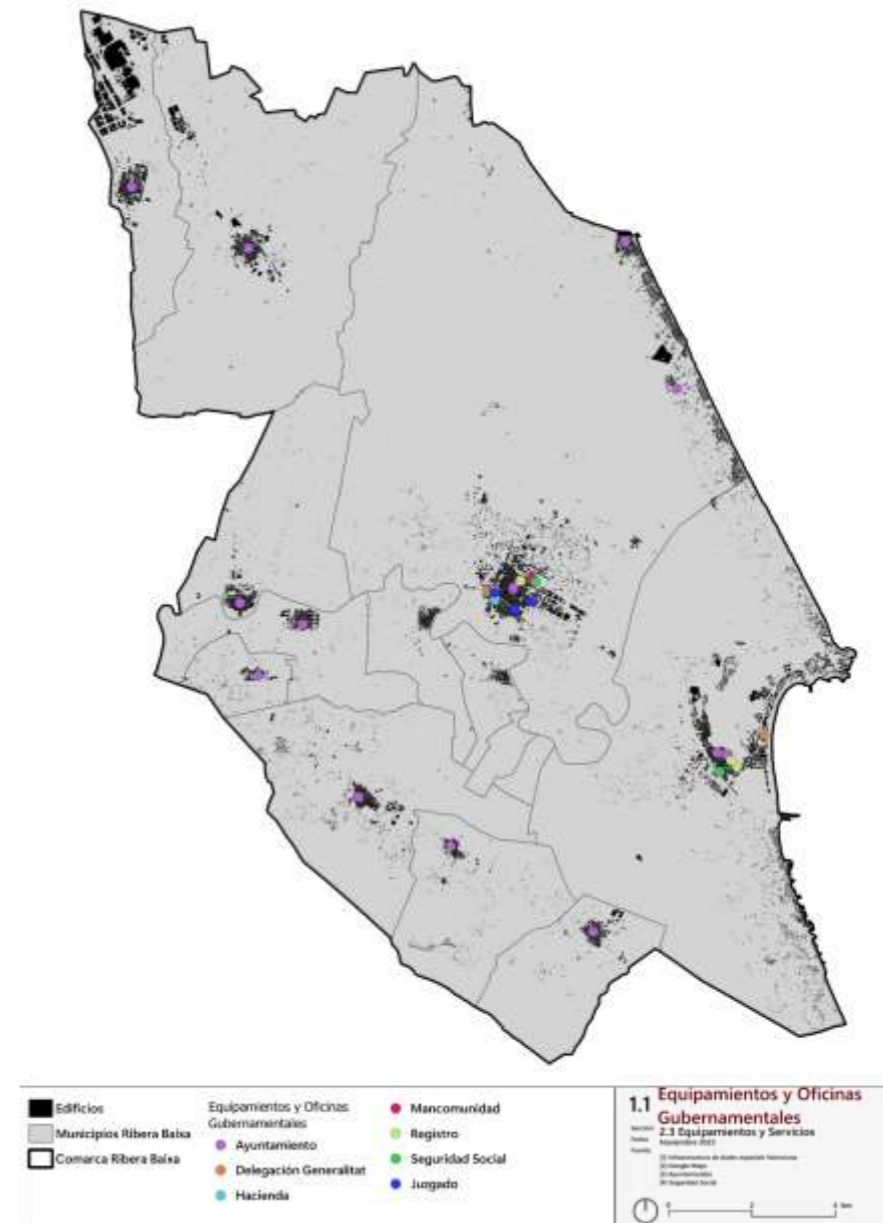


Fuente: elaboración propia

En España, todos los municipios disponen de un gobierno local, en consecuencia, encontraremos un Ayuntamiento en cada uno de los municipios de la comarca. En todos los casos, también, este Ayuntamiento incluye en sus dependencias la mayoría de veces el registro civil y juzgado de paz, excepto en los municipios más grandes donde se ubican en edificios separados. En cualquier caso, esto acerca a los ciudadanos la mayoría de trámites ordinarios que puedan tener que hacer para su vida en el pueblo, función y objetivo principal de la existencia de los gobiernos locales. Por otro lado, en el caso de las oficinas de agencias estatales como la Seguridad Social o Hacienda, donde los ciudadanos deben acudir para según qué trámites, consultas, quejas y problemas, solo se encuentran en la ciudad de Sueca, la capital de la comarca (a excepción del Instituto Social de la Marina, que se encuentra en Cullera, pero que solo se encarga de las gestiones de la SS.SS. de los Trabajadores del Mar (Instituto Social de la Marina, s.f.). En este caso, es común que solo se sitúen en la capital de la comarca, ya que no se podría mantener una red de oficinas que abarcase todo el territorio de una manera mucho más concreta. En esta línea, ya hace un par años, que se apuesta cada vez más por la tramitación en línea de la mayoría de gestiones con las administraciones públicas gracias a las firmas e identidades digitales, como se plasma en la agenda de “España Digital” del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital dentro de los Planes de Recuperación y Resiliencia (Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. s.f.)

Los datos ilustrados por el mapa se ven también reflejados perfectamente en este gráfico con el número de equipamientos y oficinas relacionadas con un nivel de gobierno que encontramos en la comarca de la Ribera Baixa. La mayoría de los municipios solo cuentan con el Ayuntamiento y Registro Civil, que en los casos con un solo equipamiento se unen en el mismo edificio. Por otro lado, encontramos las dos ciudades mayores de la comarca y la diferencia entre ellas también es notable, ya que en Sueca se acumulan todos los equipamientos y oficinas de carácter Estatal al ser la capital de comarca con los que Cullera no cuenta todo y su alta población que es lo que le permite tener un mayor número de equipamientos de este tipo que los demás municipios, así como su situación costera y de trabajo relacionado con el mar.

Figura 2.51. Mapa con ubicación de Equipamiento Gobierno



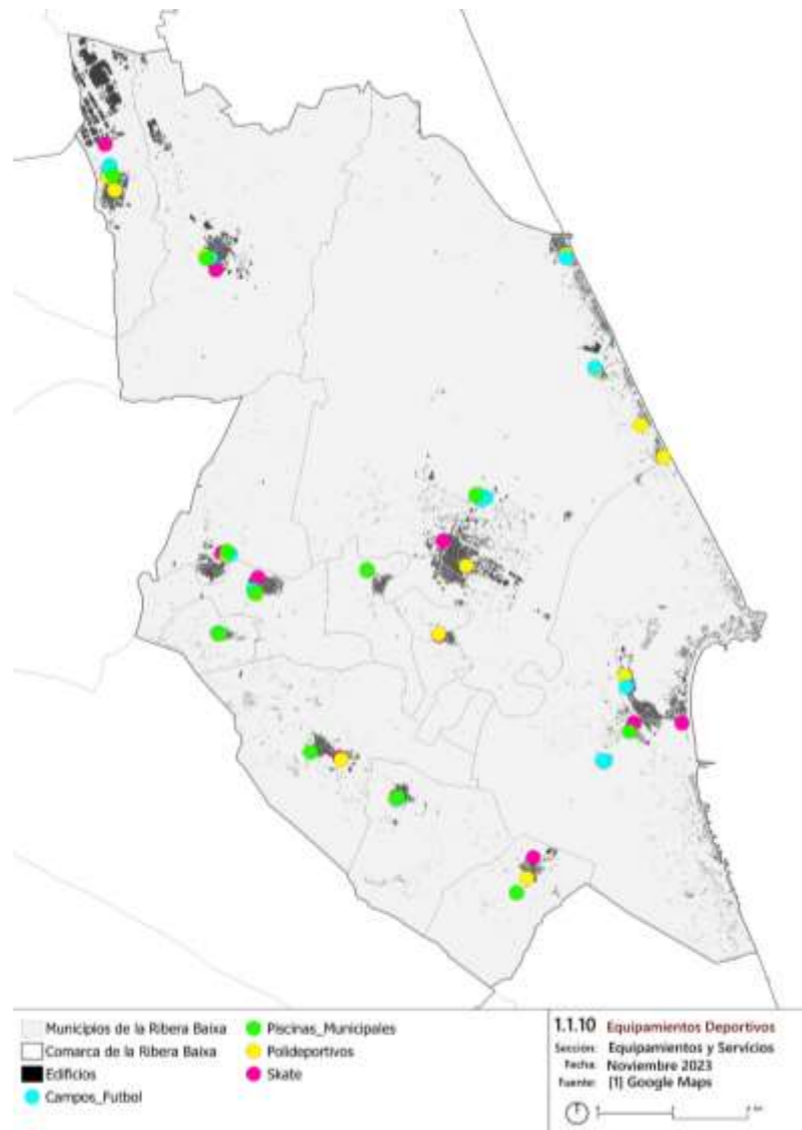
Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps, Hacienda y la SS.SS.

2.3.10 Recreación y Deportes

Los equipamientos deportivos en la comarca se encuentran distribuidos entre todos los municipios; todos, sin excepción, cuentan con un centro polideportivo y una piscina pública (a excepción del municipio de Fortaleny que no tiene piscina) entre sus límites.

Estos centros polideportivos cuentan con variedad de instalaciones que varía según el tamaño y la importancia de los municipios, por ejemplo, en el polideportivo de Sueca encontramos una pista de atletismo, pistas de tenis de distintas superficies y los espacios necesarios para practicar salto largo, salto alto y distintas modalidades de atletismo mientras que en los municipios más pequeños los polideportivos cuentan únicamente con una pista múltiple y gradas.

Figura 2.52. Mapa con ubicación de Equipamientos de Recreación y Deportes



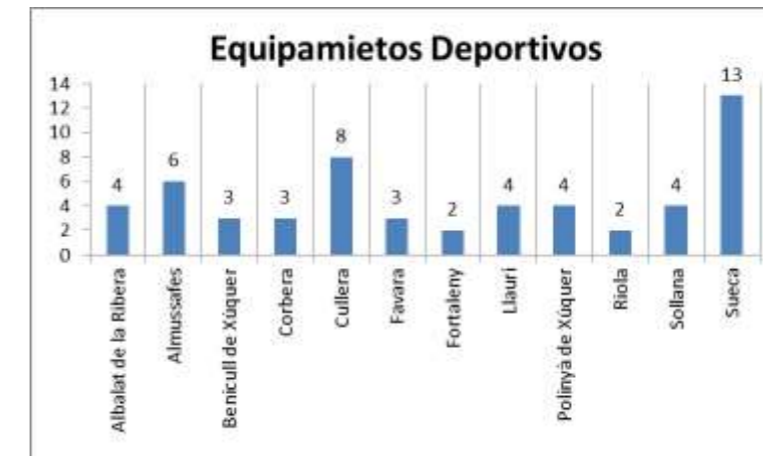
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Google Maps y Banyuls, J. et al. (2019)

En casi todos los municipios encontramos campos de fútbol. Los parques de skate también son recurrentes en todos los municipios de la comarca, exceptuando a Riola; en estos además de skate también se puede practicar bmx y patinaje callejero.

Las facilidades deportivas un poco más especializadas como el pádel o centros de halterofilia se encuentran disponibles solo en los municipios más grandes, Cullera y Sueca (como se evidencia en la tabla), por lo tanto, si se

desea practicar estos deportes es necesario desplazarse a estas centralidades, comprensible dada la especificidad de ciertas prácticas deportivas.

Figura 2.53. Gráfico con distribución por municipios de equipamientos deportivos



Fuente: elaboración propia

De mediana, el ámbito de estudio tiene **1,4 equipamientos de recreación y deporte por cada mil personas**, una cantidad ideal si tenemos en cuenta que todos los municipios tienen acceso a los equipamientos más básicos y que también tienen la oportunidad de desplazarse en la misma comarca para practicar otro tipo de deportes más especializados.

2.3.11 Transporte y Comunicaciones

Se denomina equipamiento de transportes y comunicaciones a toda construcción destinada a albergar funciones vinculadas con el transporte de personas y mercadería o a la prestación de servicios de comunicaciones, el enfoque tomado para desarrollar este acápite es en los equipamientos necesarios para que la comarca cuente con lo básico e indispensable, excluyendo el tema de movilidad personal que se tomará en otro numeral del documento. Dicho esto, a continuación se detallarán los equipamientos más importantes ubicados en la Comarca de la Ribera Baixa:

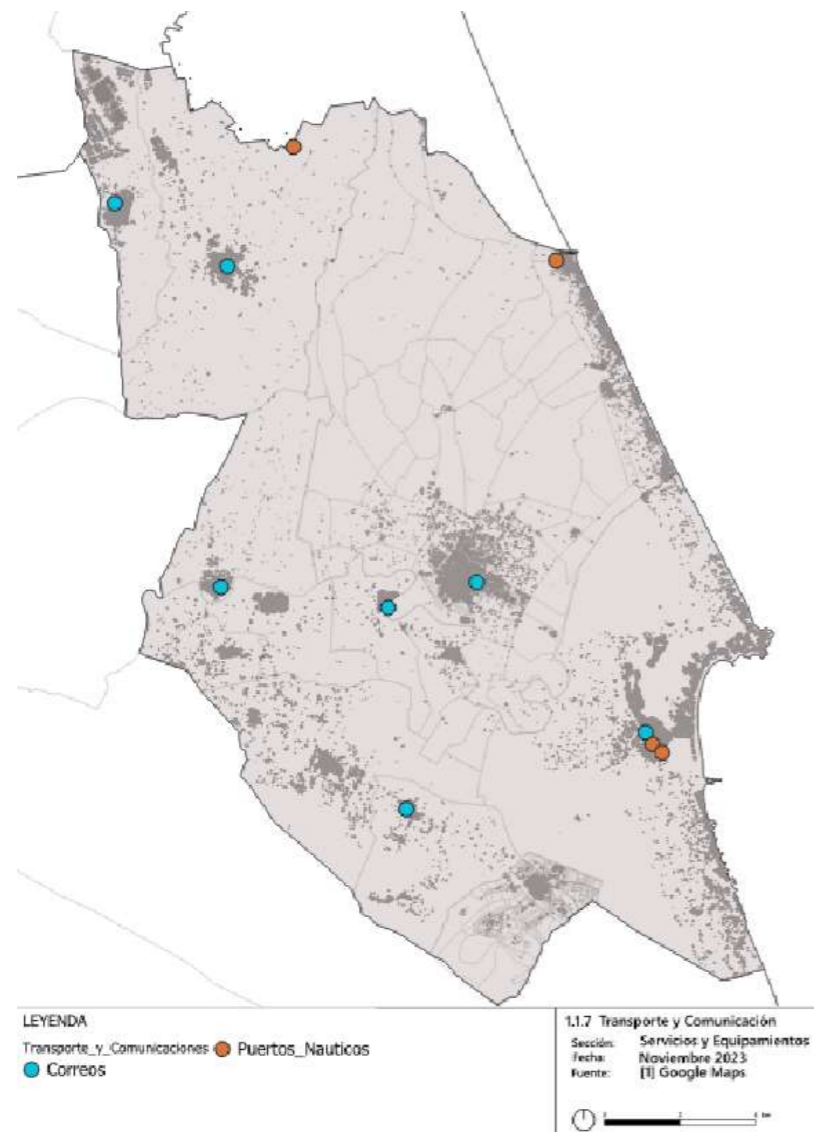
La Ribera Baixa cuenta con tres Puertos Náuticos, el primero en Cullera, ubicado a la salida y entrada al mar de las embarcaciones, las cuales llevan a un paseo por el río, en cuyas riberas suelen encontrarse pescadores que en alguna ocasión enredan sus sedales en las quillas o hélices del motor de los barcos. El segundo no se trata de un puerto de mar sino fluvial, aprovechando uno de los tres canales que unen La Albufera con el mar, nace el Puerto Náutico Perelló.

De igual manera, cuenta con un puerto en Sollana, en donde el visitante podrá ver barcas amarradas en el pequeño embarcadero, embarcaciones que nos hacen recordar el pasado pescador de la Albufera, disfrutar de la paz que ofrece el lago de la Albufera; o desconectar en las mesas de pícnic, con sombra de árboles, que hay allí dispuestas. El Puerto es utilizado por empresas turísticas y de visitas guiadas que operan en la zona para amarrar y poder las cercanas reservas naturales del lugar, además de ser utilizado por la asociación de Vela Llatina de Sollana para la práctica deportiva de la vela latina, declarada en 2016 Bien de Interés Cultural Inmaterial, junto a la pesca artesanal en la Albufera.

Sobre las oficinas de correos, existen siete ubicadas en los municipios de Cullera, Sueca, Albalat de la Ribera, Sollana, Almussafes, Riola y Llaurí. Lo que evidencia que aún existe necesidad por el uso de correos y envíos de paquetes debido al tipo de población adulta ubicada en estos pueblos, sin embargo también evidencia el cambio de tecnologías que ya no amerita tener una sede de oficinas en el pequeño pueblo para poder llegar a la puerta del hogar.

Se concluye comentando que existen equipamientos básicos que logran cubrir la demanda existente, sin embargo se evidencia que en lo que respecta a puertos y agencias de correo, se usan estos equipamientos para una conectividad pasiva y no activa, esto debido a que en gran medida los puertos son para desarrollar actividades lúdicas, de pesca y/o de turismo local y no para transportar mercadería en gran escala y en lo que respecta a los correos no existe la demanda excesiva que obligue a los gestores empresariales a modernizar y/o aumentar sus sedes para el servicio a la población.

Figura 2.54.. Mapa con ubicación de Equipamientos de Transporte y Comunicación



Fuente: Elaboración propia

Tabla 2.10. Tabla de Tipología de uso Transporte y Comunicación

| Cantidad de Agencias de Correo | Municipio | Cantidad de puertos Náuticos | Municipio |
|--------------------------------|----------------------|------------------------------|--------------|
| 1 | Cullera | 1 | Cullera |
| 1 | Sueca | 1 | Sueca |
| 1 | Albalat de la Ribera | 1 | Sollana |
| 1 | Sollana | | |
| 1 | Almussafes | | |
| 1 | Riola | | |
| 1 | Llauri | | |
| 7 | TOTAL | 3 | TOTAL |

Fuente: Elaboración propia

2.3.12 Lugares atractores de movilidad (espacios permanentes y temporales)

La comarca de La Ribera Baixa cuenta con un potencial en lo que respecta a lugares que atraen a todo tipo de público, por ejemplo encontramos a la Montaña de Cullera, los humedales con el marjal, los lagos, arrozales, la desembocadura del río Júcar, las dunas y los espacios protegidos conforman la gran diversidad de ambientes y paisajes que envuelven Cullera en un entorno lleno de encanto y de atractivo natural.

Cullera es tierra de contrastes donde descubrir y disfrutar, a través de diversas rutas, de un increíble patrimonio natural, artístico-cultural y de las panorámicas más admirables de la comarca.

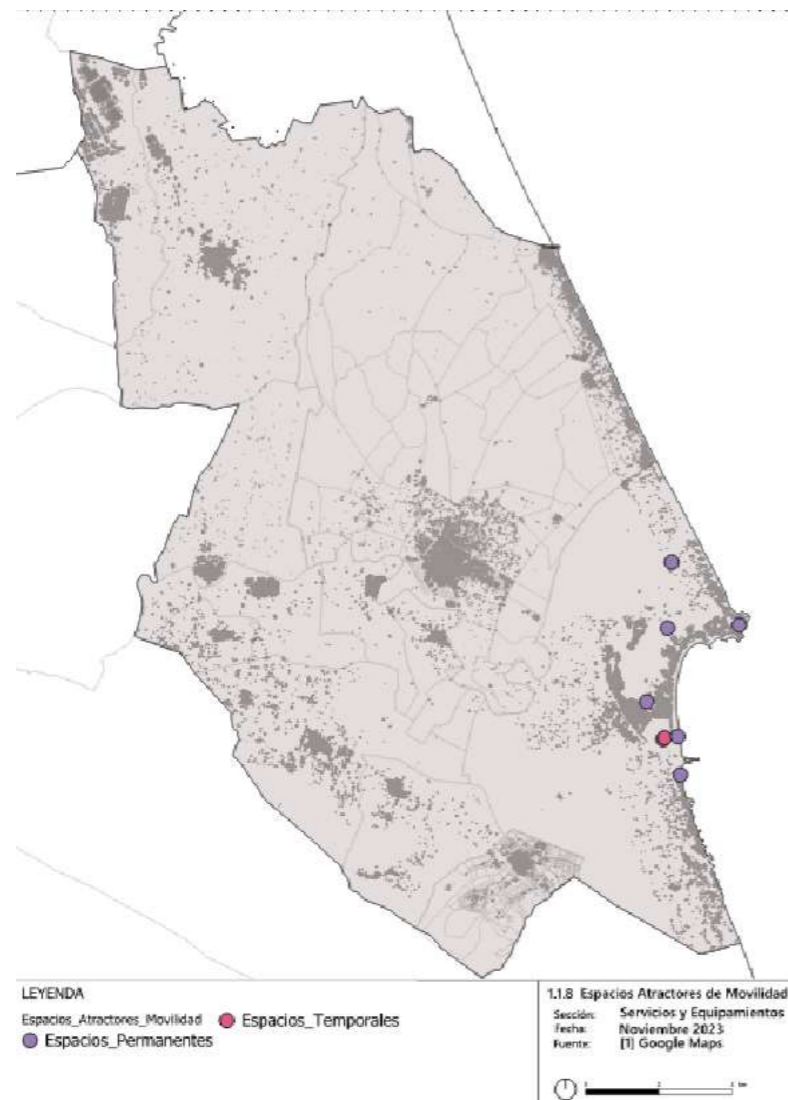
Hemos dividido entre las más importantes Lugares de Atracción Fijos y Temporales (ver cuadro). Así como se tiene atractivos fijos naturales y con un poco de historia, se encuentra el atractivo turístico de sus eventos temporales, por ejemplo los festivales Zevra o Medusa, que durante unos tres o cuatro días consecutivos vibran con la música. Además, el Festival Zevra también ha querido incluir conceptos como la moda, la gastronomía, el arte o el turismo en su carta de presentación. Por lo que en esos días la afluencia de público a la comarca, en especial en el municipio de Cullera, es muy alta.

Figura 2.55. Imagen del Festival Medusa



Fuente: Página Oficial festival Medusa

Figura 2.56. Mapa con ubicación de uso Lugares atractores de Movilidad



Fuente: Elaboración propia con datos de Google Maps, Hacienda y la SS.SS.

Tabla 2.11. Tabla de Tipología de uso de Lugares atractores de Movilidad

| Cantidad | Municipio | Lugares |
|----------|-----------|--------------------------------|
| 1 | Cullera | Castillo y Murallas de Cullera |
| 1 | Cullera | Botanic Cullera |
| 1 | Cullera | Playa Marenyet |
| 1 | Cullera | Azud de la Marquesa |
| 1 | Cullera | Playa de San Antonio |
| 1 | Cullera | Museo Cueva de Dragut |
| 1 | Cullera | Montaña de Cullera |
| 1 | Cullera | Ruta entre arrozales |
| 8 | TOTAL | |

| Cantidad | Municipio | Lugares Temporales |
|----------|-----------|--------------------|
| 1 | Cullera | Meduza Festival |
| 1 | Cullera | Zevra Festival |
| 2 | TOTAL | |

Fuente: Elaboración propia

Figura 2.57. Imagen de arrozales con vía



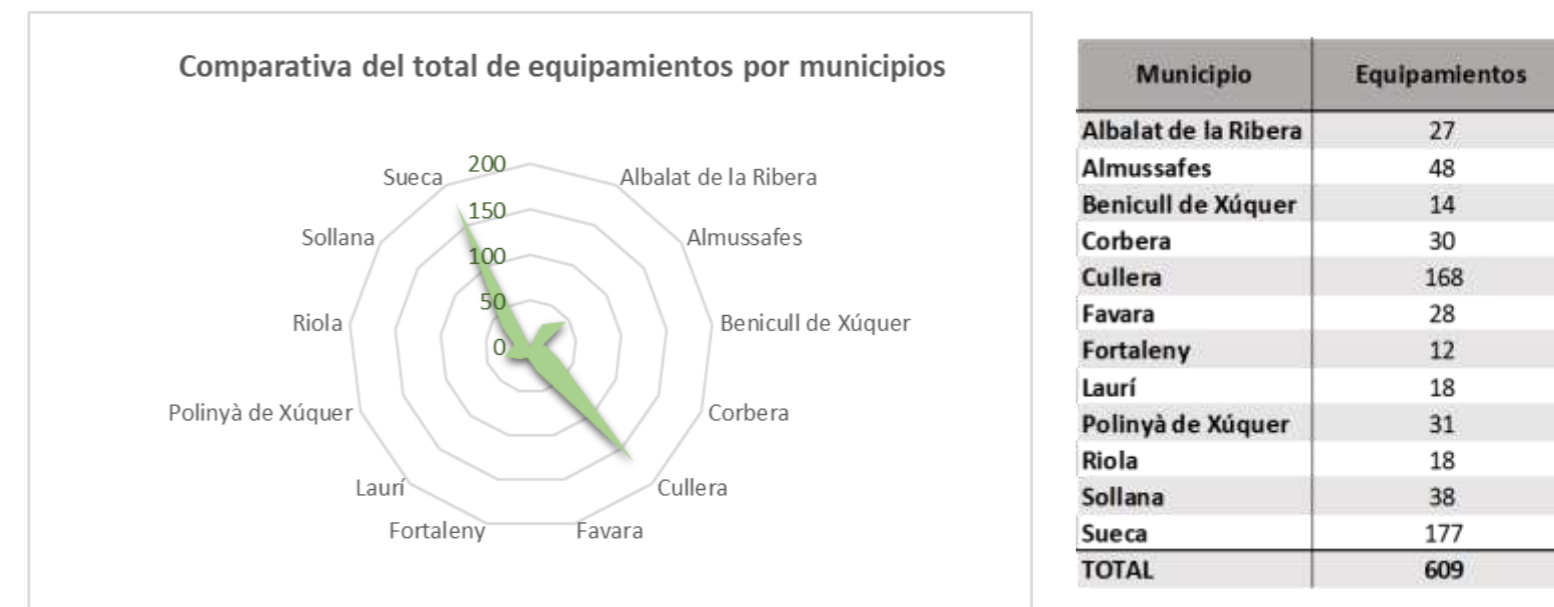
Fuente: Página Oficial <https://visit-cullera.es/>

Por otro lado, sobre lugares de atracción temporales, está la Ruta circular, por caminos rurales entre los arrozales del marjal sur del término municipal, en la que hay que tener precaución en la vía del tren y su paso a nivel, sin embargo, este tipo de atracciones se hacen muy llamativas para el turismo vivencial a pie, ya que puedes observar flora y fauna de la zona, así como disfrutar de un ambiente tranquilo.

Finalmente, es preciso comentar, que la mayoría de lugares de atracción de movilidad están en Cullera, esto porque el ayuntamiento que más se preocupa por promover la visita a la Ribera es ese mismo.

2.3.13 Evaluación

Figura 2.58. Gráfico de equipamientos en la Ribera Baixa por municipios



Fuente: Elaboración propia

Con este gráfico, donde se muestra el total de todos los equipamientos y servicios que se ubican en cada municipio de la comarca de la Ribera Baixa, podemos extraer la conclusión que se ha ido apuntando en casi todos los apartados de este capítulo: la concentración de la mayoría de servicios y equipamientos en las dos ciudades más grandes de la comarca: Sueca y Cullera, muy por encima de los demás municipios de la comarca, en el primer caso por su centralidad no solo actual sino ya histórica como capital de comarca, y el segundo por su centralidad en cuanto a una ciudad de turismo masivo de playa que atrae a miles de personas de fuera de manera estacional. A excepción de Almussafes, seguramente por su centralidad en cuanto a municipio atractor de lugares de trabajo, los demás pueblos de la comarca ni se acercan a dos décimas parte del número de equipamientos y servicios de que disponen los municipios más centrales.

Con esta configuración, y también como ya se ha deducido en otros apartados de esta memoria, podemos ver claramente como se articula la centralidad de la comarca en estas dos ciudades y como, si se reside o trabaja en uno de los otros municipios, el desplazamiento para acceder a servicios o equipamientos es prácticamente obligatorio. Lo que corresponde en este caso a nuestro trabajo y aquel de los actores implicados es la de promover una movilidad sostenible en el acceso a los servicios y equipamientos dentro y fuera de la comarca y, también, a desarrollar futuras estrategias que intenten revertir esta polarización de los equipamientos en solo dos municipios en detrimento de la vitalidad de los demás.

2.4 MOVILIDAD: INTENSIDAD, RECURRENCIA Y DIRECCIÓN DE FLUJOS.

La movilidad urbana se refiere al desplazamiento de un grupo de personas dentro de entornos urbanos o metropolitanos. Incluye diversos modos de transporte, como caminar, ir en bicicleta, usar vehículos privados, el transporte público y otras formas de movilidad.

En ese sentido, el servicio a la movilidad implica la prestación de servicios relacionados con la movilidad y el transporte, orientado al usuario con un enfoque integral, en el que se considere la movilidad como un servicio global que satisface las necesidades de desplazamiento de las personas. Este concepto va más allá de simplemente ofrecer opciones de transporte individual, como automóviles, autobuses o bicicletas. Se trata de proporcionar soluciones integradas que aborden de manera eficiente y conveniente las diversas formas de movilidad, considerando la interconexión de modos de transporte, la accesibilidad, la sostenibilidad y la calidad del servicio.

La gestión eficiente de la movilidad es crucial para abordar problemas como la congestión del tráfico, la contaminación del aire y la planificación sostenible de las ciudades. Se buscan soluciones que promuevan la accesibilidad, la eficiencia y la sostenibilidad de los desplazamientos.

2.4.1 Antecedentes en la Comunidad Valenciana en materia de movilidad

Con la intención de cumplir estos objetivos es que se desarrollan una serie de instrumentos transformadores, como son los 'Planes de Movilidad Urbana Sostenible' (PMUS). La redacción de estos planes refleja el interés de implantar formas de desplazamiento más sostenible (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de los municipios de la Ribera Baixa. A partir de estas actuaciones, en las que se toma en cuenta el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, se garantiza una mejor calidad de vida a la ciudadanía. Como bien se plantea en el PMUS de Corbera "El PMUS se plantea con vocación transformadora de los espacios y áreas municipales y pretende activar, para su desarrollo, los procesos de participación, debate e interlocución entre la ciudadanía y los agentes sociales para concretar un diseño municipal de futuro, resultado de la reflexión y la acción colectiva".

Para la búsqueda de información sobre la movilidad de la Ribera Baixa se han consultado, por un lado, los Planes de Movilidad Urbanos Sostenibles disponibles de los municipios pertenecientes a la comarca de la Ribera Baixa, en este caso: Albalat de la Ribera, Benicull de Xúquer, Corbera, Favara, Fortaleny, Llaurí, Polinyà, Riola, Sueca y Almussafes. Por otro lado, se ha consultado el Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMeVal) para los datos referentes a los municipios que, a parte de pertenecer de la comarca, forman parte de la Área Metropolitana de Valencia: Almussafes, Sollana y Sueca. En el caso de Cullera, al no tener ningún PMUS se han obtenido datos del INE, principalmente, y también del Observatorio Territorial de Cullera. Los datos referentes a España y la Comunitat Valenciana han sido obtenidos del INE.

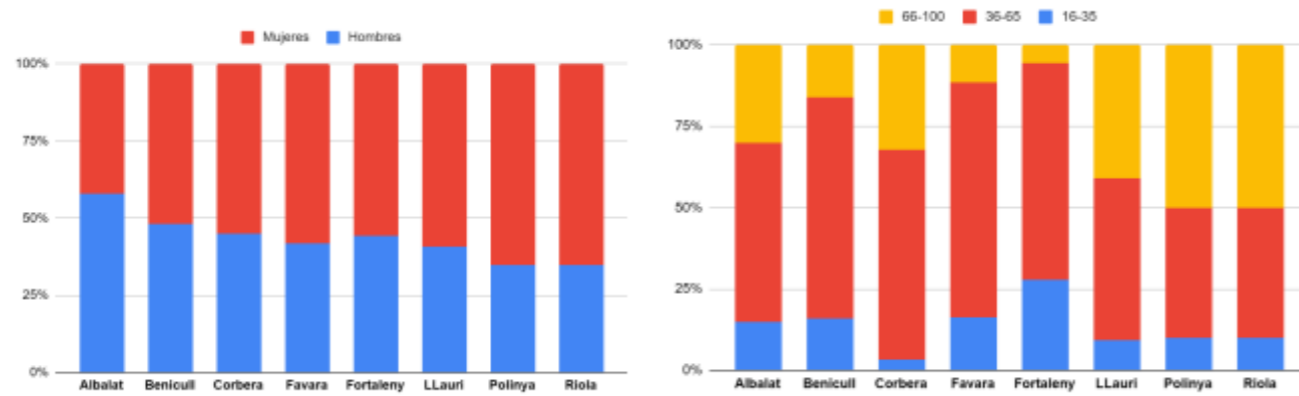
2.4.2 Características generales de la movilidad de residentes

En este apartado serán tratados los aspectos generales de la movilidad en la región de la Ribera Baixa, exponiendo la repartición entre los viajes según el género y según los grupos de edad, la media de viajes por persona, la duración media de estos desplazamientos, el recorrido medio según el género y la tipología de vehículos por hogar.

Caracterización de las personas encuestadas

Las encuestas de movilidad realizadas en los Planes de Movilidad Urbanos Sostenibles en Municipios del Consorcio de la Ribera se han realizado a partir de encuestas telefónicas, encuestas generales de movilidad (a través de redes sociales y formularios web) y encuestas presenciales y online a los ciudadanos y ciudadanas de los respectivos municipios. La mayoría de los participantes en todos los municipios excepto en Albalat de la Ribera fueron mujeres (entre el 50% y 65%), mientras que los hombres fueron entre el 35%-49%. La edad media de la población que más ha participado está entre los 35 y 65 años, aunque en los municipios de Llaurí, Polinyà y Riola hay una gran participación de la población mayor de 65 años, siendo en estos municipios la principal situación laboral la de jubilados, lo cual difiere del resto de municipios, en los cuales la principal situación es de ocupados.

Figura 2.59. Características de las personas encuestadas (izquierda: género / derecha: grupos de edad)

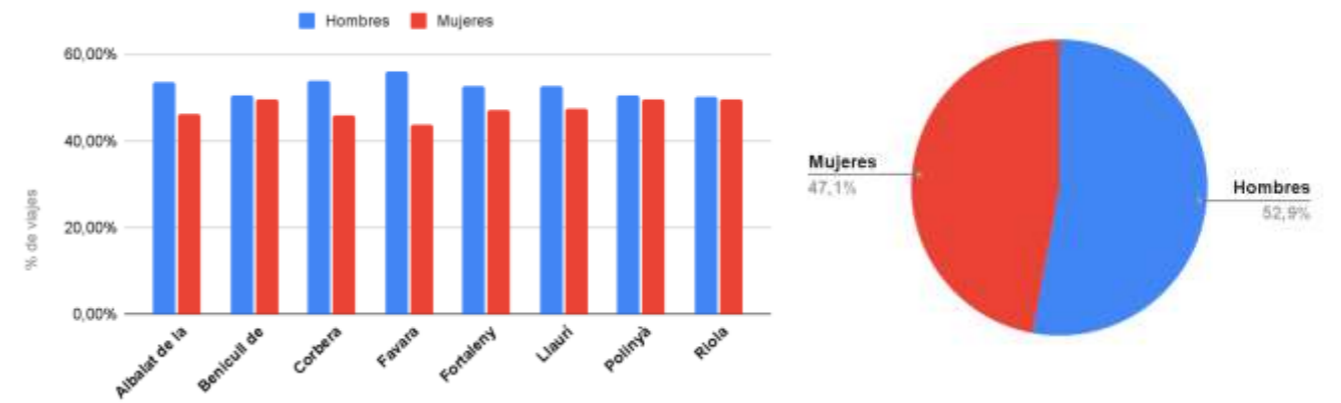


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Viajes por género

En el siguiente gráfico se puede observar como en la Mancomunitat de la Ribera Baixa, en general, los hombres viajan un 5% más que las mujeres. Analizando los municipios uno por uno podemos ver como en todos los municipios se desplazan más los hombres, con diferencias de 5-10% más a diferencia de las mujeres. El caso más extremo es el de Favara, donde los hombres se desplazan un 12,2% más que las mujeres.

Figura 2.60. Viajes por género de los municipios de la Mancomunitat (izquierda: repartición por municipio / derecha: repartición en el marco de la Mancomunitat)

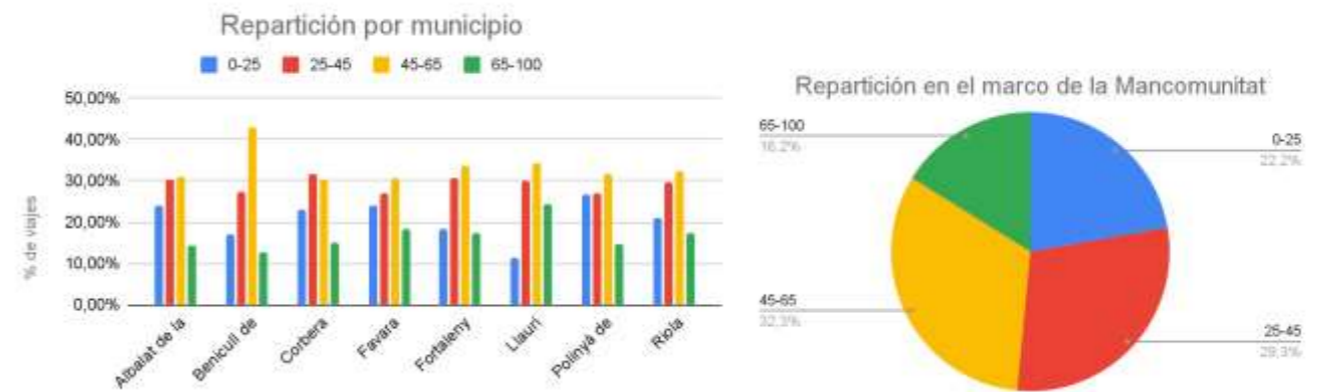


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Viajes por grupos de edad

El siguiente gráfico muestra el porcentaje de los viajes realizados por grupos de edad en algunos de los municipios de la Ribera Baixa. El grupo de edad 45-65 y 25-45 representan una cantidad mayor de viajes en todos los municipios, y es el grupo de 65-100 el que presenta una menor movilidad en todos los municipios incluidos en la mancomunitat de la Ribera Baixa, excepto en Fortaleny.

Figura 2.61. Viajes por edad de los municipios de la Mancomunitat



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

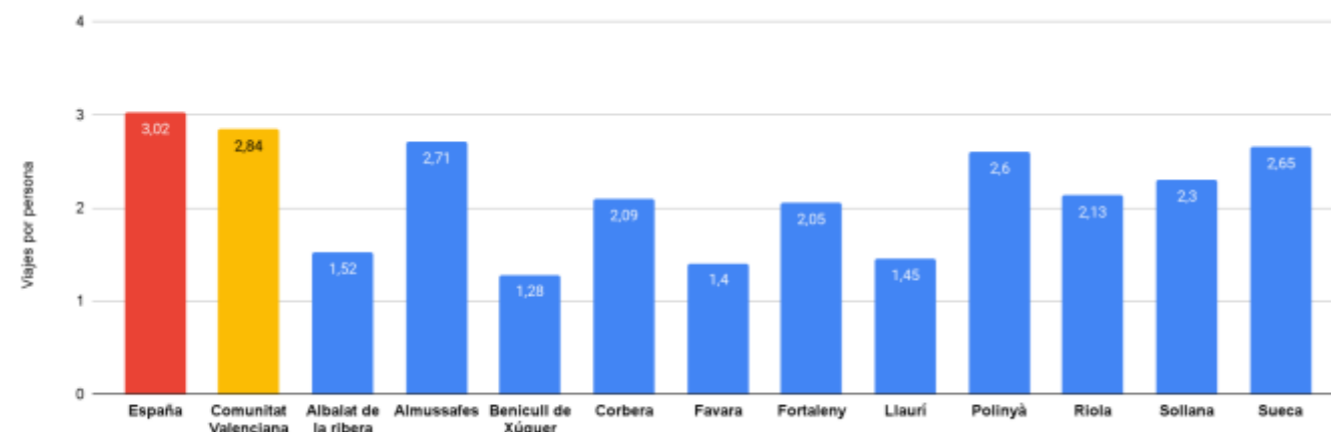
En todos los municipios se observa el comportamiento habitual estadístico, donde los grupos etáreos que más se mueven son los dos centrales, 24-45 y 45-65, donde normalmente existe cierta paridad. Sin embargo, el caso de Benicull de Xúquer es llamativo en comparación con los restantes, en tanto el grupo 45-65 se mueve un 15% más que el grupo 25-45, mientras que en los demás municipios hay paridad.

Viajes por persona según municipio

En el siguiente gráfico se muestra la media de viajes por persona que se realizan diariamente en los municipios de la Mancomunitat y los tres municipios incluidos en el AMV, representada en número de desplazamientos y teniendo

en cuenta únicamente la población encuestada. También se incluyen los viajes por persona que se realizaron en España y en la Comunitat Valenciana, para el año 2021, cuando se realizaron las encuestas de movilidad en la Mancomunitat.

Figura 2.62. Media de viajes por persona de los municipios de la Mancomunitat



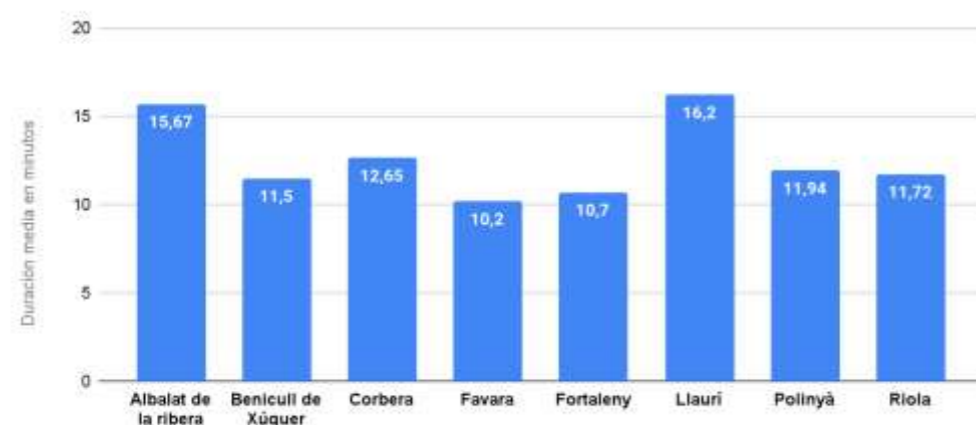
Fuente: Elaboración propia a partir de los PMUS de los municipios mencionados y de la INE

En este se puede observar como la media de viajes por persona está en torno a 1,28 y 2,6 viajes al día, una media muy baja respecto a la media de los municipios españoles, la cual está en torno a los 3 desplazamientos por habitante y día, y si la comparamos con la Comunitat Valenciana algunos municipios como Almussafes, Sueca y Polinyà se acercan más a la media. Con la información que proporciona el gráfico concluimos que en la Ribera Baixa la intensidad de la movilidad es mucho menor que en el resto de España.

Duración de los viajes por persona según municipio

El siguiente gráfico muestra la duración media de los desplazamientos que llevan a cabo los ciudadanos y ciudadanas de cada municipio. Se representa en la media de minutos por localidad.

Figura 2.63. Duración media de los trayectos de los municipios de la Mancomunitat



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Tal y como se puede observar, los habitantes de los municipios de la Ribera Baixa tardan de media entre 10 y 16 minutos en cada desplazamiento. La mayoría de ellos no supera los 14 minutos mientras que Albalat de Ribera y Llaurí destacan por llegar a los 15 y 16 minutos de media.

Recorrido medio según género por municipio

En el siguiente gráfico se muestra el recorrido medio según género de los municipios de la Mancomunitat, representados en la media de km recorridos por los géneros de hombre y mujer.

Figura 2.64. Recorrido medio según género de los municipios de la Mancomunitat



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Como se puede observar las medias de km recorridos son muy parecidas entre hombres y mujeres, en cada uno de los respectivos municipios, excepto para los municipios de Favara y Llaurí, donde los km recorridos por los hombres son de alrededor de 2 km más que los de las mujeres. Para el resto de municipios las diferencias entre hombres y mujeres son menores a 1 km, por lo que no lo consideramos un resultado muy dispar.

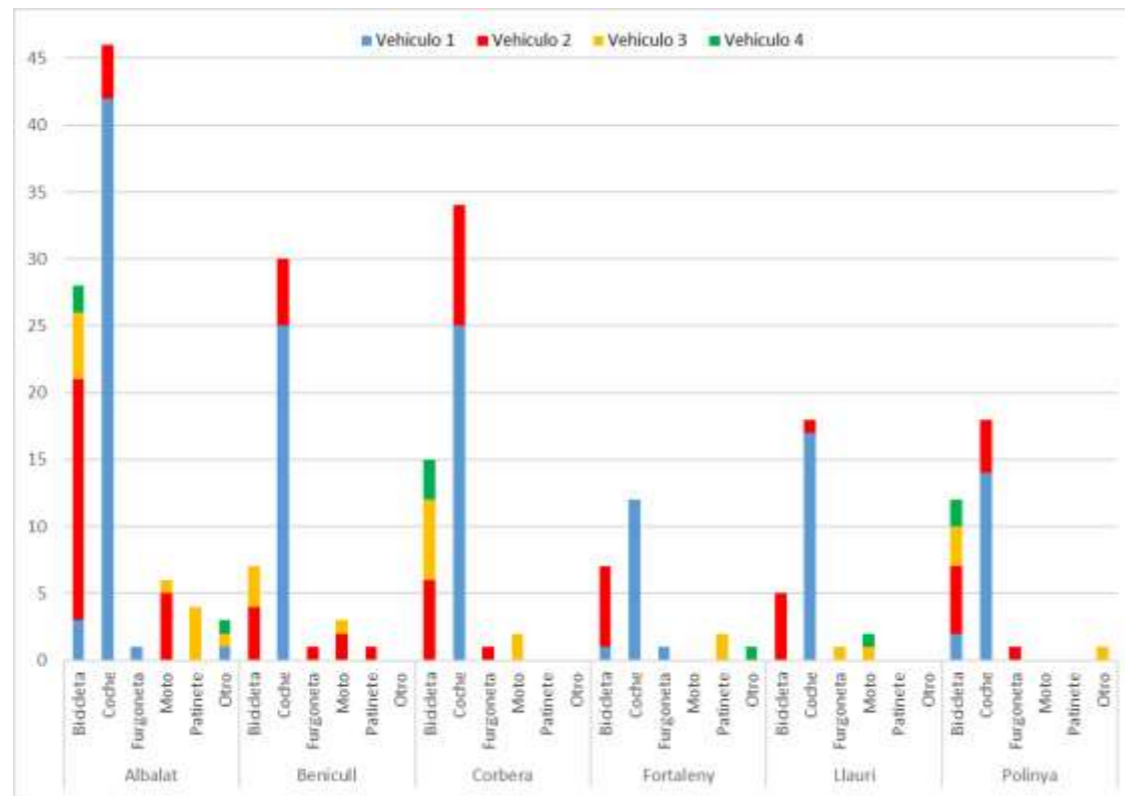
Tipología de vehículos disponibles por hogar.

En este apartado se analiza la tipología de vehículos disponibles para los hogares de los municipios de la Mancomunitat, excepto el municipio de Favara, el cual en su PMUS no incluía esta información. A partir de indicar la tipología de vehículos disponibles, los encuestados debían clasificarlos según su grado de preferencia en un rango del "1" al "4", siendo "1" aquel de mayor preferencia.

Analizando los datos obtenidos se evidencia una mayor disponibilidad del coche, así como la preferencia de su utilización como primer vehículo en todos los municipios, e incluso en segundo orden de prioridad en Corbera, Albalat de la Ribera, Benicull y Polinyà del Xúquer. También es destacable que mayoritariamente sea la bicicleta la elección como segundo vehículo disponible por hogar en la mayoría de los municipios.

Es destacable la situación que exhiben Albalat de la Ribera, Fortaleny y Polinyà en tanto la bicicleta es declarada como el vehículo principal en algunos hogares. Igualmente interesante es la situación exhibida por los municipios de Corbera y Polinyà del Xúquer, en donde respectivamente el 15% y el 12% de los encuestados declara a la bicicleta como un vehículo importante, independientemente de su clasificación. Ambos casos representan singularidades en el marco de la Ribera Baixa.

Figura 2.65. Tipología de Vehículos Disponibles por Hogar



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

2.4.3 Caracterización de la movilidad

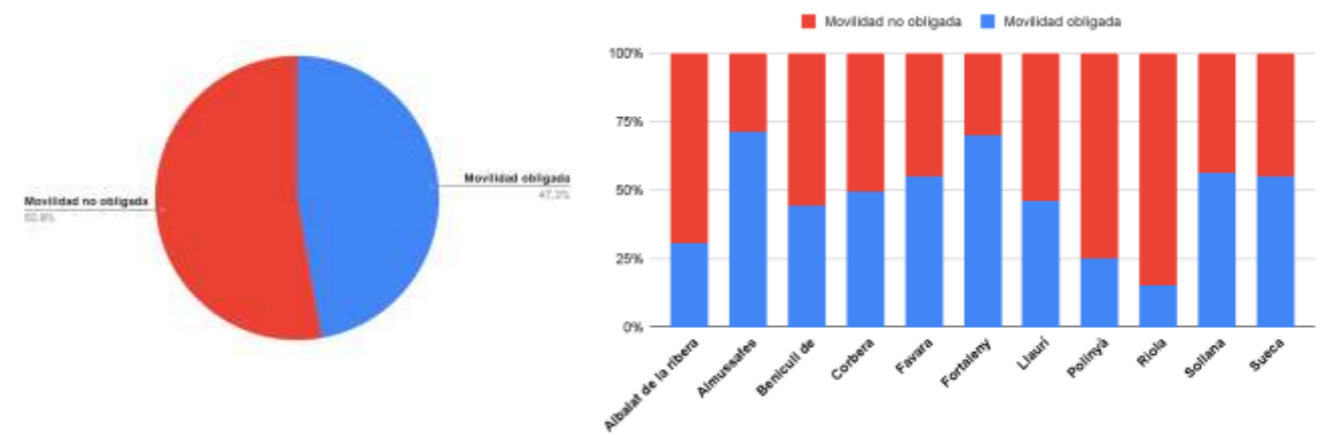
En este apartado se analiza la repartición entre movilidad obligada y no obligada, los diferentes motivos de desplazamiento y los modos de transporte utilizado en estos desplazamientos, y cual es la distribución horaria y entre municipios de los viajes en la Ribera Baixa.

Movilidad obligada / no obligada

Los siguientes gráficos muestran la repartición entre la movilidad obligada y no obligada en varios de los municipios del caso de estudio. Entendemos como movilidad obligada todo desplazamiento relacionado con el trabajo o los estudios, y la movilidad no obligada se relaciona con todos los otros desplazamientos.

Se puede observar en los gráficos como la movilidad obligada y no obligada tiene una media de desplazamientos muy par, siendo en algunos municipios mayormente obligada, como en Almussafes y Fortaleny, y en algunos otros mayormente no obligada, como en Albalat, Polinyà y Riola. Pero en el resto de municipios los dos tipos de movilidad tienen una tasa cercana al 50%, con lo que la repartición entre ambas es muy par, siendo en la Ribera Baixa los desplazamientos por movilidad obligada un 47,2% del total de desplazamientos y los relacionados con la movilidad no obligada un 52,8%.

Figura 2.66. Índices de movilidad obligada / no obligada

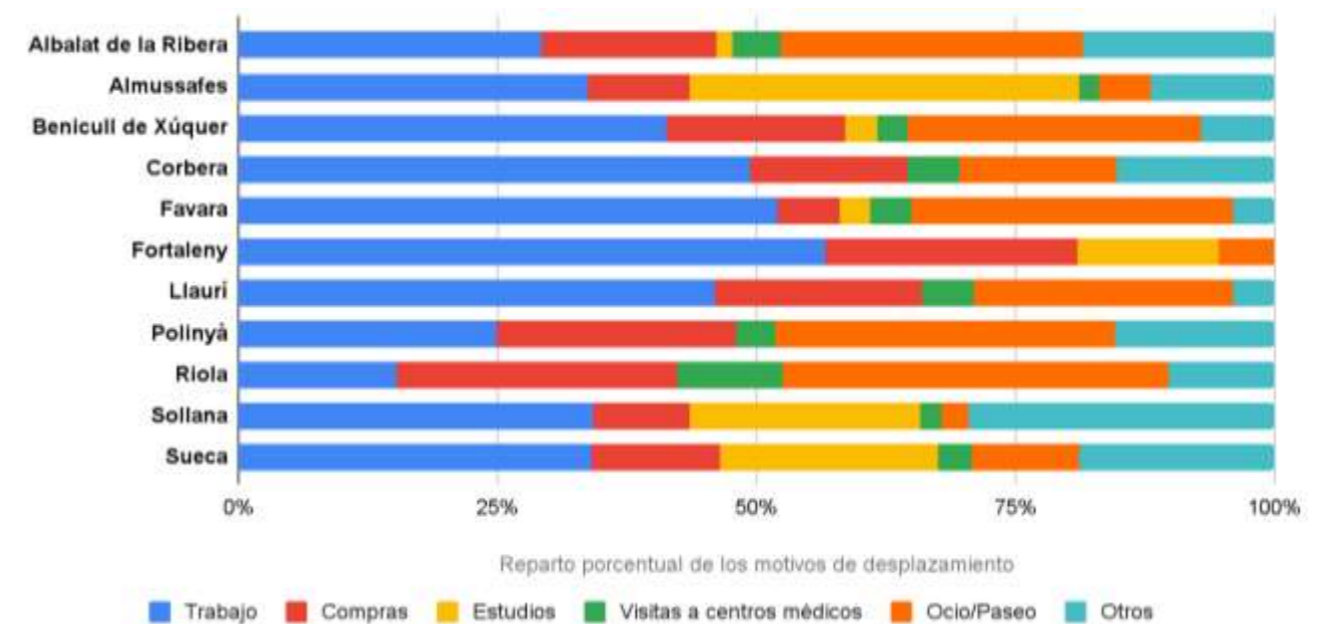


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Motivos de desplazamiento / no desplazamiento

En los siguientes gráficos se pueden observar los motivos de desplazamiento de los municipios que conforman la Mancomunitat de la Ribera Baixa y el Área Metropolitana de Valencia (AMV). Los gráficos presentan distintos motivos de desplazamiento según las encuestas realizadas por la mancomunitat, siendo estos trabajo, compras, estudios, visitas a centros médicos, ocio o paseo y otros, en la cual se han juntado los datos de las categorías otros, gestiones y visitas familiares.

Figura 2.67. Motivo de desplazamiento en los municipios de la Mancomunitat.

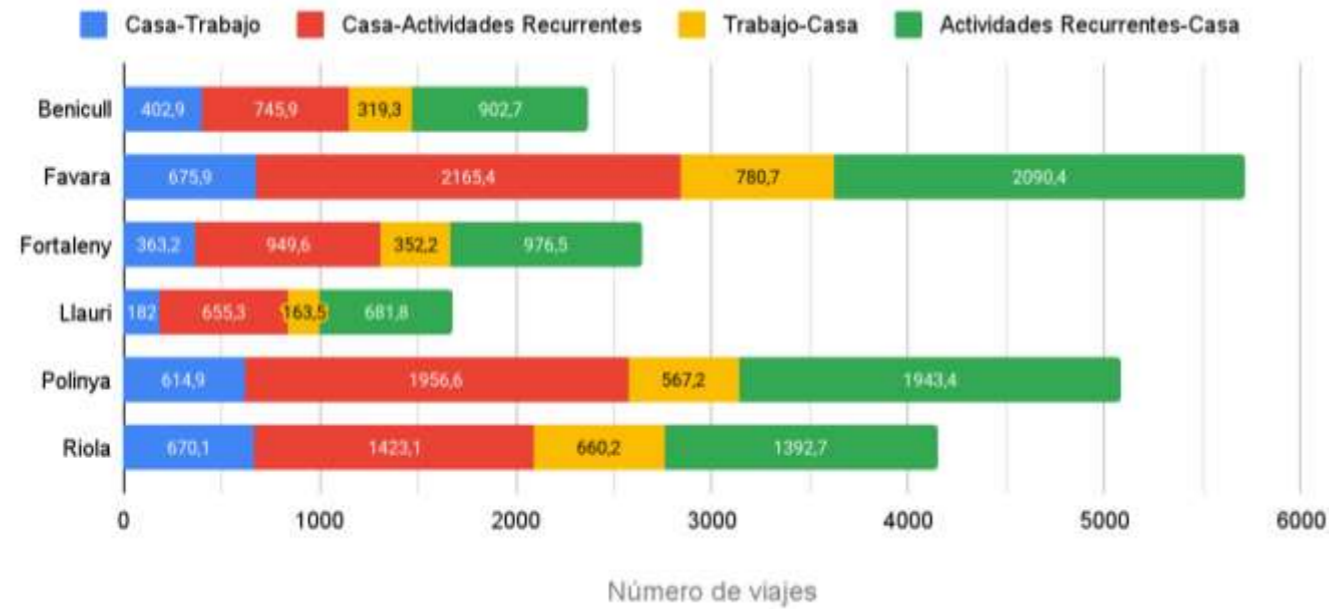


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

En el caso de Sueca, Sollana y Almussafes, pertenecientes al Área Metropolitana de Valencia (AMV), se han escogido las mismas variables para describir los motivos de desplazamiento.

Cabe destacar que el desplazamiento por trabajo es el que destaca en general, aunque en municipios como Riola y Polinyà de Xúquer la gente se movilice más por ocio o paso. En Almussafes moverse por estudios también supera al desplazamiento por trabajo.

Figura 2.68. Distribución de viajes según motivo, por municipio.



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados

Modos de transporte

En este apartado se describen los diferentes modos de transporte según el motivo de desplazamiento.

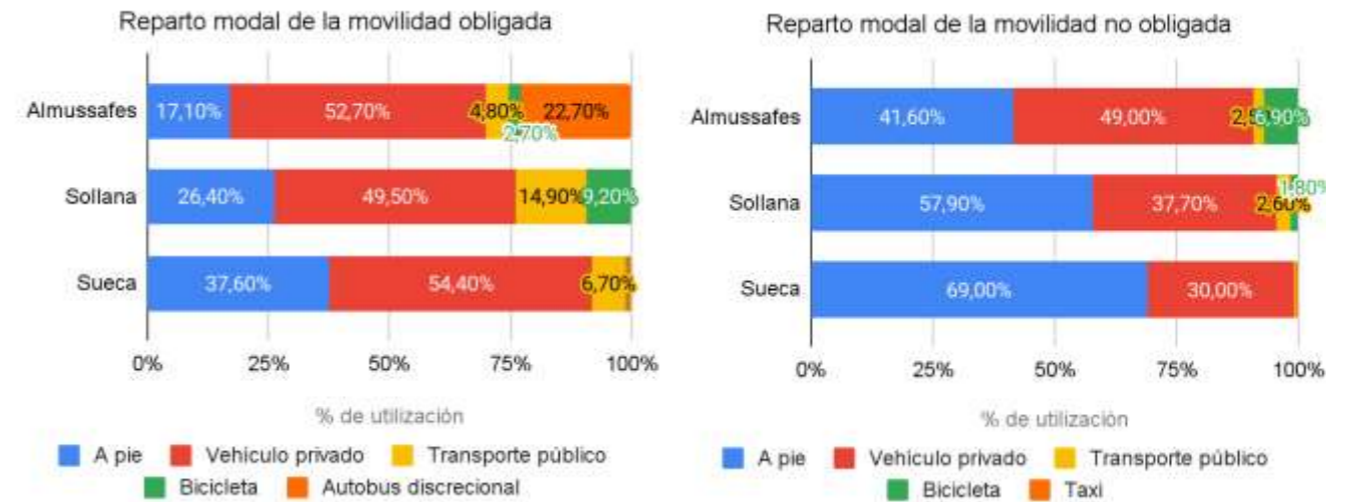
Para los municipios de la Área Metropolitana de Valencia (AMV) se muestran los modos de transporte según si el motivo de desplazamiento es obligado o no obligado, y para los municipios pertenecientes en la Mancomunitat se muestran los modos de transporte según si el motivo es por trabajo, compras, ocio o paseo o bien por visitas a centros médicos.

Para los municipios de la AMV se muestran los datos sobre la movilidad obligada y no obligada porque en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la AMV no constan los datos de los modos de transporte utilizados por cada uno de los motivos que se analizan en los municipios de la Mancomunitat.

Modos de transporte según movilidad obligada / no obligada en los municipios del AMV

Observando los modos de transporte para la movilidad obligada y no obligada de los municipios del AMV se ve una notable diferencia entre la repartición de los modos de movilidad, basándose principalmente en la utilización del vehículo privado en los desplazamientos obligados, y en contraposición, los desplazamientos no obligados tienden a una utilización mayor de los modos de transporte sostenibles, y de estos, siendo el modo a pie el más utilizado.

Figura 2.69. Reparto modal de la movilidad obligada / no obligada de los municipios del AMV.

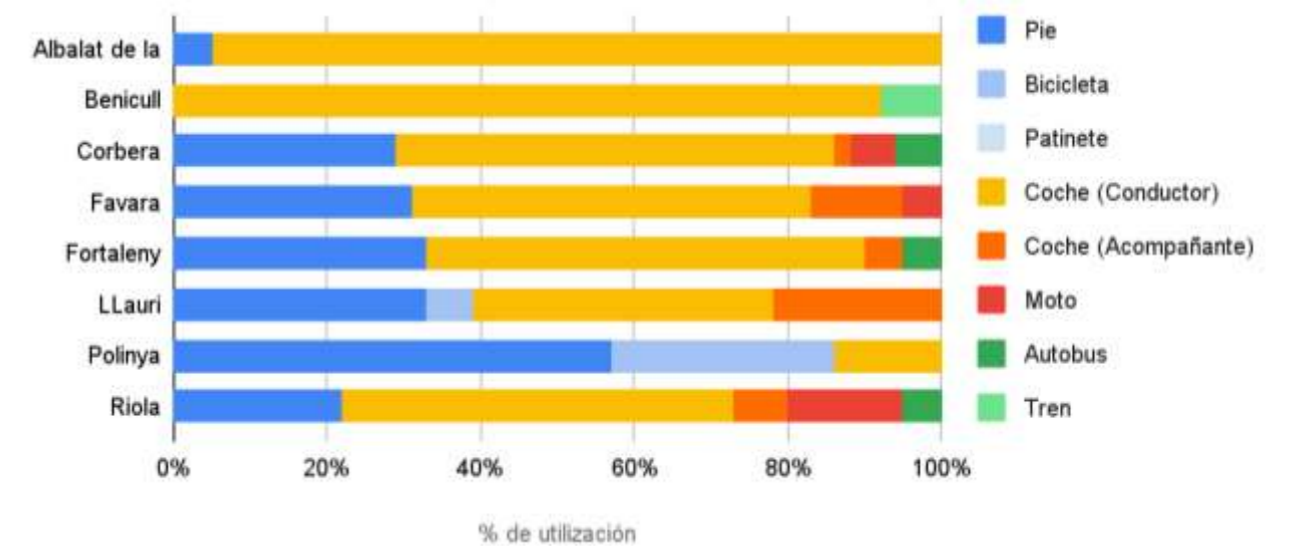


Fuente: Elaboración propia a partir del PMoMeVal.

Modos de transporte por motivo de desplazamiento en los municipios de la Mancomunitat de la Ribera Baixa

En este apartado analizaremos la elección modal de los residentes de los municipios de la Mancomunitat según el motivo del desplazamiento. Empezando por el trabajo, analizado anteriormente como movilidad obligada.

Figura 2.70. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Trabajo



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Se puede apreciar como hay una clara tendencia a la utilización del vehículo privado para los desplazamientos relacionados con el trabajo, llegando a representar más de un 90% en Albalat de la Ribera y Benicull, y solo siendo

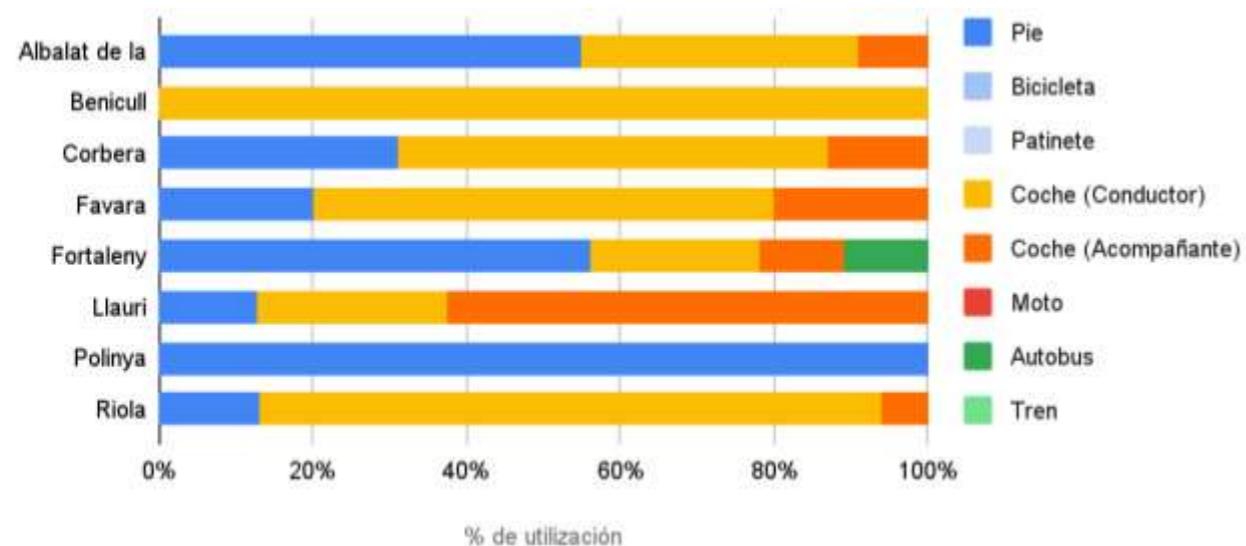
menor al 50% en el municipio de Polinyà, así que queda muy claro que el vehículo privado es la opción modal de predilección para este área de estudio.

Los casos de Corbera, Favara, Fortaleny y Llaurí son muy parecidos, presentando un porcentaje muy cercano al 30% de desplazamientos a pie y un porcentaje muy cercano al 60% de desplazamientos en vehículo privado, principalmente en calidad de conductor.

Los municipios de Albalat de la Ribera y Benicull representan los casos más extremos en tanto el 94% y 92% de los encuestados declaran optar por la utilización del vehículo privado.

El municipio de Polinyà del Xúquer en cambio representa un caso singular, en tanto la ciudadanía declara tener el desplazamiento a pie como medio principal (57%) y la bicicleta como medio secundario (29%), relegando al vehículo privado a un 14% únicamente, valor que lo ubica como el municipio de la Mancomunidad con menor utilización de este modo, y aquel con mayor índice de uso de medios de movilidad activa para desplazarse a trabajo.

Figura 2.71. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Compras

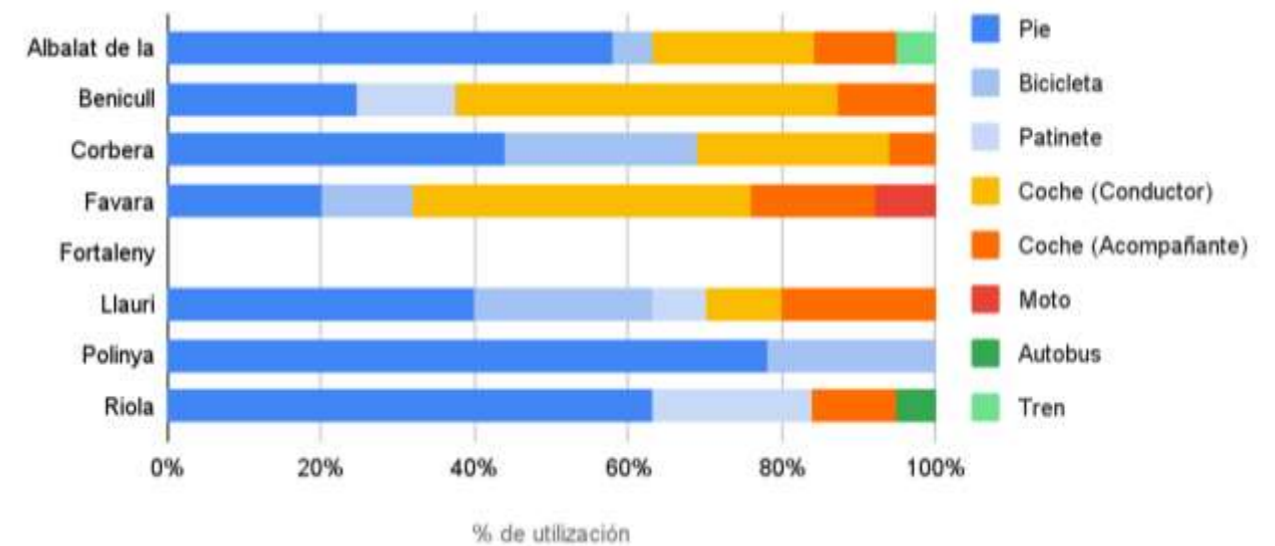


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

En cuanto a la elección modal para desplazamiento con motivo de compras, podemos observar un comportamiento dispar en la población de los municipios implicados. En Benicull, Corbera, Favara, Llaurí y Riola las personas declaran una prevalencia en la utilización del coche para realizar estos desplazamientos. Resulta interesante comentar los casos de Benicull y Llaurí, ya que en el caso del primero la elección modal para todos estos desplazamientos es el vehículo privado, y el segundo caso tiene una presencia importante en la elección del coche pero en calidad de acompañante, donde representa un 63% de la elección modal para estos desplazamientos.

Por el contrario, los residentes de Albalat de la Ribera, Fortaleny y Polinyà del Xúquer prefieren desplazarse a pie para hacer las compras, y en un alto porcentaje, en tanto para el primero y tercero donde representa un 55% y 56% y para el segundo un 100% de elección. Cabe destacar igualmente que solamente la población de Fortaleny declara preferir el transporte público para realizar estos desplazamientos, representando un 11% de la elección modal, equiparando a la elección del coche en calidad de acompañante.

Figura 2.72. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Ocio / Paseo



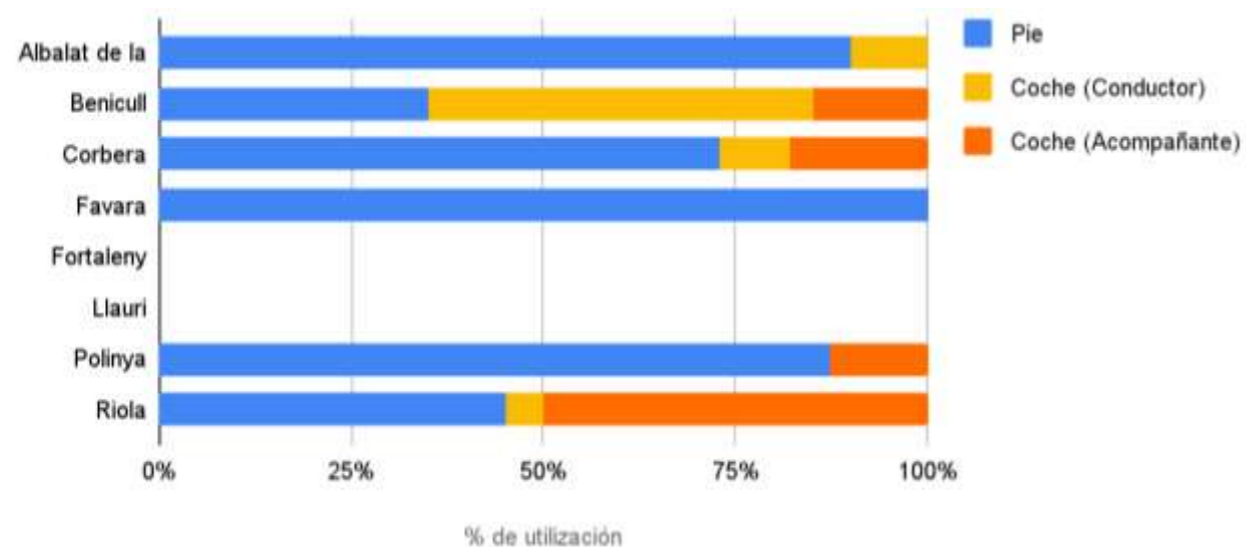
Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Para los motivos de desplazamiento dedicados al ocio y/o paseo, vemos que en la mayoría de los casos existe una amplia preferencia por hacerlo en algún modo de movilidad activa, principalmente a pie, y seguido por la bicicleta y el patinete dependiendo del municipio. Esta tendencia es igualmente observable en los PMUS de Almussafes, Sollana y Sueca.

En Albalat de la Ribera, Polinyà del Xúquer y Riola la elección del desplazamiento a pie se ubica por encima del 50%, y representa el medio principal. En Llaurí, si bien el desplazamiento a pie asciende al 40%, también representa la elección mayoritaria. En el caso de Polinyà del Xúquer su población declara no utilizar del coche con motivo de ocio o paseos.

Sin embargo, los municipios de Benicull y Favara se ubican en el extremo contrario, en tanto los medios activos están por debajo del 50% de la elección, y el medio preferido para este tipo de desplazamientos es el coche privado. Además, la opción del transporte público aparece mencionada únicamente en Albalat de la Ribera y Riola, representando un 5% de la elección en cada uno.

Figura 2.73. Modo de transporte principal para motivo de desplazamiento: Centros Médicos



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Para motivo de desplazamiento a centros médicos no tenemos datos de Fortaleny y Llaurí, pero sí para los seis municipios restantes, donde podemos ver cómo, al igual que en el reparto modal de la movilidad no obligada de los municipios de la AMV, hay una tendencia mayor al uso de modos de transporte sostenibles, como en este caso lo es desplazarse a pie. Aún que Benicull y Riola son una excepción, ya que predomina el uso del automóvil para las visitas a centros médicos, ya sea en calidad de conductor o acompañante.

Cabe destacar que ninguno de los municipios reciben declaraciones favorables al uso de otros medios de movilidad activa como la bicicleta o el patinete.

Distribución horaria de los viajes

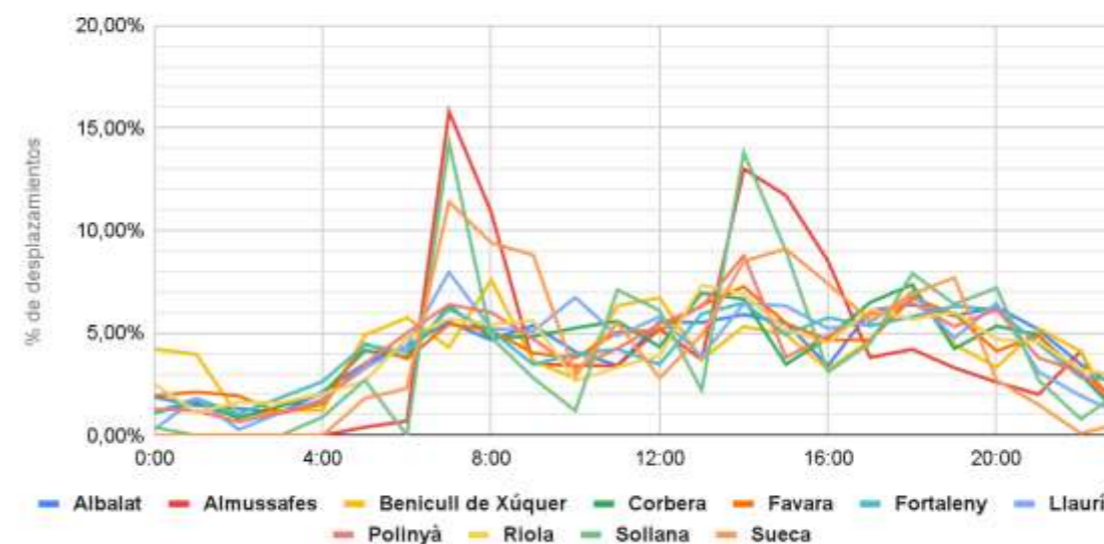
En los siguientes gráficos se muestra la distribución horaria de los viajes que se realizan en los municipios de la Ribera Baixa, excluyendo Cullera.

Según la distribución horaria podemos observar como generalmente hay tres picos de viajes, los cuales se producen en torno a las 7:00 las 14:00 y las 18:00, siendo las horas de inicio y fin de la jornada laboral (las 7:00 y 14:00 respectivamente) las horas en las que más viajes se producen. Tienen un gran efecto en la media de desplazamientos Almussafes y Sollana, los cuales tienen unos picos en las 7:00 y 14:00 muy marcados, con lo que alteran la media de desplazamientos para estas horas.

Figura 2.74. Distribución horaria de los viajes



Distribución por municipio

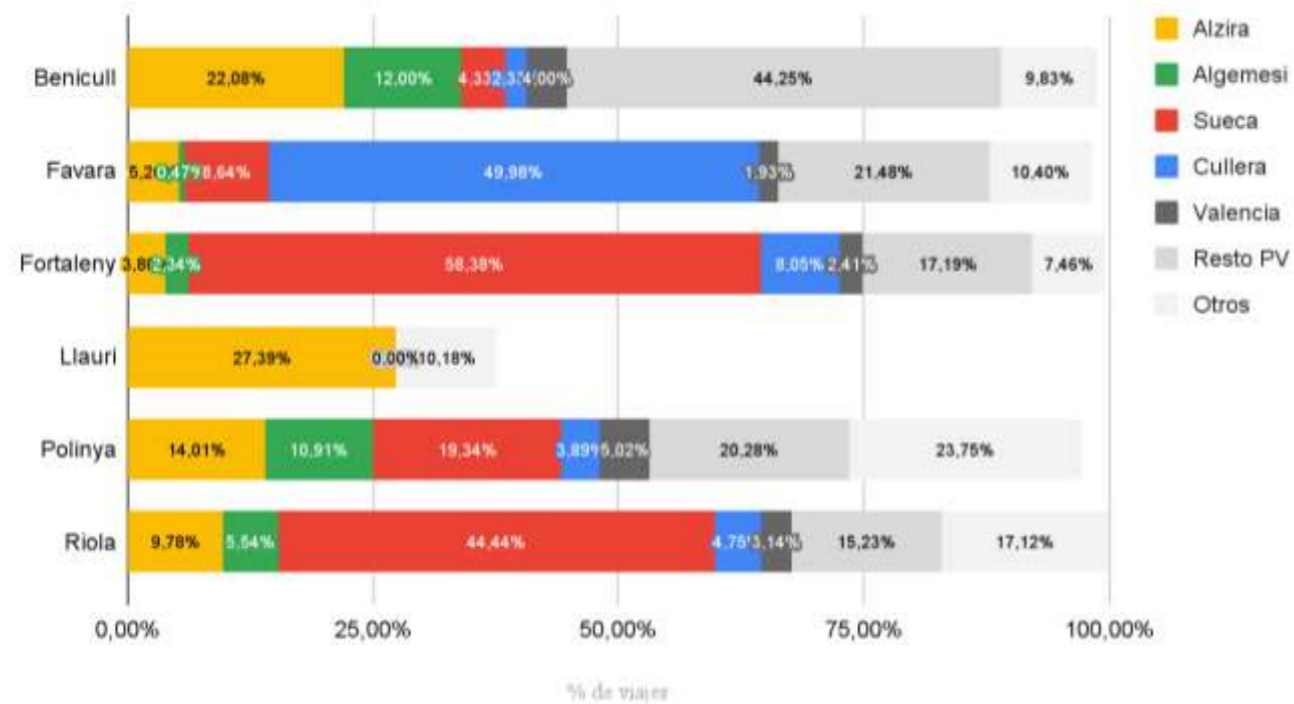


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Distribución de viajes entre municipios

A continuación se muestra la repartición de los viajes entre municipios, de donde se denotan los principales destinos para sus habitantes.

Figura 2.75. Matriz origen-destino intermunicipal (viajes de ida y vuelta).



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

El principal destino para los habitantes de Benicull es Alzira, capital de la Ribera Alta y una de las poblaciones más grandes del entorno, y que concentra un 22,1% de los viajes. El segundo destino más común es Algemesi (12% de los viajes) seguido de los municipios colindantes con Benicull (Polinyà de Xúquer y Sollana) (9,8% de los viajes).

El principal destino para los habitantes de Favara es el mismo municipio (34,4% de los viajes). El segundo destino más frecuentado es Cullera (32,7%). Este porcentaje de desplazamientos se debe a la cercanía del municipio y su amplia oferta de playas.

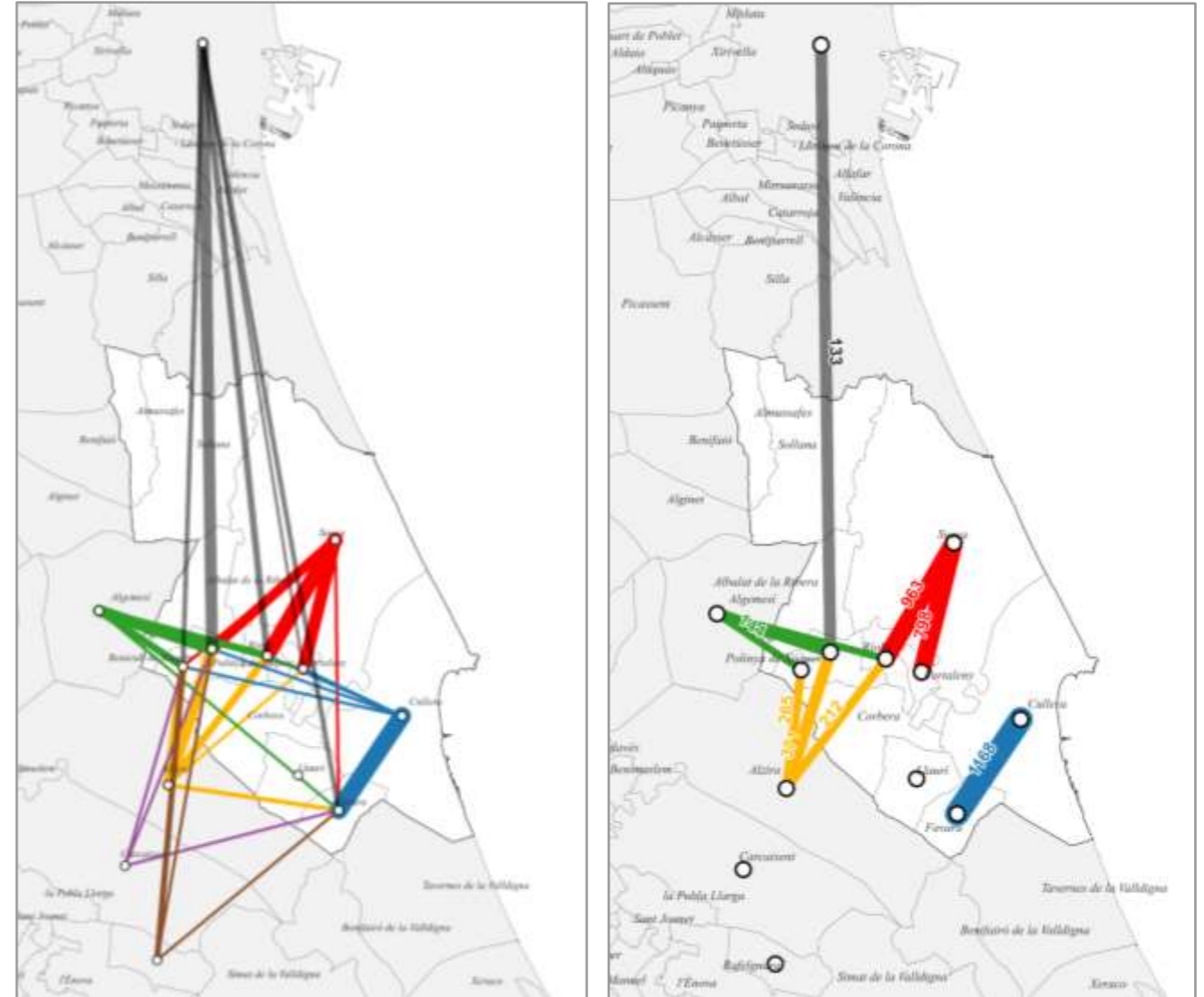
El principal destino para los habitantes de Fortaleny es Sueca, capital de la Ribera Baja y una de las poblaciones más grandes del entorno, y que concentra un 58,4% de los viajes. Los trayectos que tienen como destino los municipios colindantes con Fortaleny (Corbera, Llaurí y Riola) suponen el 7,5% de los viajes.

El principal destino para los habitantes de Llaurí es Alzira, capital de la Ribera Alta y una de las poblaciones más grandes del entorno, y que concentra un 27,39% de los viajes. Los trayectos que tienen como destino los municipios colindantes con Llaurí (Corbera y Favara) suponen tan sólo el 10,18% de los viajes.

El principal destino para los habitantes de Polinyà son los municipios colindantes, Albalat de la Ribera, Corbera, Riola y Benicull de Xúquer, que concentran el 30,8% de los viajes. Este mayor porcentaje de desplazamientos se debe a los diferentes centros de atracción existentes en los mencionados municipios.

El principal destino para los habitantes de Riola es Sueca, una de las poblaciones más grandes del entorno, y que concentra un 59,4% de los viajes. Los trayectos que tienen como destino los municipios colindantes con Riola (Corbera, Fortaleny y Polinyà de Xúquer) suponen el 20,6% de los viajes.

Figura 2.76. Mapa de flujos de movilidad intermunicipal.(izquierda: flujos totales / derecha: flujos principales)

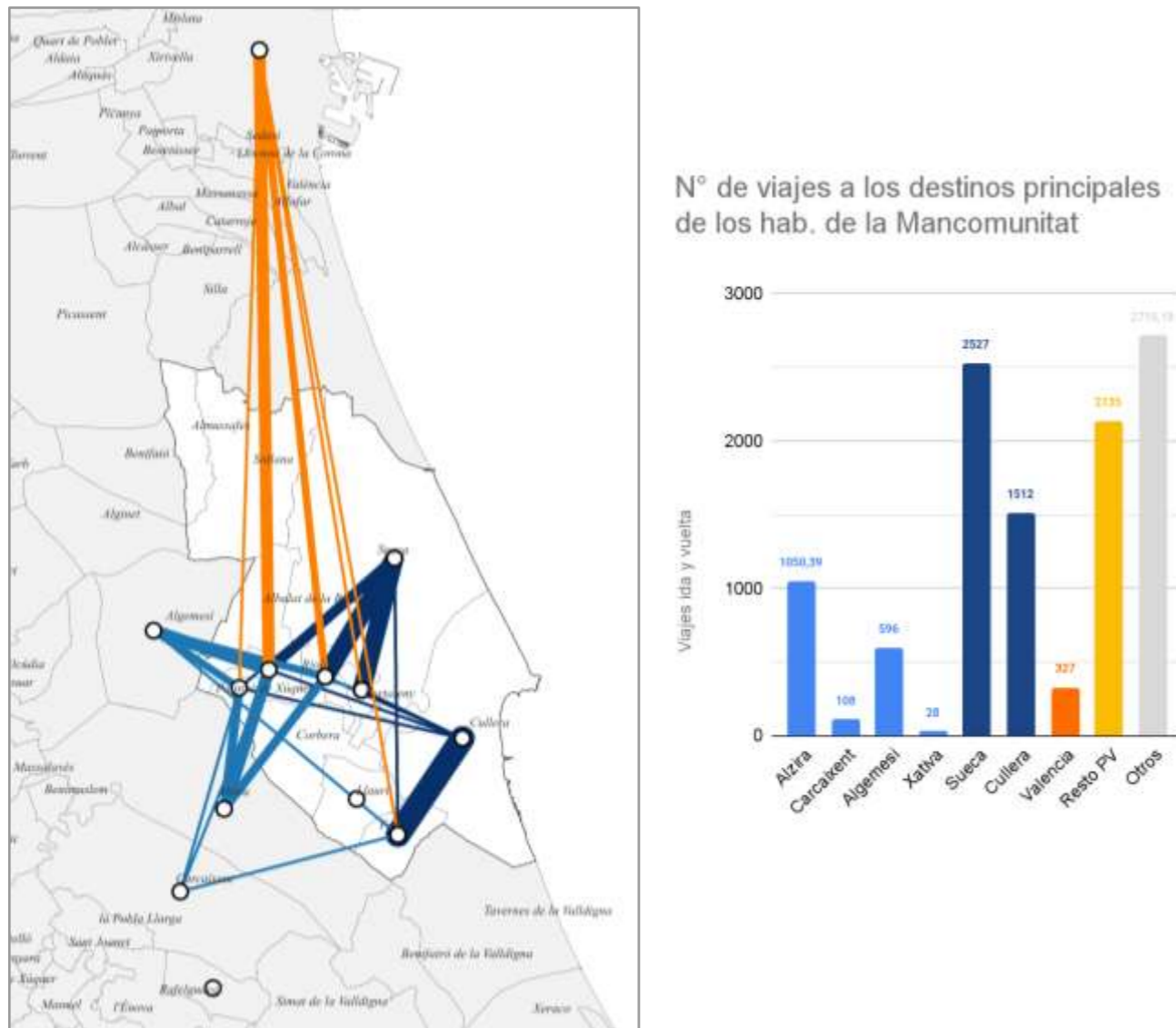


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Al analizar estos desplazamientos en relación a los límites administrativos de la comarca de la Ribera Baixa observamos que la mayoría de los desplazamientos relevados se dan a la interna de la misma, donde los municipios de Sueca y Cullera aparecen como destinos principales. En segundo orden se encuentran los desplazamientos hacia el resto de la provincia valenciana, destacándose particularmente los desplazamientos hacia las comarcas adyacentes de la Ribera Alta y La Costera. También se aprecia que existe un grado de movilidad muy importante hacia fuera de la Comunidad Valenciana.

Sin embargo, al analizar estos desplazamientos según el municipio de origen se puede ver un comportamiento diferente, ya que varían los destinos de mayor recurrencia.

Figura 2.77. Flujos de movilidad según zonas (izquierda: Mapa de flujos / derecha: número de viajes para los destinos principales)

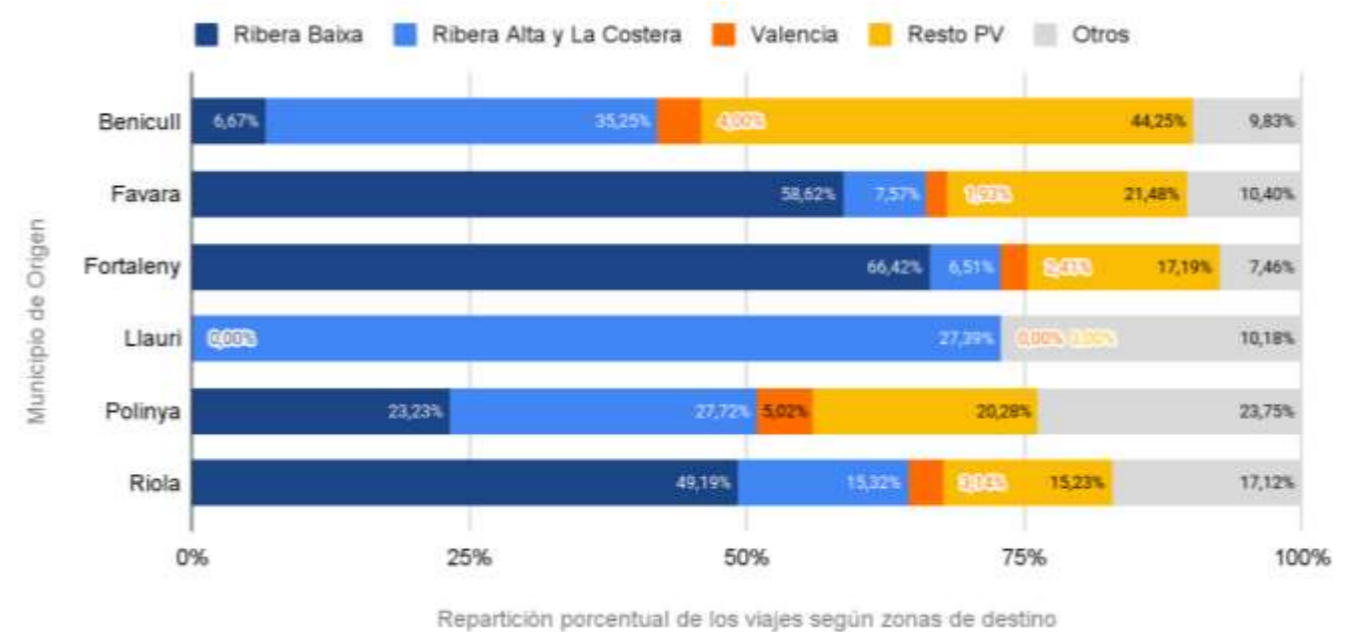


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Los municipios ubicados al oeste de la Ribera Baixa tienden a desplazarse mayoritariamente hacia los municipios de las comarcas linderas, como se evidencia en los desplazamientos relevados entre Polinyà, Benicull, Llaurí y Favara, hacia los municipios de Alzira, Algemesí y Carcaixent respectivamente. De todos modos, vemos que los habitantes de Favara, Fortaleny, Polinyà y Riola concentran sus desplazamientos hacia Sueca y Cullera fundamentalmente, lo que demuestra el carácter jerárquico que tienen estos municipios.

Benicull es el municipio de la comarca que mayor porcentaje de desplazamientos tiene hacia fuera de la provincia Valenciana. Y en municipios como Polinyà y Llaurí se exhibe un porcentaje importante de desplazamientos hacia otros destinos del Estado Español.

Figura 2.78. Origen-destino Ida y Vuelta, con destino Macro-zonas



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Movilidad cotidiana y estacional

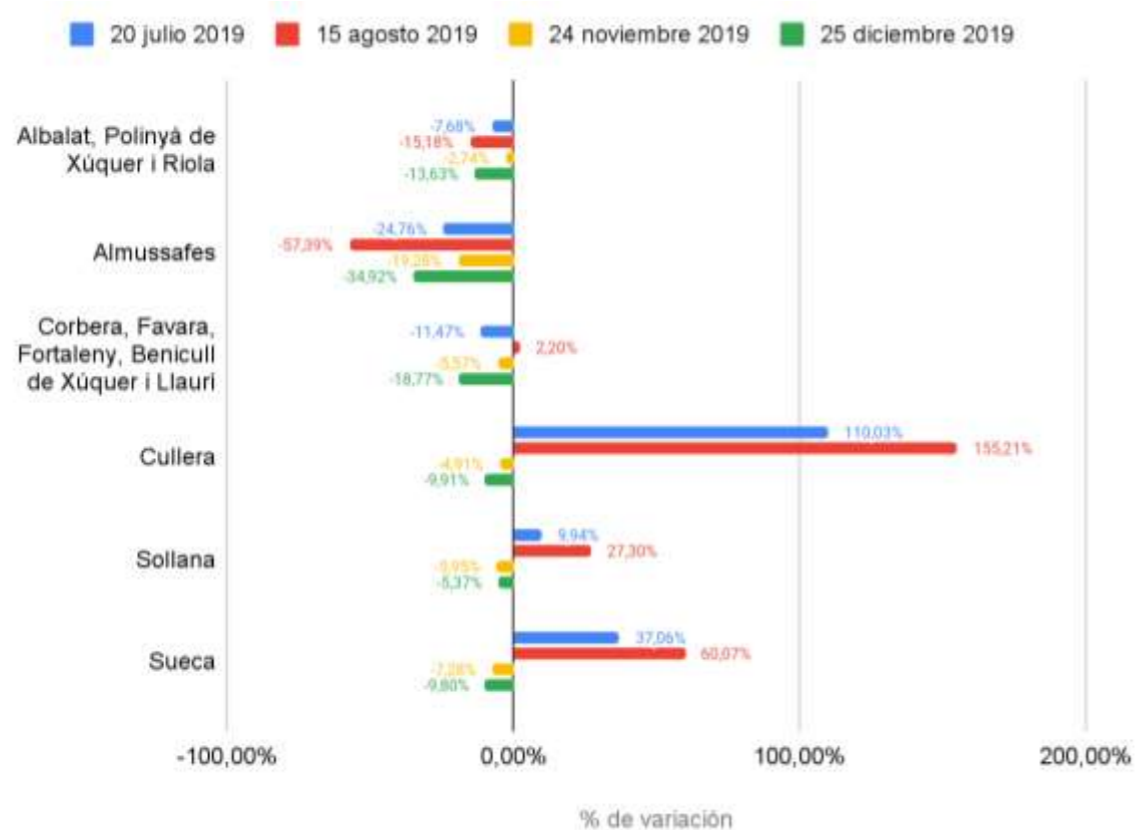
En este apartado se estudia la movilidad cotidiana y estacional de los distintos municipios de la Ribera Baixa. Estudiando primeramente la ganancia y pérdida de los municipios para cuatro de las distintas fechas del año, y comparando estas entre 2019 y 2021, y en segundo lugar se hace una comparación entre los movimientos entre poblaciones de la Ribera Baixa en Agosto de 2019 y 2021 y en Noviembre de 2019 y 2021.

Los municipios que se comparan en los siguientes gráficos son Almussafes, Cullera, Sollana y Sueca, los otros municipios han sido mezclados en dos grupos, por una parte Albalat, Polinyà de Xúquer y Riola, y por la otra Corbera, Favara, Fortaleny, Benicull de Xúquer y Llaurí.

Movilidad estacional

En el primer gráfico se comparan las siguientes fechas de 2019: 20 de Julio, 15 de Agosto, 24 de Noviembre y 25 de Diciembre. En el segundo gráfico se comparan las siguientes fechas de 2021: 17 de Febrero, 12 de Mayo, 18 de Agosto y 15 de Diciembre.

Figura 2.79. Movilidad estacional en 2019 - Ganancia / pérdida de población por municipio

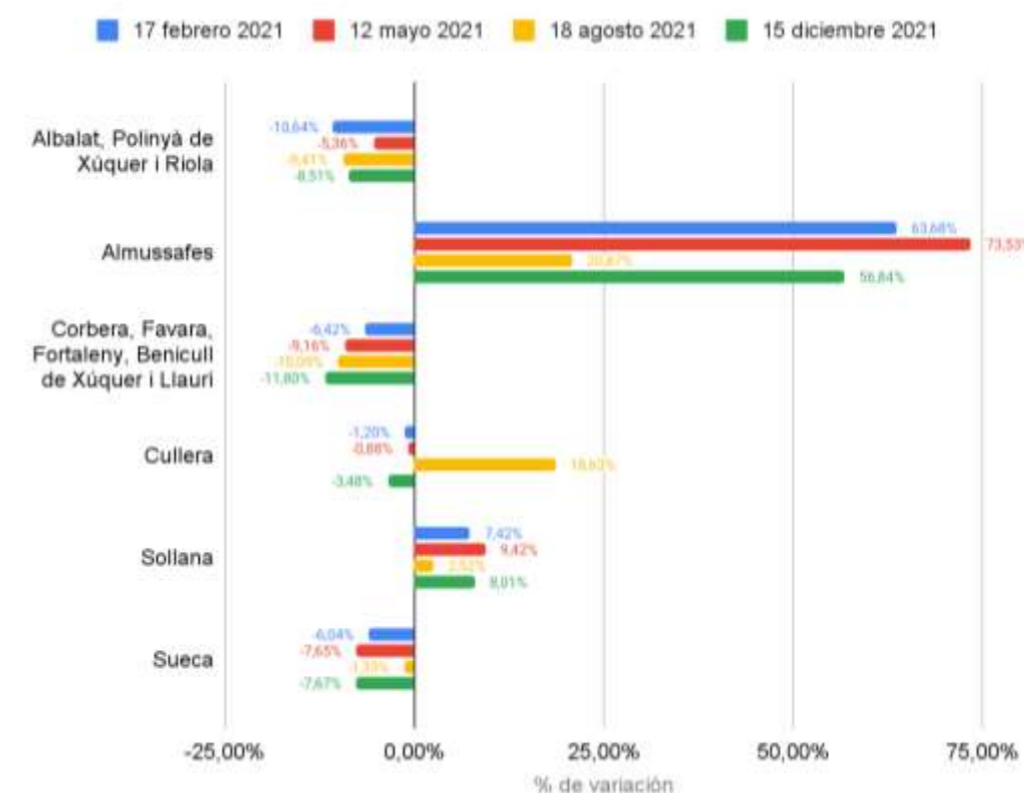


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

En el gráfico anterior se pueden observar las diferencias estacionales de la movilidad de los municipios nombrados, y el cambio más notable lo podemos ver en el mes de Agosto, en el que en comparación con las otras fechas se ve un gran aumento de desplazamientos hacia los municipios de Cullera, Sollana, Sueca y los municipios agrupados de Corbera. A parte de esta fecha y del 20 de Julio en Cullera, Sollana y Sueca, el resto de fechas supone una pérdida de población para todos los municipios.

En el siguiente gráfico en el que se analiza la movilidad estacional en 2021 la tendencia cambia, para los municipios Almussafes y Sollana obtienen ganancias de población en las cuatro fechas analizadas. El resto de municipios, excepto Cullera en Agosto, tienen pérdidas de población en las cuatro fechas.

Figura 2.80. Movilidad estacional en 2021 - Ganancia / pérdida de población por municipio



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Se observan fuertes variaciones entre las situaciones de algunos municipios en los escenarios pre y post pandemia.

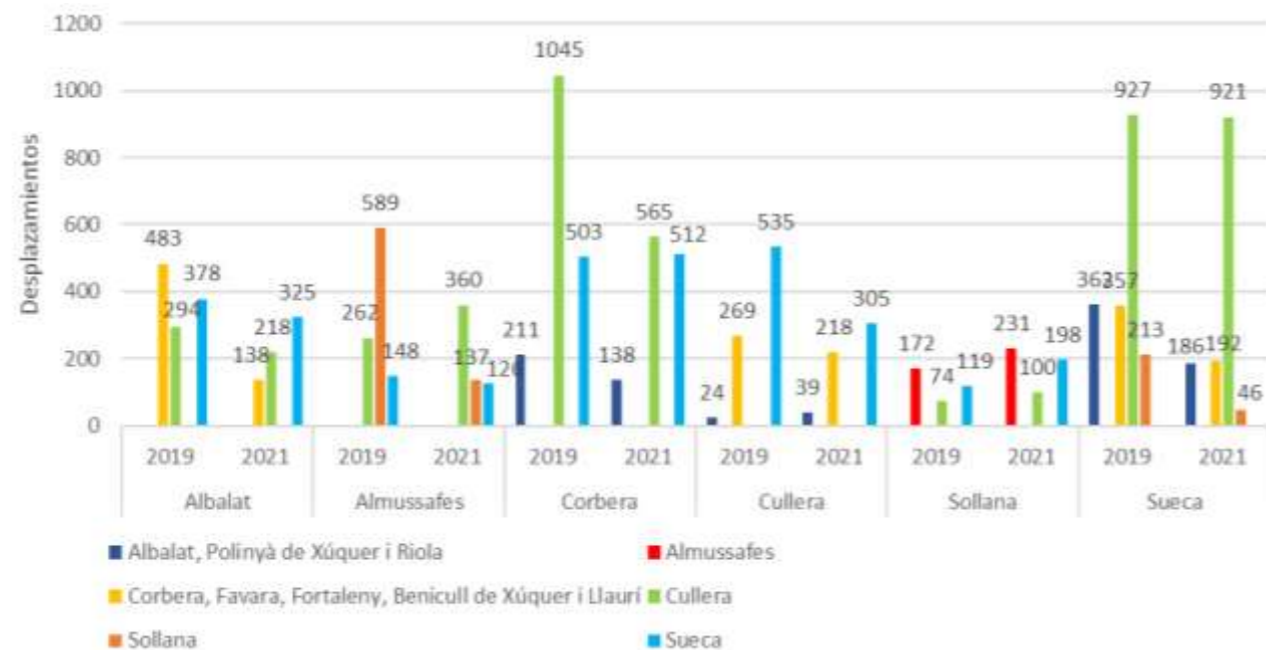
Claro es el ejemplo de Almussafes, donde se ve un cambio radical; mientras que en 2019 el saldo poblacional era negativo en los cuatro momentos estudiados, en 2021 la situación no solamente se invierte, sino que alcanza valores verdaderamente altos superando el 50% de ganancia poblacional para tres de las fechas estudiadas, alcanzando un máximo de 73% el 12 de mayo.

El caso de Cullera también es significativo, en tanto se observa un corte abrupto en las dinámicas habituales de los meses de julio y agosto, propias del turismo estival. Donde normalmente la ganancia poblacional es absoluta, como se aprecia en 2019 con saldos positivos de hasta 155% , en 2021 llega incluso a arrojar saldos negativos.

Movilidad cotidiana

En las siguientes gráficas se estudia la movilidad cotidiana, a diferencia de los gráficos anteriores, en los siguientes se estudia la dirección de los desplazamientos, no las ganancias y pérdidas que obtienen los municipios en los desplazamientos. No únicamente se estudia la dirección de los desplazamientos, sino que también se compara la movilidad producida el 15 de Agosto del 2019 y 2021, y el 24 de Noviembre de 2019 y el 21 de Noviembre de 2021. Estas gráficas se han creado mediante tablas de origen - destino en las que se contabilizan todos los desplazamientos intra-regionales para la región de la Ribera Baixa y no se han tenido en cuenta los desplazamientos con origen o destino de fuera de la Ribera Baixa.

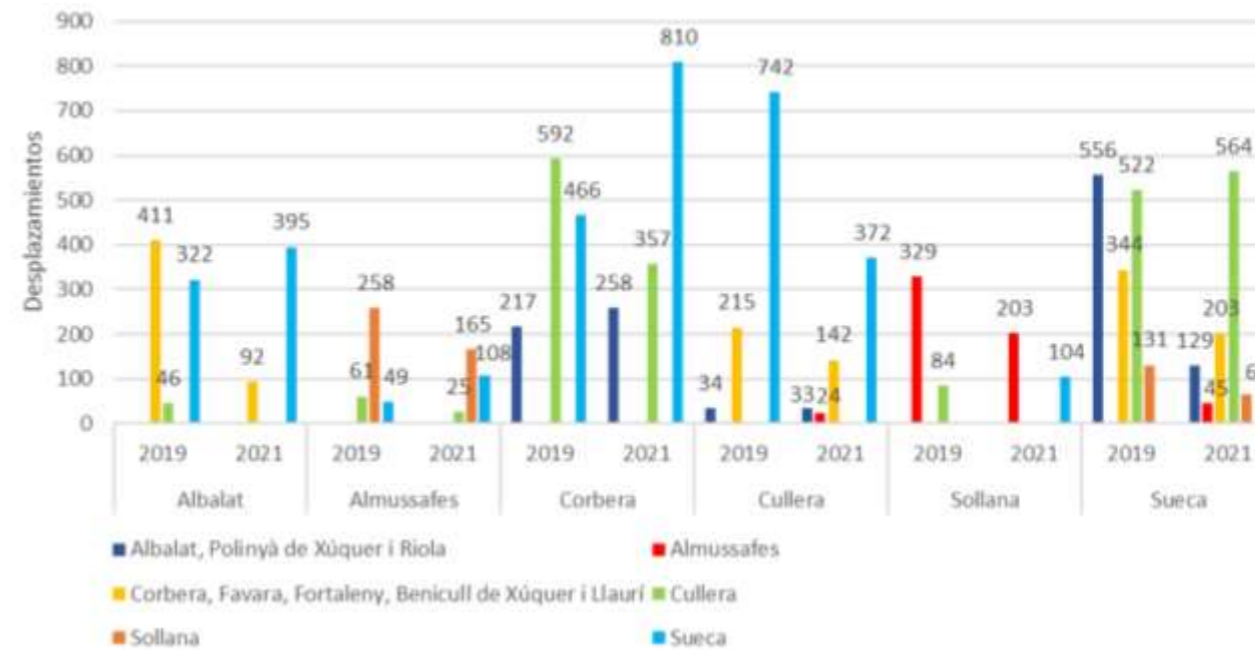
Figura 2.81. Movilidad cotidiana 15 de Agosto de 2019/2021 - Tabla de origen-destino



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Como primera observación que se puede hacer del gráfico anterior es que hay una gran cantidad de desplazamientos que tienen como destinación Cullera y Sueca, y que los municipios que tienen menos desplazamientos como destino son Almussafes y Sollana. También se puede observar como en general entre 2019 y 2021 han disminuido los movimientos intra-regionales que se producen en todos los municipios, con la excepción de Sollana, en la que se han aumentado.

Figura 2.82. Movilidad cotidiana 24 de Noviembre de 2019 / 21 de Noviembre de 2021 - Tabla de origen-destino



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INE.

En el caso de la gráfica anterior podemos observar como los principales municipios de destino siguen siendo los mismos, Cullera y Sueca, mientras que los municipios que tienen obtienen menos desplazamientos intra-regionales siguen siendo Almussafes y Sollana. Al igual que en la comparación entre Agosto de 2019 y 2021, han disminuido los movimientos intra-regionales que se producen en todos los municipios, excepto en la agrupación de municipios de Corbera, dado por el gran aumento en desplazamientos hacia Sueca.

En los dos gráficos podemos observar como los principales flujos de desplazamientos con destinos Almussafes y Sollana, provienen de estos mismos.

3 SERVICIO A LA MOVILIDAD

3.1 MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA

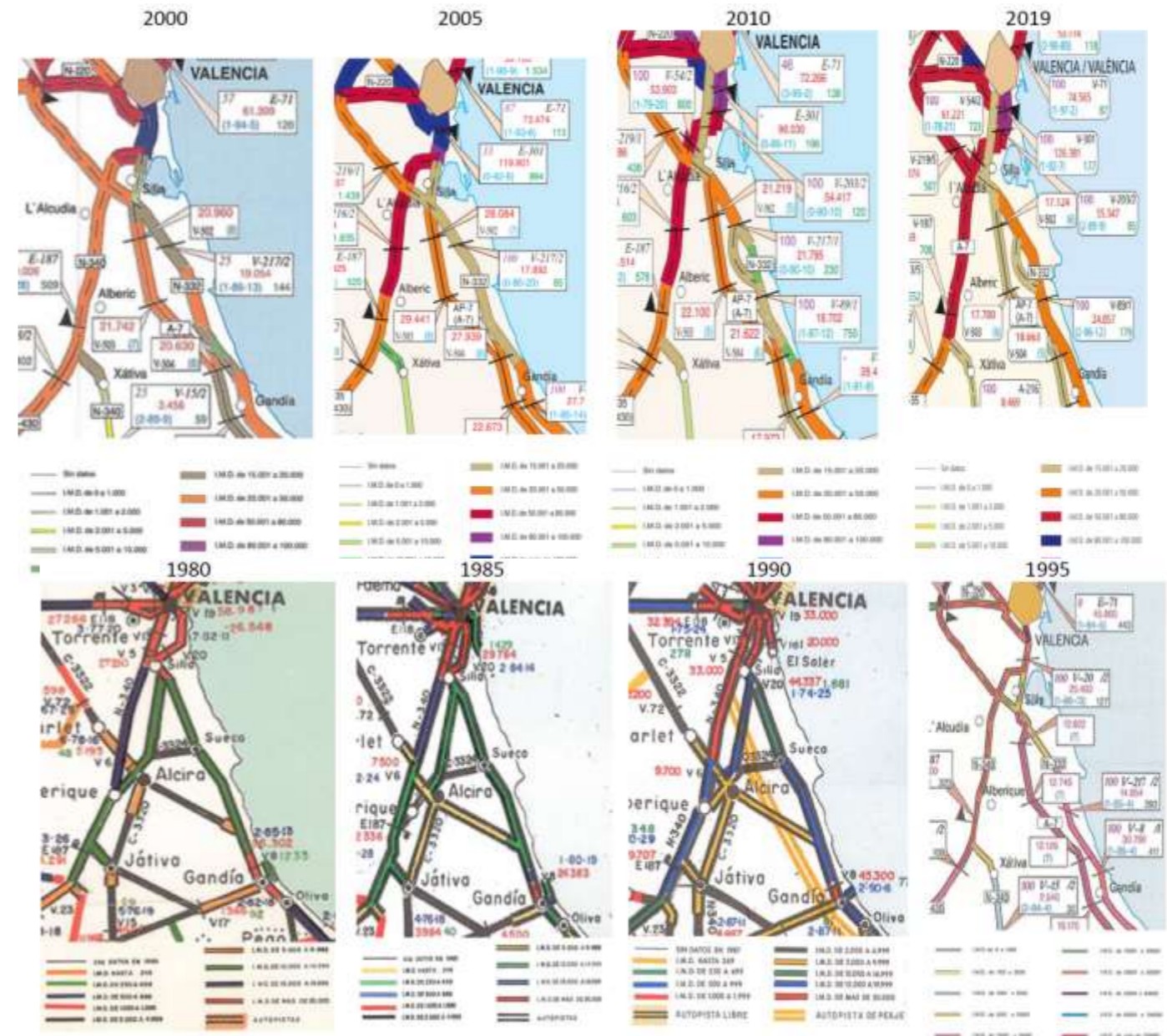
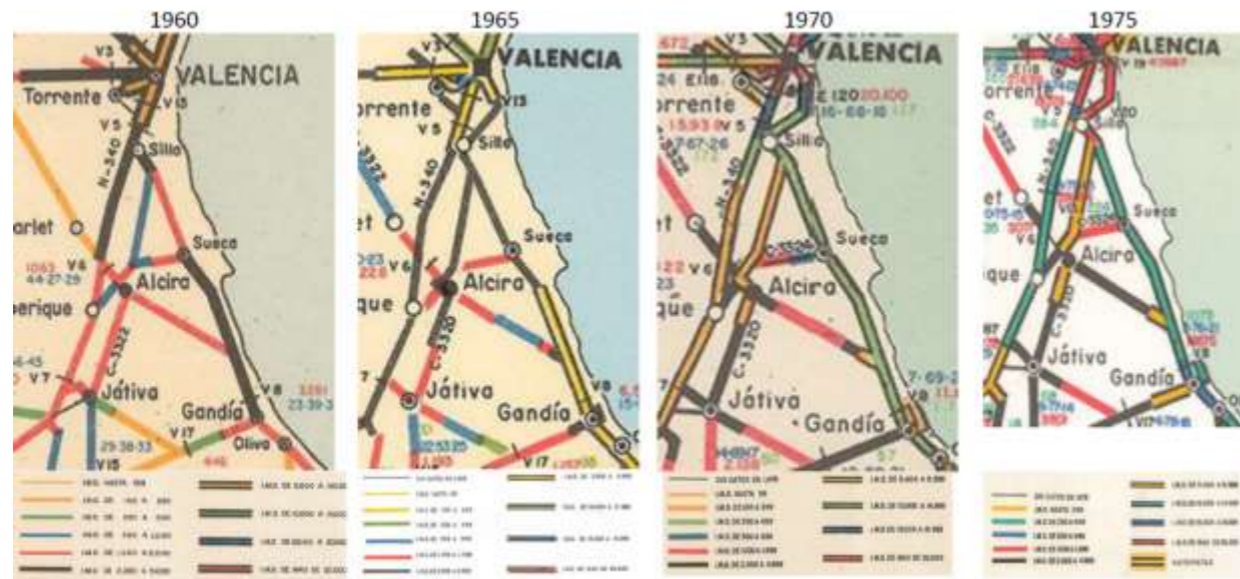
3.1.1 Caracterización espacial

La comarca de la Ribera Baixa se caracteriza por tener una alta dependencia al automóvil en los desplazamientos de conexión entre los municipios del territorio. No siempre fue así, los desplazamientos en la comarca a principios del siglo XX eran en modos activos, de tracción animal o en tren. A mediados del siglo XX con la fundación de las primeras industrias de automovilística en el estado y la democratización del automóvil, hubo una transición modal que se intensificó en las dos últimas décadas del siglo XX a causa del desarrollo de infraestructura viaria de alta capacidad y la especialización funcional del territorio.

Los mapas de tráfico en España se remontan al 1960, con el objetivo de dar la información más relevante del tráfico, velocidades y accidentes registrados en la Red de Carreteras del Estado. Estos a lo largo de los años han ido renovados los sistemas de obtención de datos, pero desde su inicio muestran la intensidad media diaria (IMD) medida en vehículos/día. Con ellos, haciendo un análisis quinquenal (una “fotografía” de la intensidad) desde que se tienen datos, podemos observar el incremento del IMD i el desarrollo de la infraestructura viaria en la Ribera Baixa:

- Entre 1960 y 1965, por la carretera nacional (N-332) en el paso por la comarca pasaban entre 1.000 y 4.999 vehículos al día.
- En 1970, la intensidad había incrementado a entre 10.000 y 14.999 vehículos diarios.
- Entre 1975 y 1985, el IMD en la principal vía no incrementa, pero si en las vías secundarias de la comarca.
- En 1990, se desarrolla una nueva vía de alta capacidad que atraviesa la Ribera Baixa, la A-P7. Además, el IDM de la N-332 se sitúa entre 15.000 y 19.999.
- En el 2000, por la A-P7 y algún tramo de la N-332 circulaban entre 20.000 y 50.000 vehículos diariamente.
- En el 2005, la antigua N-340 que se trazaba desde de la ciudad de Valencia hacia los pueblos de la Ribera Alta se sustituye por la A-7 (IMD de 50.001 a 80.000) y esta vía asume parte de la IMD de la AP-7.
- Entre 2010 y 2019, se construye la autopista A-38 en el trazado de la antigua carretera nacional y la nueva vía de alta capacidad incrementa su IMD de 20.001 a 50.000. Mientras que la autopista AP-7 disminuye su intensidad de 15.000 a 20.000 vehículos diarios.

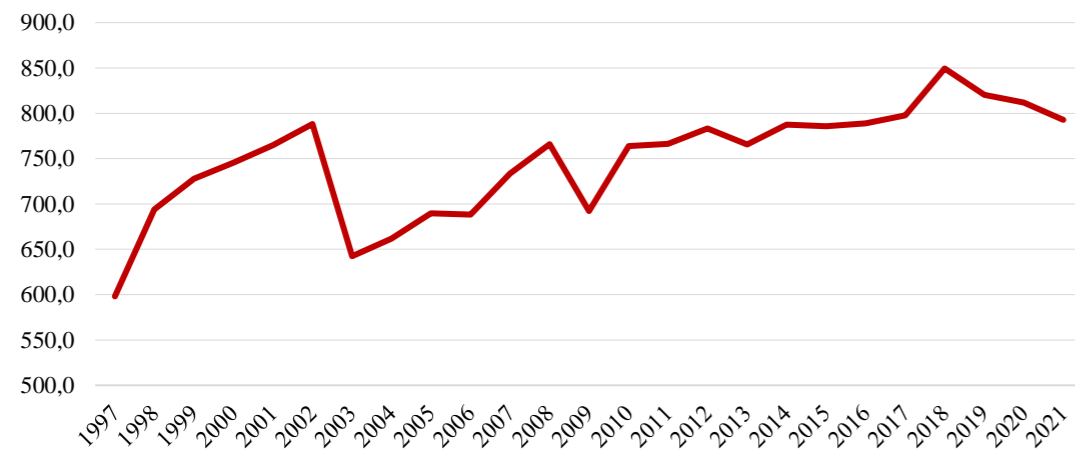
Figura 3.1 Evolución de los mapas IMD, en la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Transporte y movilidad sostenible.

Al observar la evolución del parque de vehículos en la comarca vemos un incremento del número de vehículos por cada 1000 habitantes entre 1997 (598,1) y 2021 (792,8). Representa un incremento de 194,7 vehículos por cada 1000 habitantes en las últimas dos décadas. El valor, en 2021, se sitúa por encima de la media de la Provincia de Valencia (741,85) y la media de la Comunidad Valenciana (774,11).

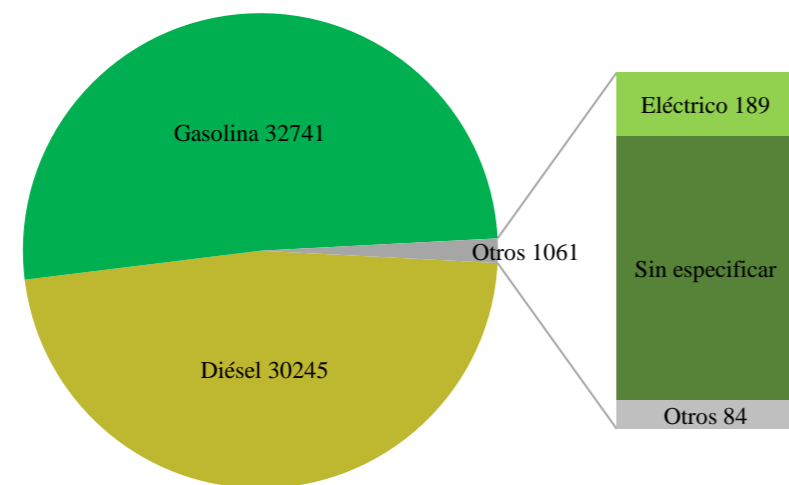
Figura 3.2. Evolución del parque de vehículos por cada 1000 habitantes



Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Valencià d'Estadística.

En 2021, el parque de vehículos motorizados en la comarca estaba compuesto por 64.047 vehículos. Según carburante la mayoría funcionan en gasolina (32.741), seguido del diésel que representa el 47% de los vehículos. Los vehículos eléctricos son una minoría en la comarca, tan solo 189. Muchos conductores ahora eligen vehículos de gasolina por la disminución del precio del carburante y el consumo.

Figura 3.3. Vehículos según carburante. Año 2021

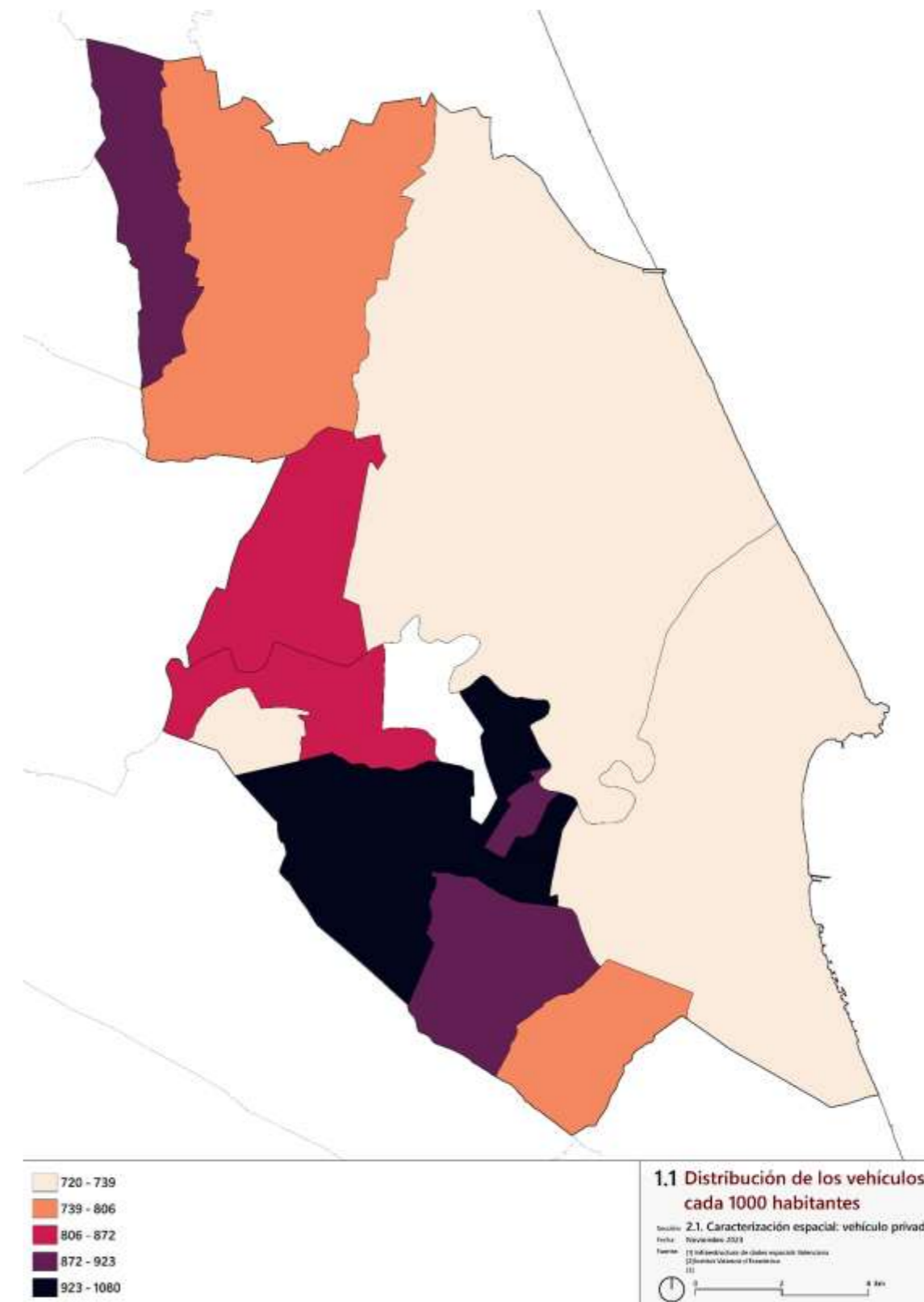


Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Valencià d'Estadística.

El siguiente mapa muestra como están distribuidos los vehículos en la comarca. Destacan los municipios de Corbera y Fortaleny como los más motorizados de la comarca, donde hay un 1 vehículo motorizado por habitante. Mientras que, en Sueca, Cullera y Benicull de Xúquer hay 0,7 vehículos por habitante.

A partir de los resultados obtenidos, se intuye que en los municipios donde no hay estación ferroviaria (ver en el apartado 1.3. Sistema de infraestructuras de la movilidad) hay un mayor número de vehículos por persona. Los municipios de Cullera, Sueca y Sollana están conectados por la línea ferroviaria y muestran los índices de motorización más bajos. Mientras que, los municipios situados en la franja sud-oeste de la comarca y Almussafes los más elevados.

Figura 3.4. Mapa de distribución de los vehículos cada 1000 habitantes

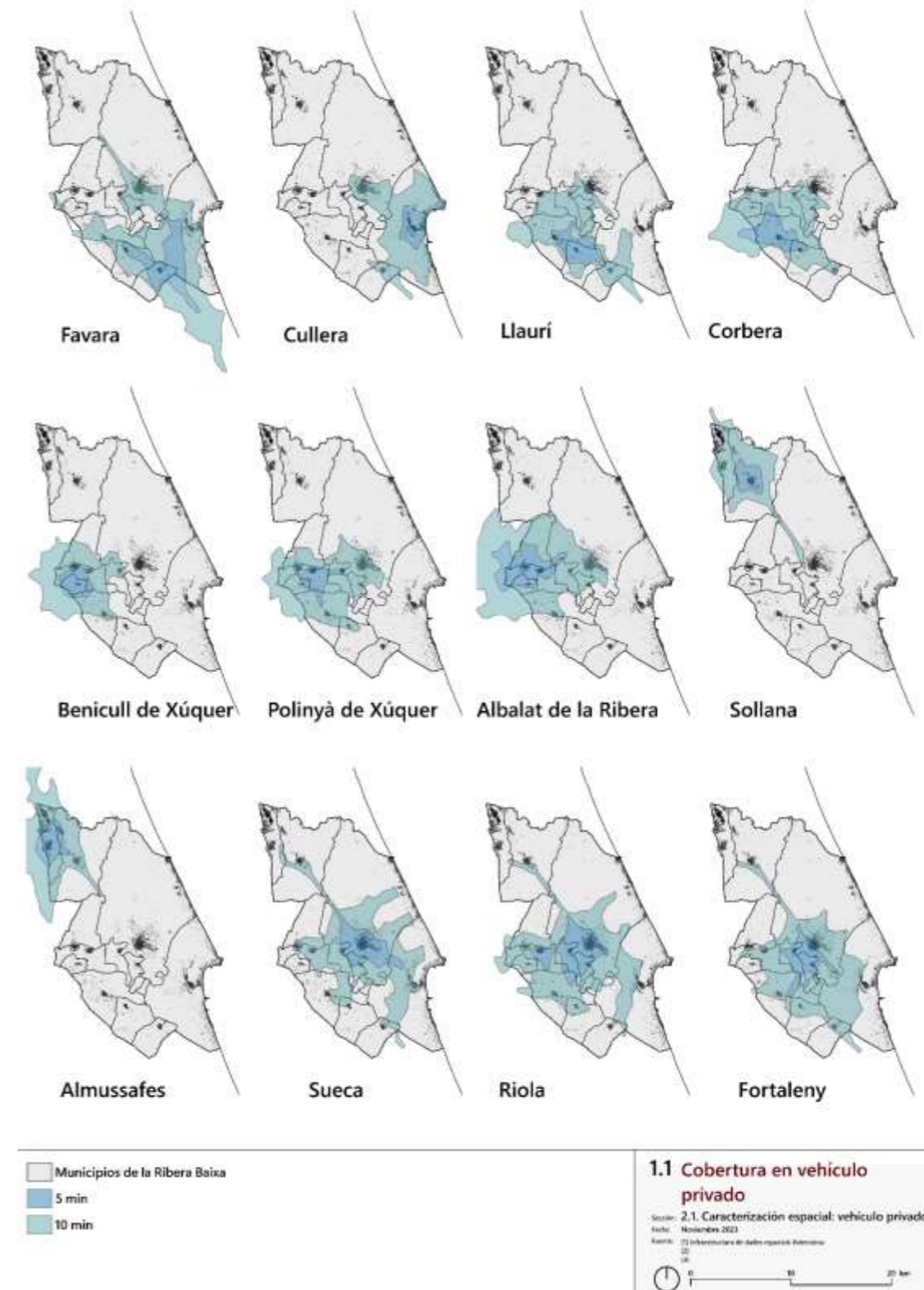


Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Valencià d'Estadística.

Al analizar la cobertura (en minutos) en vehículo privado, teniendo en cuenta la infraestructura viaria con punto de inicio en los principales núcleos de población de la Baixa Baixa, observamos diferentes dinámicas según su ubicación en el territorio:

- Los municipios de Sueca, Riola i Fortaleny, al estar ubicados en el centro de la comarca y su inmediatez para acceder al principal eje viario de alta capacidad (A-38) son los municipios con mayor cobertura en vehículo privado en la comarca.
- En el municipio de Favara, al sud de la comarca, transcurren las dos infraestructuras viarias de alta capacidad (A-38 y AP-7) y su cobertura inmediata se distingue por tener forma de “V” al seguir las vías de mayor velocidad.
- Los municipios de Sollana y Almussafes, al norte de la comarca, se caracterizan por ser los municipios con menor cobertura sobre el territorio de la Ribera Baixa.
- Los municipios de la franja sud-oeste (Corbera, Benicull de Xúquer, Polinyà de Xúquer i Albat de la Ribera) tienen una cobertura en vehículo privado que facilita la conexión entre los núcleos de población más inmediatos.

Figura 3.5. Mapa de la cobertura en vehículo privado



Fuente: Elaboración propia con datos de la Infraestructura de datos espaciales valenciana.

3.1.2 Uso del vehículo privado por perfiles socioeconómicos

El análisis de la relación entre el perfil socioeconómico y el uso del coche revela patrones significativos, destacando notables diferencias entre géneros y clases sociales. Esta tendencia se refleja en varios contextos, indicando no solo desigualdades de género en la posesión de licencias, sino también patrones de movilidad asociados con la clase social.

Las personas de clase alta, generalmente con mayores ingresos, tienden a mostrar una propensión más alta a poseer y utilizar vehículos privados. Esta conexión se atribuye a la capacidad económica para adquirir y mantener un automóvil, junto con la conveniencia y flexibilidad que ofrece. La falta de alternativas de transporte público eficientes en áreas de clase alta también contribuye a esta preferencia por el coche como medio de movilidad.

Si el contexto territorial es importante, también lo es el demográfico. Actualmente coinciden tres grandes grupos generacionales que han construido historias vitales, ocupacionales y también de movilidad divergentes. Por un lado, las generaciones más antiguas habitan los centros de las ciudades, se dedican a actividades tradicionales si viven en el medio rural y las mujeres todavía tienen una menor actividad laboral fuera del hogar. En consecuencia, son generaciones poco motorizadas. En segundo lugar, las generaciones de edades centrales han protagonizado la sub-urbanización de las últimas décadas, están plenamente insertadas en actividades económicas no tradicionales y presentan una mayor incorporación laboral de la mujer, por lo que son generaciones muy motorizadas. Por último, hay que apuntar un tercer grupo generacional, más joven, con una inserción social, residencial y laboral más insegura, precaria e inestable, que necesita por consiguiente una movilidad flexible y autónoma, pero que reclama por ideología un menor impacto ambiental.

Las diferencias individuales se ven impulsadas principalmente por variables sociodemográficas, según estudios anteriores (Borgoni et al., 2002). La edad emerge como un factor clave para entender las variaciones internas en los patrones de movilidad, como lo señala Kuhminhof et al. (2012). En el análisis del comportamiento de movilidad, es común incorporar la edad, revelando un patrón en forma de U invertida, donde tanto jóvenes como adultos muestran menor propensión al uso de vehículos privados. Aunque se presta menos atención a las razones subyacentes de esta heterogeneidad, su comprensión puede ofrecer perspectivas sobre su evolución futura.

Aunque las disparidades por edades tienden a ser estables, gran parte de la variabilidad se atribuye a efectos generacionales dinámicos. Por un lado, individuos mayores tienden a usar menos automóviles debido a décadas de no depender de ellos. Por otro lado, los jóvenes adoptan comportamientos menos centrados en el automóvil desde temprana edad, comportamientos que pueden perdurar en su vida adulta (Kuhminhof et al., 2012; Oakil et al., 2016).

En algunos países occidentales, se observa una disminución sostenida del uso del automóvil entre los jóvenes, atribuible a cambios estructurales en lugar de reacciones coyunturales. Factores como medidas para promover el transporte público entre los jóvenes, la promoción del uso de la bicicleta y cambios en el ciclo de vida contribuyen a este declive. Otros cambios, más duraderos, son atribuibles a efectos generacionales, donde los jóvenes actúan como pioneros en la adopción de nuevos comportamientos que probablemente mantendrán a medida que envejecen. Esta evolución del comportamiento, en parte influenciada y en parte interna, se relaciona con el concepto de "peak car", un fenómeno de saturación y retroceso en el uso generalizado del automóvil, aunque algunos autores destacan la influencia de factores externos como la precariedad económica y el aumento de los precios del petróleo.

La variable de género también juega un papel evidente en la explicación de las diferencias de intensidad a nivel individual. Numerosas contribuciones indican que las mujeres tienden a utilizar con mayor frecuencia el transporte público en entornos urbanos. Varios autores han examinado la influencia del género sobre variables relacionadas con la desigualdad de género y, al mismo tiempo, con la intensidad del uso del automóvil, como las variables laborales o familiares. En general, se observa que las mujeres utilizan menos el vehículo privado en comparación con los hombres, independientemente de otras variables, tal como recoge

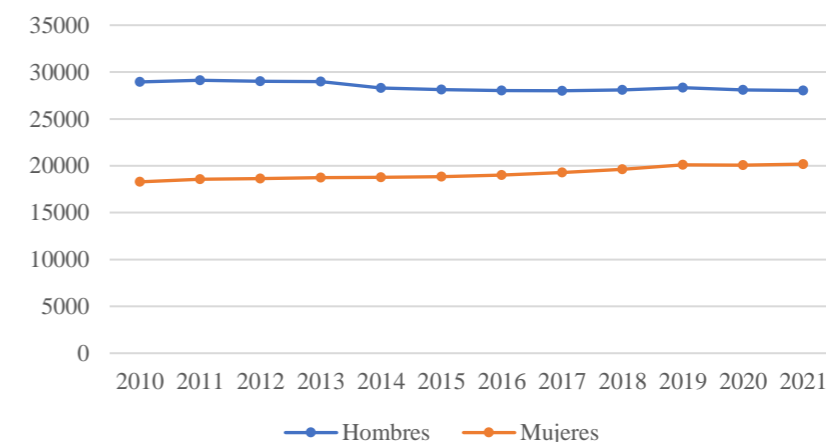
Un nivel educativo e ingresos más altos han sido históricamente propicios para el uso del vehículo privado (Borgoni et al., 2002). En consonancia con la capacidad económica de los hogares, los inmigrantes tienden a utilizar menos el coche (Tal, Handy, 2010). Sin embargo, recientemente se ha resaltado la función del vehículo privado como una red de seguridad estratégica frente a la inestabilidad y la incertidumbre laboral (Mullen, Marsden, 2018). Poseer un automóvil proporciona mayor flexibilidad a los trabajadores ante la inestabilidad y la imprevisibilidad de los desplazamientos casa-trabajo.

Las variables del contexto residencial también ejercen influencia, de forma que el tamaño urbano guarda una relación inversa con el uso del vehículo privado entre los trabajadores (Ewert Prskawetz, 2002; Oakil et al., 2016). La densidad urbanística y la forma urbana son factores clave según la literatura: a mayor compacidad, menor uso del vehículo privado (Handy, 1996; Cervero, 2002; Hotzclaw et al., 2002; Keller, Vance, 2013). Hotzclaw et al. (2002) sostienen la existencia de relaciones casi universales entre la densidad y el uso del coche. En España, se ha investigado que el tamaño urbano o la ubicación en áreas metropolitanas influyen en la elección del modo de transporte en viajes de larga distancia (Arbués et al., 2016). Además, el sector económico está fuertemente vinculado a un uso diferencial del coche para desplazarse al trabajo (Vanoutrive et al., 2012). La concentración de servicios en los centros urbanos induce a un menor uso del coche.

Además, se observa una disparidad de género en la posesión de licencias, indicando que los hombres tienden a utilizar más frecuentemente el coche en comparación con las mujeres. Este fenómeno puede estar influenciado por normas culturales arraigadas y expectativas sociales que afectan las decisiones de movilidad.

En resumen, tanto el género como la posición socioeconómica desempeñan un papel crucial en las elecciones de movilidad, destacando que los hombres y aquellos de clase alta tienden a utilizar más el coche. Este análisis destaca la importancia de comprender estas dinámicas para informar políticas de movilidad que aborden de manera efectiva las disparidades y promuevan un acceso equitativo al transporte.

Figura 3.6. Titulares de permisos vigentes de conducción en la Ribera Baixa por género



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio del Interior.

En el ámbito de la Ribera Baixa, se observa la replicación de los mencionados patrones respecto al uso diferencial del coche según el género y la posición socioeconómica. La asimetría en la posesión de licencias de conducir entre hombres y mujeres constituye el único indicador numérico disponible para respaldar esta afirmación.

El análisis de la distribución de permisos de conducción en esta región revela que los hombres ostentan un mayor número de licencias en comparación con las mujeres, pese a que los permisos de mujeres aumentan, aunque a un ritmo muy lento. Este fenómeno, corroborado por datos cuantitativos, sugiere una mayor propensión de los hombres a poseer y, por ende, utilizar vehículos privados.

3.1.3 Panorama de la movilidad: análisis clásico.

De acuerdo con el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València, para el Área Metropolitana de València “se puede asegurar que lo más común entre los hogares es tener un vehículo en posesión, lo cual registran casi el 50% de las personas encuestadas. Un 30% se encuentran los hogares cuentan con 2 vehículos en casa, mientras que apenas supera el 5% aquellos hogares que cuentan con 3 vehículos o más. Por su parte, más del 15% asegura no disponer de ningún vehículo en posesión”. Para los municipios, se han revisado los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS):

PMUS Almussafes Memoria 2022-02-25. El estado general de la movilidad en transporte privado motorizado en Almussafes viene definido por las siguientes características:

- Buena estructuración de la red viaria del municipio, mediante diferentes rondas perimetrales y espigas vertebradoras norte-sur que cruzan el casco urbano.
- Elevado porcentaje de uso del vehículo motorizado (87%) en los desplazamientos de conexión.
- Por lo general, el volumen de tráfico no presenta grandes variaciones a lo largo del día. En promedio, las horas punta concentran el 7% del tráfico y en las horas valle se encuentra en torno al 5%. Se detecta un fuerte pico de tráfico al mediodía, correspondiente con el cambio de turnos de los horarios del polígono industrial.
- En cuanto al grado de saturación de la red viaria, éste es muy bajo pues prácticamente todas las vías se encuentran por debajo del 50% de su capacidad.
- La vía más cargada es el eje de la ronda Antoni Ludenya - Monasterio de la Valldigna con 10.000-12.000 veh./día, seguida de la ronda Síndic Antonio Albuixech (CV-42) con 7.000-8.000 veh./día. El eje de la c/ Mayor ya se encontraría más por debajo, con 2.000-5.000 veh./día.

PMUS Sueca Análisis y diagnóstico 2019. Los viajes en coche cubren prácticamente el resto de la movilidad alcanzando el 35% del total con una ocupación media de 1,08 personas por vehículos.

PMUS d'Albalat de la Ribera de 19 de mayo de 2022. El coche es la opción preferente de los residentes en Polinyà para sus desplazamientos diarios. Esto se debe al escaso grado de desarrollo del transporte público y la falta de infraestructuras peatonales o ciclistas potentes entre municipios.

En relación con la población encuestada, el 80% cuenta con vehículo propio. Respecto al número de vehículos disponibles en cada hogar, el 30% dispone de uno o dos vehículos, el 10% de 3 y, el 10 % restante poseen 4 o 5 vehículos. De tal modo, resulta una media de 2,06 vehículos por hogar.

PMUS de Polinyà de Xúquer, documento para aprobación provisional del 14 de febrero de 2022. El coche es la opción preferente de los residentes en Polinyà para sus desplazamientos diarios. Esto se debe al escaso grado de desarrollo del transporte público y la falta de infraestructuras peatonales o ciclistas potentes entre municipios.

En relación con la población encuestada, el 80% cuenta con vehículo propio. Respecto al número de vehículos disponibles en cada hogar, el 30% dispone de uno o dos vehículos, el 10% de 3 y, el 10 % restante poseen 4 o 5 vehículos. De tal modo, resulta una media de 2,06 vehículos por hogar.

PMUS de Benicull de Xúquer. Documento para aprobación provisional de 13 de enero de 2022. El coche es la opción preferente de los residentes en Benicull para sus desplazamientos diarios. El municipio terminó el año 2020 con 758 vehículos censados, la mayor parte, 90,6%, destinados a uso particular (turismo, motocicletas, ciclomotores), y un 9,4% a actividades industriales (furgonetas y camiones, y tractores industriales).

El coche es la opción preferente de los residentes en Benicull para sus desplazamientos diarios. El municipio terminó el año 2020 con 758 vehículos censados, la mayor parte, 90,6%, destinados a uso particular (turismo, motocicletas, ciclomotores), y un 9,4% a actividades industriales (furgonetas y camiones, y tractores industriales).

En relación con la población encuestada, todos disponen de vehículo propio. Por hogar el 48% dispone de un sólo vehículo, el 36% de dos, el 12% de tres y, el 4% de 4. De modo que el número medio de vehículos por hogar es de 1,72.

PMUS de Riola. Documento para aprobación provisional de 25 de enero de 2022. El coche es la opción preferente de los residentes en Riola para sus desplazamientos diarios. Esta movilidad motorizada está facilitada gracias a la cercanía de la AP-7, A-38 y a que la CV-505, que conecta con localidades relevantes del entorno como Sueca, Algemesí o Alzira, atraviesa la localidad.

En relación con la población encuestada, el 60% cuenta con vehículo propio, de los cuales el 27% dispone de dos vehículos y el 33% de uno solo. El 40% restante es la población que no cuenta con vehículo privado en el hogar. De tal modo, resulta una media de 1,4 vehículos por hogar.

PMUS de Corbera, 22 de febrero de 2023. El coche es la opción preferente de los residentes en Corbera para sus desplazamientos intermunicipales diarios. Este hecho es facilitado por la cercanía de la A7 y a que las carreteras CV-510, CV-509 y CV-5102, que circunvalan la población, facilitan las conexiones con Alzira y Sueca en pocos minutos.

Su ubicación en el corredor de la A7 y su situación intermedia entre varias ciudades relevantes del entorno ha representado una cierta ventaja respecto al transporte público por carretera que le ha permitido disponer de más opciones que otros municipios más pequeños de la comarca.

En relación con la población encuestada, el 80,65% cuenta con vehículo propio. Respecto al número de vehículos disponibles en cada hogar, el 29% dispone de un vehículo, el 25,8% de dos, el 19,4% de ninguno, el 16,1% de 3 y, el 9,7 % restante poseen 4 vehículos. De tal modo, resulta una media de 2,08 vehículos por hogar.

PMUS de Fortaleny. Documento para aprobación provisional de 17 de febrero de 2022. El coche es la opción preferente de los residentes en Fortaleny para sus desplazamientos diarios. Este se ve favorecido por la presencia de vías de comunicación de alta capacidad en las inmediaciones de la localidad como la A-38 y la N-332.

En relación con la población encuestada, el 73,7% cuenta con vehículo propio. Respecto al número de vehículos disponibles en cada hogar, el 42,1% dispone de un vehículo, el 26,3% de ninguno, el 21,1% de dos, y el 5,3% de tres y cuatro vehículos en ambos casos. De tal modo, la media de vehículos por hogar es de 1,6.

PMUS de Llaurí. Documento para aprobación provisional de 15 de febrero de 2022. El coche es la opción preferente de los residentes en Llaurí para sus desplazamientos diarios. Este hecho es facilitado por la cercanía de la AP-7, y de la CV-510 que lo conecta con las localidades vecinas de Favara y Corbera.

En relación con la población encuestada, el 77,3% cuenta con vehículo propio. Respecto al número de vehículos disponibles en cada hogar, la mitad de los encuestados dispone de un vehículo, el 22,7% de ninguno, el 18,2% de dos, el 4,5% de 3 y, el 4,5 % restante poseen 5 vehículos. De tal modo, resulta una media de 1,58 vehículos por hogar.

PMUS de Favara. Documento para aprobación provisional de 15 de febrero de 2022. El coche es la opción preferente de los residentes en Favara para sus desplazamientos diarios. La presencia de varias vías de alta capacidad que atraviesan o se sitúan en las proximidades de la localidad: AP-7, A-38, N- 332, etc. favorece unas conexiones sencillas por carretera con centros de atracción comarcales como Cullera o Sueca. Eso sí, estas facilidades se dan para aquellos que cuentan con vehículo propio, ya que las relaciones mediante transporte público son más complicadas debido a la escasez de expediciones, que demoran el tiempo de espera cuando se utiliza el servicio.

En relación con la población encuestada, el 97,67% cuenta con vehículo propio.

Respecto al número de vehículos disponibles en cada hogar, el 51,2% dispone de un vehículo, el 30,2% de dos, el 11,6% de cuatro, el 4,7% de 3 y, el 2,3 % restante no poseen vehículos. De tal modo, resulta una media de 1,76 vehículos por hogar.

Sollana no presenta PMUS, por lo tanto, se obtiene información de Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia, que indica que tiene que el número medio de turismos por hogar es de 1,19.

En el caso de Cullera, no se encontró PMUS, sin embargo, es importante mencionar que la movilidad se condiciona con la función urbana de la ciudad, que actúa como polo de prestación de servicios para las áreas turístico-vacacionales de su entorno, en especial para las actividades de segunda vivienda de la población residente de Cullera y de la población estacional de municipios cercanos, donde se utiliza principalmente el vehículo privado (Vera Rebollo et. Al 2008). En este sentido, de acuerdo a información del Instituto Valenciano de Estadísticas, al 31 de diciembre de 2021 presenta 10.388 vehículos para turismo, que representa al 24,12%, el segundo mayor porcentaje de las comunas de la Ribera Baixa, superado por Sueca con un 33,23%. Ambas comunas representan sobre el 50% del parque vehicular.

3.1.4 La nueva movilidad

Análisis de la movilidad actual basada en los vehículos motorizados

Cuando nos referimos a los flujos de movilidad dentro de un municipio, de una zona o de una comarca, en este caso la Ribera Baixa, tomamos un factor en cuenta, el cual nos resulta muy importante a la hora de analizar las relaciones existentes, dicho factor es la accesibilidad. Hacemos énfasis en este término ya que surge ante la problemática que se genera cuando una zona o municipio no está totalmente dotado de servicios e infraestructuras necesarias para que la población pueda acceder a la actividad económica y a los servicios públicos, de manera colectiva a través, buses, trenes de cercanías o de metro y por lo tanto están forzadas a inclinarse por otro tipo de transporte, en su mayoría uno del tipo privado motorizado. Cabe destacar que, en algunas zonas existe el autobús interurbano, pero las frecuencias de paso son muy bajas y no llegan a suplir a toda la población.

Por lo tanto, la tendencia para adquirir nuevos coches y motos en la comarca de la Ribera Baixa ha ido incrementando con los años, ya que, como mencionamos antes, el acceso con dicho transporte público es casi cero. Según algunos datos recogidos ‘‘Los viajes en coche cubren prácticamente el resto de la movilidad alcanzando el 35% del total con una ocupación media de 1,08 personas por vehículos’’ (Observatorio del Transporte y la Logística de España, año 2020).

Debemos de tener en cuenta que, la movilidad diaria, ya sea con interés laboral, educativo o social, es un aspecto que se debe tener muy en cuenta. Y si analizamos la parte de movilidad laboral, pues el acceso para la búsqueda de empleos y nuevas oportunidades de negocio se ven estrechamente ligadas a la capacidad de flujo de movilidad que se genere o que exista en una zona o municipio determinado. Esto amplía el campo de visión hacia nuevas oportunidades fuera del municipio donde se reside, ya que muchas empresas admiten mano de obra que provenga de otras comarcas o municipios.

Otra de las grandes polémicas que se ha generado en la zona de la comarca de la Ribera Baixa y que también es muy común en otras comarcas o ciudades a grandes rasgos es el ruido que generan los coches y motos y esto depende de varios factores, tanto de la capacidad de las infraestructuras para albergar dichos vehículos como la cantidad de coches y motos que transitan por dicha vía, esto se refleja en la velocidad de circulación, estado del pavimento, vehículos en movimiento y vehículos estacionados, entre otros.

Según los datos obtenidos del PMUS de uno de los municipios de la comarca de la Ribera Baixa ‘‘se pretende reducir el uso de vehículos motorizados en el municipio y fomentar el uso de modos más sostenibles, y que, además, son menos sonoros como los vehículos eléctricos’’ (PMUS Sueca, año 2019).

Las energéticas y las productoras de combustibles fósiles

Actualmente se intenta crear una reacción de acción rápida en las ciudades con relación al consumo de combustibles fósiles, debido al agotamiento progresivo de las mismas, por tanto, en la actualidad, vemos como el tema de la electrificación de los medios de transporte ha tenido un gran auge y se pretende hacer una transición total energética para el año 2050.

La inversión que necesitan tanto el sector petrolero como el sector eléctrico es muy alta y a esto le sumamos el tiempo que se ha de estimar para desarrollar nuevas tecnologías que vayan de la mano con el tema de la sostenibilidad, algo que las administraciones locales deben de tomar siempre en cuenta al momento de innovar.

Estrategias hacia una nueva movilidad motorizada sostenible

Las ordenanzas territoriales y los nuevos planes hacia una movilidad más sostenible han estado en debate durante largo tiempo y se pretenden aplicar medidas estrictas para controlar las emisiones y la contaminación del medio ambiente. Dicho esto, las nuevas formas de moverse por la ciudad estarán totalmente enlazadas a la seguridad ambiental y, por ende, de la población y la competitividad del territorio.

Actualmente se han estado desarrollando medidas para mitigar el consumo de los combustibles fósiles y promover una movilidad más afable con el medio ambiente, una de ellas, por cita una, es la puesta de servicios multimodales a través de aplicaciones móviles y en tiempo real y la cual es compartida cada vez más. Otra de las innovaciones que han tenido gran acogida ha sido el moto-sharing eléctrico y la cual se está implementando en diferentes ciudades cada vez más.

Debido a la pandemia, la demanda de entregas a domicilio se elevó en tiempo record y esto obligo a las diferentes empresas a crear innovaciones de manera rápida para dar paso a una mejora en el suministro de entregas a domicilio y por ende a pensar en otras alternativas para el uso de coches/motos que se destinaban para entregas.

La tecnología ha tenido un fuerte impacto a nivel mundial en el sentido de que cada vez hay más ciudades y pueblos conectados a la red, lo que permite que de una manera permeable los servicios sean aún más asequibles a diferentes tipos de población.

Cabe resaltar que, las nuevas estrategias hacia una movilidad más sostenible se basan también en el uso de tecnología interconectada, sensores, acceso a dicha tecnología y la facilidad para acceder a esto y de esta forma se ha de crear una infraestructura que vaya de la mano con una gestión inteligente.

Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat valenciana.

Según datos sobre la estrategia Valenciana ‘‘el sector transporte es el mayor consumidor de energía de la Comunitat Valenciana, con un 40% sobre el total. Además, prácticamente la totalidad del consumo de energía de este sector proviene del petróleo, lo que incide notablemente en las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI)’’ (Estrategia Valenciana del cambio climático y energía 2030, año 2018).

La tendencia sobre el aumento de la adquisición de nuevos vehículos y la dispersión de la población en las diferentes ciudades ha sido causa para un aumento de la contaminación debido al volumen de vehículos motorizados lo que provoca un aumento de los casos de las enfermedades respiratorias y por ende la salud general de las ciudades. Por lo tanto, la Generalitat de Valencia considera que ‘‘es necesario avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, menos dependiente de los derivados del petróleo, y que sea capaz de conciliar el desarrollo económico-social de las ciudades y su accesibilidad’’.

Algunas de las estrategias del gobierno Valenciano con respecto a la mitigación de la contaminación atmosférica son las siguientes:

- Dar prioridad a las maneras de transporte más limpias y eficientes (bicicleta, transporte público, coche compartido).
- Impulsar una utilización más racional del automóvil, favoreciendo los vehículos limpios, silenciosos y con bajo consumo de energía proveniente de combustibles alternativos o renovables.
- Potenciar una red de transportes públicos regulares, a precios competitivos y con buenas correspondencias.
- Desarrollar una planificación urbanística, con criterios de accesibilidad y movilidad y acompañada de medidas de concienciación y sensibilización a los ciudadanos sobre el efecto que tiene el modelo de transporte sobre la calidad del medio urbano. (Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana, año 2017).

El Pacto Verde Europeo

El Pacto Verde Europeo, cuyo objetivo es el crecimiento socio-económico basado en el cambio del modelo energético europeo, brinda una oportunidad para dar respuesta a la crisis climática y económica de Europa. Este plan propone dar paso a la innovación en materia de movilidad y consumo de combustibles fósiles y su impacto en el medio que nos rodea. De igual manera, esta economía se abre paso hacia la concientización de las grandes empresas y brinda los mecanismos que se requieren para obtener una economía más verde.

En la siguiente (figura 7) se muestran las estrategias del Pacto Verde Europeo:



Fuente: Comisión Europea Next Generation. 2023

Con relación a la estructuración de este plan, algunos países han ido creando las bases para poner en acción as estrategias previamente citadas. Con relación a los objetivos que plantea el Plan Verde, se han citado algunos:

- Una masiva oleada de renovación de nuestro parque inmobiliario y nuestras infraestructuras, y una mayor economía circular, que creen empleo a escala local.
- La puesta en marcha de proyectos de energías renovables, especialmente la eólica o la solar, y de una economía de hidrógeno limpio en Europa.
- Un transporte y una logística más limpios, en los que se enmarcan la instalación de un millón de puntos de recarga para vehículos eléctricos y el impulso del transporte ferroviario y de la movilidad limpia en nuestras ciudades y regiones.
- El refuerzo del Fondo de Transición Justa para dar apoyo al reciclaje profesional y ayudar a las empresas a crear nuevas oportunidades económicas. (Informe Comisión Europea, año 2020).

3.2 TRANSPORTE PÚBLICO

El presente subcapítulo trata sobre los modos de transporte público en ferrocarril y modo bus, los cuáles se encuentran presente al interior de La Ribera Baixa, se describen sus respectivas rutas y paradas, además del número de frecuencias al interior del territorio de estudio y el porcentaje de intermodalidad que se logra entre estos dos modos de transporte, además de una breve descripción de los modos de pago y la infraestructura de transporte referida a las máquinas.

3.2.1 Red de Ferrocarriles

Dentro de este apartado sobre la red de ferrocarriles en la comarca de La Ribera Baixa cabe destacar como primer elemento la línea de tren de cercanías que pasa por 3 de los municipios, los cuales son Sollana, con 2 estaciones; Sueca con una única estación y Cullera, con solo una también.

El encargado de la gestión de la línea que pasa por la comarca es la Autoridad de Transporte de Valencia, que lo hace a través de dos empresas públicas como lo son RENFE Operadora, propietaria de los trenes y encargada de su circulación, y Adif, que es la propietaria de la infraestructura y encargada de su gestión.

La línea que pasa es la C-1, que va desde la estación de **Valencia Norte** hasta **Gandía**, conectadas a través de 12 paradas en total (ambas incluidas). De estas doce paradas, cuatro pasan por los municipios de la Ribera Baixa anteriormente mencionados.

Figura 3.8. Imagen 1.1.1: Estaciones de ferrocarril



Fuente: página web oficial de Renfe

La frecuencia de los trenes depende de la estación y del día de la semana, ya que en fines de semana pasan menos trenes. También cabe destacar que en la estación del Romaní (Sollana) la frecuencia es inferior a las otras tres estaciones, debido a que está situada en una urbanización al norte del municipio y, en principio, es utilizada por un número menor de usuarios. El resto de estaciones tienen una frecuencia media de **2,4 expediciones por hora** aproximadamente entre semana, tanto dirección Valencia como dirección Gandía, mientras que la del Romaní es de **1,05 exp/h** aprox. Los fines de semana los trenes pasan con una frecuencia de **1,11exp/h** en las tres estaciones principales, mientras que, de nuevo, el Romaní tiene una frecuencia inferior con tan solo **0,88exp/h**.

Para el desplazamiento en tren de cercanías entre los municipios de la comarca de estudio, que eran 3 (Sollana, Sueca y Cullera) hay tiempos de desplazamiento entre parada y parada muy reducidos, siendo de 3 minutos entre la estación del Romaní y la de Sollana, 6 minutos entre Sollana y Sueca y 5 minutos entre Sueca y Cullera, sumando un total de 14 minutos entre las dos más lejanas. Entonces, para ir hasta Valencia, el tiempo mínimo, saliendo desde el Romaní, sería de 20 minutos, mientras que si sales desde Cullera se podría alargar a los 34 minutos si no hay incidencias. En la otra dirección, hacia Gandía, el tiempo mínimo, si partes desde Cullera, es de 30 minutos, entonces el tiempo máximo de trayecto desde el Romaní es de 44 minutos, siempre si no ocurre ninguna incidencia durante el trayecto.

Cabe mencionar que para ir más allá de la parada de Valencia Nord hay que hacer un transbordo a otra línea de tren. En esa misma estación podemos encontrar las líneas **C-2**, que llega hasta **Moixent**; la línea **C-3**, que llega hasta **Utiel** (esta misma línea tiene conexión con la C-4); la línea **C-5**, con final en **Caudiel** y la línea **C-6**, hasta **Castellón**.

En lo que se refiere a los abonos de transporte y billetes para poder tener acceso al tren, hay distintos tipos de tarifas.

Para empezar, hay los billetes sencillos y de ida y vuelta, que son válidos para un único viaje o para dos, respectivamente. El rango de precios para el ticket de viaje sencillo varía entre **1,80€** y **5,80€** dependiendo de las zonas que se vayan a recorrer, mientras que para el boleto de ida y vuelta los precios van desde **3,60€** a **11,60€**. (Renfe, 2023)

Las tarjetas **SUMA Mensual** o **SUMA Mensual Jove** dan viajes ilimitados, dentro de su periodo y zona de validez, a partir de la primera validación, son unipersonales e intransferibles. Solo permite su carga o recarga en la Tarjeta SUMA ATMV Personalizada; luego está la tarjeta **SUMA 10**, que permite 10 viajes dentro de su zona de validez. Se permite su carga o recarga en las tarjetas SUMA Anónima y Personalizada. Su máxima carga es de 30 viajes. Por último, hay la tarjeta **SUMA T** y **SUMA T+**, que te da viajes ilimitados durante 24, 48 o 72 horas, desde la primera validación, dentro de su periodo y zona de validez. Unipersonal y transferible. Se permite su carga o recarga en ambas tarjetas. (Renfe, 2023)

Hay distintos tipos de abonos y tarifas para grupos de población con más necesidades. El primer grupo es el de gente mayor de 60 años, que dispone de la **Tarjeta Dorada**, que les da un descuento del 40% en billetes sencillos o de ida y vuelta. Las personas con discapacidad igual o superior al 33%. En caso de una discapacidad superior al 65% puedes viajar con una persona que te acompañe que pagará lo mismo que tú. (Renfe, 2023)

El segundo grupo es para el grupo de **niños y jóvenes**. Los niños menores de 6 años pueden viajar gratis, aunque máximo dos niños por billete de adulto. Para el grupo de edad entre 14 y 25 años existe la **Tarjeta Más Renfe 50**, que te da descuentos del 25% en la compra de billetes de cercanías. También es nominativa e intransferible y tiene un precio de 50€, con una validez de un año. (Renfe, 2023)

También existen descuentos a familias numerosas, clasificadas en dos grupos, las de **categoría general** y las de **categoría especial**, con un 20 y 50% de descuento respectivamente.

Para terminar, los **grupos** y los **escolares** también disponen de rebajas a la hora de usar los ferrocarriles. Con un grupo de mínimo 10 personas te ofrecen un 30% de descuento en el billete de ida, un 40% en el viaje de ida y vuelta,

los menores de 12 años obtienen un descuento del 50% y, por último, los grupos escolares reciben un billete gratis cada 10. (Renfe, 2023)

Como último, existe un servicio de abonamientos distintos, como el **Abono Mensual Limitado**, que te ofrece dos viajes al día durante un mes, uno de ida y otro de vuelta, siempre en el mismo trayecto que hayas elegido al momento de la compra del abono. Es unipersonal, personalizado e intransferible y se puede conseguir en un rango de precios que va desde 34,15 euros a 126,65 euros dependiendo de las zonas de viaje. (Renfe, 2023)

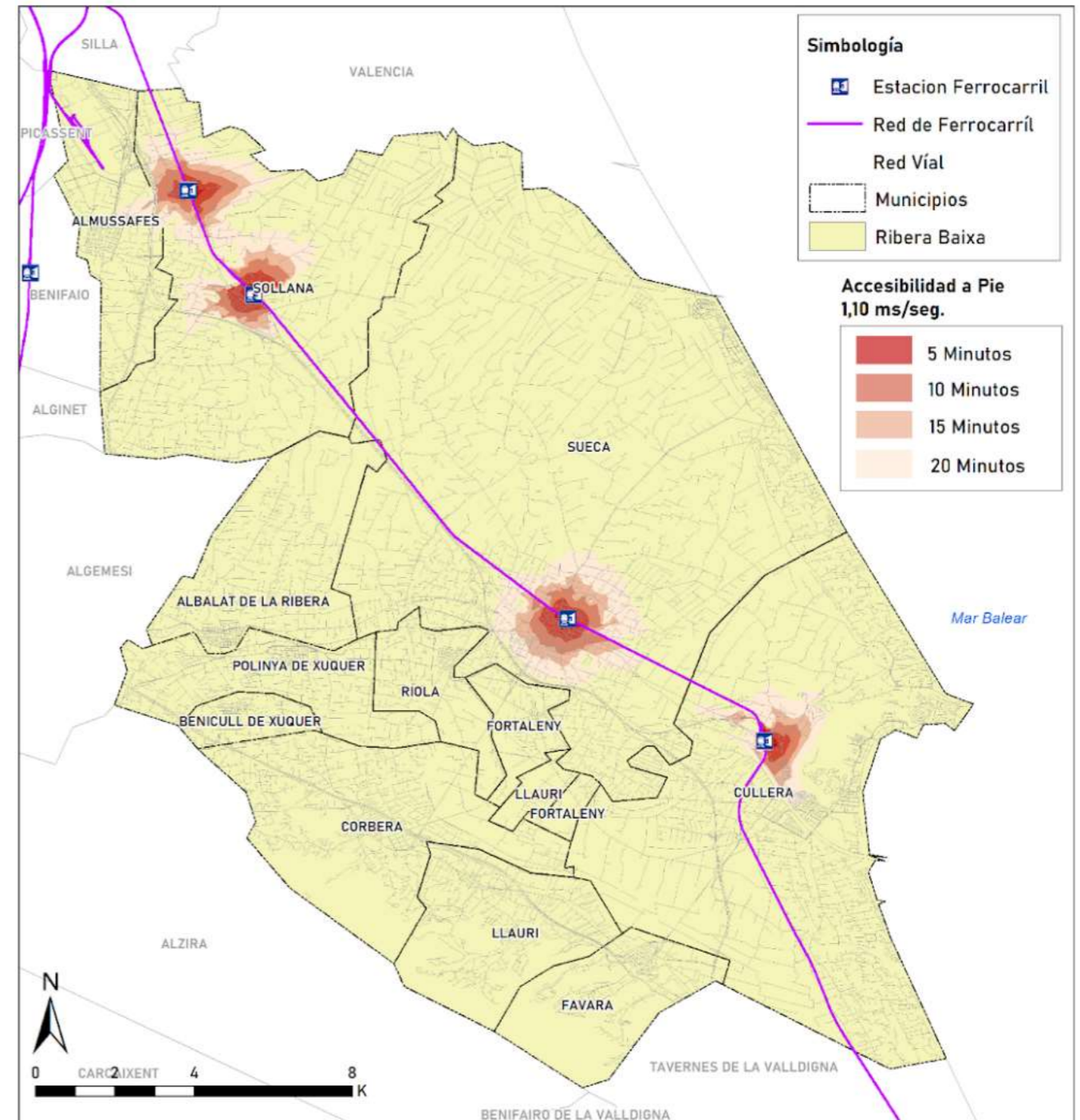
El **Abono Mensual Ilimitado** es mucho mejor, ya que te da viajes ilimitados durante todo el mes, por el resto es lo mismo que el Limitado per un poco más caro, ya que va desde los 48,95€ hasta los 145,05€ dependiendo de las zonas de viaje. (Renfe, 2023)

El siguiente abono para tratar es el **Bonotren**, que da 10 viajes al mes. En este caso no es personalizado y se puede dejar a otra persona. Válido durante un mes y, de nuevo, el precio varía entre las diferentes zonas, yendo desde los 12€ hasta los 38,65€. (Renfe, 2023)

El **Abono Estudio** ofrece viajes ilimitados durante tres meses en periodo lectivo (del 1 de octubre al 15 de julio), siempre del trayecto que hayas elegido en el momento de la compra. Es unipersonal e intransferible y su precio va entre los 91,25€ hasta los 328,05€ dependiendo de las zonas del trayecto. (Renfe, 2023)

Para concluir, hace falta mencionar las zonas, mencionadas anteriormente en relación a los precios de los distintos billetes, abonos y tarifas, que afectan a las cuatro paradas que hay en la Ribera Baixa. Gracias a los nuevos planos con la ampliación de zonas incluidas podemos ver que las estaciones de El Romani, Sollana y Sueca son Zona B y la estación de Cullera sería Zona C, mientras que la estación de Valencia Nord estaría en la Zona A y Gandía en Zona D.

Figura 3.9. Imagen 1.1.2: Estaciones de ferrocarril y área de influencia



Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Gobierno de España

Trenes

Renfe cuenta con más de 900 trenes destinados a los Servicios Públicos de Cercanías y de Media Distancia en ancho convencional. La flota con numeración 400 corresponde a trenes de tracción eléctrica y la de la serie 500 a vehículos diésel.

Para las líneas de Valencia, los modelos de flota que se usan actualmente son de las series **447** y **464 (Civia)** (eléctricos) y el modelo **592** para la línea diésel.

El Cercanías 447 es fabricado por Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), Alstom, Siemens, ABB y Adtranz. Su velocidad máxima es de 120km/h y su capacidad para pasajeros llega a 270. Cabe destacar que respecto a su predecesor, esta flota ha logrado reducir el consumo eléctrico en un 5%, en parte gracias a la reducción del peso de la parte eléctrica.

Para el modelo 464 de Civia (último modelo de trenes de cercanías de las series 462) vemos que los fabricantes son CAF, Siemens, Vossloh y Alstom. Este modelo también puede viajar a 120km/h, aunque si recibe una electrificación de 25kV puede llegar hasta los 160km/h. En cuanto a asientos, hay 223, mientras que la capacidad máxima es de 832.

Por último, la Serie 592, propulsada con diésel, fabricados por Macosa y Ateinsa, con velocidad máxima de 120km/h los Cercanías y 200 asientos disponibles, aunque sin datos de capacidad máxima. (Renfe, 2023)

Gracias a la web trencancelado.com, podemos ver varias incidencias que tiene la línea, entre ellas destacamos que los trenes no están adaptados para gente con movilidad reducida.

Figura 3.10. Imagen 1.1.3: Modelos de ferrocarril



Fuente: Imágenes extraídas de Wikipedia

3.2.2 Red de Buses

En este apartado se identifican y diagnostican los diferentes recorridos de buses presentes dentro de la comarca de La Ribera Baixa, además de los diferentes puntos de paradas dentro del territorio y la conectividad entre los

diferentes municipios, también el estado de la infraestructura referida los buses, las agencias que prestan el servicio y los distintos modos de pago para acceder al servicio.

Conectividad Interurbana

La conectividad interprovincial en modo de transporte público a nivel de bus conecta La comarca de La Ribera Baixa con las ciudades de Valencia y Alicante y se encuentra cubierta por cuatro recorridos de buses, sin embargo tan sólo uno logra la conectividad directamente a La Ribera con las dos capitales provinciales mencionadas anteriormente, correspondiente a la ruta L1, la cual tiene una alta frecuencia y un horario extendido durante el día, además de integrar con una parada el municipio de Cullera con Valencia y Alicante, la que se detalla a continuación en la siguiente tabla, acompañada de otros recorridos interprovinciales que traspasan la comarca.

Tabla 3.1. Recorrido de buses interurbanos con incidencia sobre la Comarca de La Ribera Baixa.

| Ruta | Nombre de Ruta | Agencia | Frecuencia | Ida | Vuelta | Tarifa | Tipo | Comentario |
|------|-----------------------------------|--------------------|------------|---------------------|---------------------|---------|-------------|--|
| L1 | Alacant – València | Alacant - València | 25 | Valencia - Alicante | Alicante - Valencia | 8,40 € | Interurbano | Horario de funcionamiento desde, hasta |
| | | | | 0:30 | 1:45 | | | |
| L9 | València – Gandia – Denia – Xabia | Alacant - València | 19 | 22:15 | 22:30 | 12,30 € | Interurbano | Horario de funcionamiento desde, hasta |
| | | | | 6:00 | | | | |
| L11 | Gandia – València | Alacant - València | 14 | 19:35 | | 8,40 € | Interurbano | Horario de funcionamiento desde, hasta |
| | | | | 9:00 | 9:20 | | | |
| | | | | 21:30 | 20:35 | | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS y Alsa.es

Los recorridos de transporte interurbanos descritos en la tabla anterior, también se grafican en el mapa de frecuencias de recorridos de buses dispuesto en el siguiente acápite.

Conectividad Local

La conectividad local en transporte público a nivel de bus que conecta los diferentes municipios de La Ribera Baixa entre sí, se encuentra cubierta por 16 recorridos de buses, y tan sólo una línea pertenece a la Empresa Municipal de Transporte de Valencia (EMT) la cual corresponde a la Línea 25 del sistema de transportes de buses de la ciudad de Valencia y que conecta la Capital Provincial con la localidad de El Perelló, que su vez forma parte del Municipio de Sueca y que se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 3.2. Recorrido de bus EMT en La Ribera Baixa

| Ruta | Nombre de Ruta | Agencia | Frecuencia | Ida | Vuelta | Tarifa | Tipo | Comentario |
|------|------------------------------|---------|------------|----------------------|-----------------------|--------|-------|--|
| L25 | Porta de la Mar - El Perelló | EMT | 32 | Valencia -El Perelló | El Perelló - Valencia | 1,50 € | Local | Horario de funcionamiento desde, hasta |
| | | | | 7:00 | 6:45 | | | |
| | | | | 22:00 | 22:45 | | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de Moovit y EMT Valencia

La línea L25 tiene una frecuencia relativa de 20 minutos, con 32 expediciones en 2023 y una oferta de alrededor de 4390 plazas, esta línea perteneciente la red de transporte Público de Valencia, comenzó en funcionamiento en enero de 2015 con 26 expediciones diarias y un coste de inversión de 375.000 euros a esa fecha, además de un refuerzo de expediciones y presupuesto de 125.000 euros para periodos de verano por parte del Ayuntamiento de Valencia. El tiempo estimado de trayecto de este recorrido entre origen y destino es de 45 minutos con un total de 57 paradas hasta el centro de la capital provincial. (Ayuntamiento de Valencia, 2015)

La siguiente imagen corresponde al plano exhibido en la propaganda de la nueva línea de buses en 2015, la cual tiene como lema “Disfruta la Albufera” como destino de verano para los habitantes de la ciudad de Valencia en las pedanías del sur.

Figura 3.11. Imagen 1.1.4 : Recorrido y promoción de la línea 25



Fuente: Lovevalencia.com

Otra alternativa dispuesta por EMT Valencia hacía la Comarca es la L24 que es una variante de la Línea L25 con destino a "El Palmar", la que entró en vigencia al mismo tiempo, Aproximadamente la totalidad el Recorrido es compartido entre estos dos recorridos de buses, sin embargo, la línea L24 no tiene influencia directa la interior de la Comarca, pero es relevante al representar un medio de cercanía, que alcanza las 9 frecuencias diarias, en la siguiente tabla se muestra el detalle del recorrido.

Tabla 3.3. Recorrido de bus EMT en La Ribera Baixa

| Ruta | Nombre de Ruta | Agencia | Frecuencia | Ida | Vuelta | Tarifa | Tipo | Comentario |
|------|--|---------|------------|----------------------|----------------------|--------|------|--|
| L24 | Porta de la mar (Valencia) – El Palmar | EMT | 9 | Valencia – El Palmar | El Palmar - Valencia | 1,50 € | Loca | Horario de funcionamiento desde, hasta |
| | | | | 7:50 | 7:00 | | | |
| | | | | 20:20 | 21:10 | | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de Moovit y EMT Valencia

La última alternativa dispuesta por la Empresa metropolitana de Transporte de Valencia es el Recorrido L281 que tiene una frecuencia bastante baja de tan sólo 4 expediciones por día y que se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 3.4. Recorrido de bus EMT en La Ribera Baixa

| Ruta | Nombre de Ruta | Agencia | Frecuencia | Ida | Vuelta | Tarifa | Tipo | Comentario |
|------|--|---------|------------|---------------------|----------------------|--------|-------|--|
| L281 | Valencia - Parque empresariales de Juna Carlos | EMT | 4 | Valencia -Parque Em | Parque Em - Valencia | 1,50 € | Local | Horario de funcionamiento desde, hasta |
| | | | | 4:50 | 6:05 | | | |
| | | | | 20:50 | 22:15 | | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de Moovit y EMT Valencia

Al interior de La Ribera Baixa se identifican 15 servicios buses, repartidos en tres agencias diferentes, que conectan los distintos municipios de la comarca, con frecuencias desiguales entre recorridos, siendo Cullera y Sueca, las zonas que logran mayor conectividad e intermodalidad entre las diversas líneas de buses, como se detalla más adelante.

Para realizar el catastro de las diferentes rutas realizadas por las distintas líneas de autobuses y su frecuencia correspondiente al interiores de la comarca se tuvo que procesar información encontrada mediante, GTFS¹⁹ (General Transit Feed Specification) facilitado en la web de la Generalitat Valenciana y procesado en Arcgis para georeferenciar cada uno de los puntos coordinados del fichero, para posteriormente geo-procesarlo a polilínea y obtener la red de buses existentes en el territorio de estudio, a su vez esta información se corroboró con las páginas oficiales correspondientes a cada agencia de bus, y servicios web de mapas de Google Maps y Bing Maps, cuyo resultado se muestra en las siguientes tablas.

Tabla 3.5. Recorrido de buses locales en la Comarca de La Ribera Baixa.

| Ruta | Nombre de Ruta | Agencia | Frecuencia | Ida | Vuelta | Tarifa | Intermodalidad Renfe | Comentario |
|-------|--|---------------------------|------------|--------------------------------|--------------------------------|--------|----------------------|------------|
| L3 | Riola – Algemesí – Guadassuar | La Ribera - València | 2 | UPV - Riola | Riola - Valencia | | No | |
| | | | | 12:00 | 6:20 | | | |
| | | | | 14:30 | 8:50 | | | |
| L4 | Sollana – Alginet – Hospital Alzira | La Ribera - València | 1 | Sollana - Hospital Alzira | Hospital Alzira - Sollana | S/i | Si | |
| | | | | 8.30 | 12.30 | | | |
| L191 | València – El Perelló – El Mareny Blau | València - El Mareny Blau | 2 | Valencia - Mareny Blau (Sueca) | Mareny Blau (Sueca) - Valencia | 1.45 € | No | |
| | | | | 10:00 | 11:00 | | | |
| | | | | 16:00 | 17:00 | | | |
| L185A | València – Benifaió | València - Benifaió | 6 | Valencia - LLombai | Benifaió - Valencia | € 2.25 | No | |
| | | | | 7:00 | 6:55 | | | |
| | | | | 14:30 | 8:15 | | | |
| | | | | 15:15 | 9:00 | | | |

¹⁹ Se define como especificaciones generales del suministro de datos para el transporte público y definen los horarios e información georeferenciada de distintos trayecto de transporte público

Mobilitat activa en entorns metropolitans. Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa

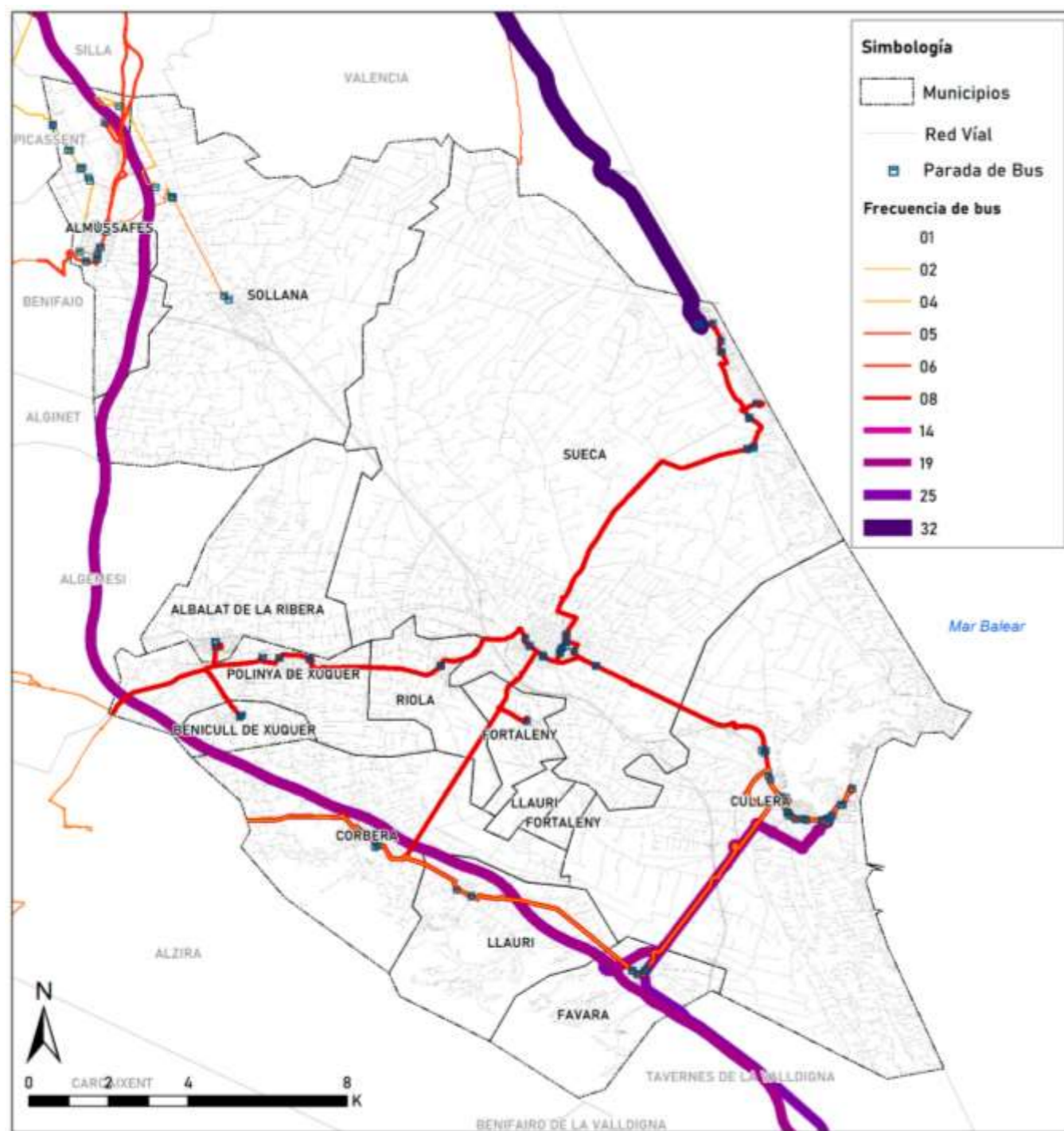
| | | | | 19:30 | 14:00 | | | |
|-------|---|-------------------------------------|---|---------------------------------------|---------------------------------------|--------|----|--------------------------------------|
| | | | | 20:30 | 15:40 | | | |
| | | | | | 19:00 | | | |
| L186A | València – Centre Penitenciari | València - Benifaïó | 3 | Ctro. Penitenciario - Valencia | Valencia - Ctro. Penitenciario | € 2.25 | No | |
| | | | | 7:00 | 6:45 | | | |
| | | | | 14:30 | 15:30 | | | |
| | | | | 20:30 | 18:50 | | | |
| | | | | | | | | |
| L281 | València – Parques Empresariales de Juna Carlos I, Norte y L Ermita | València - Benifaïó | 4 | Valencia - Pol. Industrial | Pol. Industrial - Valencia | 2.05 € | | |
| | | | | 4:50 | 6:05 | | | |
| | | | | 7:05 | 14:15 | | | |
| | | | | 12:55 | 17:00 | | | |
| L1A | Cullera – Sueca – Albalat – Hospital – Alzira | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 8 | Cullera - Alzira (Renfe) | Alzira (Renfe) - Cullera | S/i | Si | |
| | | | | 7:00 | 7:55 | | | |
| | | | | 9:00 | 9:55 | | | |
| | | | | 10:00 | 10:55 | | | |
| | | | | 12:00 | 12:55 | | | |
| | | | | 13:00 | 13:55 | | | |
| | | | | 14:00 | 14:55 | | | |
| | | | | 16:00 | 16:55 | | | |
| 18:45 | 19:40 | | | | | | | |
| L1B | Sueca – Albalat – Hospital | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 8 | Sueca - Hospital | Hospital - Sueca | S/i | Si | Recorrido Sábado, Domingo y Festivos |
| | | | | 8:00 | 8:55 | | | |
| | | | | 9:30 | ** | | | |
| | | | | 10:00 | 10:55 | | | |
| | | | | 12:00 | 12:55 | | | |
| | | | | 12:00 | ** | | | |
| | | | | 17:00 | ** | | | |
| 19:00 | 19:55 | | | | | | | |
| L2 | Cullera – Sueca – Algemesí | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 5 | Cullera - Alzira (Renfe) | Alzira (Renfe) - Cullera | S/i | Si | |
| | | | | 6:30 | ** | | | |
| | | | | 8:00 | 9:30 | | | |
| | | | | 11:00 | 12:30 | | | |
| | | | | 15:00 | 16:25 | | | |
| 17:30 | 18:55 | | | | | | | |
| L3A | Sueca – Cullera – Favara – Hospital – Alzira | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 8 | Cullera - Alzira | Alzira - Cullera | S/i | Si | |
| | | | | 8:45 | 7:45 | | | |
| | | | | ** | ** | | | |
| | | | | 10:45 | 9:45 | | | |
| | | | | 11:45 | 10:45 | | | |
| | | | | 13:45 | 12:45 | | | |
| | | | | 14:45 | 13:45 | | | |
| 15:45 | 14:45 | | | | | | | |
| 17:45 | 16:45 | | | | | | | |
| 20:30 | 19:30 | | | | | | | |
| L3B | Cullera – Favara – Hospital – Alzira | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 4 | Cullera - Alzira | Alzira - Cullera | S/i | Si | Recorrido Sábado, Domingo y Festivos |
| | | | | 10:25 | 9:20 | | | |
| | | | | 13:25 | 12:20 | | | |
| | | | | 17:20 | 16:15 | | | |
| L4 | El Perelló – Corbera – Hospital - Alzira | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 8 | El Perelló - Alzira | Alzira - El Perelló | S/i | Si | |
| | | | | 7:25 | ** | | | |
| | | | | 8:25 | ** | | | |
| | | | | 9:55 | 8:35 | | | |
| | | | | 12:55 | 11:35 | | | |
| | | | | 15:25 | 14:05 | | | |
| | | | | 16:25 | ** | | | |
| | | | | 17:55 | ** | | | |
| 20:25 | 19:05 | | | | | | | |

| L5A | El Perelló – Sueca | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 8 | El Perelló - Alzira (Renfe) | Alzira (Renfe) - El Perelló | S/i | Si | |
|-------|--|-------------------------------------|-----|------------------------------------|------------------------------------|-----|-----|--------------------------------------|
| | | | | 7:30 | 8:45 | | | |
| 8:30 | ** | | | | | | | |
| 10:30 | 11:45 | | | | | | | |
| 13:00 | 14:15 | | | | | | | |
| 15:30 | ** | | | | | | | |
| 16:30 | ** | | | | | | | |
| 18:00 | 19:15 | | | | | | | |
| 20:30 | ** | | | | | | | |
| L5B | El Perelló – Sueca (per Mareny Blau) | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | 4 | El Perelló - Sueca | Sueca - El Perelló | S/i | Si | Recorrido Sábado, Domingo y Festivos |
| | | | | 9:25 | 9:00 | | | |
| | | | | 11:55 | 11:30 | | | |
| | | | | 16:55 | 16:30 | | | |
| 18:55 | 18:30 | | | | | | | |
| L5C | El Perelló – Sueca (per Mareny Blau i Bega de Mar) | La Ribera Baixa – Algemesí – Alzira | S/i | S/i | S/i | S/i | S/i | |

Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS y Generalitat de Valencia

De la tabla anterior se puede rescatar que los municipios que presentan mayor conectividad son Cullera y Sueca, sin embargo algunos de los recorridos presentes al interior de la Comarca, tienen como destino principal los municipios de Algemesí y Alzira, además de 5 recorridos que conectan directamente La Ribera Baixa con la ciudad de Valencia, estos datos también se grafican en la siguiente ilustración que además muestra la frecuencia de cada línea, graficada según grosor de trazo y color.

Figura 3.12. Imagen 1.1.5: Frecuencia de los distintos recorridos de bus de La Ribera Baixa

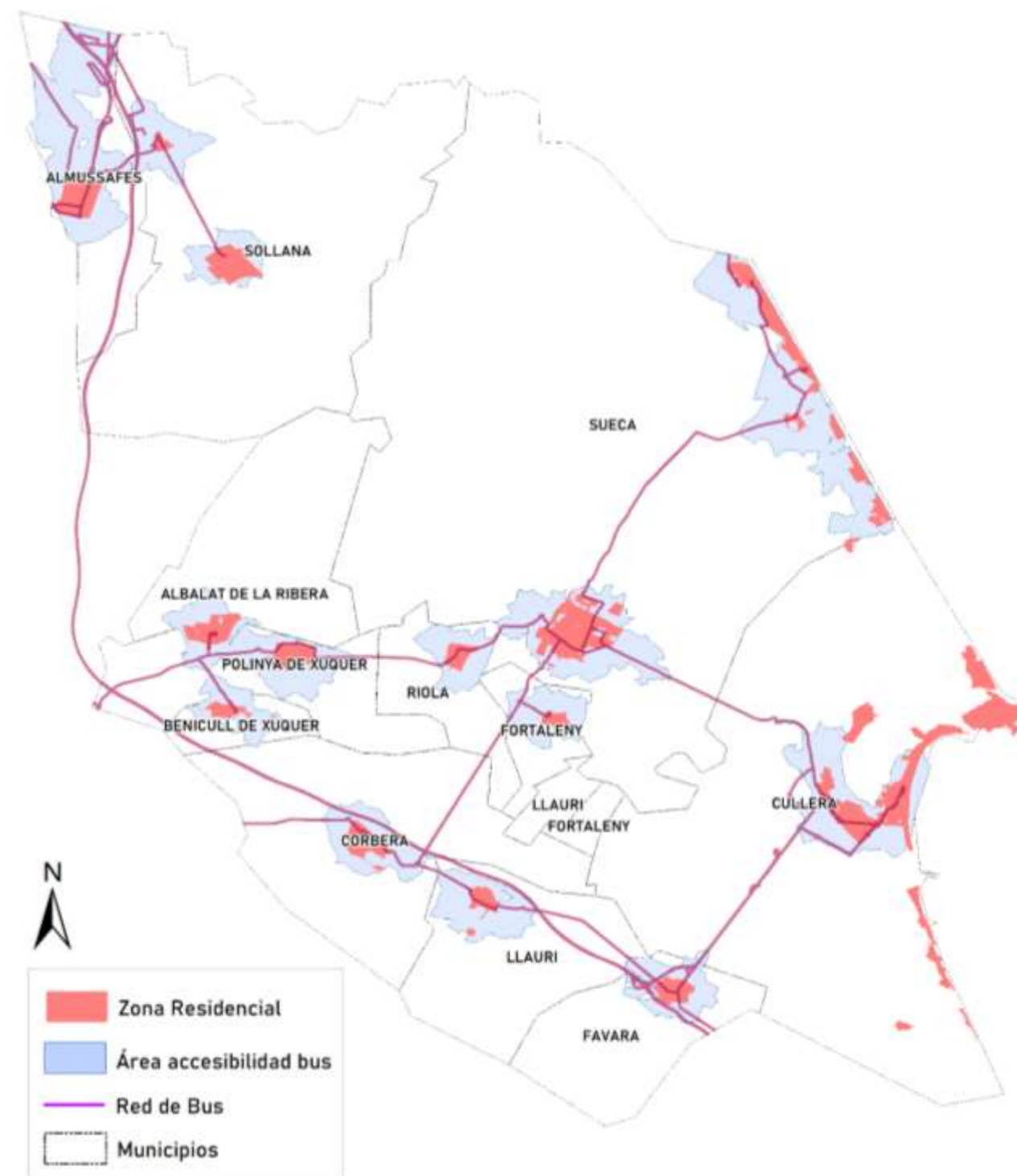


Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS y Generalitat de Valencia

De la imagen anterior también se puede observar otros municipios con una “conectividad óptima” según la oferta presente al interior de la Comarca, como: Corbera, Riola y Polinyà de Xúquer que cuentan con una frecuencia de 8 desde destino a origen por parte de algún trayecto de bus, sin embargos estos municipios se encuentran integrados en servicios que tienen como principal destino los municipios de Alzira o Algemesí.

Otro factor para considerar en el catastro de recorridos locales de autobús, son las paradas de bus y su localización al interior del territorio de estudio, en donde se lograron identificar 119 paradas al interior de la Comarca, cubriendo la mayoría de los centros poblados de cada municipio y con buena accesibilidad a modo caminata como se gráfica en la siguiente ilustración.

Figura 3.13. Imagen 1.1.6 : Recorrido de buses interurbanos con incidencia sobre la Comarca de La Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS y Generalitat de Valencia

De la ilustración anterior se puede observar cómo los polígonos que representan las zonas residenciales quedan contenidas al interior de las áreas de accesibilidad²⁰ calculadas para 1000 metros de accesibilidad o 15 minutos en modo caminata, sin embargo se puede apreciar que en el sector costero y sur del municipio de Cullera se encuentran extensiones sin cubrir por el transporte público de autobús, por lo que solamente el 41,7% del área urbana de Cullera se encuentra bajo parámetros accesibles al servicio.

Medio de Pago en el Transporte público modo bus

El siguiente acápite describe los diferentes medios de pago para acceder al servicio de buses presentes al interior de la Comarca de la Ribera Baixa, en donde se logran identificar varias formas de pago sin ser una forma integrada y en donde además cada agencia cuenta con alguna forma en particular.

Figura 3.14. Imagen 1.1.7: Distintos medios de pago para la red de transporte público EMT



Fuente: EMT Valencia

La primera forma de pago a describir corresponde al sistema utilizado para sistema metropolitano de transporte de la comunidad valenciana, con la cuál se logra acceder a los tres recorridos con influencia en la Comarca, la que cuenta con distintos métodos de pago, que describen en la siguiente tabla.

Tabla 3.6. Medios de pago para sistema de transporte.

| Medio | Precio | Descripción |
|------------------------------------|-----------------|---|
| Billete Sencillo / EMTicket | €1,50 | Corresponde a un billete sencillo sin posibilidad de transbordos. |
| Bonobús | €4,25 / €8,50 | Permite 10 viajes en la red EMT con transbordos ilimitados durante 1 hora. |
| Tarjetas Personalizados | €0 hasta €25,00 | Corresponde a títulos personalizados según la necesidad de casa usuarios como: familias, niños, mascotas y refugiados, etc. |

²⁰ Las áreas de accesibilidad son polígonos generados en SIG, en base al análisis de redes (red vial) con las paradas de buses establecidas en el territorio, por lo que su superficie es variable según las condiciones de la red vial.

| | | |
|--------------------------------|---------------|---|
| Tarjeta de crédito | €4,25 / €8,50 | Medio de pago para usuarios casuales que utilizan la red de transporte. |
| Tarjeta coordinada SUMA | | Titulo otorgado por la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia con beneficios que permiten transbordo entre diferentes sistemas como: EMT, RENFE y Metrobus, este sistema cuenta con distintos tipos y abonos. |

Fuente: EMT Valencia

Figura 3.15. Imagen 1.1.8: Bonobus, buses Herca y Buñol



Fuente: Buses Herca

Otro método de pago presente al interior de la Ribera Baixa corresponde al sistema de bonobús para las agencias de Herca y Bunyol, los cuáles presentan dos tipos: Bonobus y Bonobús especial, Este sistema tiene un funcionamiento básico que se compra y recarga al interior de los buses con un depósito de €2.

Infraestructura de bus

El siguiente acápite describe las distintas máquinas que forman parte de las diferentes líneas de autobús de EMT que tienen influencia sobre La Ribera Baixa y los distintos modelos de bus de las agencias de Herca y Buñol que recorren al interior de la Comarca.

Los buses utilizados para los recorridos de EMT en La Ribera Baixa son los modelos Mercedes Benz Citaro C2 y Citaro C2 articulados, según lo observado, estos buses se encuentran adaptados para la accesibilidad universal, carros para bebés y de compras. Una característica relevante de estos modelos de autobuses es su motor híbrido que permite un menor número de emisiones, además de cumplen con la norma EURO VI²¹ (EMTValencia; 2020)

²¹ Las normas EURO son unas series de requisitos que deben cumplir los automóviles de combustión interna para la emisión de gases y actualmente se encuentra en vigencia la versión 6 de esta normativa. (Toyota, 2020)

Figura 3.16. Imagen 1.1.9: Autobuses utilizados para el transporte de pasajeros en la Ribera Biixa



Fuente: EMT Valencia y Autobuses por Valencia

En cuanto a los modelos de autobuses que se utilizan para el transporte de pasajeros de manera local interior de La Ribera Baixa pudieron encontrar diversos modelos, entre los cuales los más utilizados son el Modelos Man Irizar i6, que cuenta hasta con 55 plazas y la posibilidad de llevar hasta 6 sillas de ruedas, remplazando espacios para asientos convencionales. (Asgroup.es, 2020)

Otro modelo muy utilizado para localidades con menor número de población es el bus de carrocería Ferqui 37+c con chasis Iveco que cuenta con 36 plazas de pasajeros y la capacidad de llevar hasta 6 sillas de ruedas. (Revistaviajeros.com, 2022)

Figura 3.17. Imagen 1.2.1: Autobuses utilizados para el transporte de pasajeros en la Ribera Biixa



Fuente: Buses Herca, Buses Franjen

Una de las características que es importante mencionar con respecto a los autobuses y como se puede observar en las imágenes anteriores con respecto a las agencias que prestan el servicio de transporte al interior de la Comarca es la "marca" que representan ya que muchas máquinas no cuentan con un nombre propio ni logo reconocible del servicio, por lo que se pierde la relevancia del servicio poco reconocible para los usuarios, existiendo carencias de identidad para el transporte y representación de marca, esto se traduce en confusiones de carácter comunicativo de marca para los habitantes de los municipios o turista (García C. 2018)

3.2.3 Demanda de los medios de Transporte Público

Para analizar la demanda de transporte público en La Ribera Baixa se requiere de allá ayuda de varios Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), de donde podemos recolectar datos de algunos de los municipios, aunque no todos, ya que Cullera y Sollana no disponen de tales herramientas.

Los datos disponibles muestran que el transporte público casi no se usa dentro del reparto del desplazamiento modal en ninguno de los 10 municipios que disponen de datos. En Sueca, la capital de comarca, solamente el 2,17% de los desplazamientos se realizan en transporte público. Para el resto de los municipios ocurre lo mismo, ninguno llega al 5% del uso del transporte público.

Las quejas más comunes de la población a la hora de justificar que su modo de transporte no sea el público son que su origen o destino están mal comunicados y que hay muy baja frecuencia, aunque también hay grupos que dicen no usarlo porque prefieren usar otros medios de transporte, como el coche o la moto. En Polinyà de Xúquer, el 35% de los encuestados afirmó que no necesitaban usar el transporte público, ya que sus desplazamientos habituales no lo requerían.

Además, a la hora de consultarles sobre las condiciones necesarias para usar más el transporte público una gran parte de la población de todos los municipios afirma que seguirían sin usarlo. El mayor ejemplo es Riola, donde el 91% de las personas encuestadas respondieron con una negativa. En el resto de los municipios hay más división al respecto.

3.2.4 Intermodalidad

La intermodalidad de personas en la Ribera Baixa, a través de su sistema de transporte público, se sustenta en varios puntos clave que merecen ser desarrollados para comprender su impacto y beneficios.

La conectividad interurbana e intermodalidad en la Ribera Baixa es un pilar fundamental para garantizar una movilidad eficiente y flexible. La integración de los servicios de trenes de cercanías y autobuses ofrece a los usuarios la capacidad de combinar y alternar entre estos medios de transporte para satisfacer sus necesidades específicas de desplazamiento.

Los trenes de cercanías representan la columna vertebral de esta red, conectando las localidades principales de la región y estableciendo vínculos con áreas urbanas más extensas. Esta red ferroviaria permite a los pasajeros viajar de manera rápida y cómoda entre diferentes puntos dentro de la Ribera Baixa, ofreciendo una opción confiable para los desplazamientos diarios.

Por otro lado, los autobuses complementan esta red ferroviaria al cubrir áreas que podrían no estar directamente conectadas por tren. Estos servicios de autobuses locales e interurbanos se convierten en un componente esencial para llegar a destinos específicos dentro de la región y para facilitar la conexión entre áreas menos accesibles por tren.

La intermodalidad permite que los usuarios no solo utilicen estos servicios por separado, sino que también los combinen en un mismo viaje para alcanzar destinos específicos. Por ejemplo, un viajero puede tomar un tren de cercanías desde su localidad hasta una estación principal y, desde allí, acceder a un autobús que lo lleve a un punto específico no cubierto por el tren

Accesibilidad y cobertura territorial, la combinación de trenes y autobuses garantiza la accesibilidad a áreas urbanas, rurales y puntos de interés dentro de la Ribera Baixa. Mientras que los trenes cubren rutas principales, los autobuses amplían la cobertura hacia lugares más remotos o no accesibles por tren, asegurando una conectividad integral para los residentes y turistas.

Eficiencia y tiempo de viaje, la coordinación horaria y de rutas entre los servicios de trenes y autobuses optimiza los trayectos. Esto reduce el tiempo de espera entre conexiones y permite planificar viajes más eficientes, especialmente para aquellos que dependen del transporte público para desplazarse en su día a día.

Sostenibilidad y reducción de emisiones, la promoción del uso del transporte público contribuye a la reducción del tráfico individual y, por ende, de las emisiones contaminantes. La intermodalidad fomenta una movilidad más

sostenible al incentivar el uso compartido de vehículos y medios de transporte más eficientes en términos energéticos.

Para mostrar el porcentaje de intermodalidad entre el servicio de ferrocarriles y el transporte público en buses se realizó el siguiente ejercicio, se interpolaron los horarios que se muestran en las tablas de recorridos de cada línea de bus, con los horarios de paradas del tren en las estaciones de estudio, según la información que muestra Renfe en su página web, seguido a esto se calculo el tiempo que se demoraría un servicio de bus en realizar la ruta desde su inicio, hasta la parada en la estación de ferrocarriles que le corresponde a su trayecto.

En las siguientes tablas se muestra el resultado del ejercicio realizado, donde se detallan los horarios de salida y llegada a cada estación presente al interior de La Ribera Baixa, con sus respectivos servicios de buses, con los cuales se puede realizar transbordo y los horarios posibles que se marcan en color

Tabla 3.7. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación de Cullera

| Línea | Hora Salida | L1A | L2 | L3A | Hora Llegada | L1A | L2 | L3A |
|---------|-------------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|
| CULLERA | 6:16 | | | | 6:47 | | | |
| | 6:52 | | | | 7:17 | | | |
| | 7:09 | | 6:45 | | 7:32 | | | |
| | 7:41 | 7:15 | ** | | 7:47 | | | |
| | 8:11 | | | | 8:17 | | | |
| | 8:22 | | 8:15 | | 8:47 | | | |
| | 8:41 | | | | 8:56 | | | |
| | 8:53 | | | | 9:17 | 9:20 | | 9:10 |
| | 9:06 | | | 9:00 | 9:47 | | | |
| | 9:13 | | | | 10:17 | | | |
| | 9:41 | 9:15 | | | 10:44 | | 10:55 | |
| | 9:54 | | | | 11:17 | 11:20 | | 11:10 |
| | 10:16 | 10:15 | | | 11:47 | | | |
| | 10:51 | | | | 12:17 | 12:20 | | 12:10 |
| | 11:21 | | 11:15 | 11:00 | 12:51 | | | |
| | 11:43 | | | | 13:17 | | | |
| | 12:21 | 12:15 | | 12:00 | 13:47 | | 13:55 | |
| | 12:41 | | | | 14:17 | | | 14:10 |
| | 13:16 | 13:15 | | | 14:26 | 14:20 | | |
| | 13:51 | | | | 14:47 | | | |
| | 14:20 | 14:15 | | 14:00 | 15:02 | | | |
| | 14:53 | | | | 15:29 | 15:20 | | 15:10 |
| | 15:29 | | | 15:00 | 15:46 | | | |
| | 15:37 | | 15:15 | | 16:03 | | | |
| | 15:55 | | | | 16:16 | 16:20 | | 16:10 |
| | 16:12 | 16:15 | | 16:00 | 16:47 | | | |
| | 16:53 | | | | 17:17 | | | |
| | 17:12 | | | | 17:45 | | 17:50 | |
| | 17:53 | | 17:45 | | 18:11 | | | 18:10 |
| | 18:13 | | | | 18:47 | 18:20 | | |
| | 18:48 | | | | 19:02 | | | |
| 19:09 | | | | 19:18 | | | | |
| 19:43 | 19:00 | | | 19:46 | | | | |
| 20:09 | | | | 20:03 | | | | |
| 20:41 | | | | 20:18 | | 20:20 | | |
| 21:16 | | | 20:45 | 20:41 | | | | |
| 21:45 | | | | 21:11 | | | 20:55 | |
| 22:18 | | | | 21:23 | 21:05 | | | |
| 22:29 | | | | 21:41 | | | | |
| 22:58 | | | | 21:51 | | | | |
| | | | | 22:18 | | | | |
| | | | | 22:51 | | | | |
| | | | | 23:17 | | | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS; Generalitat de Valencia y Renfe

Tabla 3.8. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación de Sueca

| Línea | Hora Salida | L1A | L2 | L3A | L4 | L5A | Hora Llegada | L1A | L2 | L3A | L4 | L5A |
|-------|-------------|-------|------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| SUECA | 6:21 | | | | | | 6:26 | | | | | |
| | 6:57 | | | | | | 6:42 | | | | | |
| | 7:13 | 7:20 | 6:50 | | | | 7:12 | | | | | |
| | 7:45 | | | | | | 7:27 | | | | | |
| | 8:15 | | | | 7:45 | 7:50 | 7:42 | | | | | |
| | 8:27 | | 8:20 | | | | 8:12 | | | | | |
| | 8:46 | | | | 8:45 | | 8:42 | | | | | |
| | 9:01 | | | | | | 8:51 | 8:45 | | | | |
| | 9:10 | | | | | | 9:12 | | | | | |
| | 9:17 | | | 9:05 | | | 9:42 | | | | 9:15 | 9:25 |
| | 9:45 | 9:20 | | | | | 10:12 | | | | | |
| | 9:58 | | | | | | 10:39 | | 10:20 | 10:35 | | |
| | 10:20 | 10:20 | | | | 10:15 | 11:12 | 10:45 | | | | |
| | 10:56 | | | | | | 11:42 | | | 11:35 | | |
| | 11:25 | | | | | | 12:12 | 11:45 | | | | |
| | 11:48 | | | 11:20 | 11:05 | | 12:46 | | | | | 12:25 |
| | 12:25 | | | | 12:05 | | 13:12 | | | | | |
| | 12:46 | 12:20 | | | | | 13:42 | | 13:20 | 13:35 | | |
| | 13:20 | 13:20 | | | | 13:15 | 13:20 | 14:12 | 13:45 | | | |
| | 13:56 | | | | | | 14:21 | 13:45 | | | | |
| | 14:24 | 14:20 | | | 14:05 | | 14:42 | | | 14:35 | 14:45 | |
| | 14:57 | | | | | | 14:57 | 14:45 | | | | 14:55 |
| | 15:33 | | | 15:20 | 15:05 | | 15:24 | | | | | |
| | 15:41 | | | | | | 15:41 | | | 15:35 | | |
| | 15:59 | | | | | | 15:58 | | | | | |
| | 16:16 | | | | 16:05 | 15:45 | 15:50 | 15:58 | 15:45 | | | |
| | 16:58 | 16:20 | | | | 16:45 | 16:42 | | | | | |
| | 17:16 | | | | | | 16:50 | 17:12 | | | | |
| | 17:58 | | | | | | 17:40 | | 17:15 | 17:35 | | |
| | 18:17 | | | 17:50 | 18:05 | 18:15 | 18:06 | 17:45 | | | | |
| | 18:53 | | | | | | 18:42 | | | | | |
| | 19:13 | 19:05 | | | | | 18:57 | | | | | |
| | 19:49 | | | | | | 19:13 | | | | | |
| | 20:13 | | | | | | 19:41 | | | | | |
| 20:46 | | | | | 20:45 | 19:58 | | 19:45 | | 19:55 | 19:55 | |
| 21:20 | | | | 20:50 | | 20:13 | | | | | | |
| 21:50 | | | | | | 20:36 | 20:30 | | 20:20 | | | |
| 22:22 | | | | | | 21:06 | | | | | | |
| 22:33 | | | | | | 21:18 | | | | | | |
| 23:02 | | | | | | 21:36 | | | | | | |
| | | | | | | 21:46 | | | | | | |
| | | | | | | 22:13 | | | | | | |
| | | | | | | 22:46 | | | | | | |
| | | | | | | 23:12 | | | | | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS; Generalitat de Valencia y Renfe

Tabla 3.9. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación de Sollana

| Línea | Hora Salida | L4 | Hora Llegada | L4 |
|---------|-------------|-------|--------------|-------|
| SOLLANA | 6:28 | | 6:19 | |
| | 7:04 | | 6:35 | |
| | 7:19 | | 7:05 | |
| | 7:51 | | 7:35 | |
| | 8:34 | 8:30 | 8:05 | |
| | 9:08 | | 8:35 | |
| | 9:23 | | 9:05 | |
| | 10:26 | | 10:05 | |
| | 11:31 | | 11:05 | |
| | 12:31 | | 12:05 | |
| | 13:26 | | 13:05 | |
| | 14:03 | | 14:05 | 14:00 |
| | 14:30 | | 14:35 | |
| | 15:39 | | 14:50 | |
| | 16:22 | | 15:17 | |
| | 17:22 | | 16:04 | |
| | 18:23 | | 17:05 | |
| | 19:00 | | 17:59 | |
| | 19:19 | | 18:50 | |
| | 20:19 | | 19:06 | |
| | 21:26 | | 19:51 | |
| | 22:39 | | 20:06 | |
| | 23:08 | | 20:29 | |
| | | 21:29 | | |
| | | 22:06 | | |
| | | 23:05 | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS; Generalitat de Valencia y Renfe

Tabla 3.10. Tabla de intermodalidad entre los distintos recorridos de la Ribera Baixa y horarios de paradas de Ferrocarril para la Estación El Romani

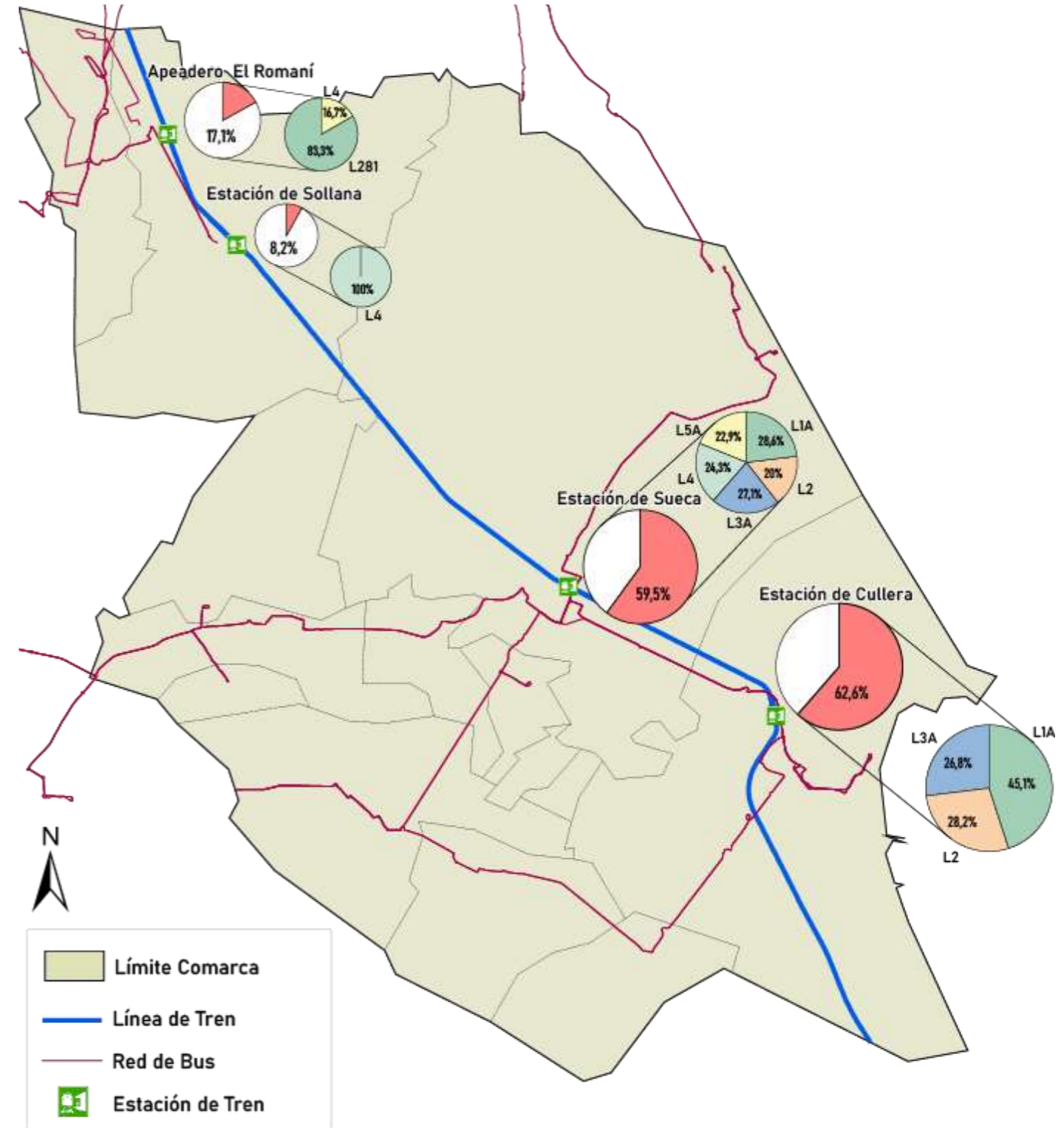
| Línea | Hora Salida | L4 | L281 | Hora Llegada | L281 |
|-----------|-------------|-------|-------|--------------|-------|
| EL ROMANÍ | 6:41 | | | 7:53 | |
| | 7:41 | | | 9:19 | |
| | 8:22 | 8:03 | | 9:25 | |
| | 8:41 | | | 10:28 | |
| | 9:41 | | | 11:33 | |
| | 10:41 | | | 12:33 | |
| | 11:41 | | | 13:28 | |
| | 12:41 | | | 14:32 | 14:15 |
| | 13:41 | | | 15:41 | |
| | 14:53 | | | 16:24 | |
| | 15:40 | | | 17:24 | 17:00 |
| | 16:41 | | | 18:25 | |
| | 17:35 | | 17:00 | 19:21 | |
| | 18:26 | | | 20:21 | |
| | 19:42 | | | 21:28 | |
| | 21:05 | | | 22:41 | 22:15 |
| | 21:42 | | | 23:10 | |
| 22:41 | | 22:15 | | | |

Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS; Generalitat de Valencia y Renfe

Como se puede apreciar en las tablas de intermodalidad presentadas, no siempre se garantizan tiempos de espera reducidos, especialmente en zonas que se encuentran más “aisladas” como las estaciones correspondientes a al municipio de Sollana, que a pesar de que tiene dos paradas de ferrocarriles representa un bajo porcentaje transbordo entre los tiempos de paradas y tren, esto se puede deber a la menor densidad poblacional y consiguiente demanda de transporte. Esta situación puede generar esperas más prolongadas para aquellos que dependen de los autobuses en áreas periféricas, lo que puede ser un desafío en términos de planificación de viajes.

La siguiente ilustración muestra de manera especializada los porcentajes de transbordo demostrados en las tablas anteriores, acompañados de gráficos que facilitan la comprensión de intermodalidad de cada estación ferrocarril presente al interior de la Comarca.

Figura 3.18. Imagen 1.2.2: Recorrido de buses interurbanos con incidencia sobre la Comarca de La Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos GTFS; Generalitat de Valencia y Renfe

De la anterior ilustración se puede apreciar que las estaciones con mayor porcentaje de intermodalidad son las estaciones de ferrocarril de Sueca y Cullera, cuyos porcentajes de transbordo entre el ferrocarril y el bus alcanzan aproximadamente el 60%, cubiertas principalmente por las líneas de autobuses L1A, L2 y L5A y a su vez las estaciones de El Romani y Sollana alcanzan el 17,1% y 8,2% respectivamente, la primera alcanza un mayor porcentaje de transbordo debido a el recorrido L281 del sistema de transporte de Valencia que llegan a la zona. En total se logra un promedio de 37% de intermodalidad entre las diferentes estaciones.

Debido a lo expuesto en este acápite, se rescata uno de los objetivos del Plan de Movilidad Metropolitana de Valencia que busca potenciar el transporte público en el área y mejorar la cobertura, calidad y accesibilidad del servicio, sobre todo fomentado la intermodalidad y maximización del servicio, por lo que se fortalecerá el servicio de autobús y ferrocarril, además de expandir la red de cobertura para que se convierta en una opción real para la Comarca de la Ribera Baixa. (Generalitat Valenciana, 2018)

3.3 MOVILIDAD CICLISTA Y OTROS MEDIOS DE MICROMOVILIDAD

La movilidad activa implica distintas formas de desplazamiento en las que las personas realizan un esfuerzo físico con o sin el uso de un medio de transporte. Por lo general, está orientado para viajes de corta y media distancia, donde los medios de transporte utilizados, son ligeros y de baja escala o incluso a pié.

Uno de los medios más utilizados hoy en día es el de la bicicleta. Actualmente, existe un esfuerzo muy grande por impulsar esta alternativa para transportarse dentro, fuera y hacia las ciudades. Existen muchos factores y agentes que determinan el éxito de la operación. Por ejemplo, muchos gobiernos han implementado políticas de cambio que promueven la movilidad ciclista para transformar y construir la infraestructura como las avenidas y calles en carriles bici, plataformas únicas, estaciones de alquiler, mantenimiento y estacionamiento. Además, existe un aspecto intangible como la educación, promoción y la concientización del uso de la bicicleta en las sociedades, las cuales muchas veces nacen y se ejecutan gracias a la presión social de los ciudadanos.

Por otro lado, existen otros medios de micromovilidad o movilidad personal (VMP) que pueden ser scooters eléctricos, bicicletas eléctricas, monopatines y patinetes eléctricos, entre otros. La micromovilidad se ha vuelto más relevante en entornos urbanos como una solución ágil y sostenible.

Además, la movilidad activa tiene beneficios tanto para la salud individual como para el medio ambiente, ya que reduce la dependencia de vehículos motorizados, disminuye las emisiones de gases contaminantes y promueve un estilo de vida más activo y por tanto menos sedentario. Muchas ciudades fomentan este tipo de movilidad como parte de estrategias para mejorar la sostenibilidad y la calidad de vida.

Figura 3.19. Diferentes vehículos de de la micromovilidad



Fuente: [Movimentistas – Micromovilidad: el futuro del transporte urbano](#)

3.3.1 Impacto y condicionantes de la movilidad ciclista en los entornos urbanos

La movilidad en bicicleta tiene diversas ventajas para los entornos urbanos, lo que repercute positivamente en la calidad de vida de sus individuos. Si se utiliza la bicicleta de modo generalizado permite disminuir los niveles de contaminación y el ruido en los entornos urbanos, y por tanto contribuye a que las calles se conviertan en verdaderos espacios de convivencia ciudadana.

Sin embargo, la consolidación de la bicicleta como medio de transporte en una sociedad o en determinado ámbito urbano depende de diversos factores. Las características geográficas, su topografía y altimetría, el grado de compacidad o extensión del ámbito, la presencia de infraestructura adecuada para su uso seguro, y las propias características socioculturales de su población y/o los modelos de sociedad, son algunas de las condicionantes que determinan su utilización.

Condicionantes físicas y sociales del uso de la bicicleta

En cuanto a las condicionantes geográficas, incide directamente el grado de pendiente que pueda tener el ámbito. En aquellos con pendientes elevadas es muy difícil que la bicicleta pueda competir como una alternativa fuerte al vehículo privado, en tanto requiere un esfuerzo físico importante. Se considera que con pendientes mayores al 6% ya no resulta cómodo pedalear, entonces resulta muy difícil realizar largas distancias para gran parte de la población, y por tanto inviable de que se convierta en un modo de transporte principal.

Las características urbanas de los asentamientos también inciden en la elección modal. En asentamientos compactos, con usos del suelo no especializados y con dotación de equipamientos y servicios, es mucho más probable que sus habitantes opten por modos activos para sus desplazamientos internos. En cambio, en asentamientos extendidos o dispersos, con usos muy especializados y sin dotaciones, es prácticamente imposible que sus usuarios no dependan de vehículos motorizados privados para sus desplazamientos frecuentes.

También resulta fundamental que los asentamientos cuentan con infraestructura adecuada para el uso de la bicicleta. Entre ellas, sendas con dimensiones que permitan andar cómodo, buena señalización e iluminación, así como estaciones de aparcamiento, zonas de descanso e hidratación, y posibilidad de auxilio mecánico, son todos elementos que colaboran a hacer más placentero y confortable el viaje, además de generar marcos de seguridad para sus usuarios.

A todos estos factores se añade una condicionante muy importante, que es la dimensión cultural de una sociedad, dónde ciertos modelos condicionan a generaciones enteras al uso o no uso de determinadas opciones. Es por eso que resulta determinante considerar los aspectos cualitativos en la educación y crianza de los individuos, y será esto en parte lo que habilite determinados modelos de sociedad, por tanto de sus dinámicas y asentamientos, y por tanto sus hábitos y modelos de movilidad.

Siniestralidad

Es importante considerar que la siniestralidad en la movilidad ciclista puede estar influenciada por diversos factores, como la calidad de las vías, la señalización, la conducta de los conductores y peatones, entre otros.

La comprensión de la siniestralidad en la movilidad ciclista es fundamental para desarrollar estrategias efectivas que promuevan la seguridad y el bienestar de los ciclistas en entornos urbanos, dadas las actuales circunstancias donde se han visto aumentados los accidentes de tráfico en los que las bicicletas y/o patinetes están implicados, triplicándose durante los últimos seis años.

Según un artículo de Valencia News, titulado 'Se triplican los accidentes laborales de tráfico con bicicletas y patinetes en los últimos seis años en la Comunitat Valenciana' y con datos extraídos del estudio realizado desde el Servicio de Actividades Preventivas de Riesgos Laborales de la mutua Umivale Activa con datos de AMAT, la Asociación de Mutuas de Accidentes de Trabajo, los accidentes de tráfico laborales con baja en los que se vieron implicados bicicletas y patinetes eléctricos en la Comunitat Valenciana fue superior en un 50,6% en 2021 respecto a 2020 (351 accidentes en 2021 y 233 en 2020), y superiores en un 195% respecto a 2016 (año en el que se registraron 119 accidentes laborales con baja).

En esta línea, desde la Generalitat Valenciana se ha redactado el Plan Director de Seguridad Vial (PDSV), aprobado por Acuerdo del Consell de 7 de abril de 2017, es un plan estratégico para la mejora de la seguridad vial, teniendo como objetivos estratégicos la protección de los colectivos vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas, y además, el plan establece La Visión Cero, con el objetivo de conseguir cero muertos y heridos graves por accidentes de tráfico.

3.3.2 Características generales de la movilidad ciclista en la Ribera Baixa

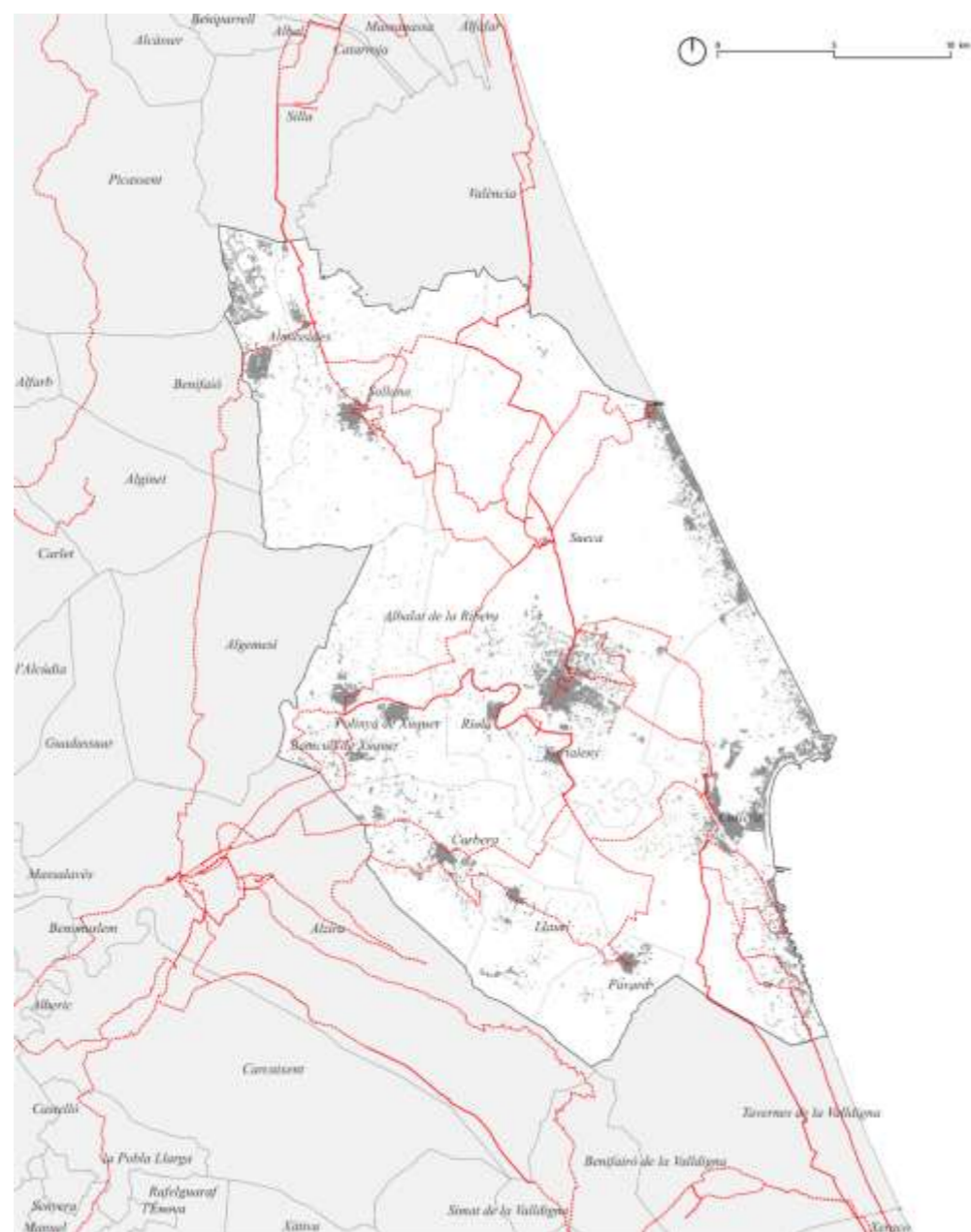
Antecedentes

En la Comunidad Valenciana se viene trabajando con temas de movilidad a diversas escalas con la elaboración de distintos Planes de Movilidad, como lo es el Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMeVal), el cual es un documento estratégico que pretende asentar las bases y las líneas de actuación del sistema de transporte y movilidad del Área Metropolitana de València (AMV), en la cual están incluidos tres municipios de la Ribera Baixa (Almussafes, Sollana y Sueca).

Precisamente en la comarca de la Ribera Baixa se han suscitado avances sustanciales en los últimos años en este aspecto, a partir de la redacción de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en Municipios (PMUS) para marcar las hojas de ruta y las políticas a seguir en materia de movilidad y originado con el interés de implantar formas de desplazamiento más sostenible (caminar, bicicleta y transporte público). Los municipios en los que se han redactado PMUS son Albalat de la Ribera, Almussafes, Benicull de Xúquer, Corbera, Favara, Fortaleny, Llaurí, Polinyà de Xúquer, Riola y Sueca. Los dos municipios restantes, Cullera y Sollana se encuentran en la redacción del PMUS propio.

Infraestructura ciclista en la comarca

Figura 3.20. Vías ciclistas existentes en la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración propia

sensación de ser una frontera entre el norte y el sur de la ciudad, permitiendo mayor porosidad entre ambos polos. La N-332 tiene una alta conectividad y extensión, parte desde Valencia y va hasta Verao, por lo que esta propuesta será parte de una transformación que puede seguir escalando al resto de municipios de la Ribera Baixa.

El proyecto tiene un enfoque en la bicicleta y esta actuación va de la mano con la “Estrategia Estatal por la Bicicleta” desarrollada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) el cual pretende fomentar la bicicleta en todos sus ámbitos y a nivel nacional con un enfoque temporal hasta el 2025. Dentro de este proyecto, el MITMA desarrolló 10 áreas temáticas con 28 bloques de acción para poder articular esta actuación. Además, el MITMA entregó 4 millones de euros a Sueca para poder hacer posible esta integración urbana. Incluso, esta estrategia tiene el apoyo del “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia” (PRTR) en el cual se pretende invertir alrededor de 105 millones de euros de los cuales una buena parte están destinados a la humanización de travesías.

Figura 3.21. Trazado de humanización de la carretera N-332 a su paso por Sueca.



Fuente: Elaboración Propia

Humanización de la Carretera La N-332

Dentro de las propuestas más recientes realizadas en los municipios de la Ribera Baixa con un enfoque en el uso de la bicicleta, está la “humanización de la carretera N-332.” Este proyecto consiste en la transformación de un tramo de aproximadamente 5 kilómetros de la carretera N-332 que pasa por el municipio de Sueca. La propuesta pretende generar la reducción de los vehículos motorizados con el fin de mejorar la movilidad activa para los peatones pero sobre todo para las bicicletas. Con este proyecto, la carretera que pasa alrededor del centro de Sueca, perderá la

Figura 3.22. Mapa de la N-332.



Fuente: N-332 - Wikipedia, la enciclopedia libre

Figura 3.23. Carretera N-332 por su paso por Sueca.



Fuente: Ajuntament de Sueca

Red EuroVelo

Eurovelo es una red de rutas ciclistas transfronterizas de larga distancia que atraviesan toda Europa. Este proyecto surgió gracias a la Federación Europea de Ciclistas (ECF), con sede en Bruselas.

Los principales objetivos de este proyecto son promover los viajes sostenibles a nivel económico, ambiental y social. En segundo lugar, mejorar la calidad de las rutas de EuroVelo en todos los países europeos participantes. En tercer lugar, promover la marca de las rutas de EuroVelo de acuerdo con las normas publicadas. En cuarto lugar, proporcionar información en toda Europa sobre rutas EuroVelo y las rutas nacionales. En último lugar, fomentar el intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los estados y regiones europeos, estimulando estrategias e infraestructuras de ciclo de alta calidad.

Figura 3.24. Mapa EuroVelo 8 a su paso por la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración Propia a partir de EuroVelo (2022) - <https://www.eurovelospain.com/>

Esta red se divide en 17 rutas que suman 90.000km aproximadamente que están agrupadas en tres recorridos: Rutas Norte-Sur, Rutas Oeste-Este y Circuitos. Dentro de Rutas Oeste-Este podemos observar la Eurovelo 8 que es la Ruta Mediterránea y va de Cádiz a Chipre (7.500km), se ubica por Valencia y baja por la Ribera Baixa, pasando por los municipios de Sueca y Cullera. (EuroVelo, 2022)

Casos de estudio

Avances en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cullera

En Cullera, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) diseñado por la Universidad Politécnica de València se encuentra en proceso de redacción. El estudio se basa en una encuesta realizada a más de cuatrocientas personas en diversos barrios y pedanías, con el objetivo de mejorar la movilidad local, garantizando opciones de transporte, protegiendo la seguridad vial, reduciendo la contaminación y contribuyendo a la calidad ambiental y al diseño urbano beneficioso para la comunidad.

Aunque todavía se encuentra en proceso de redacción, en enero de 2019 se divulgaron algunos datos preliminares en *'Levante: el mercantil valenciano'* y en *'Las Provincias'*, entre los que destaca que el 70% de los desplazamientos en el núcleo urbano son realizados a pie o en bicicleta. El 59% de los trayectos se hace a pie, y el 10% en bicicleta, superando incluso el uso de motocicletas (5%) y autobuses (por debajo del 5%). Aproximadamente el 24% de los residentes utiliza el coche, principalmente para trayectos largos fuera del municipio.

Los desplazamientos más frecuentes se originan en los barrios de la Bega, la zona centro y San Antonio, con destinos principales en el centro de la ciudad, la estación de Renfe y San Antonio. De ello se desprende que la movilidad en Cullera es de proximidad y de recorridos relativamente cortos en la zona en la que se reside.

Además se destaca una ruta popular que va desde el centro hasta la estación de trenes, ubicada en la entrada norte por la N-332 y bastante alejada del casco urbano, considerada peligrosa para peatones y ciclistas, lo que ha llevado a la demanda de medidas de seguridad.

Figura 3.25. Mapa de Cullera con vías ciclistas



Fuente: Elaboración propia

El caso de Almussafes

En la comarca de la Ribera Baixa se encuentran asentamientos ubicados en extensas llanuras, como es el caso de Almussafes, donde la bicicleta puede cumplir un papel importante para los desplazamientos internos como externos del municipio.

Si bien no existe conexión ciclista alguna con los municipios vecinos, en cuanto a conexión interna el municipio cuenta con vías ciclistas urbanas, ya que hay aproximadamente 4.5km de vía ciclista de conexión con el polígono industrial Juan Carlos I. Sin embargo, apenas poco más de 1km está conformado como carril bici, es decir, una vía segregada de uso especializado para la misma, mientras que unos 3.3km restantes son "aceras-bici", donde las primeras atraviesan el "pulmón" de espacio agrícola que separa el asentamiento del polígono, y las segundas son las que conectan internamente el polígono.

El problema de las aceras-bici es que implica fuertes problemas de convivencia entre ciclistas y peatones, y en realidad la existencia de este tipo de vía es una solución "paliativa", ya que, como se menciona en el PMUS elaborado para el municipio de Almussafes, "desvía la atención sobre el problema de fondo de la bicicleta en la ciudad" (Plan de movilidad urbana sostenible de Almussafes, Ajuntament d'Almussafes, 2022), que refiere a la prevalencia que tiene el vehículo motorizado privado en el espacio público.

Figura 3.26. Carriles bici en acera y calle respectivamente, de conexión entre casco urbano de Almussafes y polígono industrial Juan Carlos I)



Fuente: Extraído de PMUS de Almussafes (2022)

Todas las vías ciclistas que existen en el municipio son de doble sentido, y tienen un ancho útil menor a 1.5m, cuando el ancho mínimo aconsejado para vías bidireccionales es de 2.50m, y hasta 2.20 en casos excepcionales. Las vías ciclistas unidireccionales en cambio pueden resolverse con ancho mínimo de entre 1.20 y 1.50m.

Sin embargo, según se expresa en el citado documento elaborado por el Ayuntamiento, ninguna de las vías ciclistas del municipio cuenta con señalización adecuada, siendo un elemento fundamental a tener en cuenta, en tanto la misma es indispensable para regular y orientar el comportamiento de sus usuarios al circular.

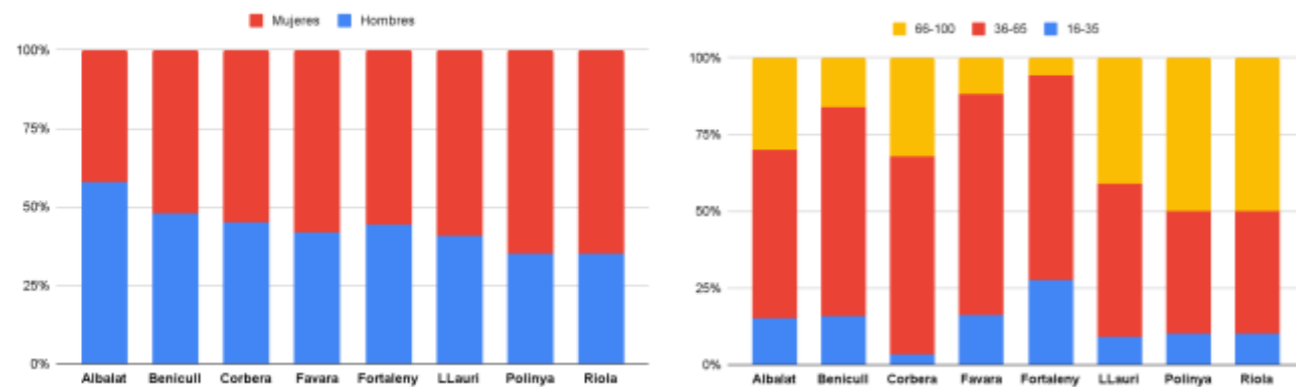
3.3.3 Caracterización de la movilidad ciclista en la comarca de la Ribera Baixa

Procedencia de los datos y características de la población encuestada

Las encuestas de movilidad realizadas en los Planes de Movilidad Urbanos Sostenibles en Municipios del Consorcio de la Ribera se han realizado a partir de encuestas telefónicas, encuestas generales de movilidad (a través de redes

sociales y formularios web) y encuestas presenciales y online a los ciudadanos y ciudadanas de los respectivos municipios. La mayoría de los participantes en todos los municipios excepto en Albalat de la Ribera fueron mujeres (entre el 50% y 65%), mientras que los hombres fueron entre el 35%-49%. La edad media de la población que más ha participado está entre los 35 y 65 años, aunque en los municipios de Llaurí, Polinyà y Riola hay una gran participación de la población mayor de 65 años, siendo en estos municipios la principal situación laboral la de jubilados, lo cual difiere del resto de municipios, en los cuales la principal situación es de ocupados.

Figura 3.27. Caracterización de las personas encuestadas (izquierda: género / derecha: grupos de edad)

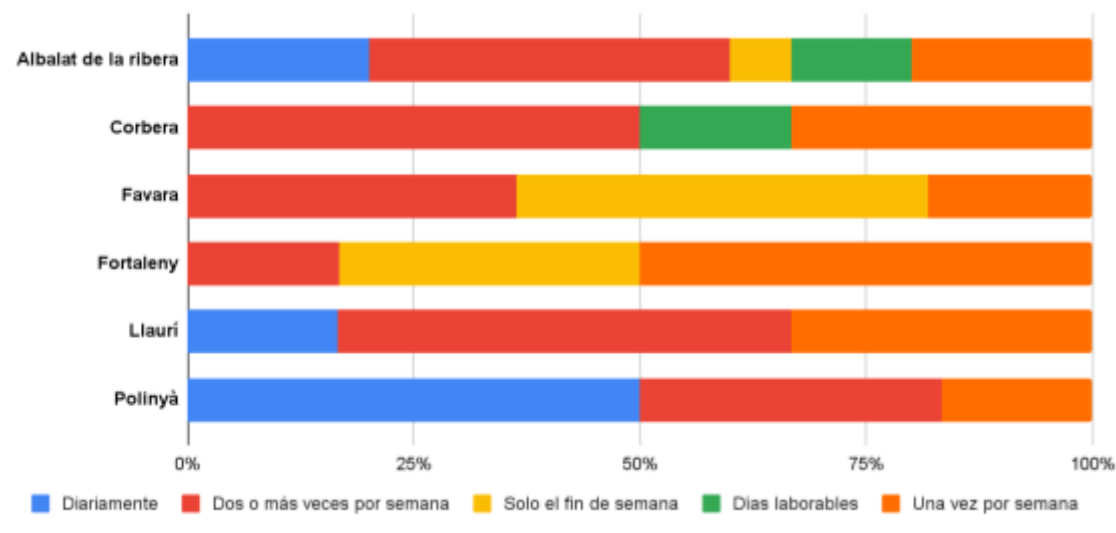


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Frecuencia de uso de la bicicleta por parte de sus usuarios

En los Planes de Movilidad Urbanos Sostenibles en Municipios del Consorcio de la Ribera se analiza cuál es la frecuencia de uso de la bicicleta de los usuarios de la bicicleta, no tiene en cuenta los usuarios que no la utilizan nunca.

Figura 3.28. Frecuencia de uso de la bicicleta



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Los datos analizados evidencian que en Polinyà el 50% de los usuarios que se movilizan en bicicleta la utilizan como medio de transporte todos los días. De igual manera, existe un uso muy frecuente de la bicicleta en los municipios

de Albalat, Corbera y Llaurí en los cuales los ciudadanos optan por este medio dos o más veces por semana, y en contraposición, en Fortaleny y Favara, los usuarios de la bicicleta tienen un uso de esta más esporádico.

Motivos de no desplazamiento en bicicleta por parte de sus usuarios

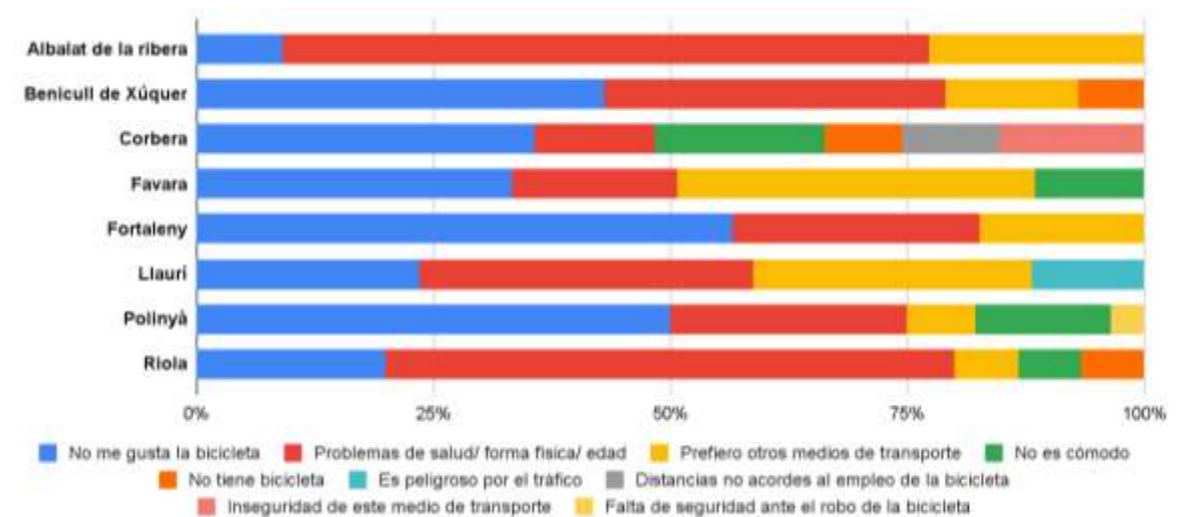
Figura 3.29. Personas utilizando el carril bici en distintos vehículos de movilidad personal



Fuente: [La DGT publica una nueva instrucción sobre los vehículos de movilidad personal \(VMP\) - Athener Consultores](#)

En las encuestas realizadas se preguntaba a los habitantes no usuarios de la bicicleta sobre los motivos de la no utilización de este modo de transporte.

Figura 3.30. Motivos de no desplazamiento en bicicleta por parte de sus usuarios

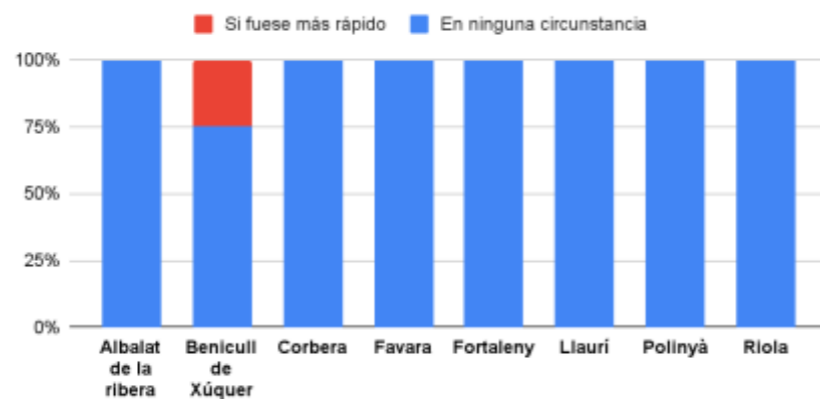


Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Dentro de los datos analizados de las encuestas, destaca en casi todos los municipios el motivo de “no me gusta la bicicleta” como una de las principales razones para que los ciudadanos no opten por ese medio de transporte, sobre

todo en Fortaleny, 56,50% de los encuestados. Seguido, está la postura de “problemas de salud/forma física/edad” como otro motivo por el no desplazamiento en bicicleta, donde Albalat de la Ribera lidera la tabla con 68,20% de sus ciudadanos.

Figura 3.31. Disposición a utilizar la bicicleta de los no usuarios de la bicicleta



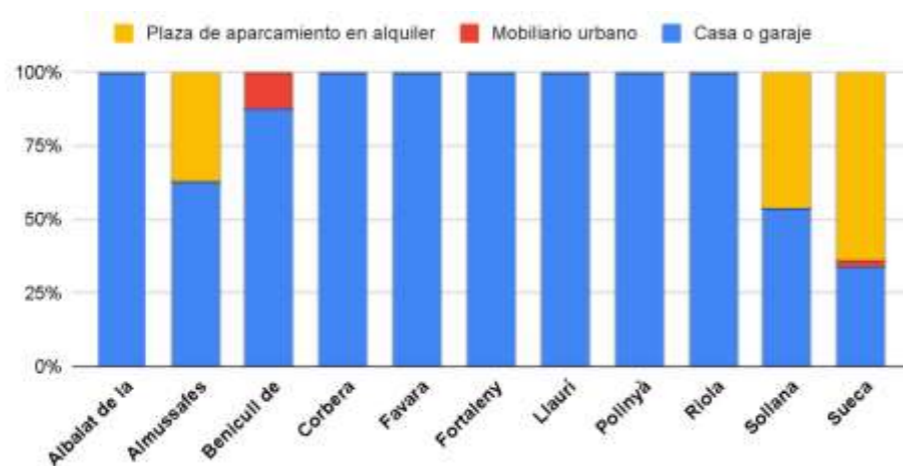
Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

En las encuestas también se preguntaba a los no usuarios de la bicicleta bajo qué circunstancias estarían dispuestos a utilizar la bicicleta. Allí se puede observar cómo en todos los casos, excepto en Benicull, todos los encuestados responden que en ninguna circunstancia estarían dispuestos a utilizarla en el futuro ya que prefieren utilizar otro medio de transporte, y en Benicull un 25% responden que si fuese más rápido en llegar al destino y no supusiera tanto esfuerzo físico. Con estos resultados podemos deducir que un cambio en la mentalidad de estas personas para la utilización de la bicicleta es una tarea complicada.

Aparcamiento de los usuarios de la bicicleta

En las encuestas también se analizaba el uso que hacen los usuarios de la bicicleta del mobiliario urbano para el aparcamiento de bicicletas, aunque en estas no se preguntaba sobre los motivos por la no utilización de los aparcamientos para bicicletas.

Figura 3.32. Uso del mobiliario urbano para el aparcamiento de bicicletas



Fuente: Elaboración propia a partir de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de los municipios mencionados.

Dados los resultados, se observa que prácticamente solo en el municipio de Benicull de Xuquer (12,50%) y muy poco en los municipios de Albalat de la Ribera (0,30%) y Sueca (2,3%) existe el uso del mobiliario urbano para el aparcamiento de bicicletas por parte de los ciudadanos. Podemos observar como únicamente en los casos de Almussafes, Sollana y Sueca se utilizan plazas de aparcamiento en alquiler para el aparcamiento de bicis, los cuales tienen un uso considerable, mayor al 33% en los tres casos, y supone más de la mitad en Sueca (63,7%).

Es claro que en el territorio de la Ribera Baixa hay un fuerte predominio del aparcamiento en los propios hogares y aparcamientos, ya que en todos los municipios supone prácticamente la totalidad del aparcamiento, excepto en los tres municipios nombrados anteriormente.

3.3.4 Antecedentes y casos de estudio

El Consorcio de la Ribera

El consorcio de la Ribera es una sociedad entre la Ribera Alta y la Ribera Baixa con el objetivo de colaborar entre ambas mancomunidades y otras entidades para favorecer y gestionar las diferentes áreas del consorcio con una visión colaborativa y sostenible. Las áreas generales que pretenden atender son: energía, educación ambiental, promoción económica y la del turismo.

Dentro del área de educación ambiental existen varias actividades que promueven y facilitan el uso de medios de transporte de bajo impacto como la bicicleta y otros medios de micromovilidad. Algunas de las actividades son la “Semana de la Movilidad Sostenible” que va del 16 al 22 de septiembre cada año, el “Día Saludable” que combina el día de la fruta con el acto de ir a pie, bicicleta o patinete a la escuela el mismo día, entre otros.

Ciclo de Rutas en la Ribera

Una actividad que destaca mucho es la del “Ciclo de Rutas en la Ribera”, la cual es una auto guía de rutas para andar en bicicleta dentro de la Ribera Alta y la Baixa. El objetivo es poner a disposición de los ciudadanos y turistas un mapa de ciclorutas en Valencia que sirva de guía para que los usuarios puedan utilizar y planificar sus trayectos en bicicleta por su propia cuenta. Actualmente, el mapa cuenta con 10 rutas autoguiadas dentro de la Ribera Baixa.

Dentro de la página web interactiva los usuarios pueden seleccionar una ficha técnica de cada ruta donde indica la distancia que recorre, su dificultad, el terreno, el desnivel y otros datos que permiten conocer el tipo de ruta a la cual se enfrentan.

- Ruta 4: Cullera a Valencia por el Marenys, Silla y pto. de Catarroja (71,4 km)

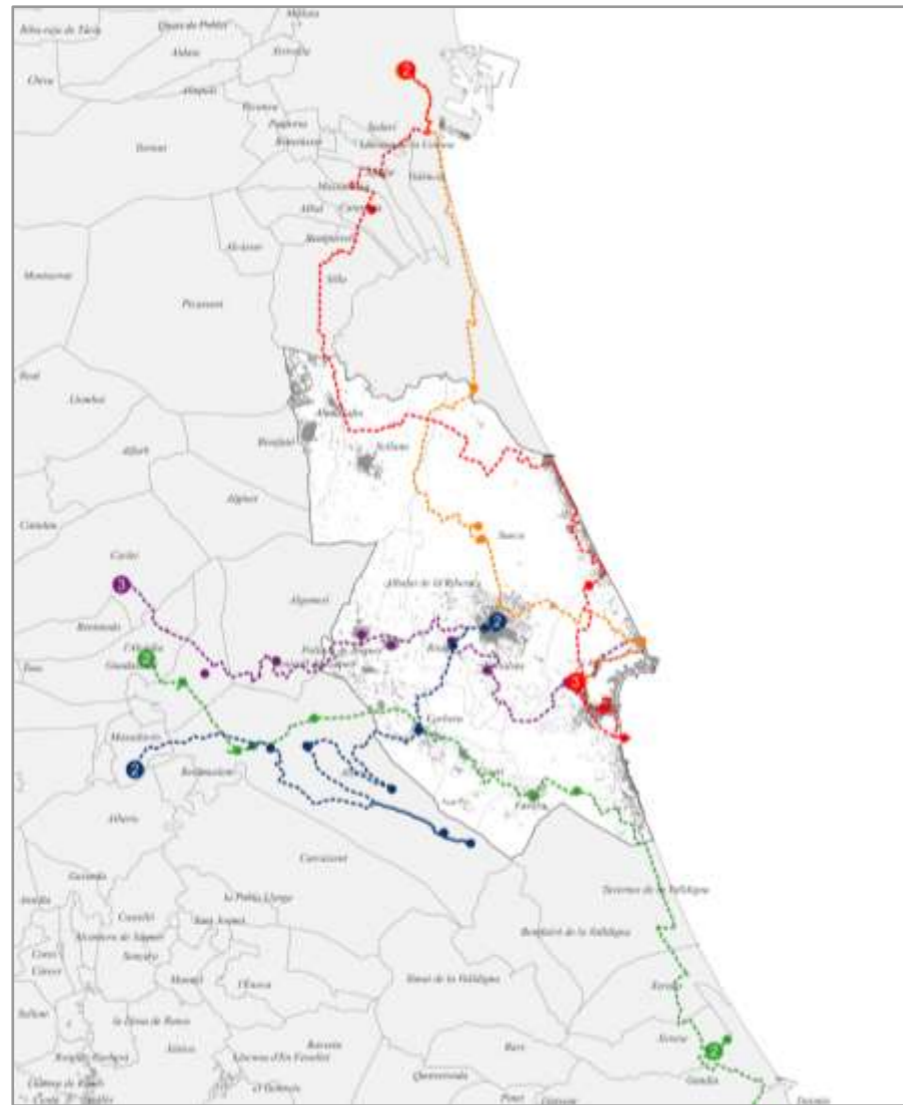
La ruta 4 parte del Assut de la Marquesa y sigue la trayectoria del río Júcar hasta llegar a su desembocadura con el mar. Luego sigue por una corta pero intensa subida hasta el conocido Castillo de Cullera donde se puede apreciar toda la ciudad desde el punto más alto. Después, desciende pasando por el casco histórico de Cullera e ingresa en los caminos de los arrozales hasta llegar nuevamente al mar. Finalmente, la ruta ingresa nuevamente al parque natural para rodear la Albufera por el Oeste y salir a Valencia por Silla y el puerto de Catarroja. El trayecto tiene un nivel de dificultad elevado no tanto por el camino que sigue sino más por su larga distancia de recorrido.

- Ruta 6: Massalavés a Sueca por Alzira, Corbera y Riola (56,9 km)

La ruta #6 tiene la particularidad de que comparte trayecto entre la Ribera Alta y la Ribera Baixa. La misma, inicia en Massalavés y recorre el camino viejo de los frutales de la capital de la comarca de la Ribera Alta, Alzira.

Siguiendo, el camino atraviesa el casco histórico en dirección a las montañas que se encuentran en la cercanía. Continuando por un sendero llano del Valle de la Casella, la ruta va bordeando la ladera hasta ganar altura y rematar en el paraje municipal. Después, desciende suavemente hacia Alcira donde encuentra el monasterio de Sta. Maria de Lluch en el cual se puede observar la ciudad desde lo alto. Luego bordea por el *camí de l'Ombria*, y llega hasta la entrada del paraje natural de la Murta, el cual está protegido debido a que cuenta con una enorme diversidad de especies botánicas donde la cicloruta no ingresa. Continuando por el trayecto, la vía se estrecha entre los naranjos del *Camí de la Solana* en dirección hacia Corbera y la Ribera Baixa, continuando por las orillas del río Júcar en Riola hasta llegar a Sueca. La biciruta culmina en la estación de tren, sin antes atravesar el centro histórico del municipio de Sueca.

Figura 3.33. Mapa de bicirutas del sur de Valencia



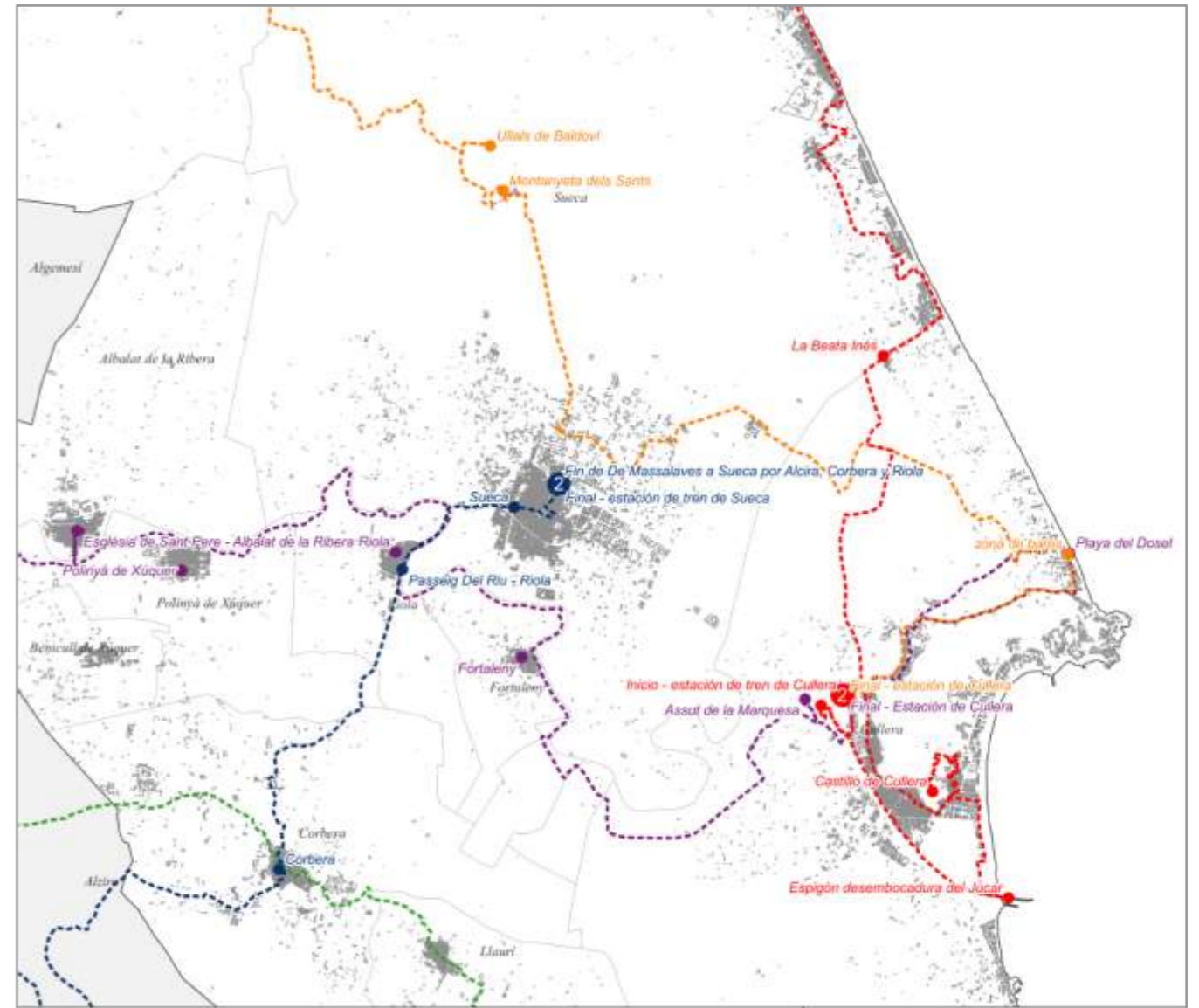
Fuente: Elaboración propia a partir de [La Ribera, P. N. Albufera y l'Horta Sud - Bici Rutas Valencia](#)

está muy cerca de la desviación de “El Palmar”. Enseguida, el trayecto va tomando altura al salir de “El Palmar” por entre los campos en dirección al Ullal de Baldoví y a Muntanyeta dels Sants, donde se puede admirar el parque natural desde lo alto. Finalmente, el recorrido rodea entre los campos a Sueca, llegando muy cerca del faro de Cullera. Desde ahí, el camino se adentra por el carril-bici que recorre parte de los senderos montañosos hasta rematar muy cerca de la estación de tren.

- Ruta 9: Gandía a l'Alcudia por la Marjal de la Safor, Corbera y Alcira (62 km)

Esta ciclo-ruta inicia en Gandía y recorre el litoral del “Marjal de la Safor” entre los campos de cultivo de Gandía y Cullera, los cuales se encuentran llenos de lagunas y mucha fauna acuática. El camino atraviesa los arrozales del P.N. de la Albufera, continuando por Llaurí y Corbera, hasta llegar a Alzira y Alcúdia.

Figura 3.34. Mapa con las rutas ciclistas que atraviesan y conectan la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración propia a partir de [La Ribera, P. N. Albufera y l'Horta Sud - Bici Rutas Valencia](#)

- Ruta 7: Valencia a Cullera por el Palmar, Els Sants y la playa del faro (52,5 km)

La ruta empieza muy cerca del ágora que se encuentra cerca del centro comercial “El Saler”, dirigiéndose por un carril alternativo al del carril-bici hasta encontrarse con el mismo. Pasando por la playa, llega hasta la carretera que

- Ruta 10: Carlet a Cullera por la ribera del Xúquer y la playa del Dosel (53,8 km)

En esta ocasión, la ruta inicia en Carlet, pasando por su casco histórico antes de llegar al río Magro, continuando durante 14 km por los campos agrícolas hasta llegar a Algemés y recorrer su centro hasta encontrar nuevamente el Júcar. Subiendo por un talud artificial creado para defender la comarca de las avenidas del río, la ruta de *Dels Ponts de Ferrio* permite a los ciclistas apreciar el horizonte y las montañas cercanas. Continúa por entre los pueblos de Albalat, Polinya, Riola y Estubeny, para dejar el camino del Júcar y mostrar los campos de arroz que componen el parque natural de la Albufera. Finalmente, el camino rodea las montañas de Cullera y remata en la estación de tren que lleva de vuelta a Valencia.

Tabla 3.11. Tabla comparativa de las características de las “Ciclo-Rutas” que atraviesan y conectan la Ribera Baixa

| | RUTA N°4 (rojo) | RUTA N°6 (azul) | RUTA N°7 (naranja) | RUTA N°9 (verde) | RUTA N°10 (amarillo) |
|-------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| | Cullera a Valencia | Massalaves a Sueca | Valencia a Cullera | Gandía a L'Alcudia | Carlet a Cullera |
| Distancia | 71,4 km | 56,9 km | 52,5 km | 63 km | 53,8 km |
| Recorrido | Lineal | Lineal | Lineal | Lineal | Lineal |
| Desnivel + | 345 m | 468 m | 98 m | 198 m | 95 m |
| Desnivel - | 345 m | 478 m | 100 m | 184 m | 146 m |
| Firme | Asfalto c/ tramos por paseo marítimo | Asfalto c/ un tramo de senda ciclable | Asfalto c/ tramos de pista compactada | Asfalto c/ tramos de pista compactada | Asfalto c/ tramos de pista compactada |
| Dificultad | Difícil por distancia >60km | Moderada | Moderada | Moderada | Fácil |

Fuente: Elaboración propia a partir de [La Ribera, P. N. Albufera y l'Horta Sud - Bici Rutas Valencia](#)

Bicicleta compartida: Los antecedentes de MiBisi y Valenbisi

Si bien no existen actualmente sistemas públicos de bicicleta compartida en la comarca de la Ribera Baixa, sí existen programas dentro de la Comunidad Valenciana, específicamente en la ciudad de Valencia, donde encontramos los sistemas “MiBisi” y “Valenbisi”.

MIBISI es un sistema automatizado de alquiler de bicicletas públicas disponible las 24 horas del día, los 365 días del año, con una flota de bicicletas de alta calidad. Además, cuenta con una extensa red de estaciones que permite a los usuarios dejar las bicicletas en una estación de destino diferente a la de origen, incluso en diferentes municipios. La gestión de todo el servicio se realiza a través de un sistema informático.

En la actualidad, 10 municipios del área metropolitana de Valencia han adoptado este sistema, ofreciendo una flota de 1,000 bicicletas distribuidas en 100 estaciones estratégicamente ubicadas en los diferentes municipios, como Mislata, Quart de Poblet, Xirivella, Alaquas, Aldaia, Torrent, Alboraiá, Mellena, Alfara del Patriarca, Fois, Bonrepos y Mirambell, y Vinalesa. Las estaciones MIBISI se encuentran en áreas muy accesibles de tu ciudad.

Además, [MIBISI-Valencia](#) ha implementado un plan de integración con la ciudad de Valencia para mejorar la conexión entre la capital y el área metropolitana. Este proyecto ha incluido la instalación de 5 estaciones intermodales, con el respaldo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

Figura 3.35. Ejemplos de estacionamientos de bicicleta compartida en Valencia, Sevilla y Barcelona.



Fuente: PMoMeVal 2022

3.4 DESPLAZAMIENTO A PIE

En este apartado de la memoria nos dedicaremos a hacer un recorrido por el estado de la cuestión en lo que se refiere a la movilidad a pie en la comarca de la Ribera Baixa. Qué opciones tienen los habitantes de esta comarca para desplazarse a pie por su territorio, cuáles son los trayectos más comunes y, finalmente, qué limitaciones se encuentran las personas para moverse a pie en la comarca.

En un territorio tan favorable para hacer un uso cotidiano de la movilidad activa (desplazamientos a pie o en bicicleta y parecidos) nos encontramos con que hay una infraestructura existente, y transitada, de caminos y senderos, sobre todo, de origen agrícola, pero que no está del todo adaptada para una movilidad a pie consciente y diaria que llame a hacer esos recorridos a pie y a ser un aliado para combinar con métodos de transporte que puedan superar las barreras de distancia para realizar ciertas actividades, acudir a ciertos equipamientos o llegar a los puestos de trabajo. De la misma manera, una buena infraestructura para la movilidad a pie beneficiaría al territorio durante la época estival, cuando la costa se llena de personas venidas de fuera para disfrutar de las vacaciones, si esta red de caminos conecta eficientemente y con las condiciones de sombreado necesarias los centros urbanos o los puntos donde se ubican las redes de transporte que conectan la comarca con el exterior, con las playas y sus paseos.

3.4.1 Red actual de caminos interurbanos:

La comarca cuenta con cuatro senderos, unos de Gran Recorrido, uno de pequeño recorrido y dos Senderos Locales (Figura 26). Estos son itinerarios peatonales señalizados, que tratan, siempre que es posible, de evitar el tránsito por carreteras asfaltadas y con tráfico de vehículos. Los Senderos de Gran Recorrido (GR), tiene una distancia de más de 50 kilómetros, que unen puntos distantes y recorren parajes, comarcas, regiones o países muy lejanos entre sí. Por otro lado, los senderos de Pequeño Recorrido (PR), tienen entre 10 y 50 kilómetros, y muestran unos entornos específicos o llegan hasta una población, un refugio o punto de interés, y a menudo conectan con SGR. Los puede haber circulares, de tal manera que comienzan y acaban en el mismo lugar. Para acabar, hay los senderos Locales, que tienen una distancia hasta 10 km. (aprox.) y cuya dificultad es mínima.

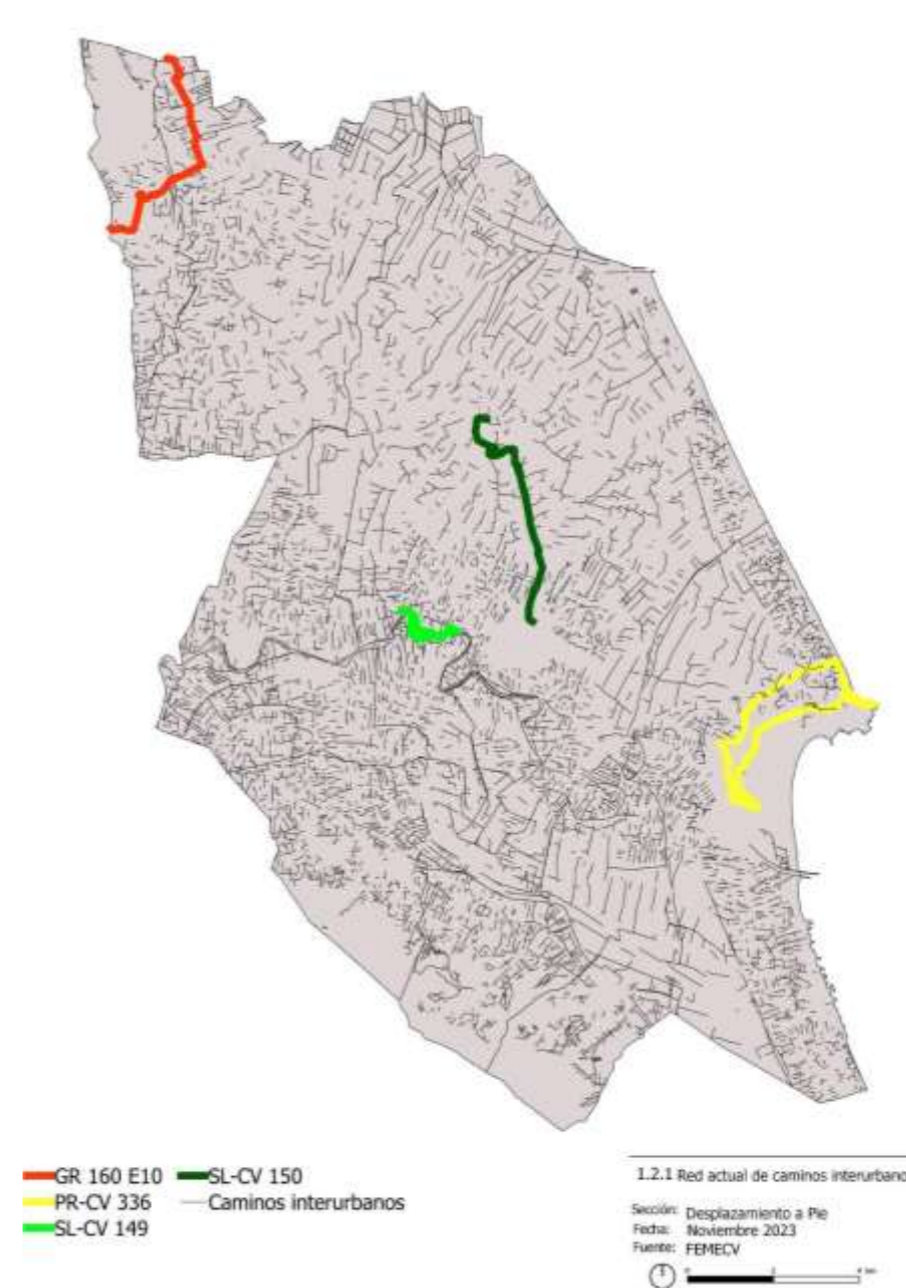
El sendero de Gran Recorrido GR 160 E10 ALMUSSAFES - ALZIRA, siendo el promotor de este sendero el Patronat Provincial de Turisme de València. Este es el único de Gran Recorrido con el que cuenta la comarca y está en proceso de homologación, lo que significa que es posible que se encuentren marcas provisionales en el recorrido, además de no garantizar la seguridad del senderista, ni cumplir, aún, los mínimos de calidad. Según la Federació de Muntanya i Esports de la Comunitat Valenciana (FEMECV) este sendero lo clasifica como un terreno de montaña que requiere conocimientos de orientación y seguridad en montaña. El sendero tiene una distancia de 248 km aproximadamente, saliendo de Valencia y acabando el recorrido en Orihuela (Alicante), por lo tanto, cruzando dos provincias, Valencia y Alicante. Este cruza por la comarca de la Ribera Baixa por los municipios de Almussafes y Sollana

El sendero de Pequeño Recorrido PR-CV 336 SENDA DE LA LLOMA, homologado el 15-04-2007, siendo el único que tiene la comarca donde el promotor de este sendero es el Ayuntamiento de Cullera. Este sendero circular tiene una distancia de 13,50 km y tiene un tiempo teórico de unas 3 horas y 55 minutos, y cuenta con un desnivel de 420 metros. El recorrido pasa íntegramente por el municipio de Cullera, siendo el punto de partida y el de llegada el cementerio de Cullera. Tiene un recorrido muy homogéneo, uniendo zonas de costa, huerta y montaña. Además, una parte de este cruza por el Parque Natural de la Albufera, por la desembocadura del río Júcar y por la sierra de Corbera.

Por lo que hace a los senderos Locales, ambos tienen como promotor el Ayuntamiento de Sueca, ya que se encuentran en el término municipal de Sueca, además, los dos fueron homologados el 15-05-2016. El primero de

los dos senderos Locales es el SL-CV 149 UN PASSEIG PEL CORDÓ DEL XÚQUER. DELS CANOS A L'ASSUT DE SUECA. El sendero discurre por el cordón de protección contra inundaciones del río Xúquer hasta el azud de Sueca, tiene una distancia de 3,80 km y 30 metros de desnivel, lo que supone un horario teórico de 1 hora. El segundo sendero Local es el SL-CV 150 UN PASSEIG PER L'ARROSSAR. DE SUECA A LA MUNTANYETA DELS SANTS I A L'ULLAL DE BALDOVÍ. El punto de partida es en el centro urbano de Sueca, en Passeig de l'estació, y el punto de llegada es en el Ullal de Baldoví, pasando por la Muntanyeta dels Sants. Tiene una distancia de 6,80 km y 10 metros de desnivel, con un horario teórico de 1 hora y 25 minutos.

Figura 3.36. Mapa de Red Actual de Caminos Interurbanos

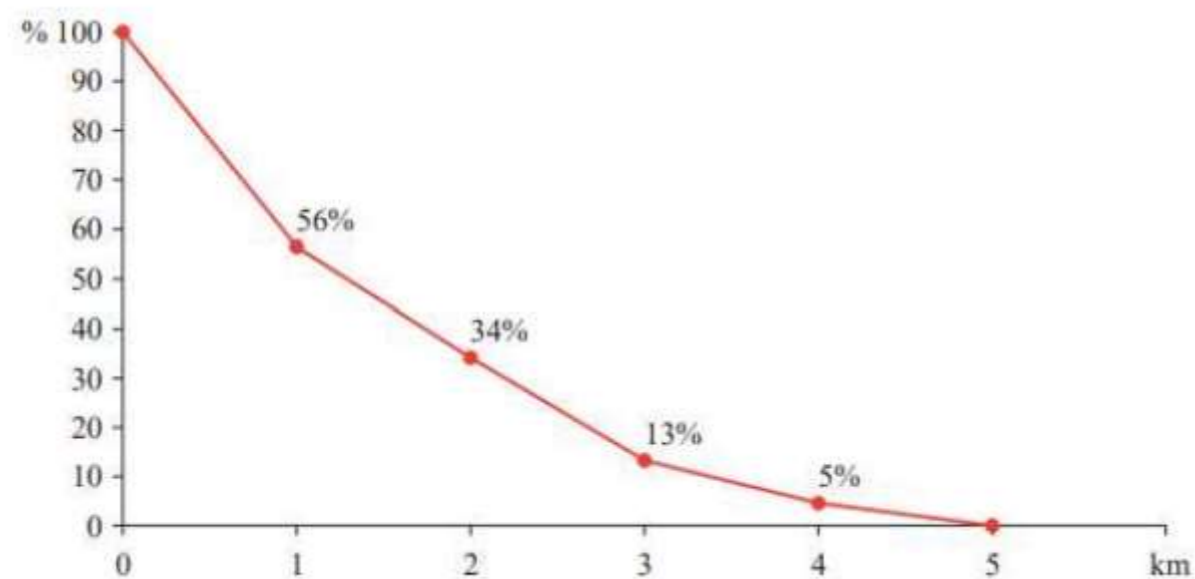


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la FEMECV

3.4.2 Distancias y tiempos de recorrido entre municipios

La comarca de la Ribera Baixa tiene una superficie de 276,84 km² y cuenta con 12 municipios. Los centros urbanos de estos, en la mayoría de los casos, están aislados unos de otros por los campos de arroz o naranjeros, por lo que la opción de ir a pie de forma habitual entre un municipio y otro está muy limitada. Tal y como puede apreciarse en el gráfico (Figura 27), un 34% de la población está dispuesta a caminar hasta 2 kilómetros a pie, y más del 50% hasta 1 kilómetro. Por lo tanto, a medida que la distancia a pie crece, disminuye el número de personas dispuestas a hacer el recorrido en este medio de transporte.

Figura 3.37. Gráfico de viajes a pie, según la distancia



Fuente: Echavarrí Pozueta, J. et al. (2013)

Siendo conocedores que más del 30% de las personas están dispuestas a caminar hasta 2 kilómetros de forma habitual en casco urbano, se ha decidido hacer un mapa de buffer (Figura 28) con el objetivo de localizar en qué poblaciones se puede ir andando de forma regular de su centro urbano a otro, aun siendo conocedores que en ámbitos interurbanos la distancia disminuye considerablemente.

Como resultado hemos tenido que, solamente teniendo en cuenta la distancia, se puede ir a pie del centro urbano:

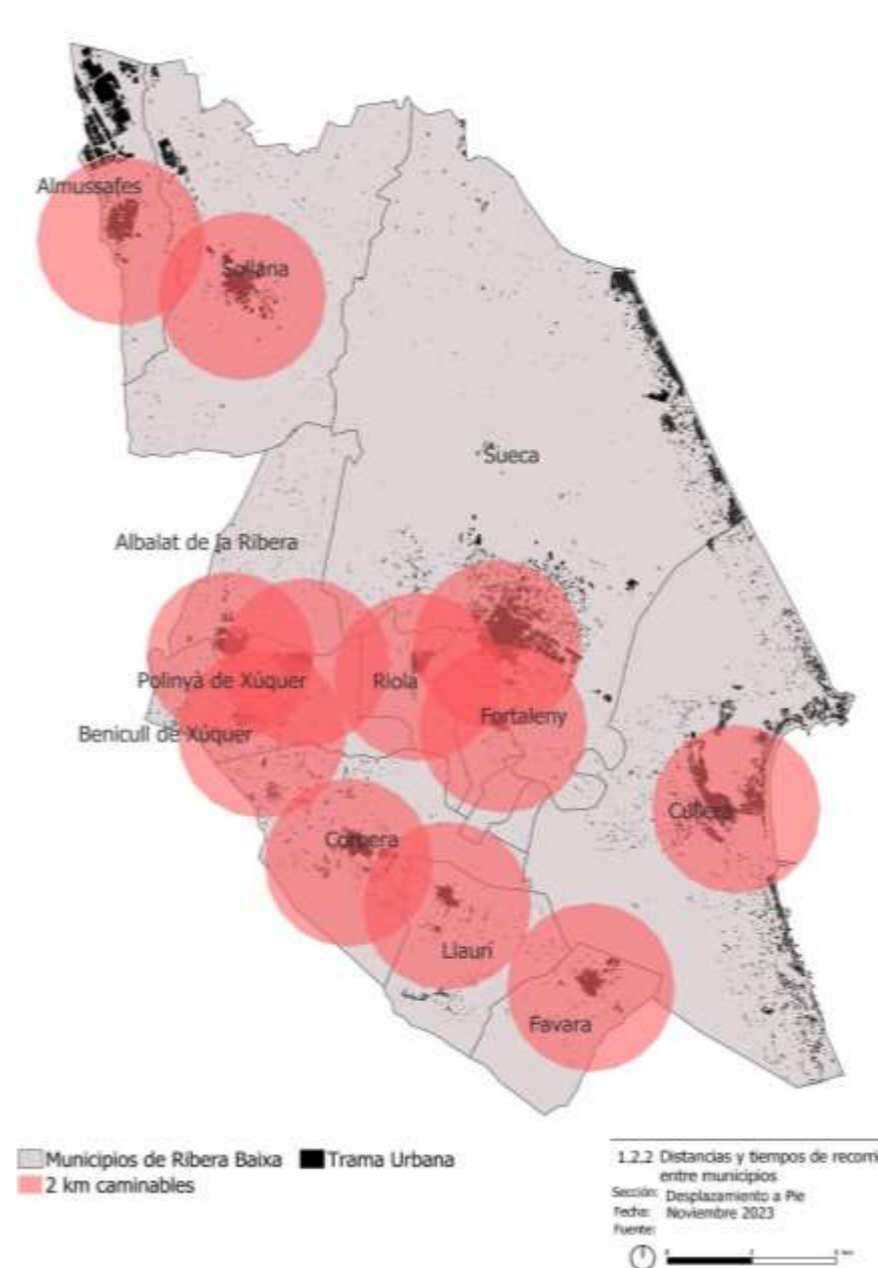
1. De Sueca a Fortaleny
2. De Riola a Sueca
3. De Fortaleny a Sueca
4. De Polinyà de Xúquer a Albalat de la Ribera
5. De Polinyà de Xúquer a Benicull de Xúquer
6. De Benicull de Xúquer a Albalat de la Ribera

Por otro lado, teniendo en cuenta la superficie de la comarca, las largas distancias entre algunos de los municipios, y la basta conectividad a pie entre ellos, la distancia no es el factor determinante para ir a pie, sino el tiempo. Como se comenta en el libro Ciudad Paseable de Julio Pozueta “Para alcanzar distancias superiores a 2 o 3 kilómetros, que puede una persona recorrer en 20 o 30 minutos, la marcha a pie tiene que aliarse o combinarse con un medio mecanizado de transporte para resultar útil” (Pozueta Echavarrí, J. et al. 2013). En el siguiente grafo (Figura 29) se

muestra la distancia en minutos de un municipio a otro, como podemos ver en el grafo la distancia entre municipios, en ningún caso está en el parámetro de entre 20 y 30 minutos dicho anteriormente, aun así podemos apreciar como hay 6 recorridos entre los 35 y 40 minutos, con potencial para en un futuro mejorar la conectividad y así el tiempo de trayecto:

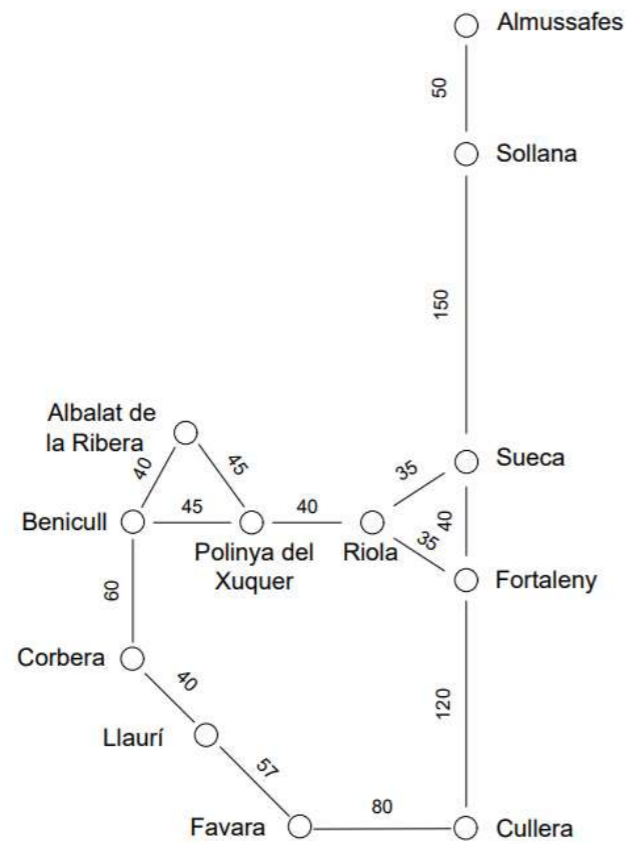
1. **De Riola a Sueca** → 35 minutos
2. De Riola a Fortaleny → 35 minutos
3. De Polinyà de Xúquer a Riola → 40 minutos
4. De Corbera a Llaurí → 40 minutos
5. De Albalat de la Ribera a Benicull → 40 minutos
6. **De Sueca a Fortaleny** → 40 minutos

Figura 3.38. Mapa de áreas situadas a 2 kilómetros del centro urbano



Fuente: Elaboración propia

Figura 3.39. Grafo de distancies en minuts



Fuente: Elaboración propia

Haciendo esta comparativa, podemos ver que únicamente hay dos recorridos que coincidan con las áreas de 2 kilómetros caminables de un municipio a otro, el de Riola a Sueca y el de Sueca a Fortaleny, por lo tanto, esto nos indica que aunque hay varios municipios próximos entre ellos, la conectividad y la accesibilidad entre estos es muy baja, en contra, hay municipios que aun no estando a distancias inferiores a 2 kilómetros, tienen una buena conectividad en minutos, como es el caso de Riola a Fortaleny, que se encuentran separados por 2,5 kilómetros. Por eso, hace falta una buena infraestructura para realizar estos recorridos y reducir al máximo los tiempos para facilitar el desplazamiento a pie de un municipio cercano a otro, agilizando las conexiones de los caminos y senderos para reducir giros o desvíos, o para poder acceder a los transportes colectivos de manera eficaz combinando, como indica Julio Pozueta, la marcha a pie con un medio mecanizado.

3.4.3 Condiciones de los caminos:

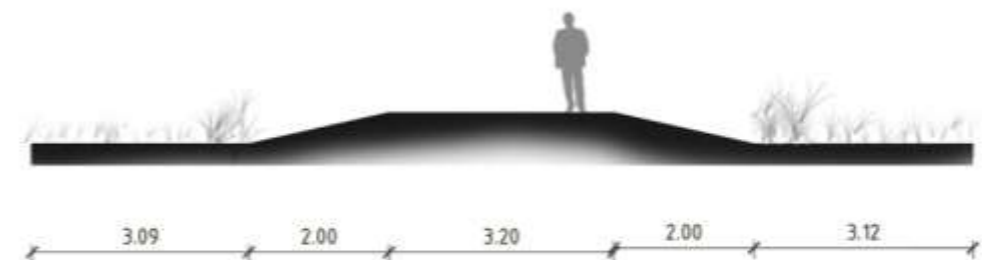
Los caminos interurbanos de la comarca están todos diseñados para la actividad agrícola que se desarrolla en el territorio, es decir, poseen el tamaño necesario para la entrada de suministros y la salida de productos desde los diferentes campos o parcelas agrícolas que existen. Si bien este diseño permite que los caminos interurbanos cuenten con una buena sección que permite el desplazamiento a pie al mismo tiempo que los flujos de vehículos motorizados, también nos presenta problemas, ya que la lógica de ordenación de los caminos que responde a un uso agrícola no tiene sentido para los desplazamientos a pie intermunicipales, pues no están diseñados para comunicar un municipio con el otro (como si están pensadas las carreteras), sino para comunicar los campos con centros de almacenamiento u otros campos.

Teniendo la anterior en cuenta se muestran tres secciones tipológicas básicas que se pueden identificar con la mayoría de los caminos interurbanos de la comarca de la Ribera Baixa. Las explicaremos a continuación.

Secciones Interurbanas:

En la primera sección se aprecian los caminos que se encuentran entre los campos de arroz de la Ribera, observamos que la vía tiene un tamaño suficiente para permitir la circulación de un vehículo motorizado y de un grupo de viandantes y también tiene franjas de separación con desnivel, a ambos lados, con los cultivos de arroz. Si bien el ancho es suficiente, el camino no posee las condiciones óptimas para transitar a pie, la falta de arborización que proteja del sol en las épocas de verano (el tiempo de mayor actividad de la comarca) lo hace una opción poco viable para largos trayectos especialmente en la temporada de calor (el caso del recorrido de Cullera a Sueca); además de esto la condición física del terreno en la mayoría de estos caminos es la falta de asfaltado lo que genera que en épocas de sequía un viento o el paso de un vehículo levante polvo e incomode al viandante.

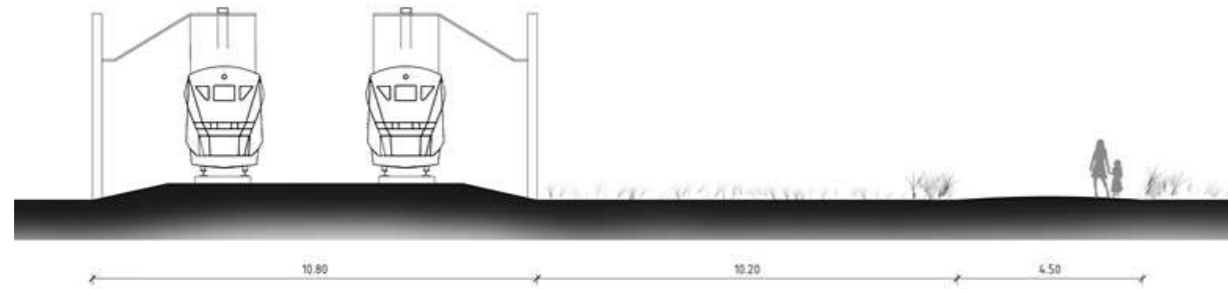
Figura 3.40. Sección 1. Sección de los campos de arroz de la Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración Propia.

En la segunda sección observamos la vía que se extiende en gran parte del recorrido entre Cullera y Sueca, paralela a las vías del tren, es una vía pavimentada que permite el flujo de bicicletas y vehículos con mayor comodidad, al igual que el de personas con movilidad reducida. En esta tipología de vías también hace falta la arborización lateral del camino para proteger del sol y, en caso de ser necesario, para servir de borde con la vía del tren; el tamaño de la sección lo permitiría y de igual manera haría posible una futura ampliación o intervención sobre el camino.

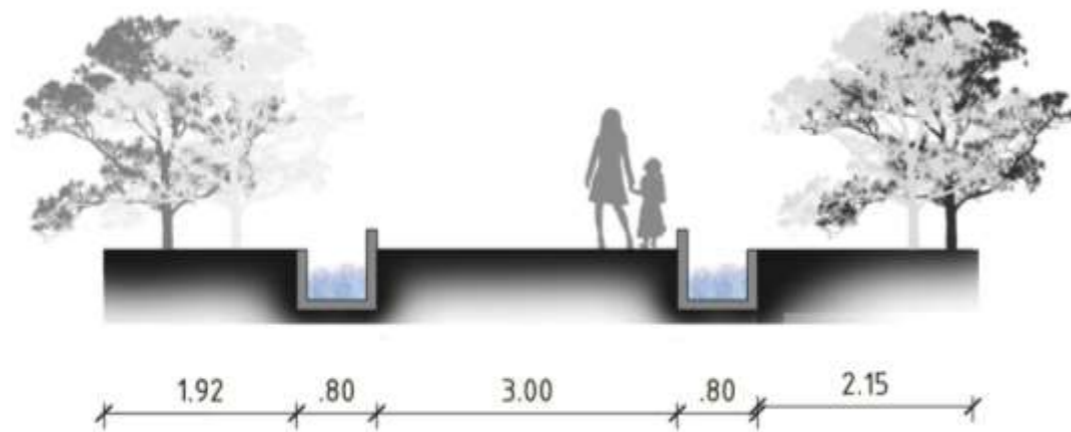
Figura 3.41. Sección 2. Sección del camino paralela al tren.



Fuente: Elaboración Propia.

Finalmente, la sección que se encuentra entre los campos de naranjos está marcada por la acequia (que también se encuentra en algunos tramos de los campos de arroz) y por la presencia de arborización, los naranjos propiamente. Si bien estos caminos llegan a ser más agradables para transitar, los árboles de naranjos no tienen gran altura, por lo que la protección que pueden ofrecer del sol es mínima y solamente en ciertas horas del día y las acequias que en algunos casos se encuentran a un solo lado del camino también pueden representar un peligro especialmente para los niños menores que pueden caer en ellas. Muchos de estos caminos están pavimentados, pero otro tanto de ellos aún faltan por este proceso.

Figura 3.42. Sección 3. Sección de los campos de naranjos.



Fuente: Elaboración Propia

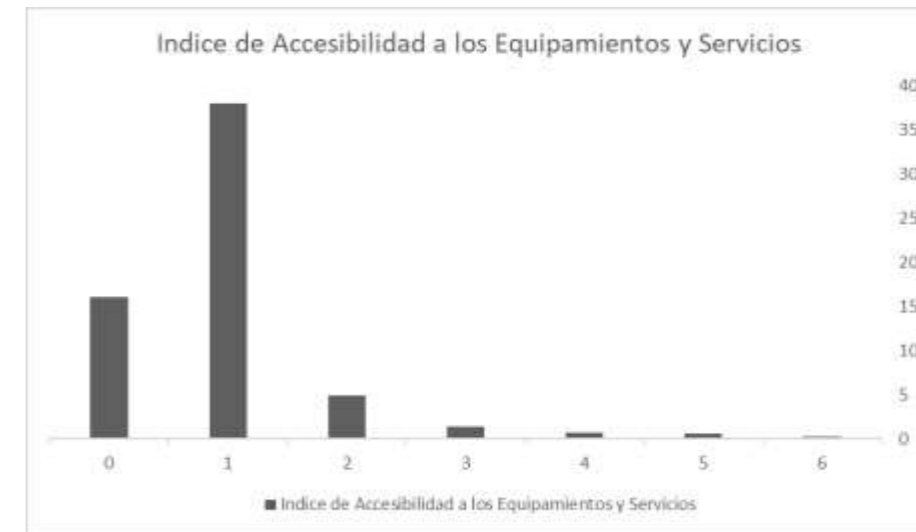
Los caminos interurbanos de la Ribera Baixa son todos únicos en sus secciones, morfología y elementos que los componen, existen caminos de campos de arroz que tienen al otro lado campos de naranjos, caminos de arroz que poseen acequias en algún tramo, caminos con o sin pavimentación, entre otras características. Lo que sí es general de todos los caminos es que la mayoría tienen el tamaño suficiente para el tránsito de vehículos motorizados y, por lo tanto, tienen de sobras el tamaño necesario para realizar desplazamientos a pie y, en la mayoría, el área suficiente alrededor para sembrar la arborización ideal para los viandantes.

3.4.4 Porcentaje de población próxima a Equipamientos y Servicios

Se considera que la accesibilidad a los equipamientos y servicios es esencial para asegurar la calidad de vida de los ciudadanos. Una distribución equilibrada de estos servicios y equipamientos permite a la población identificarse con su espacio urbano más próximo, aumentando la cohesión social y la interrelación entre la ciudad y sus habitantes.

Por lo tanto, calculamos el índice de accesibilidad media de la población a servicios y equipamientos. La accesibilidad se define en términos de distancia, considerando la distancia de 300 metros como óptima, lo que equivale a un desplazamiento de entre 5 y 7 minutos a pie.

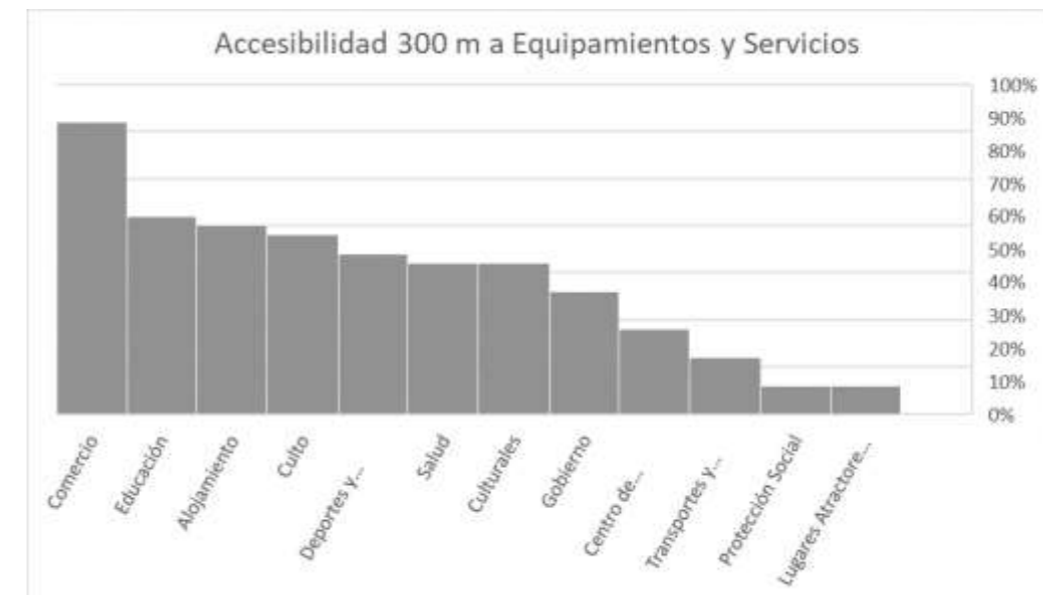
Figura 3.43. Índice de Accesibilidad a los Equipamientos y Servicios



Fuente: Elaboración Propia

Se calculó el índice valorando la cantidad de equipamientos a disposición a 300 m., pudiendo evidenciar que más del 38.04 % de la población tiene acceso a por lo menos 1 equipamiento en 300 m.; sin embargo, hay un 16% que no tiene cerca ningún equipamiento, por lo que se evidencia una necesidad de descentralizar los equipamientos para una mejor disposición y comodidad de la población, de igual manera de la evaluación realizada podemos verificar que los municipios con menos accesibilidad a equipamientos cercanos son: Albalat de la Ribera, Fortaleny, Llaurí, Riola, Benicull de Xúquer y Corbera.

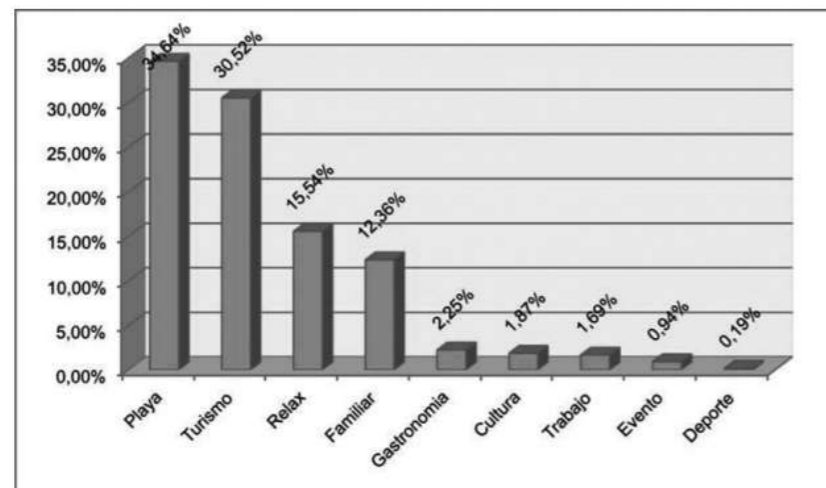
Figura 3.44. Accesibilidad (300m) a los Equipamientos y Servicios



Fuente: Elaboración Propia

Se visualiza que el tipo equipamiento con más accesibilidad es el de comercio, siguiendo el equipamiento de educación, alojamiento y culto, que son los más accesibles a 300 m., esto debido a que la Ribera Baixa cuenta con una coevolución entre naturaleza y cultura, lo que atrae y genera movimiento de turismo, por ende se genera la necesidad de equipamientos comerciales diversos, esto se puede evidenciar con el mapa de motivos por el cual la gente visita la Comarca y entre los dos motivos principales se encuentran las playas y el turismo. La Ribera Baixa cuenta con dos municipios con más equipamientos accesibles que son Cullera y Sueca. Con estas tipologías de equipamientos más comunes podemos deducir una inversión en servicios generada en gran por la atracción turística que genera la comarca más que para dar unos servicios cotidianos a la población, ya que encontramos, por ejemplo, que hay una mayor accesibilidad (dispersión) de alojamientos turísticos que equipamientos de salud, cultura, o deporte. Es interesante apuntarlo para poder reflexionar sobre el modelo de comarca que se debe valorar para las inversiones y modificarlo para aumentar esta accesibilidad a servicios de otras índoles que influyen más en la cotidianidad de las personas residentes en la comarca que estar cerca de un apartamento turístico, por ejemplo.

Figura 3.45. Mapa de Motivos por el cual la gente visita la Comarca



Fuente: De Oliveira, D. P (2019)

Por lo tanto, se puede concluir como aspecto positivo que la zona evaluada cuenta con un gran potencial, dado que cuenta con cultura, playas, geografía y lugares de atracción, los cuales van de la mano para mejorar y/o ampliar la propuesta de equipamiento que se tiene actualmente, es preciso mencionar que actualmente una persona se puede desplazar cómodamente entre 5 a 7 minutos si quiere encontrar un equipamiento y si quiere encontrar más de uno, no pasa de los 15 min por lo que es una comarca cómoda para el desplazamiento a pie, lo que se debe mejorar para la accesibilidad a pie, es en gran medida la infraestructura existente (pavimentación, señalizaciones, continuidad en aceras, etc.) y las limitaciones que se mencionan a continuación.

3.4.5 Limitaciones en la movilidad a pie

Para un viaje a pie, en la mayoría de estudios se estima que la población, mayoritariamente, está dispuesta a hacer trayectos andando de hasta 20-30 minutos o hasta los dos kilómetros de distancia (Pozueta Echavarrí, J. et al. 2013; Yang, Y., y Diez-Roux, A. V. 2012).

Tomando como ejemplo la densidad de equipamientos que encontramos en la comarca, excepto en Sueca y Cullera hay una baja concentración de equipamientos y servicios disponibles en los demás pueblos, lo que significa que para acceder a muchos de ellos se requiere de movilidad. Para que esta movilidad se pueda hacer a pie de manera realista, hace falta que el equipamiento en cuestión se encuentre en este radio de dos kilómetros, si no, se optará por otro medio. Como se ha visto en otro apartado de esta sección, hay algunos municipios que sí que están a una distancia

de unos dos kilómetros entre ellos: la “tríada” de Benicull, Polinyà y Albalat, y la de Sueca, Fortaleny y Riola. Esta distancia permite a los habitantes moverse en un tiempo razonable entre estos pueblos, sin embargo, más allá de estos tres grupos (entre ellos solo), los demás municipios se encuentran a distancias más grandes, lo cual reduce las posibilidades de que los viajes entre estos municipios un poco más alejados se hagan a pie y tengan que recurrir a otros modos para transportarse a otro pueblo.

Si miramos a los equipamientos y servicios de qué dispone la comarca y cada uno de sus municipios, podemos ver que en el caso de los municipios de menos población hay un número total más pequeño y también menos diversidad entre que escoger. Pero no solo eso, sino también hay una serie de equipamientos que no existen en toda la comarca. Todo esto obliga a los ciudadanos de los municipios con menos opciones de equipamientos de moverse para poder disfrutarlos dentro de la comarca, y hasta fuera de ella para poder acceder a ciertos servicios sin representación en la Ribera Baixa.

En primer lugar, echaremos un vistazo a los casos en qué los habitantes de esta comarca necesitan moverse para llegar a ciertos equipamientos que se sitúan en ella, pero concentrados en un par o más de pueblos. Por ejemplo, para acudir a una librería en la comarca únicamente hay cuatro opciones: Almussafes, Cullera, Favara y Sueca. Podemos considerar, que una librería es un servicio con un ámbito de influencia o de acción local, es decir, que a ella acudirían, normalmente, las personas del entorno del mismo municipio. Aun así, en toda la comarca solo hay cuatro municipios que cuentan con este servicio y, por tanto, la gente tendrá que desplazarse por la comarca para acceder a este servicio, aunque podamos considerar que, si hubiera uno en cada municipio, la gente acudiría al más cercano en un primer momento sin necesidad de desplazarse. Esto no solo ocurre en el caso de las librerías, que pueden ser un servicio usado más casualmente, sino también pasa con la disposición de los institutos de secundaria, que se ubican tan solo en cinco municipios de la comarca: Almussafes, Albalat de la Ribera, Cullera, Sollana y Sueca (Conselleria d’Educació, Universitats i Ocupació. 2023). En este caso se trata de un equipamiento de uso cotidiano que se encuentra solamente en unos cuantos municipios de la comarca, en ciertos de estos pueblos, las distancias son demasiado grandes para solo desplazarse a pie, pero en otros, como Albalat o Sueca, tienen suficientemente cerca a otros centros urbanos como para intentar facilitar al máximo la movilidad hasta sus centros educativos a pie sin necesidad de recurrir a otros modos.

Por otro lado, también hay casos en que la movilidad se tiene que hacer desde cualquier municipio de la comarca, pero para salir de ella y poder acceder a otros tipos de equipamientos de que la Ribera Baixa no dispone. Por ejemplo, no hay ningún centro de estudios universitarios en toda la comarca, para acceder a este nivel de estudios, los ciudadanos de la Ribera Baixa tienen que desplazarse fuera de su territorio, el equipamiento de este tipo más cercano serían la Universidad Católica de Alzira y la UNED de Alzira, o el campus de la Universidad Politécnica de Valencia en Gandía, más lejos, se encuentran las universidades situadas en Valencia con la mayor oferta y diversidad de especializaciones. En estos casos, el desplazamiento a pie es impensable, y por eso hace falta una estructura de caminos y senderos que conecten bien todo el territorio, no únicamente entre los municipios como origen y destino finales, sino también para poder acceder a otros métodos de transporte que puedan llevarnos a estos equipamientos, necesarios, pero que no se encuentran en el territorio.

Esta situación no solo incumbe a la movilidad generada por la necesidad de acudir a unos servicios o equipamientos determinados, sino también a la movilidad más cotidiana que es la generada por el trabajo. En otros apartados de esta memoria se hace hincapié en la economía y los puestos de trabajo que se ofrecen en la comarca, así como en qué sectores se emplean los habitantes de la Ribera Baixa y se ve como en la mayoría de municipios hay más gente trabajando que puestos de trabajo existen en ese municipio indicando que hay una movilidad obligada para acudir a los puestos de trabajo. Y en esa movilidad cotidiana también puede existir movilidad a pie, no solo para llegar directamente con un trayecto a pie al trabajo (que posiblemente no sea posible en la mayoría de casos por distancia), sino intercalando la movilidad a pie con otros modos de transporte que puedan recorrer distancias más largas, si se

requiere, que nuestras dos piernas. Es clave, entonces, que la infraestructura para caminar acerque los municipios más alejados del transporte colectivo con unas buenas conexiones que permitan andar hasta el pueblo con estaciones o para poder caminar hasta el pueblo que tenga el autobús que te lleve a la estación.

En este sentido, la movilidad a pie siempre tiene demanda, es decir, la gente que puede desplazarse a pie estará dispuesta a hacerlo dentro de los límites que ya se han discutido. Pero para maximizar esta movilidad, se requieren unas condiciones, unas distancias y unos tiempos que puedan hacer viable esta opción y, en muchos casos, excepto si se reside en uno de estos municipios que se encuentran a poca distancia entre ellos, la movilidad a pie no es una opción por sí sola para desplazamientos cotidianos en estos momentos por lo que hace falta tejer unas buenas comunicaciones que permitan combinar los desplazamientos a pie con otros modos de transporte.

Estando en un territorio con unas condiciones físicas más que favorables para los desplazamientos a pie, como es un relieve mayoritariamente llano, y un tejido agrícola, histórico y actual, que ha llenado los llanos de caminos y senderos, es menester que los agentes que puedan influir en dotar al territorio de una infraestructura decente y eficaz que pueda, por sí sola, atraer a los desplazamientos a pie, hagan todo lo posible para hacerlo. Ya que, como hemos mencionado, la movilidad a pie tiene de por sí la demanda para esos trayectos, hace falta que sean suficientemente apetecibles y eficientes, y que sean planteados para su uso tanto cotidiano para llegar a aquellos servicios que se necesitan en el día a día en las zonas donde estos desplazamientos puedan hacerse cotidianamente (las “tríadas” por ejemplo), como ocasional para aquellas necesidades o actividades que se realizan en ocasiones más puntuales. Porque la movilidad a pie no solo es positiva en aspectos de salud para las personas que la realizan o para evitar desplazamientos con vehículos motorizados, sino que por sí misma aporta también beneficios a la construcción de la ciudad: genera espacios seguros para toda la ciudadanía, lo que da pie a que más gente se atreva a desplazarse a pie durante más horas del día y la noche, aumenta la vitalidad y la actividad económica en las zonas destinadas al paso de peatones, y, por ende, contribuye a la integración social del entorno creando espacios de encuentro y socialización abiertos a todos los miembros de la comunidad (Pozueta Echavarrí, J. et al. 2013).

Con los beneficios que aporta la movilidad a pie en un entorno urbano, también puede ser que se retroalimente en el sentido de que si se da vida a ciertos centros de los municipios, puede que eso, a su vez, atraiga más oferta comercial, de servicios y, a la vez, de empleo, que reduzcan la necesidad de desplazarse a otros municipios y aún fortalezcan más la vitalidad del municipio en lo que actividad económica se refiere, superando algunas de las limitaciones que la misma configuración del municipio o la comarca imponen en los desplazamientos a pie.

3.4.6 Evaluación

De todo lo comentado en el presente apartado dedicado a la movilidad a pie, podemos extraer que la Ribera Baixa es un territorio que ofrece muchas posibilidades para desarrollar dicha movilidad en varios aspectos. Es un territorio con un relieve básicamente llano, lo que facilita el trayecto a pie, y con un paisaje agrario histórico (y actual) ligado al cultivo de arroz y de cítricos que ha dejado toda una red de caminos y senderos a su paso que facilitarían, con una buena planificación de las conexiones entre ellos pensando en la movilidad activa a pie, el movimiento entre los municipios de la comarca que se encuentren a distancias aceptables para hacerlas a pie.

Por otro lado, tenemos una concentración de equipamientos, servicios, y lugares de trabajo en unos municipios concretos, lo que limita los desplazamientos a pie por sí solos para acceder a ciertos de estos servicios, pero que con una buena planificación que ayude a combinar la marcha a pie con otros modos haría más accesibles estos servicios a todo el territorio, aunque también creemos que se debe apostar por una mayor dispersión de ciertas tipologías de servicios más cotidianos por el territorio para mejorar la accesibilidad de estas en las zonas más alejadas de las ciudades. Por otro lado, hay que tener en cuenta aquellas situaciones en que los ciudadanos de la comarca deben desplazarse fuera de ella para acceder a ciertos servicios, en estos casos, es importante que la red de caminos y la

infraestructura peatonal también se piense para poder llegar a pie a las estaciones ferroviarias o de autobuses que puedan llevar a las personas a localidades más lejanas.

Aunque haya ciertas deficiencias en cuanto a las facilidades para realizar desplazamientos a pie, con todo lo visto, se puede decir que haya suficientes oportunidades para mejorar y dinamizar la movilidad peatonal en la comarca que, a su vez, es un vector clave para dar vida y dinamismo al territorio y promocionar la positiva dispersión de los servicios por la comarca para intentar balancear la actual polarización en las ciudades de Sueca y Cullera.

4 POLÍTICAS TERRITORIALES

4.1 PLANEAMIENTO TERRITORIAL

4.1.1 Introducción al planeamiento territorial

En este capítulo se examinarán los diferentes instrumentos de planeamiento territorial, de carácter general o sectorial, que afectan al área de la Ribera Baixa en el conjunto de la Comunitat Valenciana. El ámbito de Ordenación del Territorio y Urbanismo está reconocido por la Constitución de 1978 (Título VIII, art. 148.1) como competencia de las comunidades autónomas y, por lo tanto, el planeamiento varía según cada una de las regiones, aun manteniendo características bastante homogéneas. Los planes territoriales con escala más pequeña, es decir, un territorio más grande, abarcan cada comunidad autónoma en su totalidad y sus normas y disposiciones tienen que ser cumplidas, en principio, en todos los planes de nivel inferior. Estos planes delinean las directrices generales de desarrollo y gestión territorial, sus orientaciones y objetivos; si bien no incluyen medidas específicas de calificación de suelo, ya que tienen una función de coordinación, dejando a los planes urbanísticos la implementación de las normas. En la Comunitat Valenciana, el plan territorial de nivel más alto es la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ECTV).

El segundo grado de planeamiento territorial consiste en los planes que abarcan entidades de nivel supramunicipal, que sean intermedios entre Comunidad Autónoma y municipios: en la Comunitat Valenciana estos planes se llaman Planes de Acción Territorial (PAT). El tamaño territorial de los PATs coincide con el de las “Áreas Funcionales”, identificadas por la ECTV, que se extienden sobre el territorio de una o más comarcas. Los PAT pueden ser integrados o sectoriales: en el primer caso, afectan a un área funcional desde distintos puntos de vista, mientras en el segundo dictan disposiciones relativas a un sector específico, sin embargo, sobre todo el conjunto de la Comunitat Autónoma.

Finalmente, el planeamiento urbanístico se encarga de la ordenación del territorio municipal y sub-municipal, bajando a un nivel de especificidad muy alto, como la calificación y usos del suelo: este tipo de planeamiento será examinado en detalle en el capítulo 4.2.

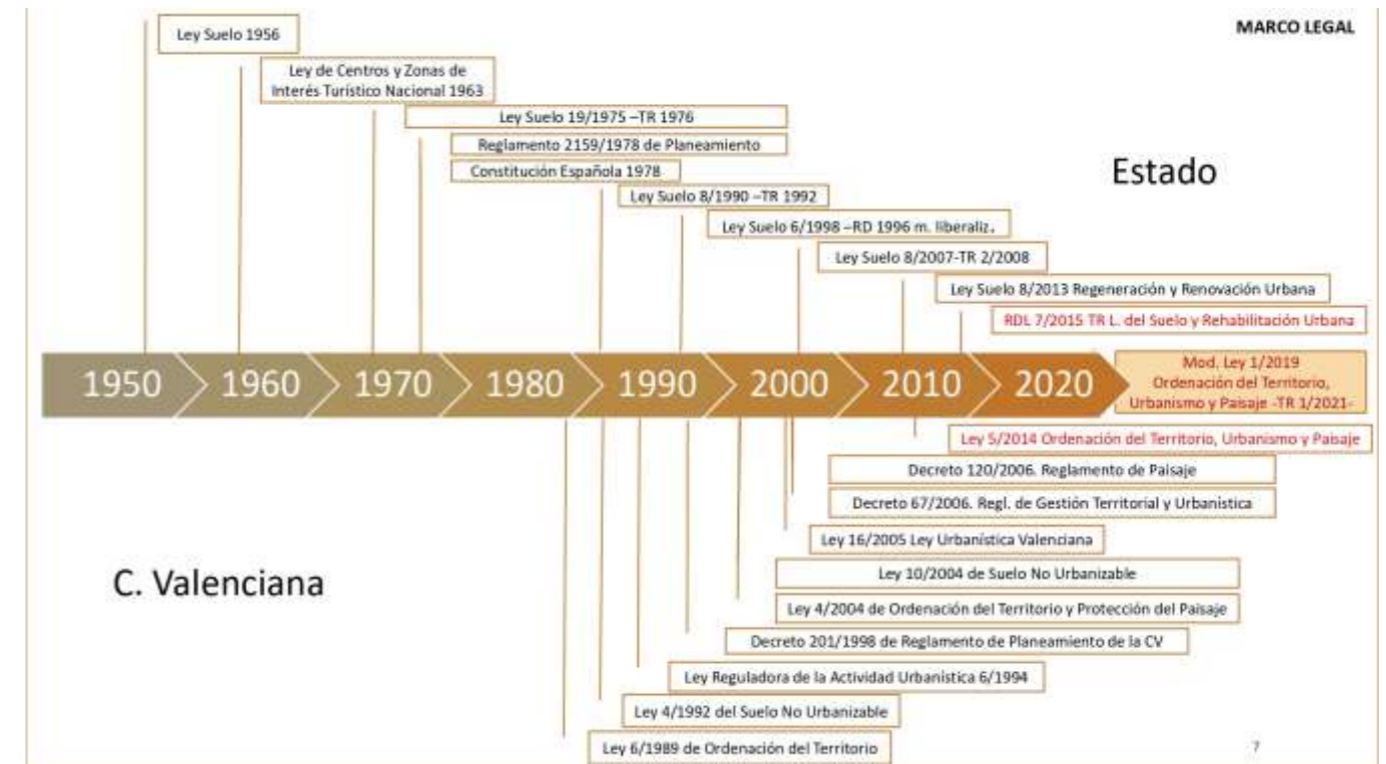
Figura 4.1. Esquema de los niveles de planeamiento en la Comunitat Valenciana.



Fuente: Elaboración propia.

4.1.2 Resumen histórico desde 1956²²

Figura 4.2. Evolución normativa en España y en la Comunitat Valenciana.



Fuente: Sánchez, J.V. (2023). *Planificación regional y subregional del territorio*. VALÈNCIA: Universitat de València [Material docente asignatura Planificación de Espacios Rurales y Urbanos (curso 2022-2023)]

En España, durante los años cuarenta del siglo XX se pusieron las bases de la definitiva estatalización del urbanismo, anunciando una reforma de la legislación que se concreta en la Ley de Suelo, el articulado (art. 1) de la cual anuncia como su principal objetivo *la ordenación urbanística en todo el territorio nacional*.

Se ha consensuado a nivel teórico, por tanto, que el derecho urbanístico y territorial en España tiene su origen con la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo 1956; pues anteriormente el planeamiento era fundamentalmente urbanístico, y su competencia atribuida, exclusivamente, a los ayuntamientos. Esta ley diseña un esquema de planeamiento jerarquizado en escalones: Plan Nacional de Urbanismo, Planes Provinciales, Planes Comarcales y Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).

Esta última es la figura clave, y la ordenación del territorio terminará por configurarse como una mera suma de PGOU de escala municipal; pues los planes provinciales y comarcales fueron configurados como planes de carácter indicativo.

El desarrollismo económico, sin embargo, priorizó el crecimiento económico e hizo surgir grandes demandas de suelo que no tenían en consideración los objetivos propios de la ordenación territorial, como el desarrollo sostenible

²² García-Leonardo, E. (2019). *Análisis de la evolución de la producción legislativa (de la escala valenciana a la europea) en la relación con el desarrollo sostenible*. pp. 23-80. En Farinós, J. (coord.). *Informe sobre la evolución y la situación territorial de la Comunitat Valenciana*. VALÈNCIA: Universitat de València. 502p.

o la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Esta priorización conllevó la aprobación de la Ley 197/1963, de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional que permitió que el planeamiento urbanístico fue modificado continuamente de modo abusivo para atender situaciones no previstas, al no haber instrumentos de ordenación bien realizados.

Se tuvo que esperar, por tanto, a la reforma de la Ley del Suelo de 1975, con la que se tornó a un concepto más restringido de ordenación del territorio y se atribuye al Plan Nacional de Ordenación la determinación de *las grandes directrices de ordenación del territorio, en coordinación con la planificación económica y social para el mayor bienestar de la población*. Además, se introduce la figura de los Planes Directores Territoriales de Coordinación (PDTC), que sustituyen a los planes provinciales, aunque en la Comunitat Valenciana no se aprobara ningún PDTC.

Con la promulgación de la Constitución de 1978, sin embargo, se establece un Estado descentralizado basado en la autonomía política de las comunidades autónomas; a las cuáles, la Constitución reconoce como propias las materias de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda. De este modo, la Ley 29/1979 transfirió al Consejo del País Valenciano, órgano preautonómico existente en el momento, las competencias de agricultura, urbanismo, turismo, ferias interiores y transportes.

Desde ese momento, la ordenación del territorio pasa a realizarse por los diferentes gobiernos autonómicos valencianos; con un importante peso de los ideales de la Carta Europea de Ordenación del Territorio (1983), donde destaca la idea de que la ordenación del territorio es la *expresión espacial de la política económica, social, cultural y ecológica de toda la sociedad*.

La primera normativa autonómica fue Ley 6/1989 de Ordenación del territorio de la Comunitat Valenciana; y de ella destaca que se crean dos instrumentos de planeamiento de carácter global: el Plan de Ordenación del Territorio y el Programa de Ordenación, y se regulan por primera vez los Planes de Acción Territorial (PAT), de carácter integrado o sectorial. En 1994, la ley de ordenación del territorio es modificada con la introducción de los PAT de finalidad urbanística, con un contenido similar al de los PDTC, pero dotado de mayor flexibilidad.

Si bien las competencias habían sido transferidas a las comunidades autónomas, el Estado siguió regulando todos estos años ciertos aspectos relacionados con el urbanismo y la ordenación del territorio, lo que incomodaba a los gobiernos regionales que lo consideraban una injerencia. Este conflicto se resolvió en 1997 con la sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997 por la que se declara que el Estado no es competente para dictar derecho supletorio que regule materias como urbanismo y planeamiento, cerrando su posibilidad para elaborar planes territoriales, como hasta el momento lo había hecho.

En estos años, además, la política de planeamiento valenciana confirió prioridad a su vertiente sectorial, de modo que se aprueban el Plan de Carreteras, el Plan Integral de Residuos, y el PAT Sectorial sobre la Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).

El siguiente gran cambio se dio en 2004, con la aprobación de la Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje (LOTPP), mediante la cual se inició la renovación del marco normativo de carácter territorial y medioambiental. La ley concebía la ordenación del territorio como una función pública dinámica encaminada a la integración de las distintas políticas sectoriales con incidencia territorial; inspirada por la Estrategia Territorial Europea de 1999 y el Convenio Europeo del Paisaje de 2000.

Se abandonó definitivamente, por tanto, la idea de una ordenación rígida, ligada y dependiente de la planificación económica, para enfocarse en un planeamiento estratégico, con planes más sencillos y operativos. Además, se introdujo la figura de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana en sustitución del anterior Plan de Ordenación del Territorio.

En 2007, la ley estatal de suelo cambia, de nuevo, y se abandona la anterior perspectiva económica y patrimonial del suelo por una perspectiva con mayor preocupación ambiental, conceptualizando el suelo como recurso natural.

Con la aprobación de dicha Ley, el Estado se aseguró una mayor intervención en materia de ordenación del territorio y medio ambiente tras el retroceso en este control por la STC 61/1997.

Dentro de las diferentes reformas de la LOTPP, el último instrumento de ordenación territorial creado fueron las Actuaciones Territoriales Estratégicas (ATE), introducidas en 2011, que son una forma de prolongación de la ordenación del territorio en el ámbito tradicionalmente urbanístico, legitimando en eso actuaciones autonómicas directas en asuntos urbanísticos.

El marco jurídico actual sobre el planeamiento fue establecido con la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP). Esta ley sigue en lo esencial el cuadro de instrumentos de ordenación territorial diseñado por la LOTPP y completado por las ATE, reconociendo sin embargo la posibilidad, por los PAT, de modificación o desarrollo de la Estrategia Territorial.

Finalmente, la modificación más reciente de la LOTUP fue el Decreto Legislativo 1/2021 de 18 de junio, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, que integra en un texto único todas las modificaciones introducidas en la LOTUP a través de varias leyes que han dado una nueva redacción a determinados preceptos, o han introducido nuevas disposiciones.

4.1.3 Planeamiento territorial en la CV

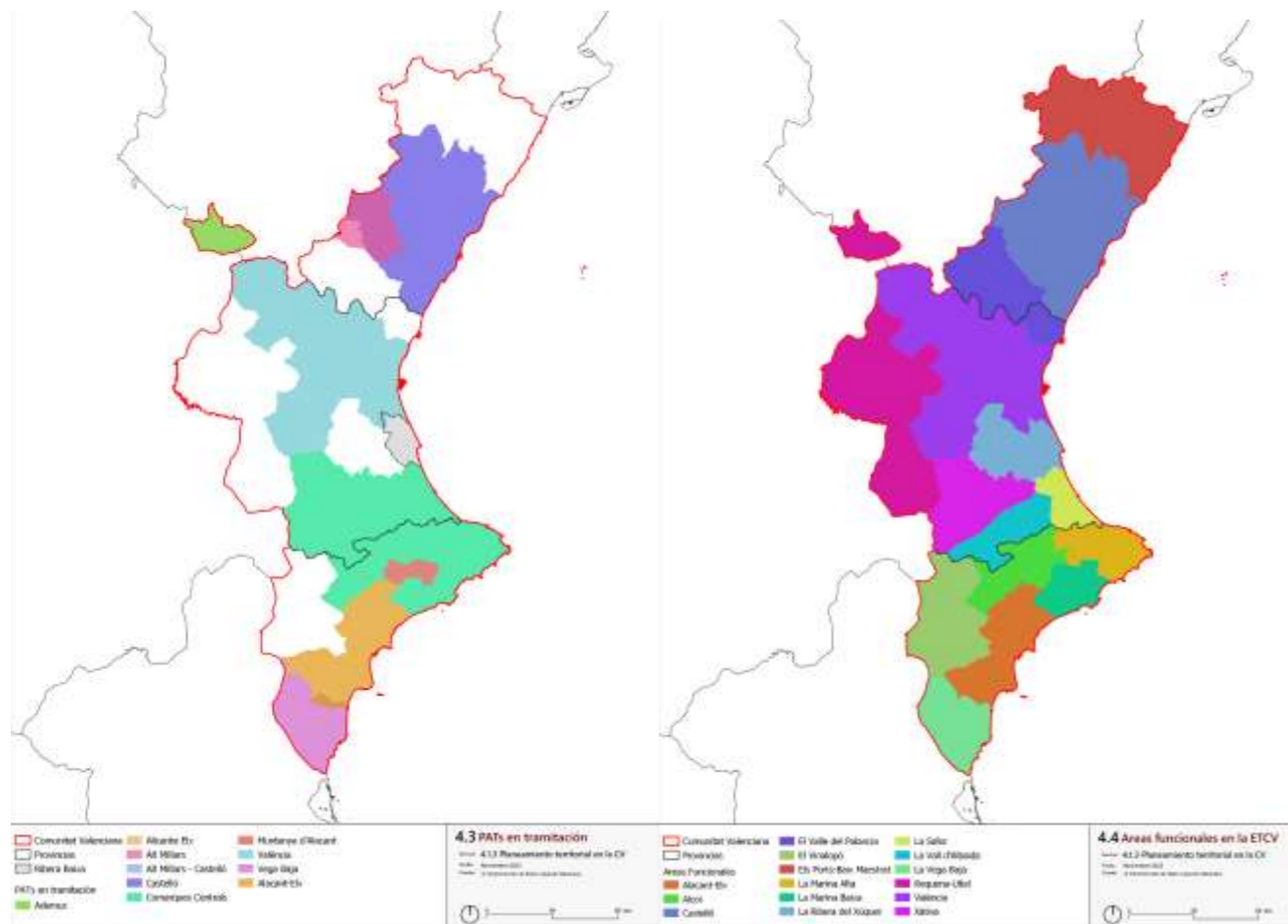
La LOTUP diferencia, en su artículo 14, tres tipos de planes de nivel supramunicipal: la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), los PATs y los Planes Generales Estructurales mancomunados.

La ETCV es el instrumento marco de la ordenación del territorio en el ámbito de la Comunitat Valenciana y tiene como finalidad la consecución de un territorio integrador en lo social, respetuoso en lo ambiental y competitivo en lo económico. Sus objetivos y principios directores de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana son vinculantes para el conjunto de las administraciones públicas con ámbito competencial en la Comunitat Valenciana y, por tanto, deben incorporarse desde el principio en la evaluación ambiental y territorial de todos los planes desarrollados.

Por su parte, los PATs son instrumentos de ordenación territorial que desarrollan, en ámbitos territoriales concretos o en ámbitos sectoriales específicos, los objetivos, principios y criterios de la ETCV; por lo que su ámbito puede comprender, en todo o en parte, varios términos municipales. Los PATs pueden ser de carácter sectorial o integrado, en función de que sus objetivos y estrategias estén vinculados a uno o varios sectores de la acción pública. Por ahora, los PATs aprobados son todos sectoriales: el Plan de Acción Territorial sobre la prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL), el Plan de Acción Territorial Huerta de Valencia, el Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio (PATSECOVA) y el Plan de Acción Territorial Forestal (PATFOR). Están, sin embargo, en tramitación siete PAT integrados que son los de: Área Funcional de Castelló, Alto Mijares, Rincón de Ademuz, Área Metropolitana de València, Comarcas Centrales, Serra de Mariola, Área Funcional de Alicante-Elx y la Vega Baja.

Finalmente, los municipios pueden promover planes generales estructurales mancomunados, que abarquen dos o más términos municipales completos.

Figura 4.3. PATs en tramitació (izquierda)
Figura 4.4. Áreas funcionales de la ETCV (derecha)



Fuente: Elaboración propia

4.1.4 Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana 2010-2030

Como ya se ha comentado, este instrumento de planificación de carácter integral, es decir, para todo el territorio valenciano, tiene como objetivo establecer las grandes estrategias para ordenar y planificar la Comunitat Valenciana en un período de 20 años.

Este documento tuvo sus inicios de formulación en 2007, presentación de objetivos y criterios en junio de 2008, resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de aprobación provisional el 10 de diciembre de 2010, y su aprobación definitiva fue mediante el Decreto 1/2011, por lo que actualmente se encuentra en proceso de implementación y gestión, donde el Comité Estratégico de Política Territorial de la Comunitat Valenciana está encargado de su seguimiento y de impulsar actuaciones estratégicas que dinamicen el territorio.

Esta estrategia tiene como principios generales y vinculantes entre sí, un territorio más competitivo en lo económico, integrador en lo social y respetuoso con el medioambiente; y se define en 7 grandes áreas:

1. EFICIENCIA. Los territorios eficientes utilizan de forma racional el suelo, el agua y la energía.
2. CONECTIVIDAD. En un mundo globalizado, los territorios bien conectados aprovechan mejor las dinámicas territoriales de los espacios más avanzados y las difunden en el suyo propio.

3. PROXIMIDAD. Los territorios que reducen los desplazamientos obligados y las distancias entre la vivienda, los servicios, el consumo y la producción son más sostenibles.
4. DIVERSIDAD. Los territorios dispersos se adaptan mejor y más rápidamente a las distintas coyunturas económicas, sociales y ambientales. La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana protege y refuerza un territorio donde conviven de forma armónica la población, los usos del suelo y las actividades económicas.
5. TERRITORIOS INNOVADORES. Los territorios innovadores son aquellos que son capaces de crear valor, tanto de la cualificación de sus sectores tradicionales como de las nuevas actividades relacionadas con la sociedad del conocimiento.
6. PERSONALIDAD. Los territorios con personalidad tienen una elevada estima por sus propios activos y son capaces de diferenciarse competitivamente en el mercado global de territorios.
7. COHESIÓN SOCIAL Y LA GOBERNANZA DEL TERRITORIO. Los territorios que funcionan tienen gobiernos comprometidos con la mejora de la cohesión social de sus ciudadanos y son capaces de crear marcos de acuerdo público-privado estables y transparentes simplificando, al mismo tiempo, los trámites y procedimientos administrativos.

Tabla 4.1. Visión y Objetivos Generales de la ETCV.

| OBJETIVO TEMÁTICO |
|---|
| 01. Mantener la diversidad y la vertebración del sistema de ciudades |
| 02. Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas |
| 03. Transformar el área urbana de Alicante y Elx en el gran nodo de centralidad del sudeste peninsular |
| 04. Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón |
| 05. Mejorar las condiciones de vida del Sistema Rural |
| 06. Gestionar de forma integrada y creativa el patrimonio ambiental |
| 07. Ser el territorio europeo más eficiente en la gestión de los recursos hídricos |
| 08. Minimizar los efectos de los riesgos naturales e inducidos |
| 09. Planificar y gestionar el litoral de forma integrada |
| 10. Impulsar el modelo turístico hacia pautas territoriales sostenibles |
| 11. Proteger el paisaje como activo cultural, económico e identitario |
| 12. Aplicar de forma eficiente los instrumentos de equidad territorial |
| 13. Gestionar el patrimonio cultural de forma activa e integrada |
| 14. Preparar el territorio para su adaptación y lucha contra el cambio climático |
| 15. Favorecer la puesta en valor de las nuevas potencialidades energéticas del territorio |
| 16. Convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del mediterráneo |
| 17. Crear un entorno territorial favorable para la innovación y las actividades creativas |
| 18. Mejorar la conectividad externa e interna del territorio |
| 19. Satisfacer las demandas de movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora |
| 20. Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio |
| 21. Acrecentar la cohesión social en el conjunto del territorio |
| 22. Utilizar la planificación territorial para garantizar el acceso a la vivienda |
| 23. Definir unas pautas racionales y sostenibles de ocupación del suelo |
| 24. Prever suelo para la actividad económica en cantidad suficiente y adecuada |
| 25. Desarrollar fórmulas innovadoras de gobernanza territorial |

Fuente: Elaboración propia

Estas propuestas se articulan en 15 Áreas Funcionales del territorio con una estructura temática que comprende la Infraestructura Verde, el sistema de asentamientos, las infraestructuras de movilidad y de servicios, y las actuaciones en materia de innovación y dinamización económica. Sin embargo, para establecer normas y directrices concretas, se debiese tener formulados y aprobados de manera definitiva “Planes de Acción Territorial Parcial” para cada una de estas áreas funcionales.

La ETCV considera 1600 Propuestas de Actuación desarrolladas en 25 documentos temáticos, entre los cuales atañen de manera directa al presente ámbito de estudio: sistemas de ciudades, patrimonio ambiental, agua, riesgos, litoral, turismo, paisaje, gestión territorial, patrimonio cultural, cambio climático, conectividad, movilidad e infraestructuras.

4.1.5 ETCV aplicada a la Ribera Baixa

Ahora la Ribera del Xúquer, área funcional en la que se enmarca la Ribera Baixa, no cuenta con un PAT ni aprobado y ni en redacción. Esto quiere decir, que la presente área de estudio, es decir, la comarca de la Ribera Baixa hasta el momento no cuenta con una planificación específica para su territorio, por lo que de momento no dispone de un planeamiento de conjunto, con la propuesta de espacios abiertos, estrategia o planeamiento urbanístico, estructura nodal, o actuaciones y red viaria y ferroviaria a una escala adecuada, útil a la hora de dar lineamientos claros respecto a su desarrollo local.

Ante este contexto normativo actual, las reglas del juego más concretas a las cuales acogerse a la hora de considerar criterios de planificación y gestión territorial de carácter recomendatorio, son las 147 Directrices también aprobadas, y que definen los objetivos y principios directores en materia de ordenación del territorio, que son vinculantes para el conjunto de las Administraciones con ámbito competencia en la Comunitat Valenciana.

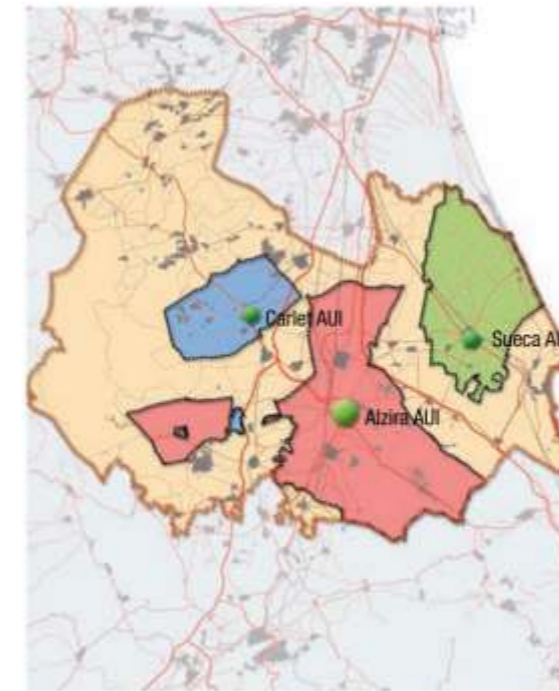
La ETCV reconoce en la Ribera el protagonismo en su territorio del río Xúquer y por ende un amplio espacio de inundación aluvial. Además, la presencia de l'Albufera y las sierras destacan como espacios protegidos, sumado a una superficie agrícola útil, da como resultado la importancia de la preservación de los recursos naturales en este sector. Desde el punto de vista urbano, la Ribera Baixa es una comarca costera con un amplio litoral de playa con una notable actividad turística, la cual se desarrolla de manera muy intensiva en Cullera, que junto a Sueca, congregan a más de la mitad de la población de la comarca, vinculándose en su funcionamiento urbano. En el extremo norte de la comarca existe una fuerte presencia industrial automotriz en Almussafes, con más de 30.000 trabajadores, pero que se relaciona directamente con el Área Metropolitana de València. Considerando lo anterior y lo establecido en la *Directriz 3. Visión y Objetivos Generales de la Estrategia Territorial*, de los 25 objetivos generales establecidos, a continuación, se revisarán en detalle algunos de ellos, específicamente los que afectan a la Ribera Baixa de manera directa y tienen alguna consideración especial para su estructura territorial y, por ende, un efecto en un plan de movilidad activa.

Objetivo 1: Mantener la diversidad y la vertebración del sistema de ciudades.

La Comunitat Valenciana reconoce y busca fomentar un modelo territorial polinuclear funcionando como red para así asegurar la abundancia de ciudades medias y diversas que mejoren su posición competitiva y de mejor calidad de vida a sus ciudadanos, donde se deberían desarrollar los principales aspectos de la vida, entre ellos las relaciones de movilidad residencial-laboral.

Para esta comarca, se reconoce Sueca AUI (liderando al resto de los municipios de la comarca) dentro del “Sistema de ciudades medias” como un “Centro de polaridad complementaria”, es decir, que ejerce una influencia territorial sobre municipios del área funcional albergado a lo menos un equipamiento supramunicipal del territorio, y como su nombre lo indica, complementa a Alzira AUI como “Centro de polaridad principal”, el que debe albergar la mayor parte de los equipamientos supramunicipales de vertebración territorial.

Figura 4.5. Área Integrada de Sueca.



Fuente: Documento Objetivo 01 Sistema de Ciudades ETCV.

Objetivo 5: Mejorar las condiciones de vida del Sistema Rural.

Si bien en el territorio de esta comarca se distingue una importante superficie agrícola, no predomina el empleo en el sector primario, por lo que no se reconoce a la Ribera Baixa como parte de un polo del Sistema Rural a desarrollar estratégicamente. Por lo tanto, en esta área de estudio lo que se pretende es la preservación de los paisajes agrarios en vinculación con la vertebración del sistema de ciudades, y aprovechar oportunidades como el turismo basado en la complementariedad litoral-interior, a través de ofertas como senderismo, patrimonio ambiental y cultural, etc.

Objetivo 6: Gestionar de forma integrada y creativa el patrimonio ambiental.

Esta comarca reconoce su patrimonio ambiental y cuenta con gran parte de su suelo protegido por la legislación ambiental, donde destaca l'Albufera. Esta protección se extiende por el sur hasta las sierras de y que además se vinculan directamente con el área litoral de la Red ZEPAS (Zonas de Especial Protección para las Aves) y a su vez con espacios naturales marinos. De acuerdo a lo anterior, la ETCV reconoce sus cualidades bióticas y una oportunidad de espacio atractivo y recreativo, para la prevención de riesgos y un sumidero de emisiones de gases de efecto invernadero.

Para la gestión de este patrimonio ambiental se ha elaborado la Infraestructura Verde del territorio, que cuenta con su propio plan sectorial (PATIVEL) que será detallado más adelante, pero que a nivel general indica que dicha infraestructura quedará fuera del proceso urbanizador y se recomienda su clasificación como suelo no urbanizable, y los que ya han sido definidos por los planes urbanísticos como urbanos o urbanizables, se debe garantizar su conectividad mediante la disposición de zonas verdes y espacios libres.

La ETCV establece pasillos territoriales de conexión entre los nodos naturales protegidos que se recomienda preservar y mantener no urbanizados dada su importancia, de anchura variable según su función, pero mínimo de 500 metros, y dentro de esta misma lógica, establece un gran pasillo verde para la Comunitat Valenciana que atraviesa la Ribera Baixa por su zona litoral que evite las conurbaciones. Además, se sugieren medidas correctoras

y compensatorias frente a barreras como infraestructuras o conurbaciones, para el mantenimiento de las funciones biológicas y territoriales de las áreas de conexión.

Finalmente, se establecen fórmulas de innovación en el ámbito agrario, de manera que en la ordenación territorial de esta comarca se debería considerar frenar el abandono de las explotaciones cítricas, mejorar el balance energético de la actividad, reducir la presión urbanística sobre estos sectores, el desarrollo de Parques Agrarios donde prime lo cualitativo, conserve los paisajes culturales y fomente la agricultura de proximidad y ecológica, entre otras.

Figura 4.6. Esquema de Conectividad Territorial.



Fuente: Documento Objetivo 06 Patrimonio Ambiental ETCV.

Objetivo 7: Ser el territorio europeo más eficiente en la gestión de los recursos hídricos.

En la Ribera Baixa destaca la presencia del río Xúquer con un caudal notablemente mayor a los otros ríos de la Comunitat, el cual, además de abastecer de agua para consumo humano, es el que suministra de agua a la extensa red de canales de regadío que sirven a la zona agrícola que cubre este territorio.

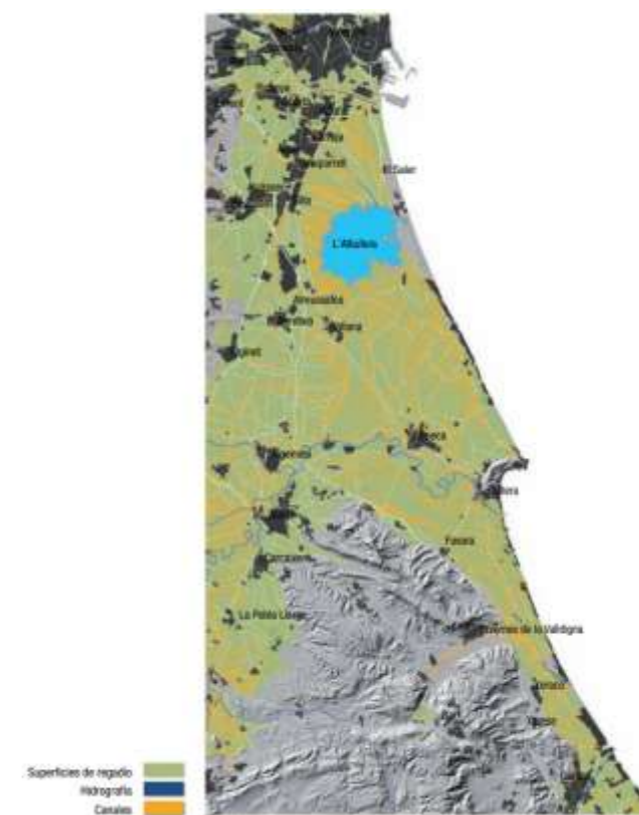
Dentro de las recomendaciones abordadas, están los regadíos que son de una antigüedad superior a los 50 años, lo cual exige su modernización y rehabilitación para garantizar la seguridad hídrica. En el caso de los cítricos, se debe adoptar un riego localizado, y en los arrozales, la modernización consiste en la recirculación y reutilización de los

propios caudales agrícolas. Se recomienda no aumentar la superficie de regadío, por motivos ambientales y falta de rentabilidad de la agricultura en el mercado. Además, en estos regadíos históricos existentes, se espera la conservación del paisaje cultural y patrimonial que conforma la presencia del agua, la parcelación, el patrimonio histórico, la red de caminos rurales, el hábitat, etc.

En el aspecto de suministro urbano, se propone la creación de redes intermunicipales y la expansión de las ya existentes, para una mejor calidad del agua y más seguridad y control en el abastecimiento, además de permitir una mayor tecnificación e incremento de la eficiencia. En el Plan de Infraestructuras estratégicas 2010-2020 se prevé un conjunto de actuaciones en este sentido, en colaboración con las administraciones de La Ribera.

Finalmente, como parte del Programa Agua y Paisaje de la Comunitat Valenciana, que busca la restauración de los ecosistemas hídricos, en este entorno se consideran actuaciones en relación a l'Albufera de manera que se resguarde su valor natural al imbricarse con una intensa actividad humana, y la regeneración paisajística de l'Estany Gran de Cullera, en la desembocadura del Xúquer, además de acercar al ciudadano a los entornos de su cauce. Sin embargo, y de manera un poco contradictoria con la valoración antes mencionada, acá se propone el trasvase de parte del caudal del Xúquer hacia el río Vinalopó, en vista de que en el escenario 2030, la Ribera contará con un balance hídrico positivo, en comparación a las comarcas del sur.

Figura 4.7. Esquema de Regadíos con Antigüedad superior a los 50 años.



Fuente: Documento Objetivo 07 Agua ETCV.

Objetivo 8: Reducir al mínimo posible los efectos de los riesgos naturales e inducidos.

Gran proporción de la Ribera Baixa se encuentra en zona de constante riesgo de inundación. Frente a esto, ya existía con anterioridad el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundaciones en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) que plantea actuaciones preventivas o correctivas en coordinación con la administración del agua, el cual será detallado más adelante. Además, esta estrategia reconoce en la comarca un potencial riesgo de erosión relacionado con las dinámicas atmosféricas y que repercutiría en su agricultura. De manera específica en la zona de Cullera se reconoce riesgo por deslizamientos y hundimientos, lo que se recomienda cartografiar en detalle y proponer medidas estructurales y de ordenación.

En general, las medidas recomendadas para este ítem son bastante generales y apuntan a la actualización del PATRICOVA y la elaboración de PATs para cada uno de los riesgos detectados, para así orientar los futuros desarrollos territoriales y urbanísticos, evitar la generación de riesgos inducidos, reconocer los efectos derivados del cambio climático, entre otros, y que debiesen estar en directa vinculación virtuosa con las estrategias y actuaciones definidas en el PATIVEL.

Objetivo 9: Recuperar el litoral como activo territorial.

Este objetivo tiene directa relación con los dos municipios más poblados de la comarca: Sueca y Cullera, y que son los únicos con salida directa al mar. Al igual que en el resto de la Comunitat, se caracterizan por un turismo de sol y playa que se vincula a la alta concentración de suelo urbanizado en la primera franja litoral, y donde destacan dos puertos pesqueros: El Perelló y Cullera. Lo anterior convive en constante tensión con las características naturales ya antes mencionadas, que es un amplio territorio protegido ambientalmente y proclive a riesgos naturales, lo cual le confiere una condición del planeamiento municipal como no urbanizable.

En este sentido, lo que se propone en el ETCV es, en general, proteger y propiciar un uso sostenible de las playas según su capacidad de acogida, pero con total foco en la protección de los espacios naturales y de valor ambiental, coordinado por el PATIVEL, disminuyendo los riesgos inducidos. Además, se propicia una estructura económica diversificada, desincentivando actividades poco compatibles con los activos naturales y paisajísticos, y priorizando la ampliación de infraestructuras náuticas frente a nuevas instalaciones.

Objetivo 14: Preparar el territorio para su adaptación y lucha contra el cambio climático.

La ETCV establece al cambio climático como una realidad inobjetable con consecuencias especialmente perjudiciales para la Comunitat Valenciana. Como repercusiones en el territorio, se plantea un incremento de su aridez y hacia el 2030 se espera una disminución del 11'4% de los recursos hídricos del Xúquer, lo cual afectaría directamente a la Ribera y que conllevaría una alta erosión del suelo, la reducción de las masas forestales, el aumento de riesgos naturales, repercusiones sobre los cultivos, entre otros, además de sus consecuencias en la salud de sus habitantes. Además, el aumento del nivel del mar, afectaría directamente humedales litorales como l'Albufera con un cambio hacia un ambiente más salino. Asimismo, la línea de costa retrocedería con efecto sobre las edificaciones costeras y la actividad turística.

Como estrategia general, se plantea adoptar como eje esencial la “Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático” que cuenta con 125 medidas de mitigación, y ya más específicamente, plantea la introducción de la contabilidad de las emisiones de CO₂ en la planificación territorial, de manera que en las áreas urbanas el crecimiento de las emisiones debiese tender a cero. Para esto, se plantea la protección de las zonas verdes urbanas, la elaboración de normas técnicas sobre eficiencia y ahorro energético, y la definición de planes que fomenten la arquitectura bioclimática y la utilización de energías renovables. Específicamente en la matriz física, se define evitar nuevos desarrollos urbanísticos por debajo de la cota de un metro sobre el nivel del mar, para así establecer un nivel de seguridad suficiente para los peores escenarios en un horizonte de 50 años, lo cual repercutiría directamente en el litoral de Sueca y Cullera.

Dentro de las otras actuaciones que se plantean, está la ejecución del Plan de Acción Territorial Forestal (PATFOR), el cual será detallado más adelante, pero que busca la mejora de la calidad ambiental y paisajística de la Comunitat, la disminución de los riesgos, el incremento de sumideros de CO₂, y la potenciación de bienes y servicios que los montes prestan a la sociedad. Además, se rescata la protección de las masas forestales dentro de una franja litoral de 15 kilómetros y que está identificada dentro de Cullera. También prevé la potenciación de un transporte público de bajas emisiones, como lo es el tren y el marítimo, como los no motorizados y su nueva infraestructura, y el desarrollo de planes de movilidad

Objetivo 18: Mejorar las conectividades externa e interna del territorio.

El presente objetivo se aborda de manera bastante general con respecto a la Comunitat Valenciana y con una destacada atención hacia la conformación de un corredor mediterráneo de mercancías y de una red de altas prestaciones. A partir de esto, plantea la mejora de la red ferroviaria, de carreteras, aeropuertos y puertos marítimos. Sin embargo, debido a que la Ribera Baixa no está en medio de una red de conexión principal a nivel estatal o internacional, no contiene mayores recomendaciones hacia este territorio.

Como recomendación directa, se puede destacar la relevancia puesta en una red ferroviaria de alta velocidad como vertebradora del territorio, que conecte las principales ciudades medias de la Comunitat, diseñando paradas cada 25-30km, desarrollando hubs de movilidad donde converjan otras redes más locales. En este caso, se propone el hub Cullera-Sueca a este esquema de transporte.

Además, y vinculado al primer objetivo de vertebración de ciudades en torno a ciudades polos y complementarias, se reconoce la importancia de la conectividad interna a través de la red de carreteras, donde destaca la conexión de Sueca AUI con Alzira AUI y también con el Área Metropolitana de València y hacia el sur de la provincia.

Figura 4.8. Sistema vial de referencia



Fuente: Documento Objetivo 18 Conectividad ETCV.

El territorio valenciano, por su orografía y climatología, es muy propenso a sufrir inundaciones fluviales que acaban por afectar a las personas y a las actividades que estas desarrollan en el territorio; hasta el punto de que este peligro natural es el que más daños ha generado a personas y bienes en la serie histórica.

Por esta razón, en la década de 1990, el Govern decidió encargar un estudio de inundabilidad para la Comunitat Valenciana que, posteriormente, sería utilizado en la redacción del primer Plan de Acción Territorial contra el Riesgo de Inundación de la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).

Este plan fue el primer instrumento de ordenación del territorio aprobado en la Comunitat Valenciana, así como el primer instrumento de gestión del riesgo de inundación de escala autonómica en toda España.

El texto original, de 2003, fue modificado en 2015 por la entrada en vigor de otras normativas de escala superior: la Directiva 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación y el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.

Además, se aprovechó la modificación para que el documento se incardinara con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y las de la Ley 5/2014, de 14 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP); si bien estos textos ya consideraban al PATRICOVA como instrumento clave en la ordenación territorial valenciana.

Aun así, el PATRICOVA original y actual son muy similares en cuanto a la gestión de las zonas inundables y las orientaciones de los desarrollos urbanos y territoriales que establece su articulado.

Para entender, a grandes rasgos, el funcionamiento de este instrumento, lo primero que hay que recordar la diferenciación entre peligro y riesgo. Así, el peligro es la posibilidad de que los bienes, personas o el medio ambiente sufran un impacto por un proceso o fenómeno; mientras que el riesgo supone que ya se han dañado bienes, personas o el medio ambiente, consecuencia de un proceso o fenómeno, y que, por tanto, se hayan generado unos costes económicos.

A partir de estas definiciones, el PATRICOVA ha generado una cartografía de peligrosidad de inundación en la que se fijan los espacios afectados por este fenómeno ambiental, clasificados por grado de afección. Posteriormente, esta clasificación es la que desarrolla, en la normativa (arts. 17, 18, 19 y 20), las posibilidades en los suelos afectados por el PATRICOVA; que, con carácter general, supone la prohibición de la reclasificación de cualquier tipo de suelo afectado en suelo urbano o urbanizable.

Si dos tercios del término municipal de un municipio están afectados por un peligro de inundación de entre 1 y 6, o no cuenta con suficientes zonas no afectadas por estos niveles de peligrosidad como para garantizar la posibilidad de realizar crecimientos urbanos en zonas no inundables; se considera que es un municipio con elevada peligrosidad de inundación y que, como tal, debe incluirse en el Registro de Municipios con Elevada Peligrosidad de Inundación, en el que se encuentran los bajo-ribereños municipios de Albalat de la Ribera, Cullera, Fortaleny, Polinyà de Xúquer, Riola y Sollana. Esto implica, para la planificación urbanística, que no habrá un rechazo tan frontal hacia los desarrollos que se quieran hacer sobre espacios de peligro, si bien se requerirá de una justificación suficiente, de acuerdo con lo establecido en la Disposición adicional segunda del decreto del PATRICOVA.

Adicionalmente, y sólo con carácter informativo, el PATRICOVA ha generado una cartografía de riesgo, en la que también se excluyen los espacios afectados por peligrosidad geomorfológica, en la que se relaciona el peligro de inundación de ese espacio con la vulnerabilidad a ese peligro de las actividades que se dan en él.

Cabe comentar, pese a todo, que el PATRICOVA, como instrumento de escala regional, ha estudiado el peligro de inundación a escala 1:25.000, lo que supone que pueda contener errores en la escala más local que, como se indica en el mismo decreto de aprobación, deben corregirse mediante estudios particulares de inundación cuando sea necesario, siguiendo la metodología PATRICOVA.

Tabla 4.2. Resumen de los usos de suelo permitidos por el PATRICOVA, según niveles de peligrosidad, caracterizados

| Peligrosidad | Características | Normativa |
|--------------------|--|---|
| 1 | Período de Retorno: <25 años Calado: >0'8 metros | El suelo clasificado a este nivel se clasificará como de Dominio Público Hidráulico; incluido el suelo ya urbanizado que, en su defecto, podrá clasificarse como Suelo No Urbanizable de Protección Hidráulica. Se prohíbe, con carácter general, cualquier edificación en este tipo de suelo, que se incluye en la Infraestructura Verde Municipal. |
| 2 | Período de Retorno: 25-100 años Calado: >0'8 metros | Este suelo pasa a formar parte de la Infraestructura Verde municipal; y se le prohíbe realizar cualquier construcción en él, salvo las infraestructuras puntuales estratégicas que la Administración avale de forma justificada. |
| 3 | Período de Retorno: <25 años Calado: 0'15-0'8 metros | Este suelo pasa a formar parte de la Infraestructura Verde municipal; y se le prohíbe realizar cualquier construcción en él, salvo las infraestructuras puntuales estratégicas que la Administración avale de forma justificada. |
| 4 | Período de Retorno: 25-100 años Calado: 0'15-0'8 metros | Este suelo pasa a formar parte de la Infraestructura Verde municipal; y se le prohíbe realizar cualquier construcción en él, salvo las infraestructuras puntuales estratégicas que la Administración avale de forma justificada. |
| 5 | Período de Retorno: 100-500 años Calado: >0'8 metros | Este suelo pasa a formar parte de la Infraestructura Verde municipal; y se le prohíbe realizar cualquier construcción en él, salvo las infraestructuras puntuales estratégicas que la Administración avale de forma justificada. |
| 6 | Período de Retorno: 100-500 años Calado: 0'15-0'8 metros | Es suelo que pasa a formar parte de la Infraestructura Verde municipal en el que se permiten los usos habitacionales y hoteleros previa adopción de medidas de adecuación. |
| Geomorfológica (7) | Características geomorfológicas que indican inundaciones históricas no catalogadas | En este suelo se prohíbe realizar cualquier construcción, salvo las infraestructuras puntuales estratégicas que la Administración avale de forma justificada. |

Fuente: Elaboración propia

Implicación en la Ribera Baixa

Tal y como su nombre indica, la Ribera Baixa es una comarca con un marcado carácter fluvial en el que, como se ha explicado en apartados anteriores, por sus características geomorfológicas, las inundaciones son frecuentes; lo que hace que el PATRICOVA tenga una especial relevancia en la planificación de este territorio.

Así pues, el 80'9% de la superficie de la comarca está afectada por el PATRICOVA; entorno a un 66% de superficie más que la media autonómica (15'23%) y un 40% de superficie más que las otras dos comarcas con mayor superficie afectada, que son la ciudad de València (42'5%) y la Vega Baja (39'8%). Lidera los ránquines, además, si se clasifica el peligro según si es alto, bajo o derivado de la geomorfología con valores de un 44'8%, 16'9% y 19'2% respectivamente

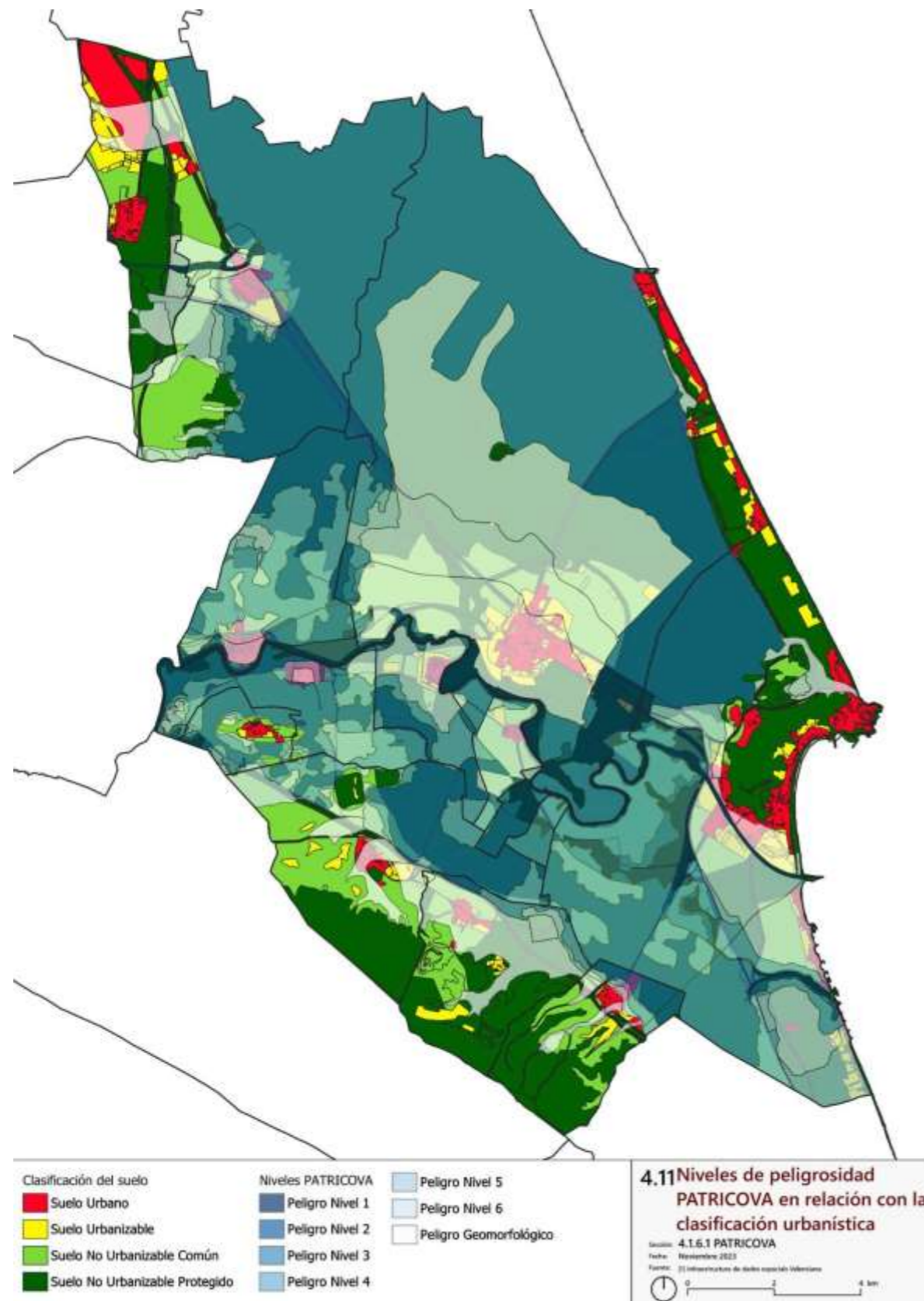
Destaca el nivel de peligrosidad 3, con un valor de superficie total del 21'7%, seguido de la peligrosidad geomorfológica, con un 19'2%, y del nivel de peligrosidad 2, con un 19'1%.

Esto implica que casi la mitad de la comarca se ubica sobre suelos que se inundan de forma frecuente y en magnitudes muy peligrosas para la seguridad de bienes y personas. Mientras, sólo una quinta parte del territorio está libre de este peligro; aunque de otra quinta parte aún no se sabe bien que peligros pueden darse, si bien la morfología del terreno parece una amenaza para la seguridad de bienes y personas.

A nivel municipal, Albalat de la Ribera, Fortaleny y Riola tienen el total de su término municipal afectado por el PATRICOVA; y Polinyà de Xúquer el 99'3%. Destacan, en estos municipios, la peligrosidad de grado 2 y la de grado 6, lo que indica que se está ante espacios en los que las inundaciones no son de gran calado y, la gran diferencia está en si son recurrentes o no.

En el otro extremo, Almussafes y Favara son los únicos municipios en los que más de la mitad del término municipal no presenta peligro de inundación, si bien las zonas peligrosas se sitúan en torno al 25% de la superficie.

Figura 4.11. Niveles de peligrosidad PATRICOVA en relación con la clasificación urbanística.



Fuente: Elaboración propia

Aun así, Sollana, y Sueca son los municipios en los que mayor proporción de superficie está en zonas muy peligrosas, con valores del 68% y 55% respectivamente. En este sentido, hay bastante homogeneidad en la comarca, pues 8 de los 12 municipios que la conforman tienen más del 40% de la superficie con una peligrosidad muy alta; y solo en Almussafes el valor no es importante, pues apenas el 1'5% de su término municipal son zonas de gran peligrosidad por inundaciones.

Sueca, junto con Llaurí y Almussafes, tiene también una gran extensión de superficie sometida a un peligro de inundación por cuestiones geomorfológicas (41'5%, 34'7% y 22% respectivamente); un tipo de riesgo que, por lo general, no es tan importante en el resto de los municipios de la comarca, pues en 6 de los 12, el valor de superficie afectada está por debajo del 5%, destacando que Albalat, Fortaleny, Polinyà y Riola no tienen ninguna superficie afectada por este nivel.

Como consecuencia de esta situación el 21'18% del suelo de la comarca está protegido por razones ambientales, calificación en la que se incluyen los suelos regulados por algún instrumento de planificación, lo que supone que el 65% del total de suelo no urbanizable protegido lo esté por esta causa.

Aun así, el principal problema se encuentra en el resto de los suelos no protegidos, que son los que ya están urbanizados y sobre los que, ahora mismo, se permitiría realizar los futuros crecimientos urbanos; pues, de media, el 64'5% de estos están dentro de un espacio de peligro por inundación según el PATRICOVA.

Es el suelo no urbanizable común el que más superficie con peligro de inundación concentra, con un 82'5% de la superficie clasificada como tal; siendo especialmente importantes los tres primeros niveles de peligrosidad, pues el 44% de esta se encuentra clasificada dentro de estos niveles.

En los suelos urbano y urbanizable, el porcentaje es inferior; si bien más de la mitad del suelo clasificado como tal se encuentra en zonas con peligro de inundación, aunque mayoritariamente en niveles bajo y de peligrosidad geomorfológica.

Se hace necesario, por tanto, plantear si no debiera incluirse todo espacio en peligro de inundación dentro del suelo no urbanizable protegido con el fin de evitar cualquier deseo de reclasificar este suelo, así como de calcular los costes de desclasificar el suelo urbano y urbanizable en peligro de inundación para incorporarlo a los suelos no urbanizables, en especial en el caso del suelo con un peligro alto.

Plan de Acción Territorial Forestal (PATFOR)

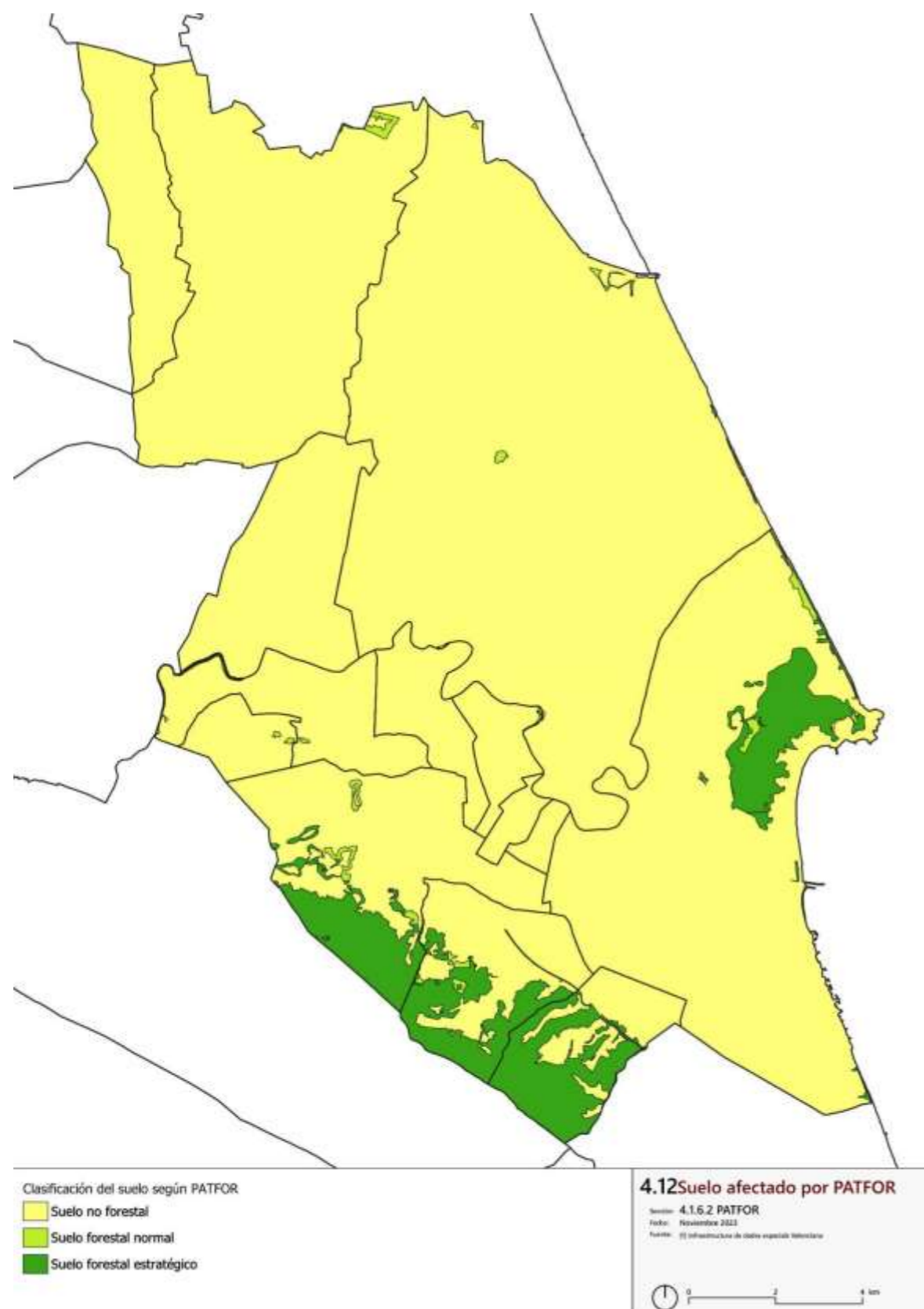
Caracterización general

La gestión de montes en España y de sus recursos es competencia de las comunidades autónomas; si bien está sometida a los principios básicos de una ley estatal 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y de las diferentes directivas europeas sobre espacios naturales y bosques.

El gobierno valenciano asumió las competencias en materia de gestión de montes, de tratamiento de zonas de montaña, de aprovechamientos y servicios forestales y de vías pecuarias y pastos; y desarrolló el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR) como instrumento de ordenación territorial de carácter sectorial que sirve como normativa básica con la que se define el modelo forestal valenciano.

Este modelo se basa en cinco estrategias que son: la creación de un marco de objetivos y criterios para la gestión forestal, generar modelos de gobernanza forestal adaptados a las realidades en la propiedad de estos espacios, generar un marco normativo simple y claro, y aprovechar los bosques como espacios generadores de puestos de trabajo en el medio rural.

Figura 4.12. Suelo afectado por PATFOR.



Fuente: Elaboración propia

Aun así, con el cambio de gobierno producido en 2023, se ha vaciado de contenido este instrumento al derogar-se 78 de los 92 artículos que componían el decreto de aprobación; dejando únicamente aquellos relativos a: disposiciones generales, ámbito de actuación, principios, objetivos y criterios, así como los principios de actuación y la división territorial.

Así pues, los principios básicos de actuación y gestión de montes pasan a regularse mediante el Decreto 91/2023, de 22 de junio, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 3/1993, de 9 de diciembre, forestal de la Comunitat Valenciana, de modo que el PATFOR solo mantiene su utilidad como definidor de las Demarcaciones Forestales.

La importancia actual del PATFOR queda, entonces, en que estas Demarcaciones son divisiones de carácter subregional para los que se crean Planes de Ordenación de los Recursos Forestales (PORF); unos planes que ya se indican en la Ley de Montes como instrumento de ordenación de estos, y que sirven, en la Comunitat Valenciana, para la gestión, protección y fomento de los bosques.

Implicación en la Ribera Baixa

La Ribera Baixa, en este sentido, se incluye por completo dentro de la Demarcación Forestal de Polinyà de Xúquer-Alzira; si bien este territorio, en su conjunto y, en especial La Ribera Baixa, se caracteriza, como ya se ha comentado, por una escasa superficie montañosa y boscosa debido que gran parte del territorio son campos de cultivo de ribera fluvial y zonas húmedas.

Así pues, la Ribera Baixa se compone de cuatro unidades ambientales según el PORF: la Ua1 Albuferas y Marjales, en concreto la zona de marjal de los términos municipales de Albalat de la Ribera, Cullera, Sollana y Sueca; la Ua3 Cap de Cullera, que se corresponde con la Serra de les Raboses; la Ua7 Serra de Corbera, si bien sólo a la porción de la sierra que queda dentro de los límites comarcales; y la Ua10 Llanuras de Sedimentación, que es la unidad con mayor superficie de las que componen la comarca.

Según su uso como espacio productor, como espacio protector frente a la desertificación, como espacio protector contra incendios, como espacio protector para la biodiversidad y como espacio de uso social; el PORF ha clasificado estas unidades según su uso recomendado. La Ua1 Albuferas y Marjales debe gestionarse por su función social y por la protección que ofrece a la biodiversidad; las Ua3 Cap de Cullera y Ua10 Llanuras de Sedimentación tiene una función preferente para la protección frente a incendios; y en la Ua7 Serra de Corbera debe favorecerse su función protectora frente a la desertificación.

Con estos objetivos, en el apartado 6.3 del PORF se recogen las actuaciones que se van a llevar a cabo en la demarcación forestal; siendo algunas de ellas de carácter general para todo el territorio, si bien la mayoría se centran en los espacios de montaña, que en la Ribera Baixa son muy escasos. El PATFOR solo afecta al 7'5% de la superficie comarcal, quedando los municipios de Almussafes y Riola sin afección, es decir, el PATFOR no clasifica ningún suelo de sus términos municipales como forestales, mientras que seis municipios más tienen menos del 2% de su suelo regulado por este instrumento.

Cullera y Favara son los dos municipios que mayor superficie forestal definida por el PATFOR poseen, muy cerca, aun así, de Corbera y Llaurí; aglutinando los cuatro municipios el 97% del suelo forestal comarcal. Favara es, además, el único municipio con mayor superficie afectada por el PATFOR que no afectada, con un 56% del término municipal incluido en la cartografía del PATFOR, lejos del 32'5% de Llaurí o del 24% de Corbera.

Si se atiende a la calificación urbanística, el PATFOR afecta, casi exclusivamente a suelos clasificados como no urbanizables; siendo la mayoría suelos no urbanizables protegidos (83'3%), tanto por protección municipal como ambiental, que es la calificación que incluye los suelos regulados por un instrumento de planificación territorial; y suelo no urbanizable común (15'3%), con un importante peso del clasificado como forestal.

En suelos urbanos o urbanizables, solo el 3'3% de los suelos urbanos residenciales (que excluyen a los núcleos históricos) y el 0'2% de los suelos urbanizables para residencial se encuentran afectados por el PATFOR. En cambio, el resto de los tipos de suelos no presentan ninguna afección ya que el residencial de desarrollo reciente sí que se ha realizado sobre los espacios montañosos, mientras que el resto de los usos son poco compatibles con las características físicas que llevan la protección del PATFOR.

Por tanto, lo que se puede observar es una cierta inoperancia del PATFOR como instrumento de ordenación en el contexto de la Ribera Baixa por la escasa superficie que queda afectada y, por tanto, regulada. Esto hace que, aunque el PORF de su Demarcación considere otros espacios abiertos como son la zona agrícola y los espacios húmedos de la Albufera, las acciones que propone queden restringidas a espacios puntuales de la sierra de Corbera y, en un número muy reducido, a la sierra de les Raboses.

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

Caracterización general

España es un país cuya población se concentra en la franja costera como consecuencia de la gran cantidad de actividades económicas que en ella se dan y que, como consecuencia de las economías de aglomeración, la localización de actividades económicas que atraen pero que podrían ubicarse en otros espacios.

La región valenciana es un claro ejemplo de esta realidad. Esto ha derivado en una destacada urbanización de los espacios más próximos a la línea de costa, hasta el punto de generar grandes continuos urbanos que, como consecuencia, han hecho que los espacios litorales abiertos queden fragmentados y, en un número considerable, degradados.

Esta problemática se ha detectado en todas las escalas de la Administración, lo que hace que diferente normativa, con mayor o menor grado de vinculación y desarrollo, se haya generado para evitar una mayor degradación ambiental de los espacios litorales.

Tradicionalmente, los usos y aprovechamientos del litoral se han realizado a través del Reglamento General de Costas, desarrollado según lo dispuesto en la Ley de Costas, ambos documentos de escala nacional, pues todo el litoral, hasta el punto más alejado de la ribera del mar en que se tiene constancia que ha habido alguna inundación marina, se incluye dentro del Dominio Público Marítimo-Terrestre, que es suelo público cuya titularidad pertenece a la Administración General del Estado.

Aun así, la normativa permite que se le sobreponga otra normativa siempre y cuando sea complementaria; y en este caso, la Comunitat Valenciana se dotó de su propio instrumento de ordenación del litoral: el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL). El PATIVEL viene a complementar la protección de este espacio por la Ley de Costas, al ampliar la superficie regulada hasta los 2.000 primeros metros desde la ribera del mar hacia el interior; dividiendo esta franja en tres zonas según su proximidad a la ribera.

La primera de estas tres zonas es el denominado *Ámbito Estricto*, que se corresponde con los primeros 500 metros de costa y, por tanto, contiene el Dominio Público Marítimo-Terrestre, si bien a veces se incluyen espacios más alejados del mar para garantizar una mejor conectividad con un corredor ecológico o cualquier espacio de interés ambiental o territorial. El *Ámbito Ampliado* es la segunda de las zonas, e incluye todos los terrenos entre los 500 y 1.000 primeros metros de costa; siendo su función, tal y como indica la ETCV, la de fijar la infraestructura verde litoral. El ámbito más alejado, que es el *Ámbito de Conexión*, se corresponde con la franja entre los 1.000 y 2.000 primeros metros del litoral, y tiene como función garantizar la conectividad entre el espacio litoral y el resto de los espacios abiertos.

El PATIVEL establece, a su vez, diferentes clasificaciones de suelo según sus características ambientales y funcionales que son las que determinan, a su vez, las posibilidades en este suelo y su regulación concreta.

Tabla 4.3. Resumen de los usos de suelo permitidos por el PATIVEL, según niveles de protección, caracterizados

| CLASIFICACIÓN | CALIFICACIÓN | DEFINICIÓN | REGULACIÓN |
|---------------------|---|---|--|
| Zonas de Protección | Suelo litoral de protección ambiental | Son los espacios naturales protegidos por cualquier instrumento ambiental | Estos suelos se regirán por su legislación y sus instrumentos de ordenación y gestión específicos |
| | Suelo litoral regulado por otros PATs | Son los suelos que se encuentran regulados por el PATIVEL y otros Planes de Acción Territorial integrales | Con carácter general la gestión de este suelo se hará de acuerdo con el PAT específico, a excepción de los suelos clasificados como de protección litoral para los que el PATIVEL será el que tenga la primacía jurídica |
| | Suelo no urbanizable de protección litoral (tipo 1) | Son los suelos, ubicados en el <i>Ámbito Estricto</i> , en situación básico rural sin programa de actuación aprobado, independientemente de su clasificación urbanística, con mayores valores ambientales, territoriales, paisajísticos, culturales, educativos y de protección frente a riesgos, que no han sido clasificados como suelo litoral de protección ambiental | Con carácter general estos suelos deben permanecer en situación básico rural, permitiéndosele formar parte de la red primaria de zonas verdes, la realización de actividades mineras y la generación de infraestructuras peatonales y ciclistas que permitan la movilidad sostenible por este territorio. En cuanto a las construcciones, con carácter general, se prohíben las nuevas edificaciones, quedando las excepciones recogidas en los arts. 9.3, 9.4 y 9.6 |
| | Suelo no urbanizable de refuerzo litoral (tipo 2) | Son los suelos, ubicados en el <i>Ámbito Ampliado</i> , en situación básico rural sin programa de actuación aprobado, independientemente de su clasificación urbanística, con mayores valores ambientales, territoriales, paisajísticos, culturales, educativos y de protección frente a riesgos, que buscan garantizar la conectividad ecológica, funcional y visual de los suelos litorales de protección ambiental y litoral; así como su protección frente a los impactos ambientales | Con carácter general estos suelos deben permanecer en situación básico rural, permitiéndosele formar parte de la red primaria de zonas verdes, la realización de actividades mineras y la generación de infraestructuras peatonales y ciclistas que permitan la movilidad sostenible por este territorio. En cuanto a las construcciones, con carácter general, se prohíben las nuevas edificaciones en las mismas condiciones que para el suelo no urbanizable de protección litoral; si bien se permiten un mayor número de usos recogidos en el art. 11.3 |
| | Corredores ecológicos y funcionales | Son los suelos que deben garantizar la conectividad ecológica y funcional con el interior del territorio | Con carácter general estos suelos deben permanecer en situación básico rural, permitiéndose, sólo, los usos y actividades establecidos en el planeamiento municipal que no menoscaben su funcionalidad |
| | Suelo común del litoral | Son los suelos, ubicados en el <i>Ámbito Estricto</i> y el <i>Ámbito Ampliado</i> , en situación básico rural sin programa de actuación aprobado y no clasificados en otro régimen | Con carácter general se regularán a través del planeamiento municipal, dentro de las condiciones fijadas en el art. 13.2; estando prohibidos, únicamente, los crecimientos por motivos industriales |

Fuente: Elaboración propia

Implicación en la Ribera Baixa

Al tratarse de un instrumento de protección litoral, solo afecta a los municipios costeros valencianos; que en el caso de la Ribera Baixa son, exclusivamente, Cullera y Sueca. Aun así, y a pesar de que también se limita solo a los dos primeros kilómetros hacia el interior desde la ribera del mar, afecta al 18'9% de la superficie de la Ribera Baixa; correspondiéndole el 65'3% de la superficie a Cullera y el restante 34'7% a Sueca.

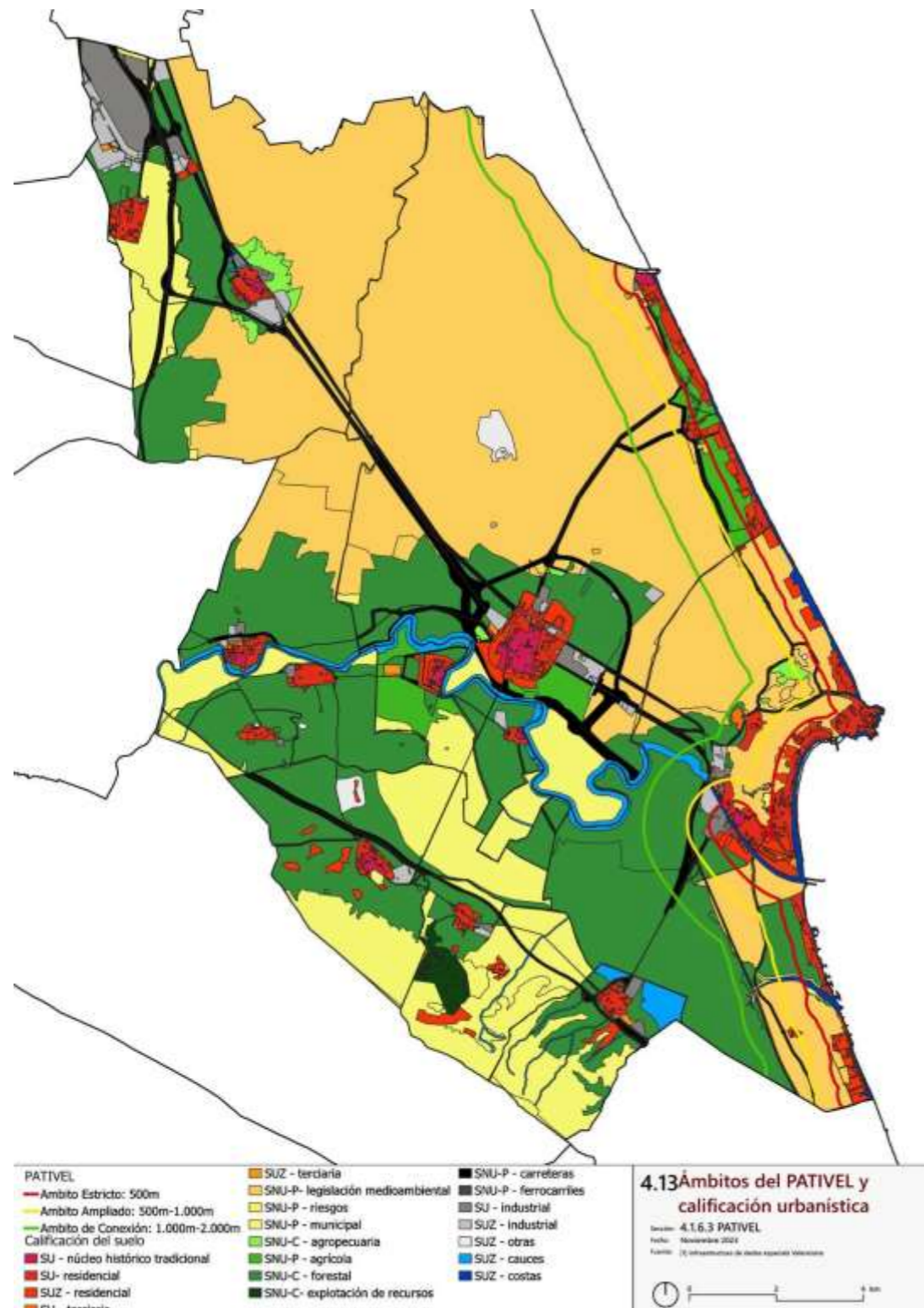
De la superficie que queda dentro de los ámbitos del PATIVEL, el 68'6% del suelo se encuentra clasificado como suelo no urbanizable protegido, correspondiendo el 80'7% a suelo calificado como protegido por legislación medioambiental, que es la que incluye los suelos protegidos por instrumentos de planificación territorial.

Muy lejos queda el 15'24% que se clasifica como suelo no urbanizable común que, en un 96'4% de las veces, se califica como forestal; y los suelos urbano y urbanizable con porcentajes del 9'6% y 6'5% respectivamente.

Son los suelos urbanos y urbanizables, aun así, los que resultan de mayor interés para este instrumento, pues son los que en mayor porcentaje se encuentran dentro del ámbito estricto, con un 80'7% y 87% respectivamente, frente a valores por debajo del 20% en los suelos no urbanizables.

Esto indica, por tanto, la existencia de una urbanización muy intensa del litoral de la Ribera Baixa, en especial de sus primeros 500 metros hacia el interior; generada con fines residenciales entre el 75% de las veces; además de que aún se ha reservado un 82'6% del suelo urbanizable para más desarrollo residencial.

Figura 4.13. Ámbitos del PATIVEL y clasificación urbanística.



Fuente: Elaboración propia

Y es que el PATIVEL, con el fin de evitar grandes conflictos con los propietarios del suelo ha tendido a favorecer el mantenimiento de los tejidos ya existentes y el de los proyectos ya programados, si bien para esto último ha fijado una fecha límite para su conclusión; y la protección se ha centrado en la protección de aquellos suelos que quedaban fuera de la actividad urbanística.

Esta protección, sin embargo, parece que va a ser diferente en un futuro próximo, pues el PATIVEL ha sido un instrumento combatido por los partidos conservadores, quienes actualmente ostentan el gobierno regional y que ya han iniciado los trámites para modificarlo, del mismo modo que han hecho con el PATFOR.

Estas modificaciones, deberán adaptarse a la legalidad vigente, como ya reconoció el Tribunal Supremo que lo está el actual PATIVEL pese a lo que defienden los partidos conservadores y algunos propietarios. En todo caso, las nuevas disposiciones se dirigirán, seguramente, hacia una menor capacidad de la Administración de adaptar la ordenación municipal vigente a las necesidades ambientales estableciendo, sólo, los mínimos necesarios para cumplir con las indicaciones europeas y estatales.

Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunitat Valenciana (PATSECOVA)

Caracterización general

El comercio valenciano se caracteriza por la proximidad a sus clientes fruto de una ubicación en núcleos urbanos compactos, que es el modelo urbano más sostenible. En cambio, ha habido un desarrollo reciente de nuevas localizaciones comerciales periurbanas de gran tamaño que han modificado los patrones urbanos, fragmentando el territorio; lo que se deriva en impactos territoriales de escala supramunicipal tanto a nivel de movilidad como de paisaje.

Estos cambios fomentaron que el Govern redactara el Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunitat Valenciana (PATSECOVA) con el objetivo de generar un instrumento de ordenación que, a nivel territorial, propicie una ocupación racional y sostenible del suelo por parte de las actividades comerciales.

Destaca, que debido a su carácter económico, es el único Plan de Acción Territorial no desarrollado por la entonces denominada Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, sino que se desarrolló desde la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo.

El art. 8.1 del PATSECOVA establece un listado de municipios que crean polaridad espacial al prestar servicios comerciales para un conjunto territorial mayor, a cuyo conjunto denomina Sistema Nodal de Referencia Comercial. Dentro de este sistema clasifica estos municipios según sus características comerciales; si bien los nodos pueden estar formados por diferentes municipios si el municipio central forma parte de un área urbana integrada (AUI) delimitada por la ETCV.

A partir de todo esto genera áreas funcionales comerciales según la influencia de los municipios del Sistema Nodal; cuya importancia se debe a que en ellas se concretan los objetivos y directrices del PATSECOVA a través de las Directrices de Ordenación Comercial; si bien aún no se ha desarrollado ninguna Directriz y, por tanto, no se sabe cómo se aplicará el PATSECOVA a escala municipal, pues no hay una cartografía de clasificación de suelos.

Implicación en la Ribera Baixa

Como se ha indicado en otros apartados del análisis territorial, la Ribera Baixa, y la Ribera del Xúquer en su conjunto, es un territorio eminentemente agrícola que se ha articulado, históricamente, a partir de mercados de productos agrícolas urbanos a los que acudía la población local y que se articulaban entre sí y con otros mercados exteriores según su importancia.

Esta realidad ha hecho que la mayoría de los municipios queden encuadrados dentro del área funcional comercial de La Ribera del Xúquer; cuyo centro principal se encuentra en el alto-riberense municipio de Alzira, pues Sueca,

que es el municipio que el PATSECOVA considera de mayor relevancia comercial de la comarca, tiene una importante dependencia comercial con la capital de la Ribera Alta. Aun así, el plan indica que, por la disposición de las infraestructuras de transportes, se favorece mayor movilidad con los espacios externos del área funcional que entre las dos comarcas que lo conforman.

Tabla 4.4. Resumen de los tipos de nodo comercial identificados por el PATSECOVA y sus características

| TIPOS DE NODO | CARACTERÍSTICAS DEL NODO |
|--|---|
| Cabecera de Área Funcional Comercial | Municipios que presentan las mejores condiciones para la prestación de servicios comerciales de carácter supramunicipal |
| Subcabecera de Área Funcional Comercial | Municipios que son capaces de prestar servicios comerciales de carácter supramunicipal pero que comparten con la Cabecera de Área Funcional Comercial la capacidad de generar un área de influencia de rango inferior |
| Nodos Comerciales Intermedios | Municipios intermedios metropolitanos o de la franja intermedia del territorio que, por su dotación comercial, generan un área de influencia con los municipios del entorno |
| Nodos Turísticos Litorales | Municipios con un importante carácter turístico en el que los servicios comerciales atienden a una población visitante muy superior a la residente |
| Nodos Comerciales de Interior | Municipios de la franja rural que ejercen cierta influencia en la prestación de servicios comerciales básicos para los municipios del entorno |
| Nodos comerciales basados en grandes equipamientos comerciales | Municipios no pertenecientes a ninguna categoría anterior pero con un gran equipamiento comercial con fuerte capacidad de atracción supramunicipal |

Fuente: Elaboración propia

Sueca, además, de acuerdo con la ETCV y gracias a su papel de sub-centro comercial, se establece como área urbana integrada de relevancia para el sector comercial junto con los municipios de Fortaleny y Riola; una situación que no se da en el caso del AUI de Albalat-Polinyà al no considerarse ninguno de estos municipios como nodo comercial.

También se trata el papel de Cullera como importante nodo turístico litoral por su importante oferta de turismo de “sol y playa” para una clientela originaria, mayoritariamente del área metropolitana de València y de las dos Riberas.

En cambio, en esta área de influencia no se han incluido los municipios de Almussafes ni Sollana, al considerar el PATSECOVA que orbitan en mayor medida entorno al área de influencia de València y su ámbito metropolitano; una separación de estos municipios que, en el caso de Almussafes, ya se ha realizado en otras situaciones como en su inclusión dentro del PATEVAL y del área urbana integrada de València.

4.2 PROTECCIÓN Y GESTIÓN AMBIENTAL

La Ribera Baixa está protegida de diferentes formas tanto directa como indirectamente, es decir, hay formas de protección creadas para la misma y hay formas de protección otorgados principalmente para otras áreas, pero aun así protegen parte de esta. Es importante diferenciar la protección a su gestión. La primera es básicamente qué se quiere proteger y existen varias formas y ámbitos, que van desde una escala europea hasta una local. Una vez interpretado aquello que vamos a proteger, podemos ir a su gestión, que en este caso se refiere a cómo y quién la va a proteger. Para la Gestión Ambiental existen varias administraciones y aun así no todas tienen la competencia de acción total sobre la comarca. Esto también depende mucho de la voluntad de los representantes que estén a cargo de este tema y que tan conscientes sean de la importancia hacia una transformación ambiental, partiendo desde la idea de que el turismo es realmente insostenible y teniendo en cuenta que existen muchos intereses económicos al ser un lugar turístico en épocas de verano.

4.2.1 Organismos competentes involucrados sobre el territorio de Ribera Baixa

Tabla 4.5. Organismos competentes

| Ámbito | Administración | ¿Sobre qué espacios tiene competencia? | ¿Oficina dentro del parque natural? |
|-------------------|---|---|---|
| Europeo | Comisión Europea | Responsable de vigilar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Norma Europea por parte de autoridades estatales, autonómicas y locales, aunque no gestionan directamente | No |
| Nacional | Confederación Hidrográfica del Júcar (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) | Responsable de gestionar aguas continentales, en este caso al estar en la cuenca del Júcar, le corresponde a esta institución. | No, aunque las dependencias están en la ciudad de Valencia |
| | Dirección General de Costas (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) | Responsable de la gestión litoral (concretamente del dominio público marino terrestre) | No, aunque las dependencias están en la ciudad de Valencia |
| Autonómico | Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente (Generalitat Valenciana) | Responsable de gestionar Espacios Naturales Protegidos y de la Red Natura 2000, así como la caza, pesca, ordenación de territorio y urbanismo. | Oficina Técnica de Gestión del Parque Natural (Fotxa Blanca) |
| | Otras Consellerías de la Generalitat Valenciana | Responsable de normativas que afectan al parque natural, como en temas agrícolas, aunque no gestionan propiamente el espacio. | No, aunque sus dependencias están en la ciudad de Valencia |
| Municipal | 13 ayuntamientos, destacando el Ayuntamiento de Valencia por ser propietario del lago de L'albufera y su Devesa | Pueden dictar medidas adicionales de protección que completen las dictadas desde el ámbito nacional o autonómico y regulaciones para la mejora de la gestión del espacio | Oficina del Servicio Devesa-Albufera del Ayuntamiento de Valencia (Viveros Municipales) |

Fuente: AVINENÇA, (2012),

Escala Internacional y Europea

L'Albufera ha sido reconocida como “Humedal de importancia Internacional”, figura derivada de la “Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional”, especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas” (España adherida en 1982). La planificación debe tomar en cuenta cuando existen obligaciones derivadas de un área protegida porque puede limitar la intervención humana en estas mismas.

Por otro lado, tenemos a la Comisión Europea que utiliza la política de Energía, Cambio Climático y Medio Ambiente para minimizar los riesgos climáticos y garantizar la biodiversidad, siendo su aplicación también una contribución a los objetivos internacionales como La Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica (COP15) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con cooperación de las Naciones Unidas.

Escala Nacional

Para la protección y gestión ambiental, El Gobierno de España da funciones principalmente a través del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que luego son subdivididos en otros ámbitos. El gobierno también puede crear planes como el Plan Estratégico Estatal del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad a 2030 (PEEPNB) o directamente proteger espacios (como la declaración del Parque Natural de L'albufera) a través de Leyes preconstitucionales. Esto quiere decir que tiene la autoridad de proteger directamente desde una escala nacional, teniendo en cuenta el orden constitucional actual y las competencias existentes entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

Escala Autonómica y Local

Por lo que hace el área de la Ribera Baixa en el marco de la gestión ambiental, lo trabaja conjuntamente con la comarca de la ribera alta creando así el consorcio de la ribera. En este trabajan conjuntamente en objetivos de desarrollo sostenible, así como en un área de educación ambiental para el desarrollo de las personas en una corriente más sostenible.

A escala Provincial, tenemos a la Generalitat de valencia que es la principal entidad de gestionar normativas y cumplimientos pero que aun así también pone a disposición de ciertos Ayuntamientos, Consejerías y oficinas, la responsabilidad de tomar medidas adicionales para una gestión. Específicamente existe La oficina Europea de la Mancomunidad de la Ribera Baixa que a pesar de contar con la ayuda de la Generalitat de Valencia con fondos de la Unión Europea no tratan el ámbito ambiental, sino que se priorizan otros temas como la participación ciudadana o la creación de una red de representantes políticos.

4.2.2 Espacios Protegidos

La Ribera Baixa alberga una serie de espacios naturales protegidos de gran importancia que abarcan tanto áreas terrestres como marinas. Entre ellos se encuentra el Parque Natural de L'Albufera de Valencia, que engloba una porción significativa del litoral de la Ribera Baixa, brindando hábitats vitales para numerosas especies de aves, especies acuáticas y flora autóctona. Además, estos espacios protegidos desempeñan un papel crucial en la conservación del ecosistema costero y la promoción del turismo sostenible en la región. En este capítulo exploraremos en detalle los diferentes espacios protegidos de la Ribera Baixa, sus características y usos permitidos.

A escala europea, la Red Natura 2000 incluye dentro de su clasificación a Parques Naturales, Lugares de interés comunitario (LIC), Zonas de protección para las aves (ZEPA) y Zonas Especiales de Conservación (ZEC), siendo el Parque Natural l'Albufera el que abarca mayor porcentaje de territorio dentro de la Ribera Baixa.

Además, a una escala autonómica, la Ley 11/1994, en sus dos primeros capítulos, define las diferentes categorías de Espacios Naturales protegidos fijando su régimen general: Parque Natural, Paraje Natural, Paraje Natural Municipal, Reserva Natural, Monumento Natural, Sitio de Interés, Paisaje Protegido, y Zonas Húmedas.

Figura 4.14 Clasificación de Espacios de la RED NATURA 2000



Fuente: Elaboración propia.

Figura 4.15. Clasificación de Espacios Protegidos, escala Estatal.



Fuente: Elaboración propia.

Red natura 2000

Natura 2000 es una red europea de áreas naturales que tiene como objetivo hacer compatible la protección de las especies y los hábitats naturales y seminaturales con la actividad humana que se desarrolla. Es la iniciativa política europea más importante de conservación de la naturaleza. De este modo, la Unión Europea ha establecido un marco legal que garantiza la protección del patrimonio natural.

En el marco de la Ribera Baixa, la Red Natura 2000 incluye Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), Zona Especial de Conservación y Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA).

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC): Correspondiente al área del Parque l’Albufera, el río Xúquer y Serra de Corbera. Son “sitios que contribuyen de forma apreciable al mantenimiento o restablecimiento del estado de conservación favorable de los tipos de hábitat naturales y los hábitats de las especies de interés comunitario en su área de distribución natural” (Ley 42/2007).

Desde el momento en que un espacio figure en una Lista de Lugares de Importancia Comunitaria aprobada por la Comisión, se deberán adoptar las medidas que sean pertinentes para asegurar la preservación de las especies de fauna y flora silvestres de interés comunitario, así como la gestión de su explotación, sea compatible con el mantenimiento de éstas en un estado de conservación favorable.

Zona Especial de Conservación (ZEC): Correspondiente al área montañosa de Serra de Corbera. Los ZEC son los LIC que han sido declarados formalmente por los Estados mediante un acto reglamentario, administrativo y/o contractual, e integrándose entonces en la Red Natura 2000.

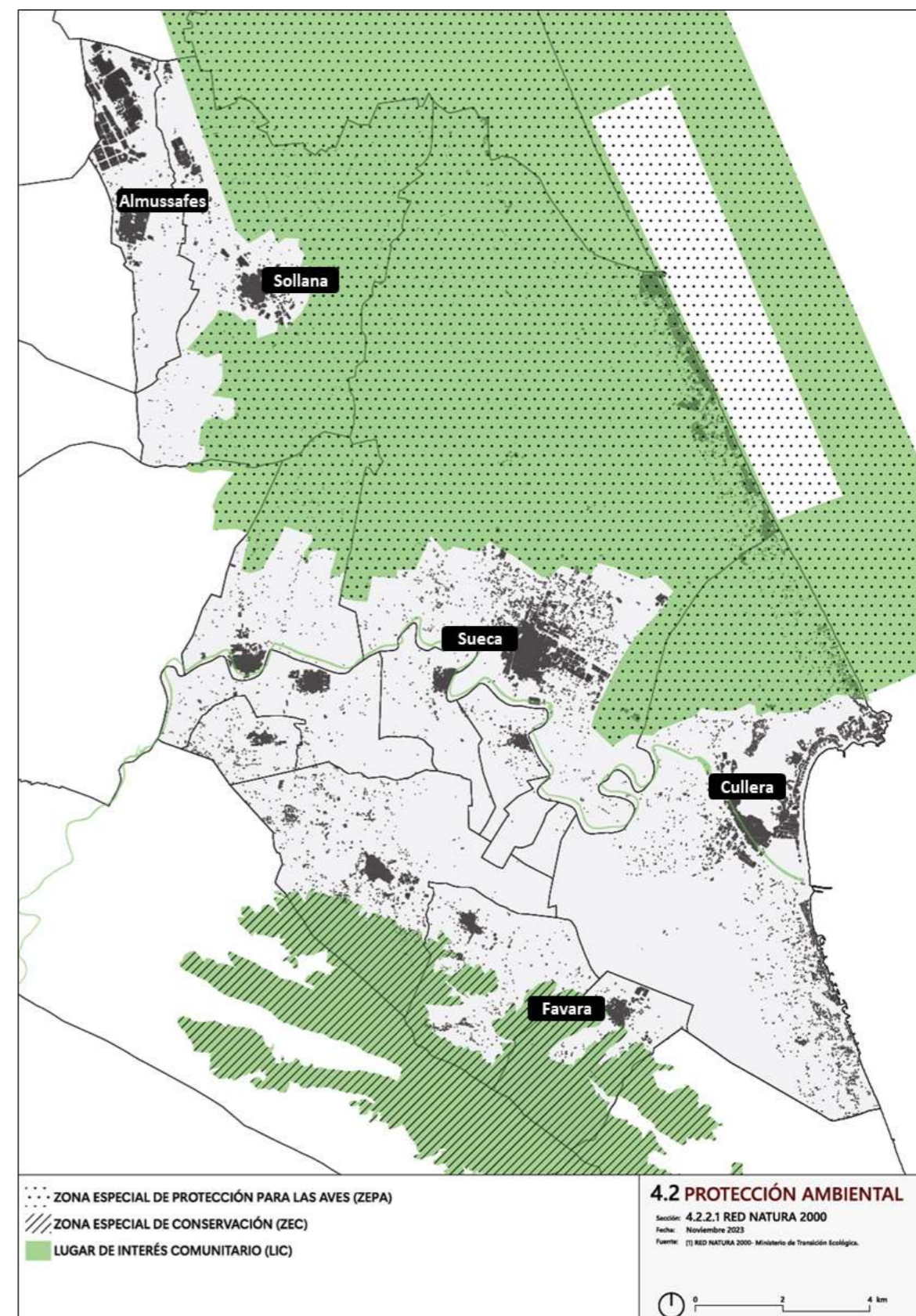
Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA): Correspondiente al área del Parque Natural l’Albufera. Significa que corresponde a un territorio necesario para preservar, mantener o restablecer una diversidad y una superficie suficiente de hábitat para todas las especies de aves contempladas donde los valores naturales se centran en la presencia de aves raras, amenazadas o de mayor interés para el conjunto comunitario.

Tabla 4.6. Superficie de la Red Natura 2000 en La Ribera Baixa.

| Tipo de declaración | Superficie (ha) |
|--|-----------------|
| Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) | 13.243,98 |
| Zona Especial de Conservación (ZEC) | 1.401,89 |
| Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA) | 11.837,96 |

Fuente: Elaboración Propia

Figura 4.16. Red Natura 2000



Fuente: Elaboración Propia.

Parque natural l'Albufera

Con una superficie de 21.120 hectáreas, se encuentra situado a tan solo 10 Km de Valencia. De esta superficie, aproximadamente 11.960 ha se encuentran en el territorio de la Ribera Baixa. Además, al interior del parque existe la presencia de una red de senderos naturales que funcionan como ciclo-rutas turísticas.

L'Albufera fue declarada Parc Natural en 1986, y desde 1989 está reconocida como "Humedal de importancia Internacional", figura derivada de la "Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional, especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas", celebrada en Ramsar (Irán) el 2 de febrero de 1971. La declaración del Parque del año 1986, fue al amparo de la entonces vigente y preconstitucional Ley estatal de Espacios Naturales Protegidos de 1975. Dicha Ley fue derogada y sustituida posteriormente por la Ley 4/1989 de protección de los espacios naturales, la flora y la fauna silvestres, la cual se dictó, entre otras cosas, para adaptar la anterior al nuevo orden constitucional de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas (AVIVENCA, 2012). Esta nueva Ley 4/1989 – a la que se dotó en su mayor parte del carácter de legislación estatal básica - recogió, entre las figuras que conforman la categoría jurídica de Espacios Naturales Protegidos, la figura de Parque Natural y creó la obligación de que los mismos contaran con un Plan de Ordenación de los Recursos naturales (PORN) y un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG).

En el caso del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG), se establece lo siguiente:

En lo que se refiere a la protección de la flora:

-Se establece una protección de toda la vegetación silvestre que existe en el espacio natural a excepción de los trabajos de mantenimiento en carreteras y acequias.

-Se prohíbe la introducción de especies silvestres y de actividades que dañen las formaciones vegetales (roturaciones, talas, depósito de basuras, arranque de cualquier parte de una planta, recogida de semillas, etc.) - se establecen condiciones para los ajardinamientos existentes en el parque natural.

-Se marca como prioridad la eliminación progresiva de especies exóticas invasoras y su sustitución por especies autóctonas.

En lo que se refiere a la protección de la fauna:

-Se establece la protección de todas las especies animales a excepción de las contempladas como cinegéticas y aquellas sobre las que se autorice un control para evitar perjuicios sobre actividades económicas.

-Se prohíbe la introducción, la repoblación y el depósito permanente o temporal de individuos de especies animales no autóctonas fuera de las ÁREAS EDIFICADAS (E), o bien de las zonas edificadas ubicadas en las ÁREAS DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS (ES) aunque se exceptúan las especies utilizadas para las actuaciones de control biológico de las plagas debidamente autorizadas o promovidas por la Conselleria competente sobre actividad agrícola.

-Se prohíbe la recolección, comercio, captura en vivo, posesión o exposición de animales vivos o sus restos que se hallen protegidos por la legislación sectorial vigente, así como la recolección, posesión o comercio de huevos o crías.

-Tampoco pueden producirse sonidos innecesarios que alteren la tranquilidad habitual de la fauna o instalarse emisores luminosos que incidan negativamente sobre hábitats y enclaves de especial interés para la fauna.

-Las reintroducciones de especies deberán contar con las autorizaciones correspondientes.

-También se establece la posibilidad de restringir el acceso de personas y vehículos en determinadas áreas si se considera necesario para proteger ciertas especies en momentos críticos. De igual modo se establecen restricciones a la navegación aérea para evitar perturbaciones a la fauna y se delimitan geográficamente las zonas de vuelo permitidas.

Normas relativas al uso público del parque El PRUG regula los siguientes aspectos:

-Las actividades hosteleras en edificaciones rurales, con especial referencia al procedimiento pertinente para su puesta en marcha, las posibilidades de ejercer la actividad en función de la zona del parque, los usos compatibles, las ubicaciones posibles y los parámetros de edificación.

-Los “cámpings” y concretamente su ubicación, régimen de funcionamiento y actuaciones permitidas.

-Las actividades recreativas vinculadas a construcciones permitidas (complejos turísticos, instalaciones deportivas, puertos y embarcaderos y otras instalaciones), su ubicación necesaria en las llamadas ÁREAS DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS, así como las regulaciones específicas de su uso.

-El recreo concentrado (entendido como aquel que se desarrolla en un espacio habilitado para actividades recreativas, dotado con equipamientos de escasa entidad como mesas, bancos, fuentes, servicios sanitarios, juegos infantiles) y su regulación.

Por último, regula así mismo las normas relativas a las actividades de ocio no ligadas a construcciones:

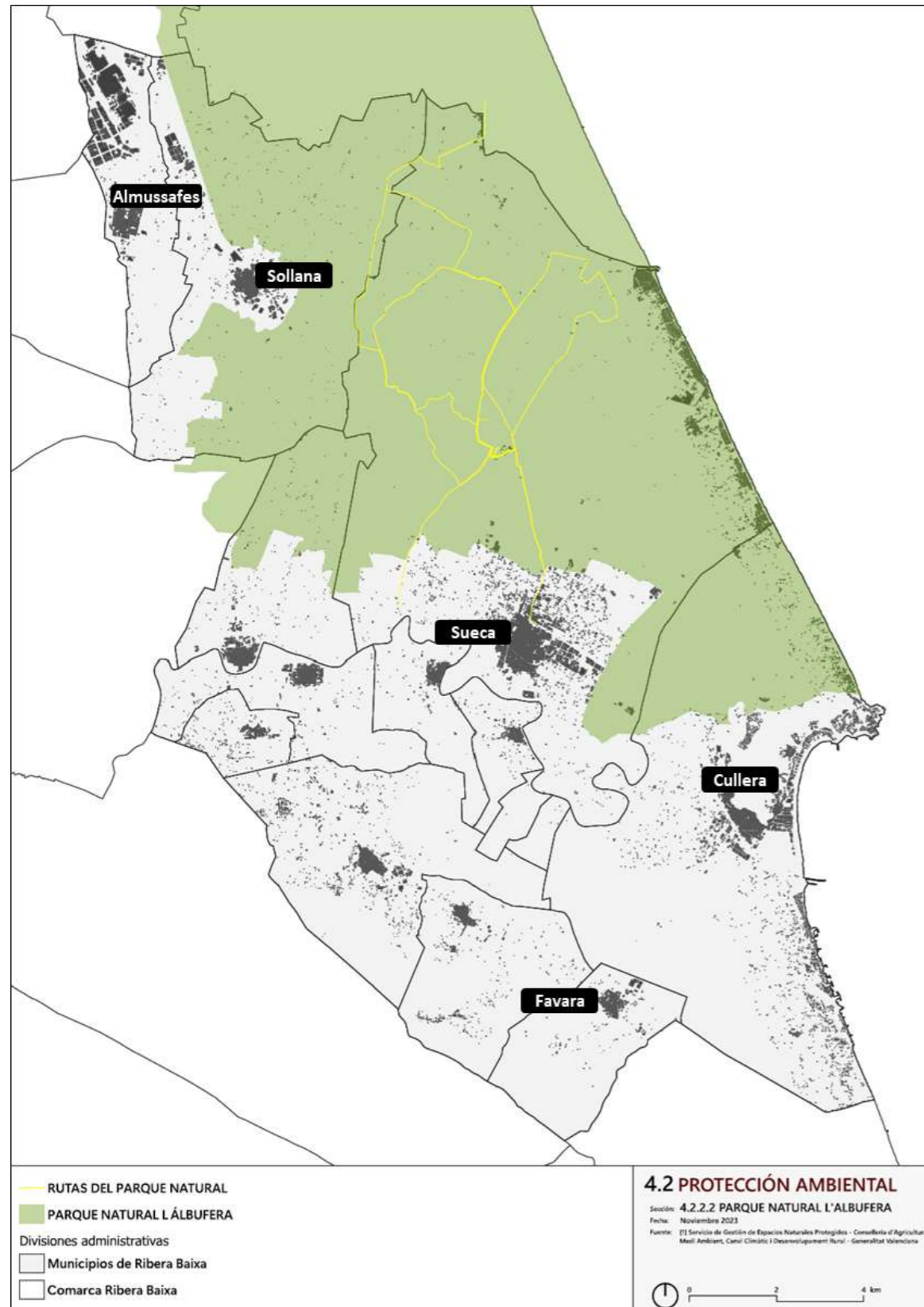
-La circulación rodada por el ámbito del parque natural: se establecen áreas permitidas y restringidas, tipos de vehículos y titulares autorizados y el aparcamiento.

-La acampada libre, que queda prohibida en todo el ámbito del parque natural.

-Las actividades deportivas organizadas y su autorización - las actividades lúdicas, y en especial los paseos a caballo, con vehículos motorizados y las actividades acuáticas (incluyendo en este caso la práctica del windsurf, la utilización de motos acuáticas, de piraguas, la navegación a vela latina, en embarcaciones de motor y la navegación aérea).

Finalmente se establecen dos normas adicionales. La primera con respecto a la quema de carrizo que queda prohibida como forma de manejo de la vegetación palustre. Y finalmente se establece que la recuperación de terrenos agrícolas o de otra índole en hábitats silvestres, ya sea desde la iniciativa privada o pública, requieren autorización por parte del Consejo Directivo del Parque Natural (AVIVENCA, 2012).

Figura 4.17. Parque Nacional L'Albufera.



Fuente: Elaboración Propia.

Zonas húmedas

Según el art. 15 de la Ley 11/1994, se entenderá por zonas húmedas a “las marismas, marjales, turberas o aguas rasas, ya sean permanentes o temporales, de aguas estancadas o corrientes, dulces, salobres o salinas, naturales o artificiales”.

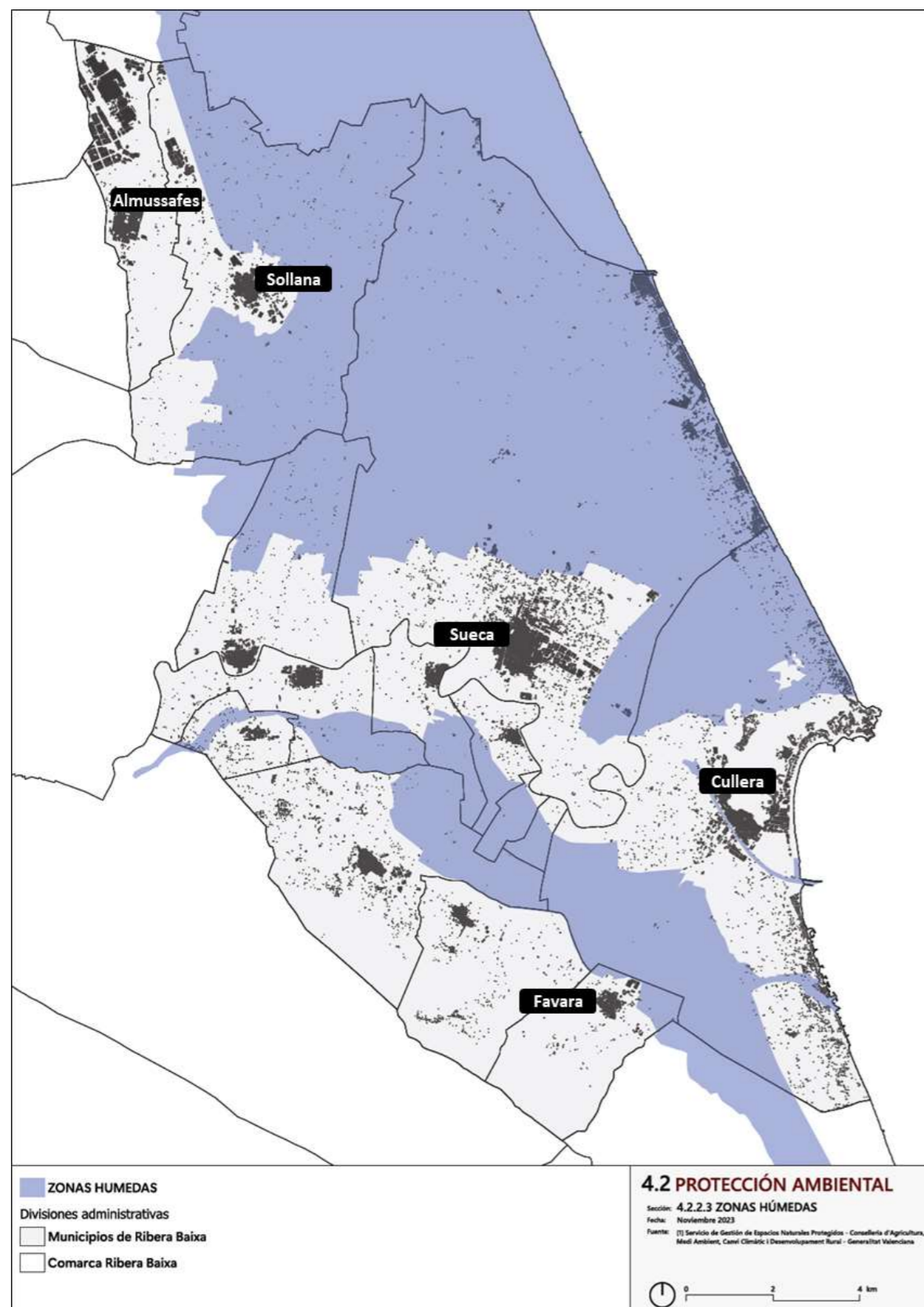
Además, según se cita en la mencionada ley, estas zonas deberán ser preservadas de actividades susceptibles de provocar su recesión y degradación, a cuyo fin los terrenos incluidos en las mismas serán clasificados, en todo caso, como suelo no urbanizable sujeto a especial protección, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 4/1992, de 5 de junio, sobre suelo no urbanizable.

En el caso de la ribera Baixa, cuenta con dos áreas definidas como Zonas Húmedas (ZU), correspondiente a la totalidad del Parque Natural l'Albufera, y a un área de aproximadamente 3.430 hectáreas ubicado en la ribera sur del Xúquer

PROHIBICIONES:

1. Se prohíbe la tenencia y el uso de munición que contenga plomo durante el ejercicio de la caza y el tiro deportivo, cuando estas actividades se ejerzan en zonas húmedas del territorio español que estén incluidas en la Lista del Convenio relativo a Humedales de Importancia Internacional, hecho en Ramsar, el 2 de febrero de 1971.
2. El área considerada Zona Húmeda, será clasificado como suelo no urbanizable.

Figura 4.18. Zonas Húmedas.



Fuente: Elaboración Propia.

Áreas costeras

La LEY DE COSTAS (Ley 22/1988) es el instrumento que regula los usos en la costa Valenciana, según se detalló en el punto 4.1 de la presente memoria, en donde se señala que se establece una “Servidumbre de Protección” en donde se limitan los usos y edificaciones que se pueden emplazar en dicha franja (de 100 metros desde la Ribera del mar, ampliable a 200 metros), con la finalidad de proteger la zona litoral y permitir el acceso público a todas las playas.

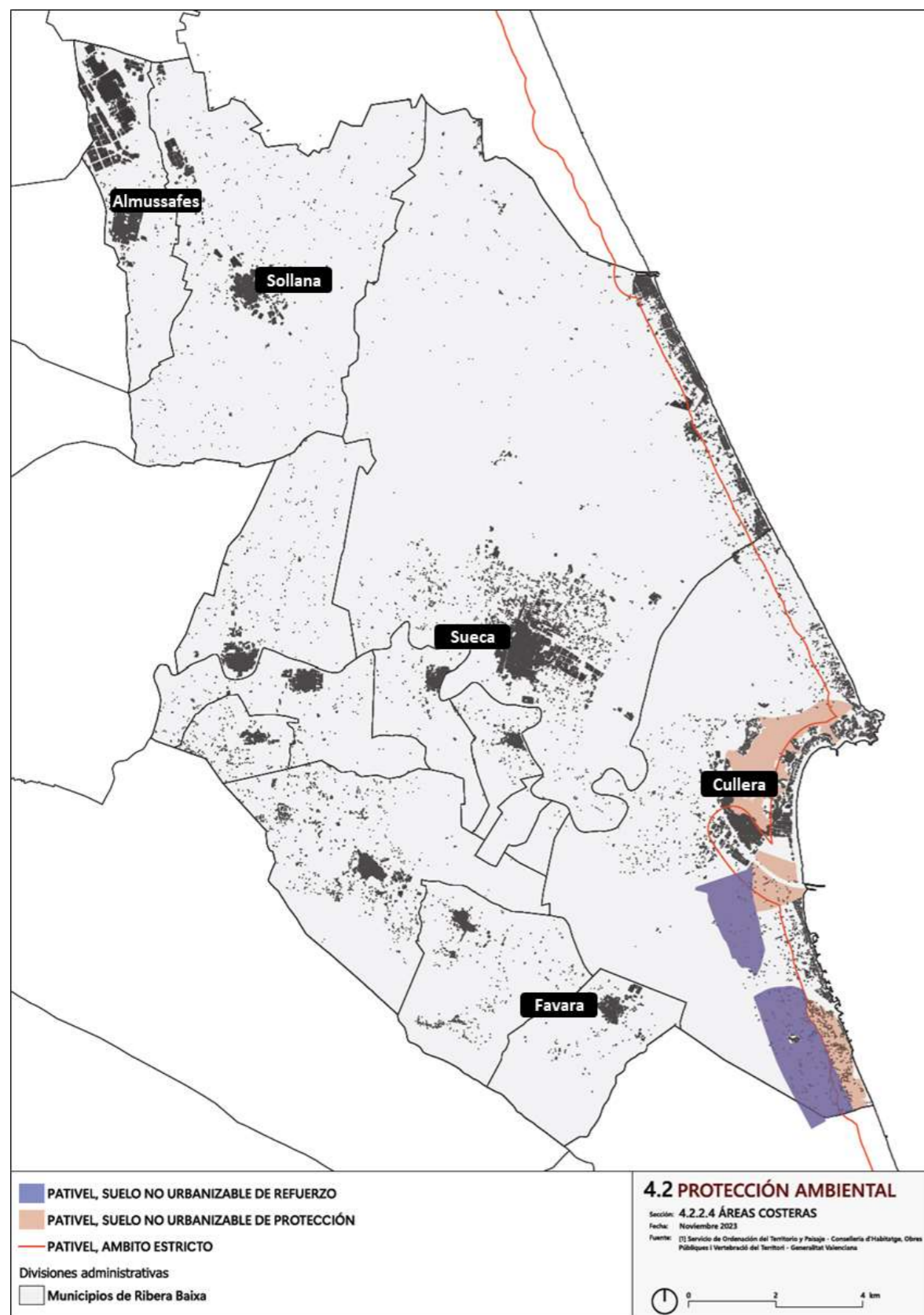
Por otro lado, El PATIVEL (Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana), tiene como principio general la conservación activa del litoral, en el sentido establecido en la Estrategia Territorial Europea, es decir, compatibilizando la protección de sus múltiples valores ambientales, territoriales, culturales, paisajísticos, de protección frente a riesgos, con la puesta en valor de los mismos.

En este sentido, establece suelo protegido que forma parte de la infraestructura verde local y Regional:

-Suelo No Urbanizable de Protección litoral: Suelo de mayor valor paisajístico, ubicado en el ámbito estricto del plan (primeros 500 metros de costa).

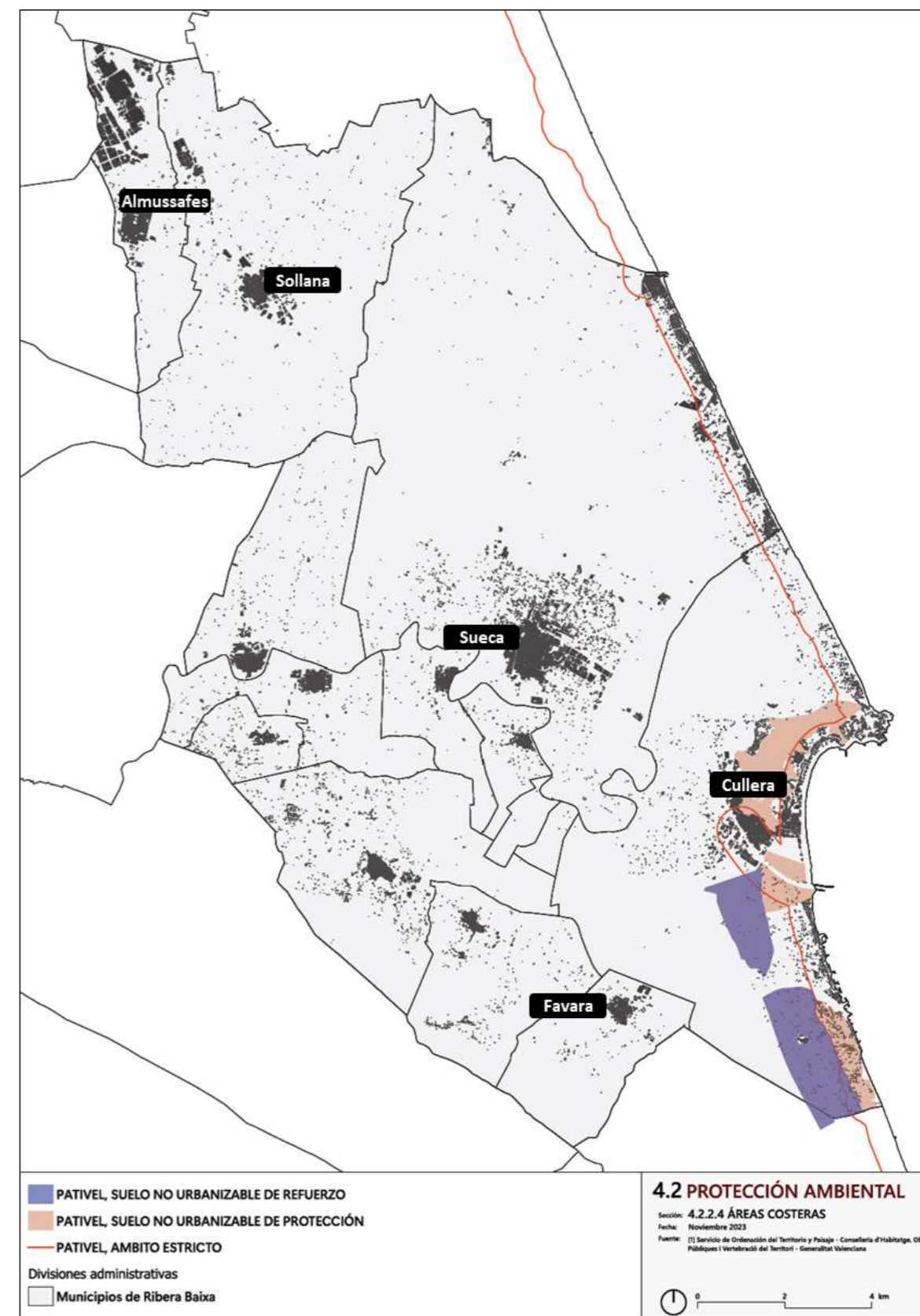
-Suelo No Urbanizable de refuerzo Litoral: Suelo cuya vocación territorial es reforzar la protección y amortiguación de impactos sobre los suelos no urbanizables de protección litoral y ambiental, garantizando su continuidad ecológica, funcional y visual.

Figura 4.19. Zonas Costeras Protegidas.



Fuente: Elaboración Propia.

Figura 4.20. Zonas Costeras Protegidas.



Fuente: Elaboración Propia.

4.2.3 Espacios no catalogados

Existe en el territorio de la Ribera una variada oferta de espacios que, si bien no cuentan con declaratoria de protección, tienen la potencialidad de ser espacios destinados a rutas turísticas, refugios climáticos, parques inundables o alguna otra propuesta que sea compatible con el desarrollo sostenible de la región.

Proyecto BEGA-PORT

Sobre una superficie de 610.000 metros cuadrados en Cullera, se diseñó el PAI Bega-Port (conocido popularmente como el “Manhattan de Cullera”), un proyecto que debía albergar 33 torres de 25 plantas, dos hoteles de 40, un palacio de congresos y un puerto deportivo con 800 amarres. En total, una urbanización prevista para 20.000 habitantes (5.000 viviendas). Los 610.000 metros cuadrados donde se edificaría el proyecto están junto a la desembocadura del río Xúquer, es decir, pegado a la costa.

Figura 4.21. Desembocadura del Xúquer.



Fuente: Google Earth

Figura 4.22. Propuesta de PAI Bega-Port (Manhattan de Cullera)



Fuente: AlicantePlaza.es

Cuando el PATIVEL se puso en marcha (oficialmente el 4 de mayo de 2018) los proyectos urbanísticos sin desarrollar previstos en suelo urbanizable como es el caso del 'Manhattan' de Cullera tendrían cinco años para ser aprobados y otros cinco, una vez aprobado, para llevar a cabo los trabajos. En cambio, si no se desarrolla el proyecto en ese primer plazo de los cinco años, los terrenos volverían a la calificación de Rústicos. Dicho plazo venció dos semanas previas a la última elección de municipal, clasificándose la desembocadura del Xúquer como “suelo No Urbanizable de Protección”.

La nueva administración de Valencia ha llevado al PATIVEL a tribunales, con la finalidad de dejar sin efecto sus restricciones y reactivar este y otros proyectos inmobiliarios que quedados suspendidos desde la aprobación del plan.

Organizaciones medioambientales y autoridades locales han mencionado la posibilidad de desarrollar en aquel territorio un proyecto de Parque inundable, propuesta que sería más compatible con la protección de los ecosistemas de la zona. Esta postura se contrapone a la de la actual consellera de Medio Ambiente, quien señala que el actual PATIVEL impide “hacer compatible la protección medioambiental y la sostenibilidad con la llegada de inversiones a la Comunitat Valenciana”.

Territorio natural sin protección

Existe en la Ribera Baixa una extensa superficie de territorio que, si bien no cuenta con una categoría de protección, tiene la potencialidad de ser reforzado como parte de una ruta turística de bajo impacto, mediante la implementación de refugios climáticos o equipamiento de menor escala.

Actualmente, este territorio presenta un leve deterioro debido principalmente a la funcionalidad de su uso (tractores y maquinaria agrícola).

Figura 4.23. Territorio sin Protección



Fuente: Elaboración Propia.

4.2.4 Mecanismos de evaluación y gestión ambiental

Hasta ahora se ha visto cómo se regulan los espacios naturales mediante los espacios protegidos. A continuación, se verá qué tipos de mecanismos existen como modo de prevención del medio ambiente para la necesaria regulación de los planes, programas y proyectos. Estos dos mecanismos de evaluación ambiental son la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).

Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2023) la evaluación ambiental de Planes, Programas y Proyectos es *el procedimiento técnico y administrativo por el que se toman en consideración, en el proceso de toma de decisión de aquéllos, todos los aspectos relativos a la protección del medio ambiente. Este procedimiento contribuye a la participación de las administraciones afectadas y del público interesado, siendo de gran utilidad como cauce de participación pública para integrar y considerar adecuadamente sus preocupaciones ambientales. [...]*.

Evaluación Ambiental Estratégica

La Evaluación Ambiental Estratégica se implementa durante la realización de los diferentes planes territoriales y urbanísticos y programas. Se trata de una evaluación previa al estudio ambiental y a la autorización ambiental, y está regulada por la Directiva europea 2001/42/CE de Evaluación Ambiental Estratégica y la Ley estatal 1/2013. Su objetivo es estudiar y evaluar los efectos ambientales de la planificación bajo información y participación pública.

Evaluación de Impacto Ambiental

A diferencia de la Evaluación Ambiental Estratégica, la Evaluación de Impacto Ambiental se basa en un análisis sobre proyectos o actividades concretos, donde se analiza una situación concreta de carácter ambiental y de prevención.

Dicha prevención viene establecida, en primer lugar, por la normativa europea a través de la Directiva 96/61/CE del Consejo, modificada posteriormente con la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, donde se establece un marco legislativo de control y prevención de la contaminación para la protección del medio ambiente. A partir de esta última directiva es cuando se incide de manera más directa en el control de las actividades industriales juntamente a un planteamiento sobre la gestión y control de las emisiones en el agua, aire y suelo, así como la gestión de los residuos y la eficiencia energética.

A partir de aquí, el Estado transpone estas directivas a través de la Ley 16/2002, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación, que posteriormente también se ve modificada por la Ley 5/2013, a raíz de la Dir. 2010/75/UE, sobre las emisiones industriales. Es entonces cuando se aprueban una serie de normas para adecuar los regímenes de intervención ambiental a la nueva directiva, donde se hallan los nuevos principios sobre la acción pública en medio ambiente, siendo una de ellas, la Ley 21/2013, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Por tanto, es en todo este conjunto de las mencionadas directivas europeas y normas y leyes estatales donde se puede encontrar la regulación de los mecanismos de intervención ambiental por parte de las administraciones. A parte, desde la Comunitat Valenciana se establece una normativa básica autonómica basándose en la Ley estatal 21/2013, de Evaluación de Impacto Ambiental, que es la Ley 6/2014, de Prevención, Calidad y Control Ambiental de Actividades en la Comunitat Valenciana.

La evaluación de impacto ambiental define de manera estricta qué es la tolerancia del medio que se quiere estudiar y como se tiene que proteger. Si se evalúa que el medio es intolerante, el proceso quedará suspendido. Se trata de un proceso participativo, donde se expone a información pública durante 45 días, en los cuales se pueden presentar

alegaciones, proponiendo alternativas desde un punto técnico, en las cuales se pueden tener en cuenta si tienen un mínimo de rigor. Si la administración responsable del proyecto no responde las alegaciones, el Tribunal puede invalidar este proceso. Una vez medida la tolerancia del medio donde se prevé desarrollar el nuevo proyecto, proporciona estudios de alternativas y se contempla si es compatible social y económicamente, puesto que las infraestructuras públicas deben tener cierta rentabilidad.

En las diferentes fases que componen la evaluación de impacto ambiental, cabe destacar la declaración de impacto ambiental, puesto que la finalidad de ésta es determinar sobre la conveniencia de la realización o no del proyecto, solamente debajo del punto de vista ambiental. Estos proyectos o actividades sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental están clasificadas en anexos (recogidos en la Ley 2/2006) según su potencialidad de impacto ambiental. Así, aquellas actividades con un mayor impacto tendrán por obligación someterse en el régimen más estricto, en este caso la autorización ambiental, que pertenecen al Anexo I (un ejemplo podría ser una minería o un parque eólico). Por el contrario, aquellas actividades con un menor impacto se someterán a la licencia ambiental, pertenecientes al Anexo II, aunque no todas requerirán de la Evaluación de Impacto Ambiental.

Finalmente, existe un Anexo III. Son aquellas actividades que requieren una intervención municipal (por ejemplo, una discoteca) con competencias compartidas de mayor escala. Por tanto, las actividades que se encuentren en este anexo dependerán de cada municipio y, por tanto, se deberá de consultar específicamente en el ayuntamiento correspondiente.

4.2.5 Actuación y proyectos

Educación ambiental

Desde el Pacto de la Tierra de 1992, las convenciones y declaraciones internacionales se han centrado en modelos de desarrollo sostenibles y equilibrados que no comprometan las necesidades de las generaciones futuras.

La comunidad internacional ha reconocido que todos debemos contribuir a detener la pérdida de biodiversidad, la desertificación, el cambio climático y abordar la gestión integrada del agua y los residuos, que son desafíos sin excusas.

Respecto a la educación ambiental de la Ribera Baixa se unen juntamente con la Ribera Alta por tal de trabajar juntos. Formando el Consorcio de la Ribera, este quiere contribuir a la descarbonización, así como un desarrollo sostenible. Por eso consideran que la educación y participación de la ciudadanía son una pieza clave para que se puedan cumplir esos objetivos.

Desde el consorcio se trabaja principalmente en cuatro líneas principales; la formación, conferencias de interés público de la gente para aprender respecto los diferentes temas, se realizan durante el año en diferentes municipios. Educación se ofrecen planes y contenidos para que estos lleguen a todos los niveles educativos. La movilidad sostenible, y por último el turismo sostenible con el fin de conseguir una concienciación a la gente a la hora de realizar estas actividades de movilidad como de turismo.

Una vez mencionadas estas cuatro líneas de actuación; Formación, educación, movilidad sostenible, turismo sostenible. Pasamos a los diferentes proyectos y cuáles son los objetivos que tienen estos proyectos.

Participación ciudadana

En referencia a la línea de educación encontramos; la ruta de la energía, diferentes puntos de la Ribera donde se están llevando a cabo actuaciones para la irradiación del cambio climático, así como de la descarbonización. Teniendo la opción de poder visitar estos lugares.

Otro ejemplo es un proyecto europeo educativo denominado ENERMAN. -Este proyecto tiene como objetivo desarrollar un programa de educación para disminuir el impacto ambiental en las escuelas y aumentar la concienciación en temas de gestión de residuos, movilidad sostenible, consumo de energía y agua. Está organizado de tal manera que los equipos de las diferentes escuelas pueden implementar actividades de concienciación sobre el desarrollo sostenible. El proyecto se llevó a cabo durante un período de 3 años desde el 2016-2019 con la participación de una escuela del Consorcio de la Ribera.

Respecto a la movilidad sostenible se llevan a cabo diferentes actividades como son:

- La semana de movilidad sostenible donde se organizan rutas en bicicleta, el día sin coches, jornadas, actividades educativas, cursos de conducción eficiente, exposiciones, etc.
- El bus a pie, que consiste en el trazado, señalización y puesta en marcha de rutas seguras comunes por las cuales van andando los grupos de escolares en su trayecto de casa en la escuela siguiendo unos horarios establecidos y acompañados siempre de adultos. Con esta iniciativa se pretende reducir el tráfico y crear hábitos saludables, andando hacia un estilo de vida más sano, seguro y sostenible.
- El día sostenible: consiste en ir a pie o bicicleta a tu lugar de desplazamiento habitual
- “Avancem caminant en Sueca”, proyecto de seis colegios por tal de que los alumnos vayan a pie a la escuela
- Proyectos europeos relacionados con la seguridad de los niños a la hora de ir al colegio.

Respecto al turismo sostenible los proyectos que se están llevando a cabo son:

Programa Parajes 2023; Programa de visitas ambientales por Parajes Naturales o zonas de gran valor ambiental de las comarcas la Ribera Alta y Baja. Mediante este programa se da a conocer la gran variedad de recursos naturales, ecológicos y paisajísticos de los municipios participantes. El programa consta de 15 días donde se realizan rutas (mañana) repartidos en 8 fines de semana del 8 de octubre al 26 de noviembre (*Consorcio de la Ribera s/f*).

4.3 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

4.3.1 Introducción

El planeamiento urbanístico ordena y proyecta el destino de los terrenos, su utilización y las construcciones en ellos previstas, atendiendo a las necesidades de la población.

El contenido de las normativas en materia de urbanismo se materializa en los instrumentos de planeamiento local, entre cuyas funciones se encuentra la de clasificar y fijar el destino del suelo: "técnica de división de los terrenos según su destino urbanístico conforme a los tres supuestos básicos a los que corresponde un régimen jurídico de la propiedad inmobiliaria (urbano, urbanizable y no urbanizable). La clasificación supone la aptitud de un terreno para estar urbanizado o no, vinculándolo a un determinado régimen de derechos y deberes y, por ello, es presupuesto del derecho de propiedad.(Beltrán Aguirre, 2006)

Como radiografía de la Ribera Baixa se demuestra la existencia de planes vigentes que responden a distintos marcos legales de referencia, con una antigüedad y complejidad muy diversa que se mantienen en una constante modificación que determina el habitar de estos territorios.

Figura 4.24. Fotografía de Cullera.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.2 Marco legal

Una parte importante de los instrumentos de planeamiento general vigentes en la Ribera Baixa fueron redactados conforme al Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1992 (TRLRS92).

La Constitución Española de 1978 consideró que la competencia en materia de ordenación del territorio y urbanismo podía ser asumida por las Comunidades Autónomas, siempre y cuando la recogieran en sus respectivos Estatutos de Autonomía, art. 148.1.3 CE (*Planeamiento Urbanístico Vigente - Comunitat Valenciana*, n.d.). Este derecho fue ejercitado por la Comunidad Valenciana asumiendo la citada competencia en su Estatuto (art. 31.9 EACV).

Actualmente, y bajo la Sentencia del Tribunal Constitucional de 21 de marzo de 1998, que deroga en su práctica totalidad el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1992 (TRLRS92), se demuestra que se trata de una competencia compartida entre el Estado y las Comunidades Autónomas, pero sin dejar delimitado hasta donde llegan los límites competenciales a la hora de abordar una reforma legislativa en la materia.

Cronológicamente se han ido promulgando las siguientes leyes que aplican a temas de planeamiento derivados a la Comarca de la Ribera Baixa.:

- Ley 4/1992, de 5 de junio, de la Generalitat Valenciana, sobre Suelo No Urbanizable (LSNU):

Primera ley autonómica en materia de urbanismo. No modifica los instrumentos ni las clases de suelo previstas en la legislación estatal. Regula el suelo no urbanizable, diferenciando dentro de él las categorías de común y de protegido

- Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (TRLRS92), aprobado mediante Real Decreto Legislativo de 26 de junio.

Refunde el TRLRS76 con la LS90 por lo que no introduce modificaciones en las figuras de planeamiento ni en las clases de suelo. El 20 de marzo de 1997, quedó derogado en su práctica totalidad por Sentencia del Tribunal Constitucional.

- Ley 6/1994, 15 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística (LRAU):

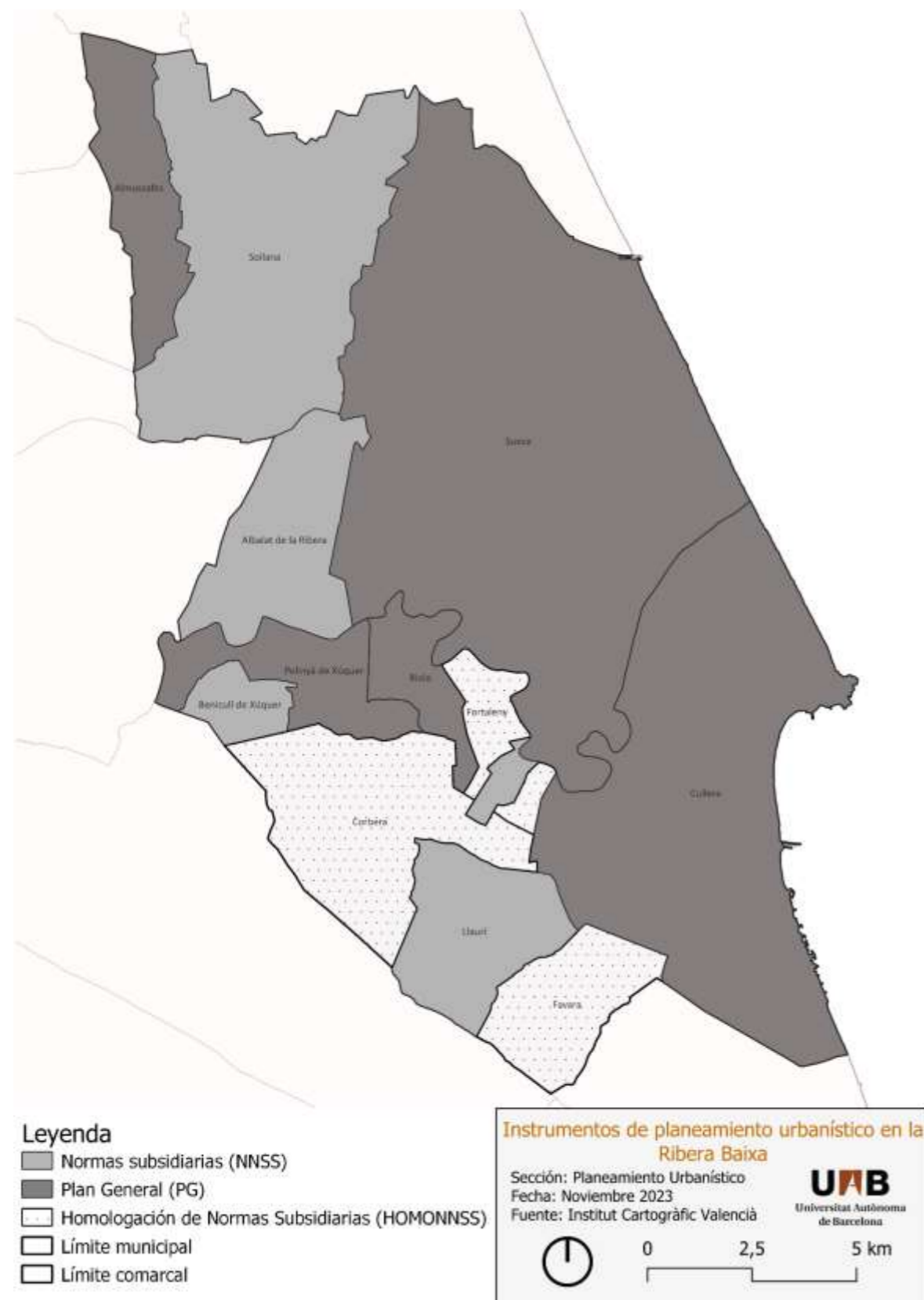
Reduce las figuras de planeamiento municipal a una única, los Planes Generales, que pueden establecer tres clases de suelo; urbano (SU), urbanizable (SUBLE) y no urbanizable (SNU). Situación con la que se clasifican los suelos de los instrumentos de planificación actuales, aplicados a los municipios que componen la Ribera Baixa.

- Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre el Régimen del Suelo y Valoraciones (LS98).

No entra en el sistema de planeamiento al ser éste competencia de las Comunidades Autónomas. Si lo hace en la determinación de las distintas clases de suelo como presupuesto mismo de la definición de las condiciones básicas del derecho de propiedad. Concretamente, establece las mismas clases de suelo que la LRAU (por lo menos en cuanto a denominación)

- Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana. Uno de los grandes objetivos de esta ley es la incorporación de la perspectiva de género como concepto transversal y transformador, comprometiéndose al cambio de paradigma de los modelos de ciudades, adoptando enfoques del desarrollo urbano y territorial sostenibles, integrados, centrados en las personas y teniendo en cuenta la edad y el género.

Figura 4.25. Mapa de instruments de planejament urbanístic en la Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración propia.

4.3.3 Tipos de instrumento de planeamiento urbanístico

La estructura de planeamiento urbanístico de la Comunidad Valenciana fue confeccionada a partir del planeamiento aprobado en las Comisiones Territoriales siguiendo el DECRETO 74/2016, de 10 de junio, del Consell. La Comunitat Valenciana, y por tanto, el campo de estudio de la Comarca de la Ribera Baixa, no poseen un Instrumento de planeamiento urbanístico Supramunicipal con características asimilables a un Plan Director de Ordenación Urbana. Es decir, no existe un elemento urbanístico que articule entre las leyes aplicables al suelo y la planificación urbanística a nivel municipal.

Al analizar el planeamiento general de la Comarca, se observan diferentes tipos de planes: Planes Generales de Ordenación Urbana, Normas Subsidiarias de Planeamiento y la homologación de éstas. Asimismo, tres tipos de clases de suelo: urbano, urbanizable y no urbanizable.

Tabla 4.7. Resumen de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico.

| DATOS MUNICIPALES | PLANEAMIENTO VIGENTE | | | | | | |
|-------------------|----------------------|----------|------------|----------|-------------|-----------------------|---|
| | MUNICIPIO | TIPO | APROBACIÓN | BOP | LEGISLACIÓN | NÚMERO MODIFICACIONES | OBSERVACIONES |
| | Albalat de la Ribera | NNSS | 27-07-92 | 16-12-92 | LS | 11 | |
| | Almussafes | PG | 29-03-94 | 17-06-94 | LS | 8 | |
| | Benicull de Xúquer | NNSS | 28-11-89 | 07-10-93 | LS | 2 | Estas NNSS afectan a ámbitos de Polinyà y Benicull. |
| | Corbera | HOMONNSS | 01-10-99 | 08-08-00 | LRAU | 1 | |
| | Cullera | PG | 19-05-95 | 01-08-95 | TRLS92 | 11 | AD el PGOU excepto el ámbito del P.N. Albufera y el SNU común RC-3 de los arrozales al sur del Xúquer, hasta DIA favorable. |
| | Favara | HOMONNSS | c | 14-04-03 | LRAU | 2 | |
| | Fortaleny | HOMONNSS | 09-05-00 | 30-06-00 | LRAU | *** | |
| | Llaurí | NNSS | 28-02-89 | 19-04-89 | LS | 2 | Cuenta con Reclasificaciones no aprobadas para calificación de suelo industrial y residencial, año 2015 |
| | Polinyà de Xúquer | NNSS | 24-03-93 | 07-10-93 | LS | 3 | |
| | Riola | PG | 10-04-06 | 15-11-06 | LRAU | *** | |
| | Sollana | NNSS | 27-09-90 | 03-11-90 | LS | 7 | |
| | Sueca | PG | 02-05-01 | 15-08-01 | LRAU | 3 | Suspendidos suelos ámbito P.N.Albufera y viales cuyo trazado afecte al parque. |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.

Dentro del análisis a escala de municipal de la Ribera Baixa, se observan 3 tipos de planes diferentes; Planes Generales derivados de la LRAU, Normas Subsidiarias de Planeamiento (NNSS), Homologación de Normas

Subsidiarias (HNNSS). En términos numéricos estos datos suponen que existen 4 municipios que cuenta con Plan General, 5 con Normas Subsidiarias y 3 con Homologación de Normas Subsidiarias (Ver Figura 2).

- Planes generales de Ordenación Urbana (PG):
Almussafes, Cullera, Rola y Sueca.
- Normas Subsidiarias de Planeamiento (NNSS):
Albalat de la Ribera, Benicull de Xúquer, Llaurí, Polinyà de Xúquer y Sollana.
- Homologación de Normas Subsidiarias (HNNSS):
Corbera, Favara y Fortaleny.

El Plan General permite un planeamiento más detallado y elaborado, frente a unas normas subsidiarias que, en comparación, presentan unos contenidos más básicos y menos complejos, pero que, desde el punto de vista técnico y de elaboración, es más rápido y sencillo, otorgando la responsabilidad del ordenamiento local de manera supletoria en los municipios en los que se carece de PG.(Farinós Dasí & Peiró, 2019)

Si analizamos el planeamiento general en función de su aprobación, se observa que la antigüedad media de los planes actualmente es de 27 años. Es decir que, en términos relativos, se aproxima casi a los 30 años desde su entrada en vigor, no correspondiendo a los plazos establecidos en la LRAU (Art.17.5) donde explicita que “El plan general preverá la expansión urbana del municipio para diez años, aproximadamente, y también la reserva de suelo y dotaciones para la implantación de infraestructuras públicas”. Si bien, la gran mayoría de los instrumentos de planeamiento vigentes en la Ribera Baixa cuenta con modificaciones con respecto al documento de planeamiento inicial, solo uno de ellos cuenta con una vigencia menor a 20 años, siendo el caso del Plan General de Riola con 17 años.

De acuerdo con lo anterior, el 8,33% de los instrumentos de planeamiento cuenta con una vigencia menor a 20 años desde su entrada en vigor, el caso de Riola. Un 33.33% cuenta con planes vigentes entre 20 a 29 años, considerando los municipios de Almussafes, Corbera, Cullera, Favara, y Fortaleny. Mientras que el 58.33% supera los años 30 años desde la aprobación de su planeamiento, contabilizando los municipios de Albalat de la Ribera, Benicull de Xúquer, Llaurí, Polinyà de Xúquer y Sollana. El municipio con el instrumento de planeamiento más antiguo de la comarca es Llaurí con una data de 34 años desde su entrada en vigencia.

Si se consideran las modificaciones de los planes generales en función de su aprobación, los municipios de Benicull de Xuquer, Corbera y Sueca cuentan con modificaciones de data menores a 10 años. Por el contrario, los municipios de Llaurí y Polinyà de Xuquer, reportan modificaciones más cercanas a la aprobación del planeamiento vigente que actualizaciones ligadas al desarrollo territorial. Asimismo, los municipios de Fortaleny y Riola no cuentan con modificaciones a su plan general, pero cuentan con instrumentos de planeamiento más actualizados con respecto al total de los municipios que conforman la Comarca.

En cuanto al número de modificaciones realizadas al instrumento de planeamiento urbanístico vigente, los municipios que cuentan con la mayor cantidad de modificaciones son Albalat de la Ribera y Cullera con 11 modificaciones cada uno, representando el 16,6% del total de municipios. Almussafes y Sollana los siguen con 7 u 8 modificaciones con respecto al plan aprobado. El 50% del resto de los municipios como Benicull de Xúquer, Favara, Llaurí y Polinyà de Xúquer cuentan con una media de 2 modificaciones por plan.

Adicional a ello, según la Comisión Territorial de Urbanismo de la Comunitat Valenciana, Llaurí es el único municipio que cuenta con reclasificaciones no aprobadas. Estas datan del año 2015, de las cuales 169 hectáreas corresponden a suelo residencial y 16 hectáreas a uso industrial.

4.3.4 Clasificación de suelo

La información recoge datos relativos a la ordenación urbanística estructural del planeamiento municipal. En concreto, se da información relativa a la clasificación del suelo:

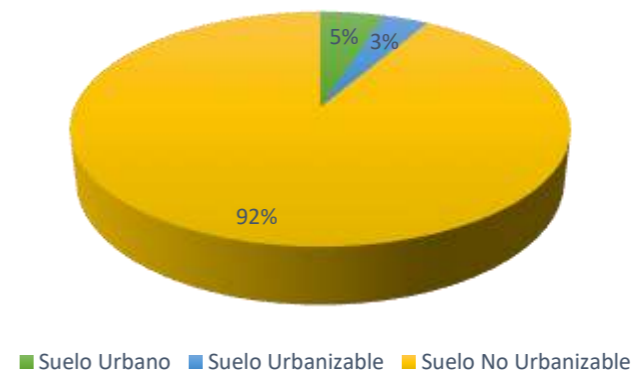
- Suelo Urbano (SU)
- Suelo Urbanizable (SUZ)
- Suelo No Urbanizable (SNU)

Tabla 4.8. Resumen de la clasificación de suelo de la Ribera Baixa.

| Clasificación del suelo (ha) | | |
|------------------------------|-----------------|-------------|
| Suelo Urbano | 1367,42 | 5% |
| Suelo Urbanizable | 970,62 | 3% |
| Suelo No Urbanizable | 25349,54 | 92% |
| Total Superficie | 27687,58 | 100% |
| | | |

Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

Figura 4.26. Gráfico con la distribución porcentual de las clases de suelo en el conjunto de la Ribera Baixa.



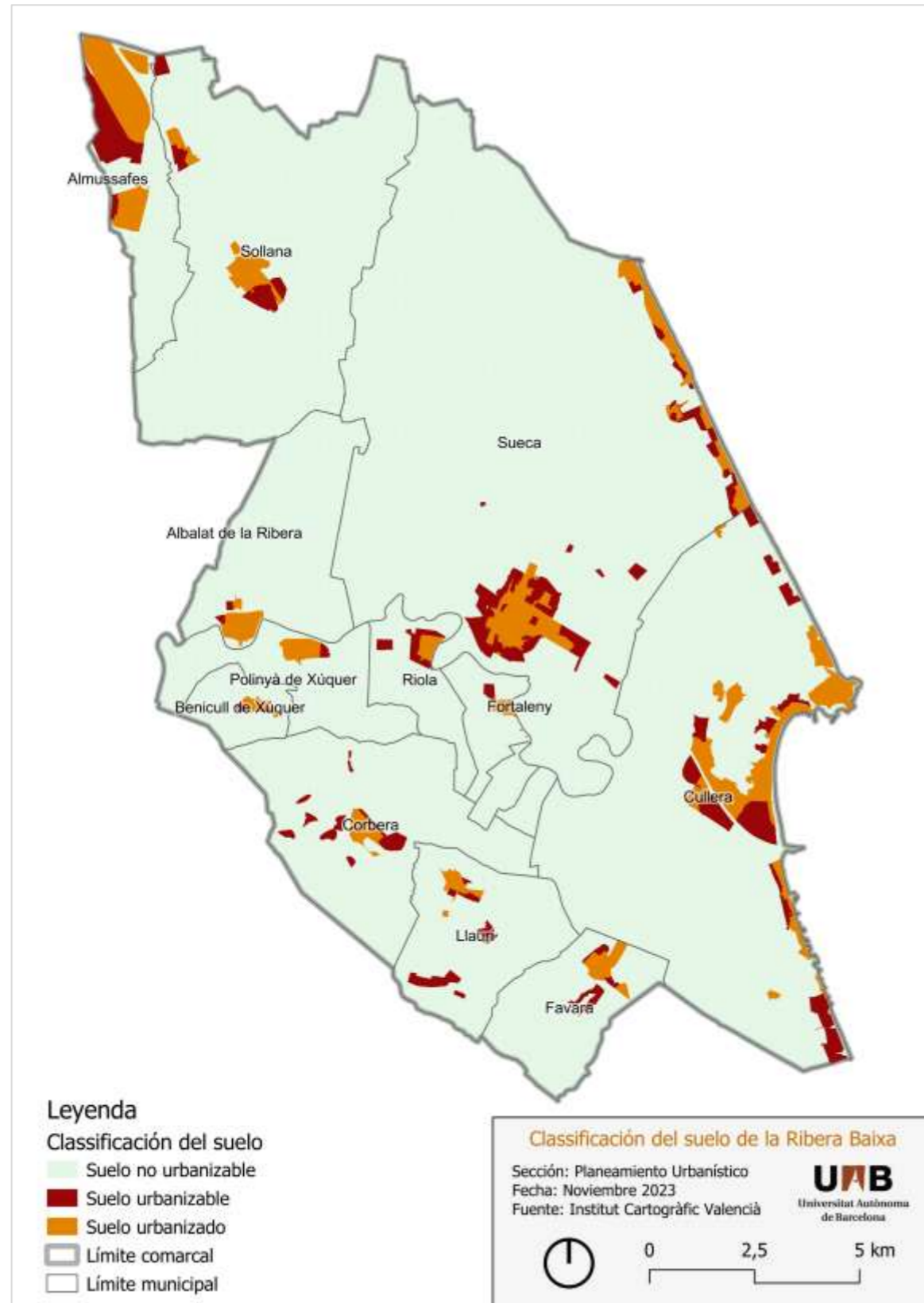
Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

En términos generales, en base a la información obtenida del Instituto Cartográfico de Valencia y las capas relacionadas con planeamiento urbano, es posible identificar que la Comarca de la Ribera Baixa cuenta con 27.687,58 hectáreas destinadas a ser clasificadas bajo los regímenes de suelo urbano, urbanizable y no urbanizable.

En términos relativos, la Comarca cuenta con una mayor superficie de suelo no urbanizable de un 92%. seguido por un 5% de suelo urbano clasificado, y finalmente un 3% de suelo destinado a suelo urbanizable. Siendo este último inferior a la proporción de suelo urbano existente actualmente.

En términos absolutos, el suelo clasificado como no urbanizable tiene una dimensión de 25.350 hectáreas, mientras que la suma de suelo urbano y urbanizable solo dimensiona 2.338 hectáreas, correspondientes al 8% del total del suelo de la Comarca.

Figura 4.27. Mapa con la clasificació del suelo Comarca Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

4.3.5 Calificación de suelo

La calificación del suelo se refiere al uso y a sus posibilidades en cuanto a la edificación en un determinado territorio. Hay que entender como uso global a aquél que, en general, caracteriza a una zona en cuanto a la utilización que sobre ella prevé el planeamiento urbanístico.

La calificación del suelo contempla la discriminación de los siguientes usos globales:

A. Uso Urbano y Urbanizable

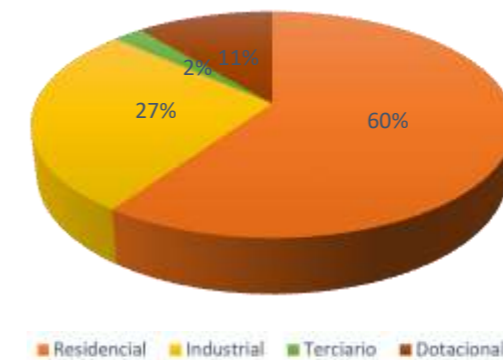
- Residencial
- Industrial
- Terciario
- Dotacional

Tabla 4.9. Resumen de la calificación de suelo urbano y urbanizable de la Ribera Baixa.

| Clasificación de suelo (ha) | Residencial | | Industrial | | Terciario | | Dotacional | |
|-----------------------------|----------------|-------------|---------------|-------------|--------------|-------------|---------------|-------------|
| | ha | % | ha | % | ha | % | ha | % |
| Suelo Urbano | 875,04 | 63% | 358,11 | 57% | 25,4 | 46% | 108,87 | 42% |
| Suelo Urbanizable | 520,11 | 37% | 272,4 | 43% | 30,26 | 54% | 147,85 | 58% |
| Total | 1395,15 | 100% | 630,51 | 100% | 55,66 | 100% | 256,72 | 100% |
| 2338 (100%) | 60% | | 27% | | 2% | | 11% | |

Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

Figura 4.28. Distribución porcentual de las calificaciones de suelo urbano y urbanizable en la Ribera Baixa.

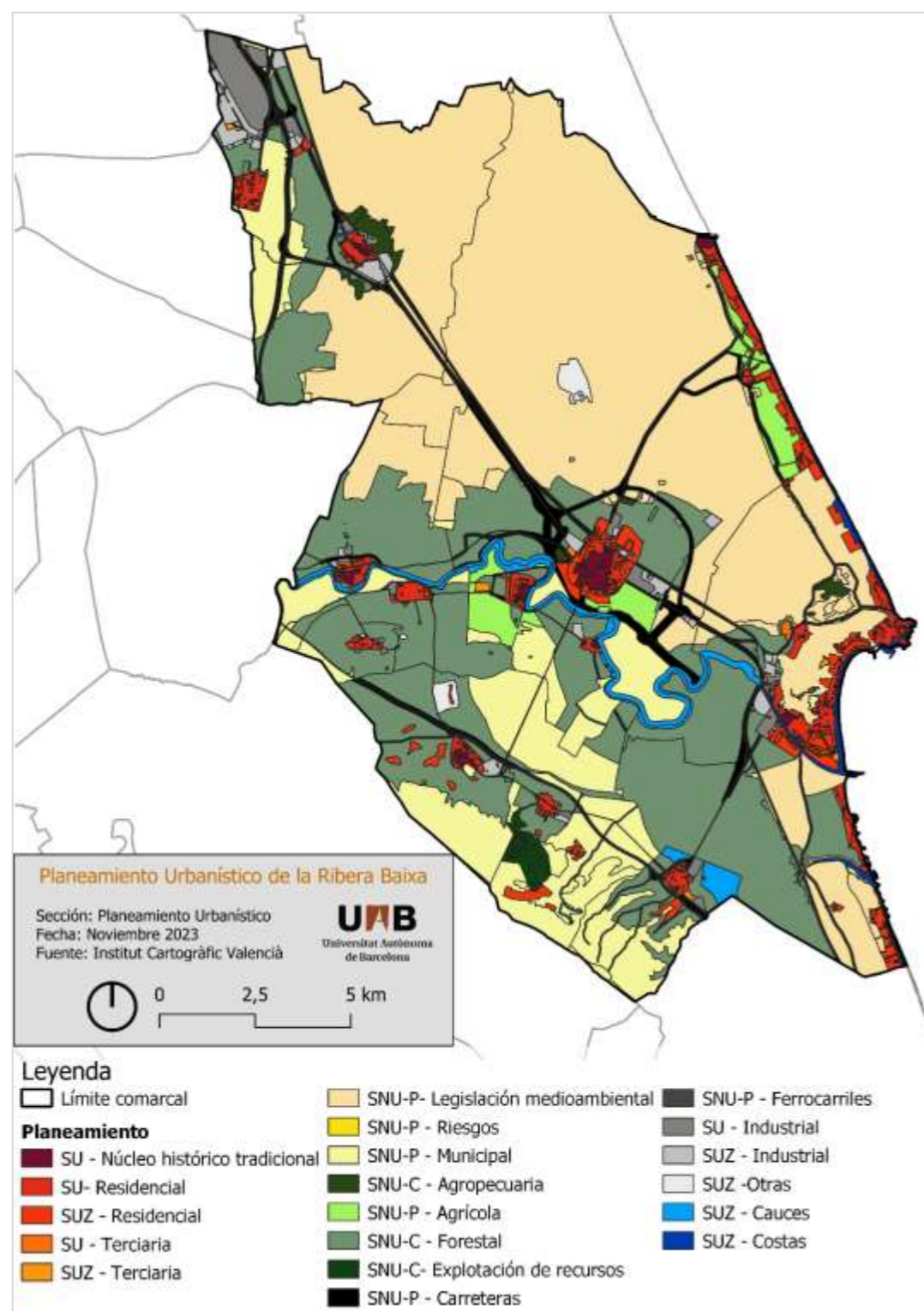


Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

En el gráfico adjunto se puede apreciar que más del 50% del suelo urbano y urbanizable de la Ribera Baixa es de uso residencial. Del resto, un 27% se destina a uso industrial, un 11% es dotacional, siendo el uso terciario el con menor proporción, con 2%. En términos relativos con respecto al uso residencial, el suelo urbano cuenta con un 63% de la proporción de la totalidad de la comarca con respecto al residencial de suelo urbanizable con 37%. En cuanto al uso industrial, el suelo urbano representa el 57% de totalidad del área destinada a dicho uso en relación al 43% del suelo urbanizable. Asimismo, si se observa el uso dotacional, el 42% se presenta bajo clasificación de suelo urbano, mientras que el 58% en suelo urbanizable.

Si se analiza la calificación de suelo urbano a nivel absoluto, el uso residencial constituye 1395 hectáreas de un total de 2338 hectáreas totales destinadas a uso de suelo urbano – urbanizable. De dicho total, también es posible advertir que los suelos urbanizables con usos terciario y dotacional son los únicos que superan la superficie urbana de su misma categoría con valores de 30,26 hectáreas y 147,85 hectáreas respectivamente.

Figura 4.29. Mapa de planeamiento urbanístico, calificación del suelo de la Ribera Baixa.



Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

B. No urbanizable o de uso rústico.

En los usos rústicos se distinguirán los que el planeamiento atribuye algún tipo de protección específica de los que no la tengan. En el primer caso se han previsto 6 categorías de protección, que responden a las habitualmente establecidas por el planeamiento. En el segundo caso, el suelo rústico sin protección específica se ha distinguido como “genérico”, normalmente denominado común en el planeamiento.

1. Con protección:

- Agrícola
- Riesgo
- Municipal
- Carreteras
- Ferrocarriles
- Legislación Medioambiental.

2. Sin protección:

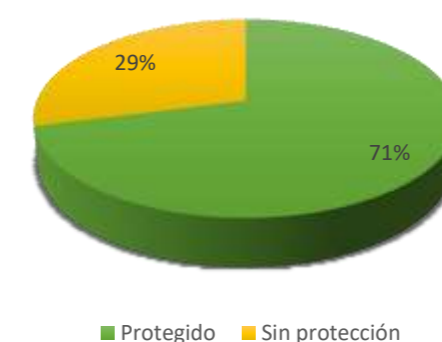
- Uso común explotación recursos
- Uso común forestal
- Uso común agropecuario

Tabla 4.10. Resumen de la calificación de suelo no urbanizable de la Ribera Baixa.

| Clasificación de suelo (ha) | Suelo No Urbanizable - Rustico | | | Total | |
|-----------------------------|--------------------------------|----------------|---------------|-------|----------------------|
| | Protegido | Sin protección | | | |
| Total | 17975,43 | 71% | 7374,1 | 29% | 25349,53 100% |

Fuente; Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

Figura 4.30. Distribución porcentual de las calificaciones de suelo urbano y urbanizable en la Ribera Baixa.

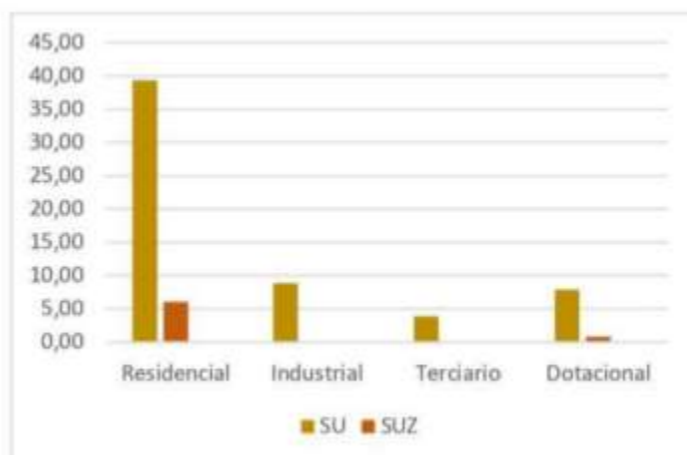


Fuente: Elaboración propia con datos del Institut Cartogràfic Valencià.

La Comarca de la Ribera Baixa cuenta con 25.349,53 hectáreas de suelo clasificado como no urbanizable. De esta definición, 17.975,43 hectáreas correspondientes al 71% del territorio destinado a esta clasificación, se encuentran con algún tipo de protección pormenorizada anteriormente. Mientras que, 7.374,1 hectáreas, correspondientes al 29% no cuenta con protección alguna, destinándose a usos comunes como explotación de recursos, agropecuario y forestal.

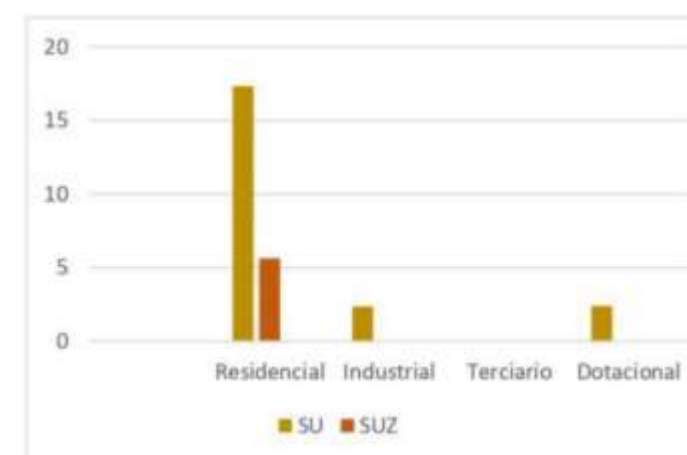
| Municipio | Albalat de la Ribera | | Población | 3444 hab | | | | |
|------------------------------|----------------------|------------------------|--------------|-------------|-------------|------------|----------------|---------------|
| | | | Superficie | 1430 ha | | | | |
| Clasificación del suelo (há) | | Calificación del suelo | | | | | | |
| | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | | |
| | | | | | | Protegido | Sin protección | |
| SU | 59,95 | 4,2% | 39,31 | 8,85 | 3,89 | 7,9 | - | - |
| SUZ | 6,86 | 0,5% | 6,06 | - | - | 0,8 | - | - |
| SNU | 1371,06 | 95,3% | - | - | - | - | 683,82 | 687,24 |
| Total | 1438 | 100,0% | 45,37 | 8,85 | 3,89 | 8,7 | 683,82 | 687,24 |
| | | | 68% | 13% | 6% | 13% | 49% | 51% |

De acuerdo a los datos obtenidos, con respecto a la clasificación del suelo, cuenta con un 95,3% de suelo no urbanizable, 4,2% de suelo urbano y 0,5% de suelo urbanizable. Con respecto a la calificación no urbanizable, las categorías protegidas y sin protección se encuentran en misma proporción. En cuanto, a calificaciones de suelo, este cuenta con una notable predominancia del uso residencial, por sobre los otros (68%), seguidamente por uso industrial (13%), dotacional (13%) y terciario (6%). Con respecto a la relación urbano – urbanizable ninguna calificación de uso de suelo supera las dimensiones consideradas en área urbana.



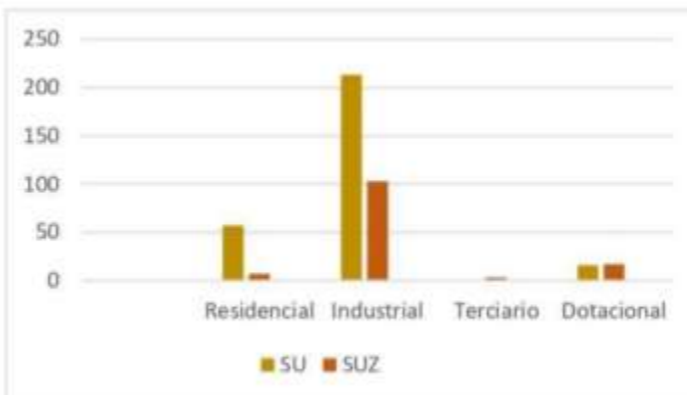
| Municipio | Benicull de Xúquer | | Población | 1102 hab | | | | |
|------------------------------|--------------------|------------------------|--------------|-------------|------------|------------|----------------|---------------|
| | | | Superficie | 350 ha | | | | |
| Clasificación del suelo (ha) | | Calificación del suelo | | | | | | |
| | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | | |
| | | | | | | Protegido | Sin protección | |
| SU | 22,08 | 6% | 17,33 | 2,35 | - | 2,4 | - | - |
| SUZ | 5,64 | 2% | 5,64 | - | - | - | - | - |
| SNU | 322,16 | 92% | - | - | - | - | 46 | 276,17 |
| Total | 350 | 100% | 22,97 | 2,35 | - | 2,4 | 46 | 276,17 |
| | | | 83% | 8% | - | 9% | 14% | 86% |

Con respecto a la clasificación del suelo, cuenta con un 92% de suelo no urbanizable, 6% de suelo urbano y 2% de suelo urbanizable. En cuanto, a calificaciones de suelo, del total urbano y urbanizable, estas cuentan con predominancia del uso residencial (83%), seguidamente por uso industrial (8%), dotacional (9%), no cuenta con datos respecto a calificación de uso terciario. Con respecto a la calificación no urbanizable, el suelo protegido corresponde al 14% del total de esa calificación, mientras que el sin protección tiene 86%. En la relación urbano – urbanizable ninguna calificación de suelo supera las dimensiones consideradas en área urbana.



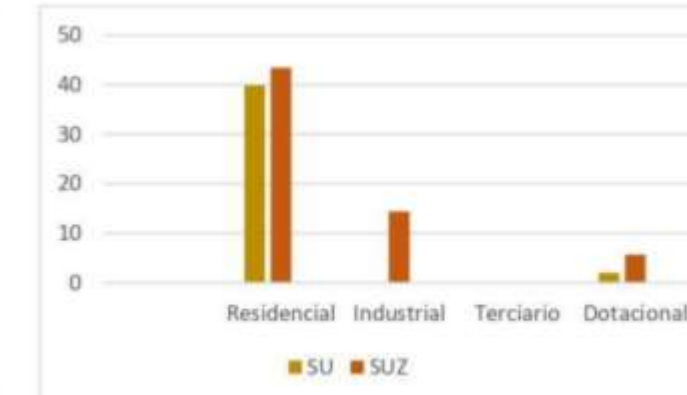
| Municipio | Almussafes | | Población | 8929 hab | | | | |
|------------------------------|----------------|------------------------|-------------|---------------|-------------|-----------|----------------|-----------|
| | | | Superficie | 1077 ha | | | | |
| Clasificación del suelo (ha) | | Calificación del suelo | | | | | | |
| | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | | |
| | | | | | | Protegido | Sin protección | |
| SU | 286,32 | 27% | 57,08 | 213,24 | - | 16 | - | - |
| SUZ | 129,69 | 12% | 6,82 | 102,81 | 3,05 | 17 | | |
| SNU | 661,24 | 61% | - | - | - | - | 571,23 | 90 |
| Total | 1077,24 | 100% | 63,9 | 316,05 | 3,05 | 33 | 571,23 | 90 |
| | | | 15% | 76% | 1% | 8% | 54% | 46% |

De acuerdo con la clasificación del suelo, cuenta con un 61% de suelo no urbanizable, 27% de suelo urbano y 12% de suelo urbanizable. En cuanto, a calificaciones de suelo, este cuenta con una notable predominancia del uso industrial por sobre los otros (76%), seguidamente por uso residencial (15%), dotacional (8%) y terciario (1%). Con respecto a la calificación no urbanizable, el área con protección tiene predominancia por sobre la sin protección, con 54% y 46% respectivamente. En la relación urbano – urbanizable ninguna calificación de uso de suelo supera las destinadas al suelo urbano.



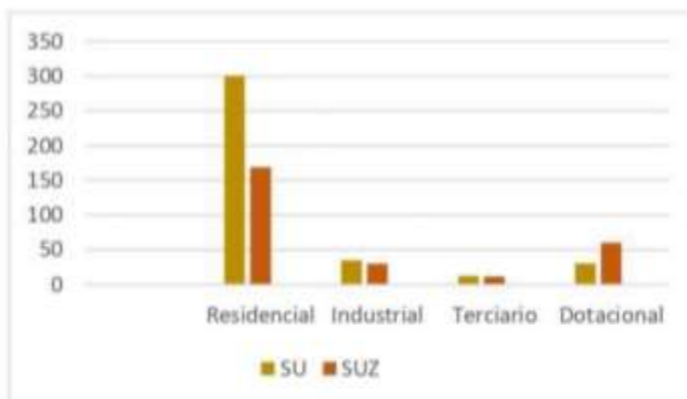
| Municipio | Corbera | | Población | 3097 hab | | | | |
|------------------------------|----------------|------------------------|--------------|--------------|------------|------------|----------------|---------------|
| | | | Superficie | 2027 ha | | | | |
| Clasificación del suelo (ha) | | Calificación del suelo | | | | | | |
| | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | | |
| | | | | | | Protegido | Sin protección | |
| SU | 41,91 | 2% | 39,91 | - | - | 2 | - | - |
| SUZ | 63,57 | 3% | 43,44 | 14,43 | - | 5,7 | - | - |
| SNU | 1922,38 | 95% | - | - | - | - | 1074,12 | 848,25 |
| Total | 2027,85 | 100% | 83,35 | 14,43 | - | 7,7 | 1074,12 | 848,25 |
| | | | 79% | 14% | - | 7% | 56% | 44% |

De acuerdo con la clasificación del suelo, cuenta con un 95% de suelo no urbanizable, 3% de suelo urbanizable y 2% de suelo urbano. En cuanto, a calificaciones de suelo, este cuenta con predominancia del uso residencial por sobre los otros (79%), seguidamente por uso industrial (14%), y dotacional (7%). Con respecto a la calificación no urbanizable, la relación para este uso es de 56% protegido, 44% sin protección. En la relación urbano – urbanizable cuenta con un aumento de áreas destinadas a suelo urbanizable con respecto al urbano en calificación residencial y dotacional.



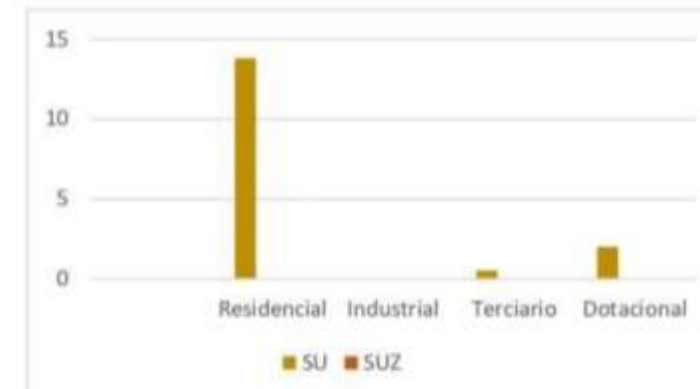
| Municipio | | | Cullera | | | | | |
|------------------------------|----------------|-------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| | | | Población | | 22937 | | | |
| | | | Superficie | | 5382 ha | | | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 379,08 | 7% | 300,68 | 35 | 12,75 | 30,65 | - | - |
| SUZ | 270,5 | 5% | 168,81 | 30,02 | 11,46 | 60,21 | - | - |
| SNU | 4731,17 | 88% | - | - | - | - | 2556,23 | 2174,95 |
| Total | 5380,75 | 100% | 469,49 | 65,02 | 24,21 | 90,86 | 2556,23 | 2174,95 |
| | | | 72% | 10% | 4% | 14% | 54% | 46% |

De acuerdo con la clasificación del suelo, cuenta con un 88% de suelo no urbanizable, 7% de suelo urbano y 5% de suelo urbanizable. En cuanto, a calificaciones de suelo, este cuenta con predominancia del uso residencial por sobre los otros (72%), seguidamente por uso industrial (10%), terciario (4%) y dotacional (14%). Con respecto a la calificación no urbanizable, la relación para este uso es de 54% protegido, y 46% sin protección. Con respecto a la relación urbano – urbanizable ninguna calificación de uso de suelo supera las dimensiones consideradas en área urbana.



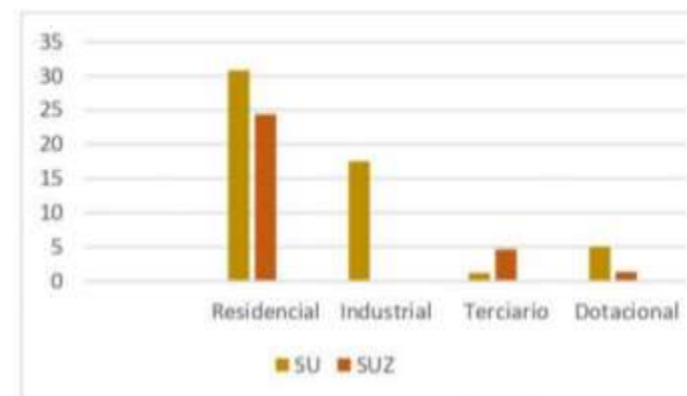
| Municipio | | | Fortaleny | | | | | |
|------------------------------|---------------|-------------|------------------------|------------|-------------|------------|--------------|----------------|
| | | | Población | | 1026 hab | | | |
| | | | Superficie | | 457 ha | | | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 16,3 | 4% | 13,79 | - | 0,51 | 2 | - | - |
| SUZ | 8,94 | 2% | - | - | - | - | - | - |
| SNU | 431,84 | 94% | - | - | - | - | 57,03 | 374,8 |
| Total | 457,08 | 100% | 13,79 | - | 0,51 | 2 | 57,03 | 374,8 |
| | | | 85% | - | 3% | 12% | 13% | 87% |

Con respecto a la clasificación del suelo, cuenta con un 94% de suelo no urbanizable, 4% de suelo urbano y 2% de suelo urbanizable. En cuanto, a calificaciones de suelo, del total urbano y urbanizable, estas cuentan con predominancia del uso residencial (85%), seguidamente por uso dotacional (12%), y terciario (3%). Con respecto a la calificación no urbanizable, la relación para este uso es de 13% protegido, y 87% sin protección. En la relación urbano – urbanizable ninguna calificación supera las dimensiones consideradas en área urbana.



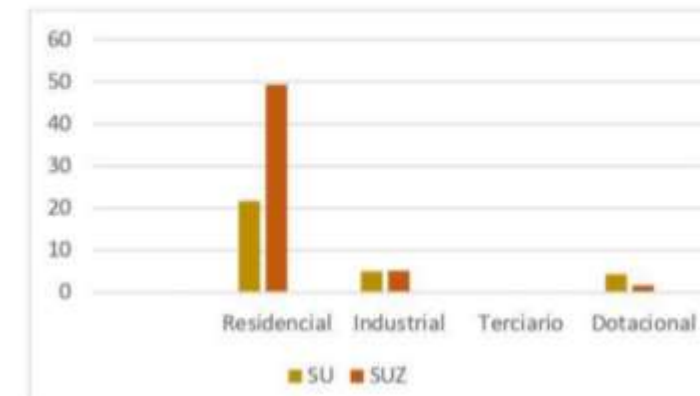
| Municipio | | | Favara | | | | | |
|------------------------------|---------------|-------------|------------------------|--------------|-------------|------------|--------------|----------------|
| | | | Población | | 2578 hab | | | |
| | | | Superficie | | 945 ha | | | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 54,55 | 6% | 30,84 | 17,53 | 1,18 | 5 | - | - |
| SUZ | 30,31 | 3% | 24,37 | - | 4,64 | 1,3 | - | - |
| SNU | 860,86 | 91% | - | - | - | - | 601,8 | 259,06 |
| Total | 945,72 | 100% | 55,21 | 17,53 | 5,82 | 6,3 | 601,8 | 259,06 |
| | | | 65% | 21% | 7% | 7% | 70% | 30% |

Con respecto a la clasificación del suelo, cuenta con un 91% de suelo no urbanizable, 6% de suelo urbano y 3% de suelo urbanizable. En cuanto, a calificaciones de suelo, del total urbano y urbanizable, estas cuentan con predominancia del uso residencial (65%), seguidamente por uso industrial (21%), y en igual medida terciario y dotacional (7%). La calificación no urbanizable, cuenta con una relación de 70% protegido, y 30% sin protección. En la relación urbano – urbanizable ninguna calificación supera las dimensiones consideradas en área urbana.



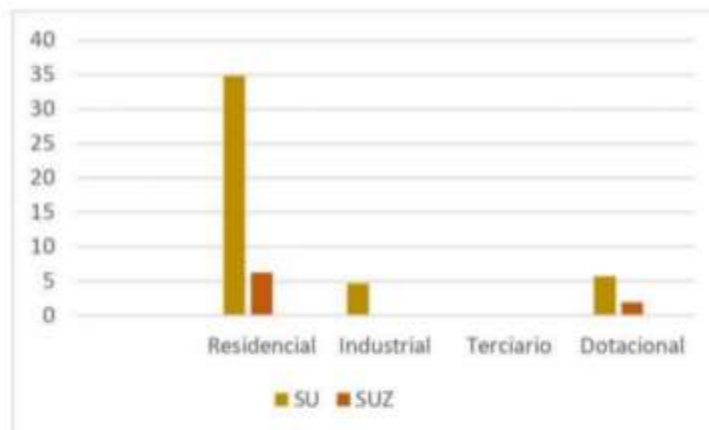
| Municipio | | | Llaurí | | | | | |
|------------------------------|----------------|-------------|------------------------|--------------|-----------|------------|---------------|----------------|
| | | | Población | | 1193 hab | | | |
| | | | Superficie | | 1363 ha | | | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 30,67 | 2% | 21,68 | 4,99 | - | 4,3 | - | - |
| SUZ | 56,03 | 4% | 49,3 | 5,14 | - | 1,6 | - | - |
| SNU | 1276,47 | 94% | - | - | - | - | 995,22 | 281,25 |
| Total | 1363,17 | 100% | 70,98 | 10,13 | - | 5,9 | 995,22 | 281,25 |
| | | | 81% | 12% | - | 7% | 78% | 22% |

De acuerdo con la clasificación del suelo, cuenta con un 94% de suelo no urbanizable, 4% de suelo urbanizable y 2% de suelo urbano. En cuanto, a calificaciones de suelo, este cuenta con predominancia del uso residencial por sobre los otros (81%), seguidamente por uso industrial (12%), y dotacional (7%). Con respecto a la calificación no urbanizable, la relación para este uso es de 78% protegido, y 22% sin protección. Con respecto a la relación urbano – urbanizable, la calificación residencial urbanizable es mayor que la considerada en área urbana en una relación 69% - 31% respectivamente.



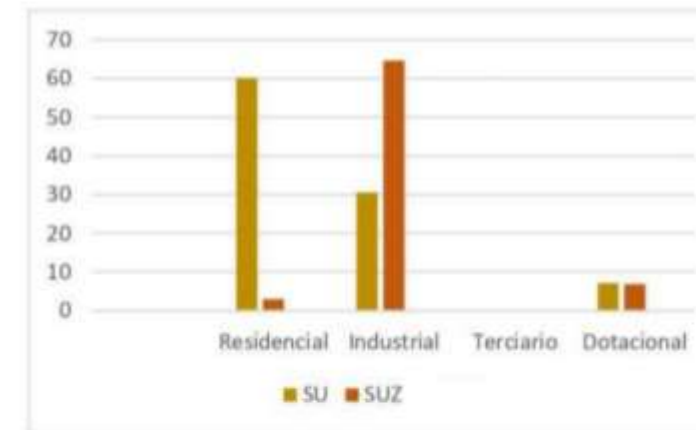
| Municipio | | | Polinyà de Xúquer | | Población | | 2493 hab | |
|------------------------------|--------------|-------------|------------------------|-------------|------------|------------|--------------|----------------|
| | | | | | Superficie | | 918 ha | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 44,51 | 5% | 34,84 | 4,67 | - | 5,7 | - | - |
| SUZ | 6,22 | 1% | 6,22 | - | - | 1,9 | - | - |
| SNU | 866,97 | 94% | - | - | - | - | 276,7 | 590,27 |
| Total | 917,7 | 100% | 41,06 | 4,67 | - | 7,6 | 276,7 | 590,27 |
| | | | 77% | 9% | - | 14% | 32% | 68% |

De acuerdo con la clasificación del suelo, cuenta con un 94% de suelo no urbanizable, 5% de suelo urbano y 1% de suelo urbanizable. En cuanto, a calificaciones de suelo, este cuenta con predominancia del uso residencial por sobre los otros (77%), seguidamente por uso industrial (9%), y dotacional (14%). Con respecto a la calificación no urbanizable, la relación para este uso es de 32% protegido, y 68% sin protección. Con respecto a la relación urbano – urbanizable ninguna calificación de uso de suelo supera las dimensiones consideradas en área urbana.



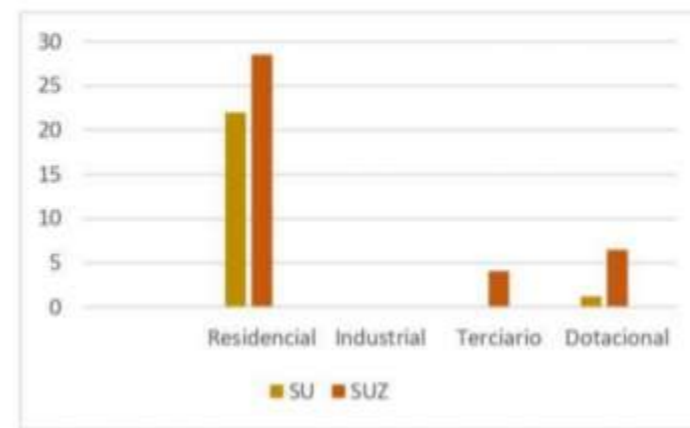
| Municipio | | | Sollana | | Población | | 4915 hab | |
|------------------------------|----------------|-------------|------------------------|-------------|------------|--------------|----------------|----------------|
| | | | | | Superficie | | 3923 ha | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 97,76 | 2% | 60,12 | 30,54 | - | 7,1 | - | - |
| SUZ | 74,59 | 2% | 3,04 | 64,66 | - | 6,89 | - | - |
| SNU | 3749,78 | 96% | - | - | - | - | 2921,92 | 827,86 |
| Total | 3922,13 | 100% | 63,16 | 95,2 | - | 13,99 | 2921,92 | 827,86 |
| | | | 37% | 55% | - | 8% | 78% | 22% |

Con respecto a la clasificación del suelo, cuenta con un 96% de suelo no urbanizable, 2% de suelo urbano y urbanizable en igual porcentaje. En cuanto, a calificaciones de suelo, del total urbano y urbanizable, estas cuentan con predominancia del uso industrial (55%), seguidamente por uso residencial (37%), y dotacional (8%). La calificación no urbanizable, cuenta con una relación de 78% protegido, y 22% sin protección. En la relación urbano – urbanizable, la clasificación industrial urbanizable supera a la urbana, en una relación de distribución 68% -32% respectivamente.



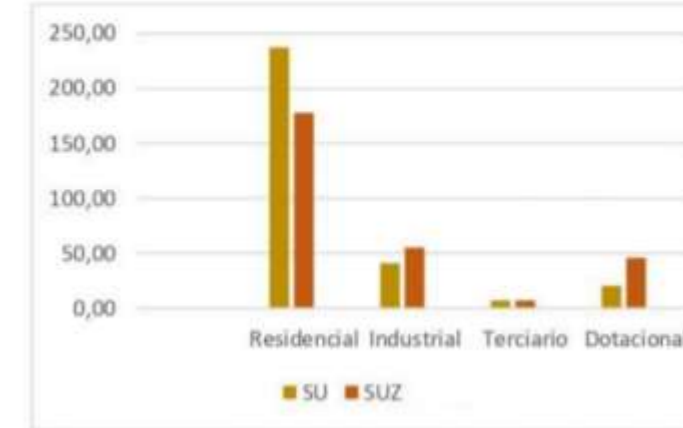
| Municipio | | | Riola | | Población | | 1793 hab | |
|------------------------------|---------------|-------------|------------------------|------------|-------------|-------------|---------------|----------------|
| | | | | | Superficie | | 559 ha | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 23,23 | 4% | 22,01 | - | - | 1,22 | - | - |
| SUZ | 39,1 | 7% | 28,53 | - | 4,07 | 6,5 | - | - |
| SNU | 496,9 | 89% | - | - | - | - | 432,82 | 64,06 |
| Total | 559,21 | 100% | 50,54 | - | 4,07 | 7,72 | 432,82 | 64,06 |
| | | | 81% | - | 7% | 12% | 87% | 13% |

Con respecto a la clasificación del suelo, cuenta con un 89% de suelo no urbanizable, 7% de suelo urbanizable y 4% urbano. En cuanto, a calificaciones de suelo, del total urbano y urbanizable, estas cuentan con predominancia del uso industrial (81%), seguidamente por uso dotacional (12%), y terciario (7%). La calificación no urbanizable, cuenta con una relación de distribución 87% protegido, y 13% sin protección. En la relación urbano – urbanizable, la clasificación residencial, terciaria y dotacional superan la distribución de sus mismos usos en área urbana.



| Municipio | | | Sueca | | Población | | 27738 hab | |
|------------------------------|---------------|-------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|
| | | | | | Superficie | | 9252 ha | |
| Clasificación del suelo (ha) | | | Calificación del suelo | | | | | |
| | | | Residencial | Industrial | Terciario | Dotacional | Rustico | |
| | | | | | | | Protegido | Sin protección |
| SU | 305,77 | 3% | 237,45 | 40,94 | 7,07 | 20,3 | - | - |
| SUZ | 286,19 | 3% | 177,88 | 55,34 | 7,04 | 45,95 | - | - |
| SNU | 8658,73 | 94% | - | - | - | - | 7758,54 | 900,19 |
| Total | 9250,7 | 100% | 415,33 | 96,28 | 14,11 | 66,25 | 7758,54 | 900,19 |
| | | | 70% | 16% | 3% | 11% | 90% | 10% |

De acuerdo con la clasificación del suelo, cuenta con un 94% de suelo no urbanizable, 3% de suelo urbano y urbanizable en misma proporción porcentualmente. En cuanto, a calificaciones de suelo, este cuenta con predominancia del uso residencial por sobre los otros (70%), seguidamente por uso industrial (16%), dotacional (11%) y terciario (3%). Con respecto a la calificación no urbanizable, la relación para este uso es de 90% protegido, y 10% sin protección. Con respecto a la relación urbano – urbanizable las calificaciones de uso destinadas a industria y uso dotacional superan las áreas urbanas de los mismos usos.



4.4 PLANEAMIENTO Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

4.4.1 Instrumentos de planificación para la movilidad

Dentro del ámbito del planeamiento de la movilidad, en la Comunitat Autònoma de la Comunitat Valenciana nos encontramos que sigue la siguiente estructura: desde un rango autonómico con la Ley de Movilidad en el centro, seguidamente de un rango supramunicipal con planes metropolitanos como lo es el PMoMe (Pla de Mobilitat Metropolitana de l'Àrea de Valencià), hasta un ámbito municipal basado en la creación de los PMUS (Planes de Movilidad Urbana Sostenible), y finalmente un ámbito más concreto centrado en planes específicos de empresas.

Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana

La Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana fue promulgada el 1/4/11 y su última modificación corresponde al 30/12/22. Esta ley propone sentar las bases del modelo de movilidad para la totalidad de la Comunitat Valenciana, en ella se establecen los objetivos, competencias administrativas, instrumentos de planificación (Planes de Movilidad y Plan de transporte público), niveles de participación de los diferentes agentes públicos y privados, infraestructura de transporte y su planificación, administración e inspección del transporte entre otros. Se destaca el protagonismo de la movilidad activa o no motorizada el cual toma lugar en el capítulo II (Fomento de los desplazamientos no motorizados). En él se trata el desplazamiento a pie y bicicleta incentivando sus usos por medio de actuaciones específicas.

Se trata de avanzar hacia un patrón más equilibrado de movilidad en el que los desplazamientos a pie y en bicicleta y el transporte público tengan un papel cada vez más relevante tanto en el corazón de los espacios metropolitanos como en los ámbitos cada vez más amplios a los que se extiende la movilidad cotidiana. Esto también se refleja en los objetivos del artículo 1 del capítulo I:

1. Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
2. Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
3. Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
4. Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas. (Comunitat Valenciana, 2022, p.9)

En esta misma línea, los principios generales del artículo 2 indican que las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfagan simultáneamente los siguientes objetivos:

- 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.
- 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.
- La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, 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.
- 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.
- La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.

La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad. (Comunitat Valenciana, 2022, p.10)

En el artículo 3 es posible distinguir las competencias administrativas de la Generalitat y las de los Gobiernos Locales. Ambas deberán actuar bajo los principios de colaboración mutua. La siguiente *Tabla 1* muestra las competencias que disponen cada una de ellas.

Tabla 4.11. Competencias administrativas entre la Generalitat y las Administraciones locales

| Generalitat | Administración local |
|--|--|
| <p>a) La potestad normativa en relación con la movilidad de las personas, de los servicios de transporte público y de sus infraestructuras dentro de la Comunitat Valenciana.</p> <p>b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte interurbano, salvo aquellas que sean de interés general del Estado.</p> <p>c) La provisión de los servicios de transporte público interurbano de viajeros dentro de la Comunitat Valenciana.</p> <p>d) La potestad inspectora y sancionadora en relación con sus competencias.</p> | <p>a) La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.</p> <p>b) La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.</p> <p>c) La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos. En concreto le corresponderá la regulación, ordenación e intervención administrativa de los servicios de transporte público urbano, que tengan lugar dentro de su ámbito territorial, prestados mediante el arrendamiento de vehículos con conductor u otras modalidades similares.</p> <p>(Comunitat Valenciana, 2022, p.10)</p> |

Fuente: De elaboración propia con información de la Ley 6/11 de Movilidad de la Comunitat Valenciana

El artículo 4 tenía intenciones de crear una nueva entidad llamada Agencia Valenciana de Movilidad, la cual desarrollaría las competencias de la Generalitat en materia de servicios de transporte público, sería responsable de todas aquellas acciones relacionadas con la potenciación de los desplazamientos no motorizados y del transporte público, y ejercería en materia de inspección y seguridad en el transporte de viajeros. Sin embargo, este artículo fue derogado en la Ley 13/2017.

En el capítulo III, los artículos del 9 al 15 están destinados a los Planes de movilidad, que se define como:

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 que deberá ser accesible. 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. (Comunitat Valenciana, 2022, p.14)

Se distinguen 3 tipus:

- a) Planes municipales de movilidad.
- b) Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal, metropolitano u otros. (ejemplo PMoMe)
- c) Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.

Otro elemento destacable en el artículo 17 de la Ley, es la importancia que se le da a la participación ciudadana en los procesos de planificación y regulación de la movilidad, promoviendo la difusión y en casos de ser necesario herramientas de participación como encuestas públicas o paneles consultivos.

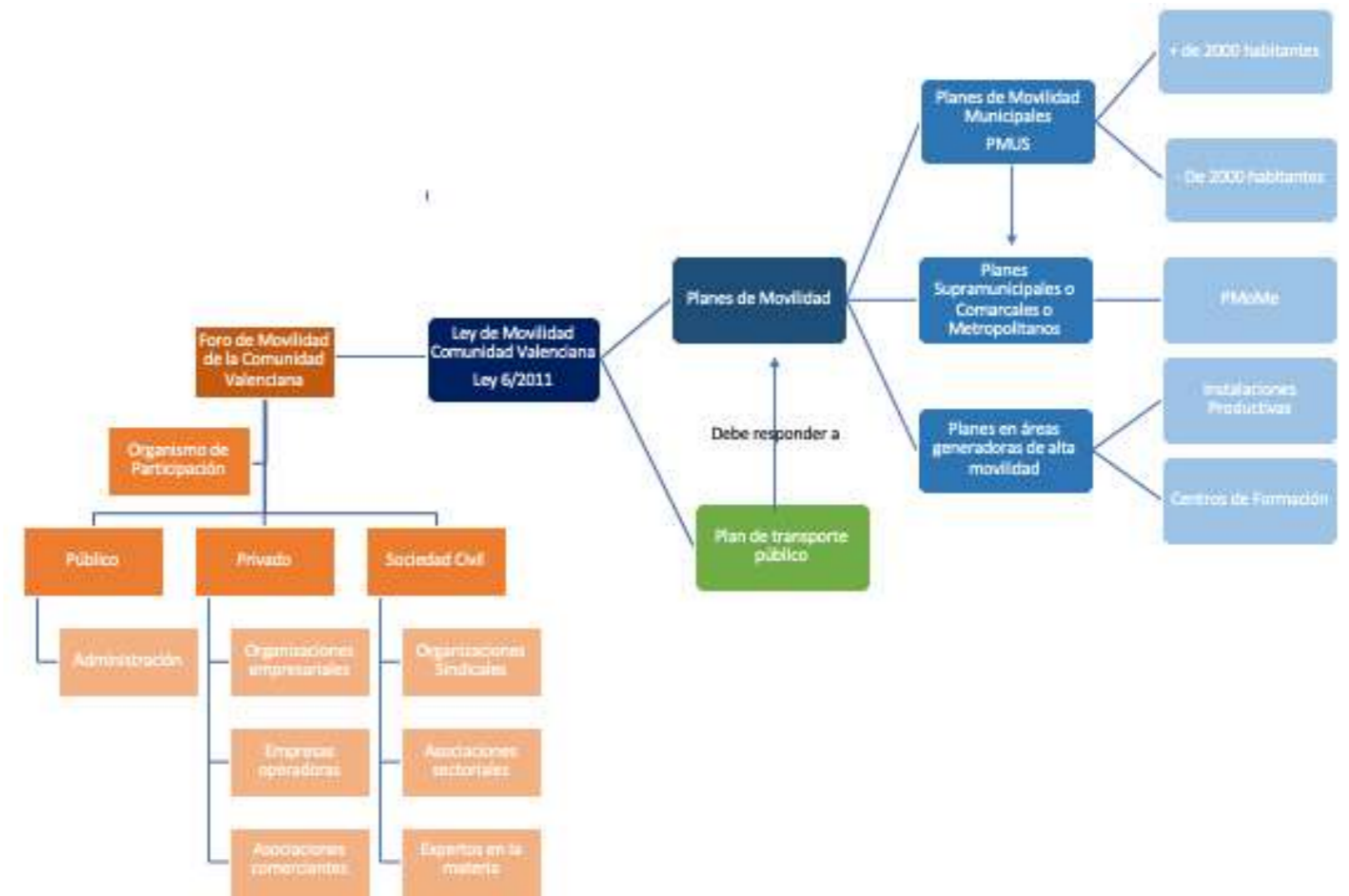
Siguiendo en esta línea, el artículo 20 refiere a la creación del Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana como

Órgano de participación ciudadana en materia de movilidad, con el objeto de analizar la evolución de la movilidad y en particular el grado de avance en relación con los objetivos planteados en esta Ley, así como informar los diversos instrumentos en ella previstos y promover las acciones adicionales que se estimen convenientes en relación con dichos objetivos. El Foro de la Movilidad de la Comunitat Valenciana integrará a Administraciones, organizaciones empresariales, organizaciones sindicales, personas expertas en la materia y asociaciones de consumidores y usuarios, así como otros actores sociales y económicos relevantes en relación con la movilidad, tales como empresas operadoras de servicios, asociaciones de comerciantes, asociaciones de personas con movilidad reducida, etc. (Comunitat Valenciana, 2022, p.20)

Otro instrumento de planificación mencionado en el artículo 23 de la Ley es el Plan de Transporte Público de la Comunitat Valenciana definido como el instrumento de ordenación general del sistema de transporte en dicho ámbito. El plan se establecerá de manera coordinada con la planificación estatal y municipal, teniendo en cuenta las estrategias y planes de movilidad vigentes y las restantes planificaciones territoriales y sectoriales, definiendo sus objetivos y competencias. Sobre este plan no se ha encontrado ningún tipo de fuente que hable de él excepto la Ley referente, por tanto, no se ha podido profundizar en lo relacionado con este plan.

Seguidamente en la Figura 4.31 se puede ver un esquema resumen con los instrumentos de planificación que establece la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Figura 4.31. Principales instrumentos de planificación de la movilidad



Fuente: De elaboración propia con información de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana

PMoMe

El Pla de Mobilitat Metropolità de l'Àrea de València es un documento estratégico que plantea unas bases y líneas de actuación del sistema de transporte y movilidad en el Área Metropolitana de València (AMV) en los próximos 12 años, aprobado en mayo de 2019 y con la presentación de la última versión en junio de 2022.

A nivel general, en el PMoMe de 2019 se explicaba que la planificación de la movilidad era un concepto reciente que se estaba aplicando a ámbitos como la red de transporte público. La primera ley que trataba este asunto fue la "Llei 1/1991, de 14 de febrer, d'Ordenació del Transport Metropolità", que mencionaba la necesidad de legislar sobre movilidad urbana en el área metropolitana de Valencia. Más tarde, en 1996, apareció la "Estratègia per al Transport Metropolità de l'Àrea de València". La Llei 9/2000 de Creació de l'Entitat del Transport Metropolità (ETM) sustituyó a la ley creada en 1991 y se centró en crear un organismo para coordinar el transporte del área metropolitana. Posteriormente, en 2009, la ETM de València elaboró su plan director con el objetivo de mejorar la sostenibilidad en la red de transporte del Área Metropolitana de València.

En el PMoMe vigente, a partir de unos análisis técnicos que aplican los principios de sostenibilidad incentivados por la Unión Europea se recogen un conjunto de acciones e iniciativas para fomentar formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público), contando con la participación de las administraciones (Generalitat Valenciana, Diputació de València, Ministeri de Foment, Federació Valenciana de Municipis i

| |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Reducir la accidentabilidad en la red de infraestructuras. • Fomento de la gestión dinámica de la velocidad en las vías metropolitanas. • Establecer un modelo de gestión y tarifas coordinadas en el estacionamiento. |
| Coordinación del desarrollo territorial y la movilidad |
| <ul style="list-style-type: none"> • Directrices para los planes territoriales y urbanísticos para fomentar la movilidad sostenible. • Impulsar los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. • Revisión de la normativa y legislación relativa a la movilidad generada e impulso de los Planes de Movilidad en CGM. |
| Mejora del sistema logístico metropolitano |
| <ul style="list-style-type: none"> • Promover medidas de optimización de la actividad logística. • Armonización de aspectos normativos y la gestión de mercancías de los municipios metropolitanos. |
| Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente |
| <ul style="list-style-type: none"> • Electrificación y mejora de la eficiencia de la flota de vehículos del sector público metropolitano. • Impulso del vehículo eléctrico y de mayor eficiencia en la movilidad de flotas y particulares. • Incentivar la conducción eficiente y segura. • Definición y gestión de Zonas de Bajas Emisiones - ZBE. • Apoyo en la implantación de una red de puntos de recarga metropolitana a nivel municipal |
| Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad |
| <ul style="list-style-type: none"> • Reforzar la comunicación y sensibilización de la ciudadanía. • Promoción de la investigación y la innovación. • Promoción de la participación en proyectos europeos. • Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible. • Impulsar la coordinación de la movilidad sostenible entre los diferentes municipios metropolitanos. • Profundizar en el conocimiento de las pautas de la movilidad sostenible. • Fomentar la adhesión de los municipios metropolitanos al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible". |

Fuente: De elaboración propia con información del PMoMe

PMUS

Según el Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético, *los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivos 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.* Y según el artículo 10 de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana los municipios de más de 20.000 habitantes o aquellos que tengan una capacidad residencial equivalente están obligados a formular un plan municipal de movilidad en un plazo de 4 años a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Desde entonces, en 2013 la ciudad pionera de València aprobó su PMUS. Posteriormente, y centrándonos en el área de estudio, en 2014 se aprueba el primer PMUS de un municipio de la comarca de la Ribera Baixa.

Este fue el de Almussafes, que se centró en su evolución histórica del tráfico, el transporte público y la movilidad ciclista y peatonal, y que seguidamente procedió a sus posteriores versiones (2014-2020). El objetivo del plan consistía en establecer la política de movilidad en el ayuntamiento de Almussafes, así como su seguimiento en cada uno de los programas y la identificación de los efectos tanto en temas del sistema de transporte, como de manera más específica en el ámbito de la calidad ambiental del espacio urbano, la seguridad y el ahorro. Los resultados esperados fueron (Ajuntament d'Almussafes, 2018):

- Reducción de atascos y congestión de tráfico en zonas críticas.
- Mejora de la red de transporte colectiva.
- Recuperación de espacios para la movilidad no motorizada.
- Accesibilidad.
- Mejora en la calidad del aire (medioambiente, calidad de vida, salud).

Se puede decir que los PMUS impulsan los desplazamientos de las personas basados en la movilidad activa y el transporte público. Estos tipos de planes consisten en una primera fase inicial de diagnóstico para identificar el modelo actual de movilidad. Y a partir del análisis, se establecen las estrategias y líneas de actuación para lograr una transformación en las políticas urbanas que permita un nuevo modelo de movilidad más sostenible.

Los objetivos generales de los PMUS de los municipios de la comarca de la Ribera Baixa se engloban en 6 y se encuentran en la *Tabla 4.13*.

Tabla 4.13. Objetivos generales de los PMUS de la Ribera Baixa

| |
|--|
| Objetivos generales de los PMUS |
| <ul style="list-style-type: none"> • Optimizar los desplazamientos • Promover el uso racional del vehículo privado • Potenciar y mejorar los modelos no motorizados (peatonal y ciclista) • Regulación y desarrollo del transporte público urbano e interurbano • Disminuir el consumo energético • Minimizar el impacto ambiental |

Fuente: Elaboración propia con información de los PMUS de la Ribera Baixa

El siguiente municipio de la comarca de la Ribera Baixa con un PMUS, y que aún sigue vigente es el de Sueca, aprobado el año 2019. Fue financiado por el Ayuntamiento y subvencionado con ayudas del Programa Operativo

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). El PMUS de Almussafes y Cullera también han recibido ayudas de este fondo, y aún está pendiente finalizar el de Cullera.

La Mancomunitat de la Ribera Baixa mediante el decreto núm. 7532 de la presidencia de la Diputació de València con fecha 06/08/21, fue beneficiaria de las ayudas de redacción de los PMUS por municipios de menos de 3.000 habitantes (Mancomunitat Ribera Baixa, 2023). En este caso se redactaron y aprobaron los PMUS de los municipios: Benicull de Xúquer, Favara, Fortaleny, Llaurí, Polinyà de Xúquer y Riola. Los PMUS financiados por la Diputació de València fueron aprobados el año 2022, excepto el de Sollana y Cullera, que aún está en desarrollo. En la siguiente *Tabla 4.14* se ha sintetizado la información descrita:

Tabla 4.14. PMUS de los municipios de la Ribera Baixa

| Municipio | PMUS | Último año de aprobación | Financiamiento |
|----------------------|------|--------------------------|--|
| Albalat de la Ribera | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Almussafes | Si | 2022 | Ayuntamiento + 50% Fondos FEDER subvencionados por la Consellería de Presidencia de la Generalitat |
| Benicull de Xúquer | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Corbera | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Cullera | No | En desarrollo | Ayuntamiento + 50% Fondos FEDER subvencionados por la Consellería de Presidencia de la Generalitat |
| Favara | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Fortaleny | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Llaurí | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |

| | | | |
|-------------------|----|---------------|--|
| Polinyà de Xúquer | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Riola | Si | 2022 | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Sollana | No | En desarrollo | Diputació de València - Delegació de Mobilitat Sostenible |
| Sueca | Si | 2019 | Ayuntamiento + 50% Fondos FEDER subvencionados por la Consellería de Presidencia de la Generalitat |

Fuente: Elaboración propia en base a PMUS Ribera Baixa

Planificación de movilidad específica de empresas

El artículo 26 de la futura Ley de Movilidad Sostenible, hace referencia a los Planes de transporte sostenible al trabajo. Concretamente se estipula que las empresas que tengan una plantilla de trabajadores de más de 500 personas o 250 por turno, deberán disponer de planes de transporte sostenible a los centros de trabajo. Estos planes deben tener la función de promover e incentivar la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica, y la movilidad compartida o colaborativa (MITMA, 2023).

La Asociación de Empresarios de Parques y Polígonos Industriales (Ribera Baixa) también conocido con las siglas APPI, son una agrupación de empresas mayoritariamente del sector del automovilístico que forman parte del Parque Industrial Juan Carlos I, Polígono Norte y l’Ermita. Se ubican en la localidad de Almussafes y El Romaní y son proveedores de la factoría Ford España. Considerando esta normativa, APPI ha desarrollado un Plan de Movilidad Sostenible para Polígonos Industriales para el período 2020-2025, aunque también contempla actuaciones para 2030. La finalidad principal de este plan es definir el modelo de movilidad sostenible para áreas industriales, garantizando a empresas, trabajadores y ciudadanía una buena accesibilidad que promueva un menor impacto en el medio ambiente y en la salud, mayor cohesión entre las áreas industriales y su entorno, y por último una reducción de consumo de recursos (PMS APPI, 2020).

El análisis desarrollado por el PMS APPI mediante el uso de cámaras de vigilancia ha permitido cuantificar, categorizar y observar el flujo de circulación de vehículos y de qué modo se hacen los desplazamientos. También analiza la capacidad de los aparcamientos públicos y de camiones del polígono industrial. Por último, el plan determina que la mayor parte de desplazamientos al polígono industrial es mediante el uso de vehículos privados y camiones, y que la actual oferta de transporte público es insuficiente para absorber un potencial cambio de modo de transporte. Con esto en consideración, el plan tiene una serie de objetivos para mejorar la eficiencia energética, reducir la contaminación, mejorar la seguridad vial, y ofrecer opciones de transporte público mediante las propuestas financiadas supuestamente con los fondos Next Generation (PMS APPI, 2020).

Casos sin planificación de movilidad

Por una parte, l’Ajuntament de Cullera presentó la idea de la creación de su PMUS mediante subvenciones a finales de 2018 (Ajuntament de Cullera, 2018), y no tenemos más información de este hasta una noticia publicada a principios de 2019 que desvela un dato extraído del supuesto PMUS que según el artículo ha sido diseñado por la Universitat Politècnica de València (UPV): Los vecinos realizan el 70% de los trayectos urbanos en Cullera a pie o

en bicicleta (Gimeno, 2019). A partir de aquí no hay ningún tipo de información sobre qué ha podido pasar con el PMUS de Cullera. Pero, la importancia de tener aprobado este PMUS es grande, ya que la población censada de Cullera supera los 20.000 habitantes con 21.918 en 2018.

Y, por otra parte, está el caso de Sollana, porque, aunque tenga la incorporación del PMoMe por formar parte de la AMV, no cuenta con un PMUS propio, como lo hacen Sueca y Almussafes, que también están incorporados en el PMoMe. La redacción de este documento se publicó a inicios de 2022 en l'Ajuntament (Ajuntament de Sollana, 2022), pero de la misma forma que con Cullera, se desconoce en qué proceso se está. Aunque, a diferencia se ha encontrado la redacción de un PMUS no oficial por parte de la UPV como trabajo de investigación de una persona del grado de Ingeniería de Obras Públicas con Especialidad en Construcciones Civiles el año 2015, que contiene propuestas interesantes y que se pueden tener en cuenta (De Haro Mínguez M., 2015). La situación de Sollana no resulta tan grave al ser un municipio con 4.884 habitantes censados en 2018.

Comentar también que no existe una planificación de la movilidad a nivel comarcal de la Ribera Baixa ni ninguna otra comarca de la Comunitat Valenciana. Según el artículo 11 del capítulo III de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana permite formular un plan supramunicipal de movilidad en una agrupación de municipios que sea coherente desde el punto de vista del transporte. Así que, aprovechando que existe esta facilidad, se debería de plantear la elaboración de un tipo de plan como este.

4.4.2 Mapa de actores en gestión de movilidad

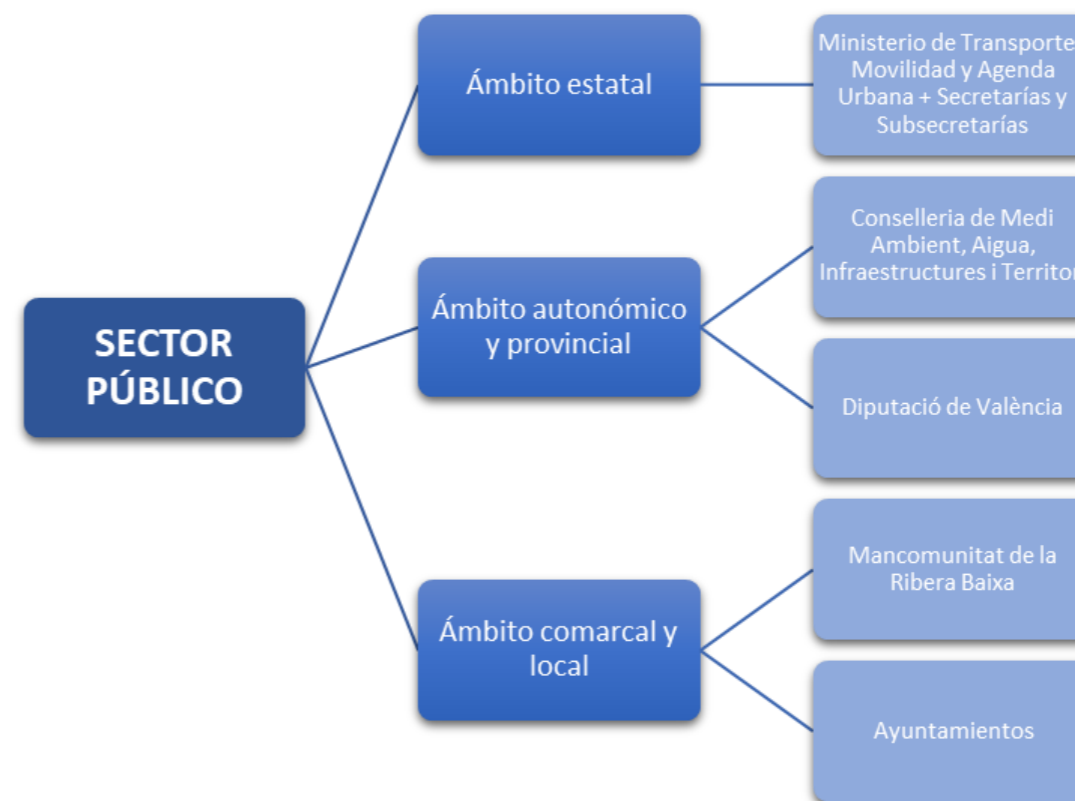
A la hora de formular políticas públicas, es imprescindible tener en cuenta los distintos actores que se pueden encontrar. Este apartado se centra en intentar trazar unas primeras pinceladas al respecto, a través de la identificación de aquellos órganos y colectivos que participan de la movilidad en la comarca de la Ribera Baixa. Dar voz a todos los interlocutores obedece a un sistema conocido como *bottom-up*, por la dirección que obtienen las políticas públicas. Después de la búsqueda de información, se ha detectado que los principales actores son los que siguen, clasificados en función de algunos criterios, tales como si pertenecen al sector público, privado o el tercer sector y el ámbito en el que trabajan (municipal o supramunicipal).

En primer lugar, enfocándose en el sector público se puede identificar, como primer actor a la hora de planificar la movilidad, el gobierno de España, más concretamente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y sus respectivas secretarías y subsecretarías. Aun así, parte de las competencias sobre movilidad están transferidas a las Comunidades Autónomas, así que el segundo actor principal que se observa va a ser la Generalitat Valenciana, más concretamente la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori. Si bajamos de nivel administrativo, se puede encontrar información que la Diputació de València tiene ciertas competencias relacionadas con la movilidad, ya que el Área de Fomento y Conservación de Infraestructuras es la encargada de la construcción de carreteras, a la vez que instala señales de tráfico y construye carriles bici. En este nivel intermedio debemos tener en cuenta que dos de los municipios de la comarca de la Ribera Baixa (Almussafes y Sollana) se encuentran dentro del territorio reconocido como la segunda corona del Área Metropolitana de Valencia. Aun así, el AMV no es un órgano con personalidad jurídica propia, al igual que la división inmediatamente inferior, las comarcas. A la práctica, funcionan como divisiones históricas, pero no tienen competencias.

Aun así, hay un órgano que, por sus características, tiene carácter comarcal, y es lo que se identifica como la Mancomunitat de la Ribera Baixa, formada por todos los municipios de la comarca, salvo Almussafes. Creada en 1986, esta agrupación voluntaria de los municipios persigue el fortalecimiento de las instituciones locales y la colaboración entre ellos. Una de las líneas de actuación es, precisamente, la que se analiza, la de la movilidad y el turismo sostenible. Esta agrupación voluntaria de municipios va a ser clave para la planificación del proyecto de movilidad que se plantea. Finalmente, se llega a la administración más cercana al ciudadano, y que también será fundamental para la implementación del proyecto de movilidad sostenible: el ayuntamiento. Cuando se echa un

vistazo a la composición de los equipos de gobierno de los ayuntamientos de la Ribera Baixa, se encuentra con que solamente el de Cullera contempla, a través de su nomenclatura, la movilidad urbana sostenible. El resto de los ayuntamientos lo vehicula a través del medio ambiente. La Figura 4.33 muestra de manera visual y esquemática un resumen de los actores en gestión de movilidad en este sector.

Figura 4.33. Actores del sector público en gestión de movilidad



Fuente: Elaboración propia

En segundo lugar, si se plantea que las políticas sobre movilidad tienen que seguir un recorrido *bottom-up*, las asociaciones, organizaciones, etc. serán fundamentales. Hay muchos tipos de asociaciones, de temas y alcances diversos, pero se ha intentado seleccionar aquellos que pueden tener un papel más relevante en la movilidad. Destacan, por ejemplo, las agrupaciones ciclistas locales, como la de Sueca, la de Sollana, la de Almussafes o la de Albalat de la Ribera. También se encuentran asociaciones ciclistas de carácter supramunicipal, como La Ribera en Bici o l'Associació Muntanyeta dels Sants. Todas ellas tienen como objetivo la promoción de la movilidad ciclista, como forma de desplazamiento sostenible. No todas ellas están focalizadas a la sustitución de la movilidad motorizada como elemento principal, pero pueden ser una buena puerta de entrada para la concienciación de la población.

A su vez, además de las asociaciones deportivas, hay que tener en cuenta otros tipos, como las comunidades de regantes o las asociaciones medioambientales. Dentro de este último tipo, destacan la Comisión para la Protección del Lago del Estany y su entorno urbanístico, y otras de carácter supramunicipal, como la Junta Rectora del Parque Natural de la Albufera, la Red de Municipios Valencianos hacia la Sostenibilidad, la Comunidad de Usuarios de la Ribera del Xúquer, etc. Y también las asociaciones de vecinos, que van a ser un actor clave porque las políticas de movilidad sostenible acostumbran a tener un rechazo de entrada importante, siguiendo el fenómeno NIMBY (Not In My Back Yard). También aquellas que promuevan un estilo de vida saludable y una vida más inclusiva, como el

AMISUCO, en Sueca. Aun así, después de hacer una búsqueda en el registro de las asociaciones de todos los municipios que integran la comarca, es destacable el hecho que no haya asociaciones de vecinos en ninguno de ellos. Eso se puede deber a que el número de habitantes no es grande, y, por lo tanto, no hay necesidad de la creación de este tipo de asociaciones. En la capital, Sueca, sí existe una iniciativa llamada Saludem-nos!, que es un foro de asociaciones locales, y que, de la mano del ayuntamiento, ejerce de coordinadora. La *Figura 4.34* muestra de manera visual y esquemática un resumen de los actores en gestión de movilidad en este sector.

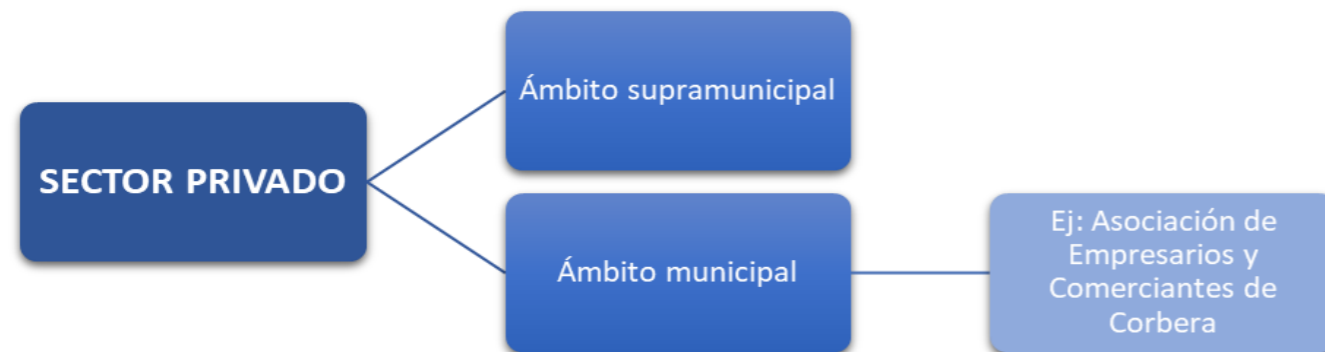
Figura 4.34. Actores del tercer sector en gestión de movilidad



Fuente: Elaboración propia

Y finalmente, después de estudiar el sector público y el tercer sector, no podemos olvidar el sector privado. En las políticas de movilidad intervendrán los promotores de las obras que se desarrollen, pero también habrá que escuchar a las asociaciones de comerciantes, tanto las de carácter municipal (por ejemplo, la Asociación de Empresarios y Comerciantes de Corbera) como las de carácter supramunicipal. La *Figura 4.35* muestra de manera visual y esquemática un resumen de los actores en gestión de movilidad en este sector.

Figura 4.35. Actores del sector privado en gestión de movilidad



Fuente: Elaboración propia

II. DEBILITATS / FORTALESES, AMENACES / OPORTUNITATS

5.1 MODELO TERRITORIAL

Analizando los elementos que influyen en el Modelo Territorial de la Ribera Baixa, se han elegido cuatro temas para el análisis y elaboración del DAFO, y para la posterior definición de los criterios que se van a seguir para la proposición de proyectos; siendo estos temas la gobernanza, la administración, el planeamiento y la participación ciudadana.

Análisis DAFO

Así pues, se entiende la **gobernanza** como las relaciones entre los distintos poderes políticos que actúan sobre el territorio comarcal.

La debilidad que se detecta es la prevalencia del planeamiento local y la falta de visión política de escala supralocal; es decir, la primacía de las decisiones urbanísticas sobre las cuestiones de planeamiento territorial. Esto se debe a que los Ayuntamientos se centran en desarrollar planes urbanísticos que den respuesta a sus intereses y problemas sin tener en cuenta los impactos que de esta planificación se deriven en el resto del territorio.

Además, la alternancia reiterada de las orientaciones del gobierno autonómico supone toda una amenaza, pues generan una falta de continuidad en la elaboración del planeamiento; en gran medida, porque según el signo político de quien está al frente del Govern de la Generalitat, se tiene una visión distinta de la razón principal por la que se hace la planificación territorial: la limitación de la libre realización de actividades con base territorial, especialmente el urbanismo, lo que genera una desaceleración económica; o la ordenación de los procesos con base territorial para garantizar la conservación del territorio, por ser este un recurso finito y no renovable sobre el que se realizan las actividades humanas.

En cambio, la afinidad de los gobiernos locales se entiende como la principal fortaleza de este territorio en el campo de la gobernanza; y es que los Ayuntamientos de la comarca son todos del mismo signo político tras las elecciones municipales de 2023. De esto se deriva una mayor facilidad para que los diferentes gobiernos locales se coordinen para avanzar hacia una planificación conjunta de este territorio, pues parten de unos intereses y objetivos políticos de carácter general común.

De esta cooperación se podría derivar la posibilidad de avanzar hacia instancias de gestión supralocal en forma de una mancomunidad que permita establecer una institución con la voluntad y fuerza de presionar a la Administración autonómica, encargada de la planificación territorial, para elaborar y aprobar el Plan de Acción Territorial de la Ribera.

Para el tema de la **administración** se entiende que se habla de la entidad pública encargada de la gestión de los recursos económicos, humanos y técnicos del territorio y, por tanto, de la elaboración y aprobación del planeamiento territorial; una función que en la Comunitat Valenciana recae sobre el Govern de la Generalitat Valenciana, concretamente en el departamento con competencias en política territorial que cada Consell cree.

En este sentido, se ha detectado que la mayor debilidad de la Administración es la inercia institucional o *path dependency*; es decir, la continuidad, sin ninguna intención de cambio, de los procesos administrativos y burocráticos en la forma y manera en que se han realizado tradicionalmente, lo que dificulta su adaptación para dar respuesta a nuevas necesidades, entre las cuales está el planeamiento territorial, poco desarrollado legalmente aún en la Comunitat Valenciana, a pesar de una ingente producción técnica.

Esto viene coadyuvado por la alternancia de las orientaciones políticas del Govern de la Generalitat; especialmente, debido a que las fuerzas políticas que se encuentran actualmente al frente del gobierno autonómico se han mostrado

particularmente poco partidarias del actual planeamiento territorial, así como de desarrollarlo más, lo cual amenaza a la posible redacción y posterior aprobación del Plan de Acción Territorial de la Ribera, tal y como recoge la ETCV que debiera hacerse.

En cambio, la fortaleza técnica y económica de la Generalitat para redactar este PAT debería contrarrestar lo anteriormente comentado; pues en la Administración existe una acumulación de profesionales con experiencia y recursos técnicos y económicos para elaborar el planeamiento territorial. Esto queda demostrado por la redacción de otros documentos de planeamiento de carácter subregional sin haber desatendido el resto de funciones atribuidas; a pesar de que, finalmente, ninguno de estos planes haya sido desarrollado legalmente.

Esto último, por otra parte, supone una clara oportunidad para la redacción del PAT con el que se pretende ordenar la comarca como conjunto. Y es que, considerando que ya se han redactado los planes correspondientes a las áreas funcionales que resultaban de mayor interés por la complejidad de las dinámicas que en ellos se daban: las tres grandes aglomeraciones urbanas-metropolitanas, los dos sistemas urbanos policéntricos más desarrollados y el sistema rural en declive; se ha liberado a los técnicos y los recursos que anteriormente se dedicaban a estos planes para afrontar la redacción del PAT de otras áreas funcionales como la Ribera.

El **planeamiento**, por su parte, se entiende como el proceso para la elaboración de los documentos legales mediante los cuales se ordena el territorio.

La principal debilidad detectada para la planificación en la Ribera Baixa se deriva, justo, de su territorio. Esto se debe a que, por una parte, la ETCV ha incluido el municipio de Almussafes en el área funcional del área metropolitana de València, aunque se mantenga dentro de esta comarca, una realidad que parece pueda acabar extendiéndose a otros municipios de la Ribera Baixa y que obligaría a coordinar ambos documentos. Por otra parte, la misma ETCV incluye las dos Riberas en la misma área funcional, lo que causaría una dilución de los intereses de la Ribera Baixa en la redacción de su PAT en caso de que no haya un correcto enfoque que tenga en cuenta esta dualidad.

Existe, también, la amenaza de que se diluyan los intereses generales de la Ribera Baixa por la preeminencia de los intereses sectoriales sobre el interés territorial. Esto es la sumisión del planeamiento territorial a la normativa sectorial, generalmente elaborada por otras instancias de la Administración, que no tiene en cuenta la realidad del espacio sobre el que se aplica, sólo la gestión de los temas sobre los que tienen competencias.

En cambio, el planeamiento territorial de carácter sectorial aprobado hasta el momento en la Comunitat Valenciana, se entiende como una fortaleza, por qué ha supuesto un freno a los malos desarrollos que se podrían haber dado en la Ribera Baixa por la ausencia del PAT integrado; especialmente el desarrollo urbanístico por su capacidad de proteger suelo.

En relación con esta protección del suelo, las regulaciones ambientales de la Unión Europea aparecen como una oportunidad para la gestión del territorio en el sentido de que las protecciones que genera, a través de instrumentos y normativas, tienen un fuerte impacto sobre el modelo que se plantea para la ordenación del territorio y, por tanto, generar una mayor integración en la gestión del territorio.

En cuanto a la **participación ciudadana**, se entiende como la intervención activa de la comunidad en la toma de decisiones que afectan al territorio y el manejo de sus recursos.

La escasa cultura urbanística entre la población, es decir, un conocimiento reducido de los impactos de la planificación sobre el desarrollo de su territorio por parte del grueso de la población, tanto de la comarca como general de la mayor parte de territorios del mundo. Esto supone una debilidad, pues dificulta la participación en los procesos de toma de decisión compartida ya que estos no suelen sentirse interpelados a participar a no ser que exista

una afectación, generalmente negativa, a sus intereses; pues entienden la planificación como un proceso complejo y técnico para el que no están preparados para emitir juicios de valor.

En relación con esto, la falta de representatividad en la participación pública supone una amenaza para las decisiones que se tomen de acuerdo con sus resultados, pues existe el riesgo de que el consenso generado por esta participación bascule mayoritariamente hacia unos ciertos intereses particulares, que cuentan con mayor capacidad de participación, en detrimento del interés general.

En contrapartida a todo lo comentado anteriormente, el tamaño demográfico relativamente reducido de la Ribera Baixa se erige como una fortaleza pues es un factor que puede facilitar la participación ciudadana. Esta afirmación se realiza en base a la capacidad existente en pequeñas comunidades de mantener fuertes vínculos verticales y horizontales entre los diferentes agentes del territorio. Es decir, la capacidad de que desde el Ayuntamiento correspondiente se pueda interpelar directamente a la población y que entre los interpelados por el Ayuntamiento, este mensaje se extienda a otras personas del municipio, gracias a la existencia de una red de relaciones personales más tupida que abarca a todos los agentes.

Además, la obligación legal de participación ciudadana, es decir, la presencia de normativa que impulsa la intervención de la población en la planificación supone una oportunidad para que la participación sea mayor y tenga mayor impacto tanto en la calidad del documento, que se verá mejorado al incorporar el conocimiento local, como en la estabilidad de éste, pues habrá con esto un mayor impulso desde la sociedad para que el documento se lleve adelante en las condiciones acordadas con ellos durante la participación.

Cuadro resumen

Tabla 5.1 DAFO Modelo territorial

| MODELO TERRITORIAL | | | | |
|-------------------------|--|--|---|--|
| | GOBERNANZA | ADMINISTRACIÓN | PLANEAMIENTO | PARTICIPACIÓN CIUDADANA |
| DEBILIDADES | Prevalencia del planeamiento local y falta de visión política de escala supralocal | Inercia institucional (path dependency) | Superposición del ámbito comarcal y metropolitano en el planeamiento comarcal | Escasa cultura urbanística entre la población que dificulta la participación |
| AMENAZAS | Alternancia reiterada de las orientaciones del gobierno autonómico. | Administración actual no es partidaria, prevalencia de las corrientes políticas poco partidarias del planeamiento supramunicipal | Amenaza de la preminencia del interés privado sobre el interés público. | Prevalencia de intereses particulares y sectoriales en los procesos de participación |
| FORTALEZAS | Afinidad política entre gobiernos locales | Capacidad técnica y económica contrastada de la Administración para la redacción del planeamiento supramunicipal | Potencialidad del planeamiento sectorial para evitar un desarrollo urbano con efectos negativos | Facilidad de organización y convocatoria por tamaño demográfico |
| OPORTUNIDADES | Posibilidad de institucionalización de un gobierno supralocal | Programa temporal para la redacción de los PAT | Unión Europea impulsora del planeamiento territorial y a la protección ambiental. | Obligación legal de participación ciudadana |
| CRITERIOS | <i>Reforzar el papel de la Mancomunitat como espacio de encuentro para la toma de decisiones coordinadas</i> | <i>Establecimiento de mecanismos que eviten la ausencia de plan por renuncia de las administraciones</i> | <i>Adoptar los instrumentos necesarios para la planificación territorial de la Ribera Baixa</i> | <i>Fomentar la participación ciudadana a partir de nuevos mecanismos</i> |
| CRITERIO GENERAL | <i>Generar un nuevo nivel administrativo, con capacidad técnica y económica, que permita impulsar la redacción del PAT de La Ribera con un importante peso de la participación ciudadana</i> | | | |

Fuente: Elaboración propia

5.2 ASENTAMIENTOS URBANOS

DAFO Asentamientos urbanos

Para la presentación del DAFO de Asentamientos Urbanos, se han definido dos ejes temáticos fundamentales para entender la red y características de los Asentamientos dentro del territorio, los cuales se traducen en **Sistemas de Asentamientos** y **Morfología Urbana**.

La temática de **Sistemas de Asentamientos** responde a la organización y distribución de los asentamientos urbanos en la red de ciudades que componen la Ribera Baixa, determinando dos subtemas: **Jerarquía y Complejidad**. Asimismo, en la temática de **Morfología Urbana**, referida al estudio de la forma, estructura y disposición de los diferentes elementos y asentamientos en las áreas urbanas, se han desarrollado dos subtemas, que responden a **Trama Urbana** y **Usos de Suelo**.

Con este análisis se pretende realizar una evaluación que permita desarrollar un proyecto para la planeación local y territorial de los municipios existentes. Es claro que existe una red de asentamientos que es susceptible a ser mejorada y que potencie la unidad de la Ribera Baixa. A continuación, se detalla el análisis de los cuatro subtemas seleccionados.

Jerarquía: El concepto se ha definido a través del grado de importancia relativa, clasificación y organización de áreas pobladas en una estructura que refleja tamaño, importancia y función dentro del sistema urbano de la comarca. A partir del análisis de este punto, se desprende que las implicancias de los factores endógenos son debido a la presente complejidad de red urbana por sobreposición de los tres sistemas de asentamientos existentes (Metropolitano, turístico y comarcal) y la interdependencia de oportunidades y servicios que se localizan en el área Metropolitana de Valencia. A su vez, es posible advertir una fuerte presencia de movilidad turística Valencia – Ribera Baixa que la comarca no es capaz de soportar y proveer, produciendo una dispersión fragmentada de la población y desplazamientos exógenos fuera del sistema comarcal. Consecuentemente, dentro de los factores exógenos es posible revertir los factores endógenos, por medio del entendimiento del sistema turístico como un impulsor a nivel económico. Es decir, ver dicho sistema como un refuerzo del sistema comarcal que permita diversificar la oferta, proveer bienes, servicios y evitar la movilidad de largas distancias fuera del radio comarcal a través de la incorporación de estrategias de reordenamiento de usos y planeamiento urbanístico.

Complejidad: La complejidad en los asentamientos urbanos responde a la compactación o dispersión de las actividades económicas y sociales dentro del entorno urbano. En la Ribera Baixa existe una tendencia creciente a la especialización funcional de los asentamientos. Esta tendencia está estrechamente relacionada por el proceso de urbanización del litoral mediterráneo, causando a la comarca un aumento de la segregación social y de la especialización funcional, particularmente por su uso residencial turístico. Aun así, existe una diversidad de usos en el conjunto comarcal gracias al desarrollo agrícola, industrial y terciario de diferentes áreas comarcales como Almussafes, el Parc Natural de l'Albufera, Sueca o Cullera. Por esta razón, aun la especialización funcional, la comarca cuenta con todo el abanico de usos del suelo. De cara al futuro, la transición energética y las crisis por el agotamiento de los recursos, propiciarán el cambio hacia una mayor complejidad funcional.

Trama Urbana: El concepto se ha referido a disposición espacial del entorno edificado, organización espacial, organización y la funcionalidad de un entorno urbano. Como se ha comentado en el apartado anterior, en la Ribera Baixa existe una tendencia a la especialización que es notoria; por lo que implica un conjunto de factores endógenos que influyen negativamente en la trama urbana. La tendencia a la litoralización del uso del suelo, y por tanto, el de la población y de las actividades sociales y económicas, conllevan a una menor densidad de los municipios del interior de la comarca. Además, debido a la especialización del sector turístico de estos municipios costeros, se evidencia un incremento de la segregación producto de la carencia de viviendas de primera residencia y un notable proceso de mercantilización. No obstante, existen factores exógenos positivos, que dan otra mirada hacia la comarca, como la alta densidad y complejidad de las cabeceras comarcales que facilitan la conexión entre los diferentes

núcleos urbanos potenciando su contención; y la aplicación del concepto de ciudad de 15 minutos y superilles adaptados al planeamiento de cada municipio de la Ribera Baixa.

Usos del Suelo: Los usos del suelo se han definido como la categorización y clasificación del suelo en función de la manera en que se utilizan o se destinan para diferentes actividades y cómo el planeamiento urbanístico incide sobre estos. El planeamiento urbanístico de la comarca ha generado una tendencia a la especialización del suelo y a una colmatación del área costera a fines económicos relacionados con el turismo. Estas características del territorio suponen unas exterioridades negativas para nuestros objetivos de desarrollo. Estas debilidades pueden llegarse a solidificar con la existencia de políticas de liberalización del suelo, las cuales agravan y favorecen, tanto la dispersión de la urbanización por todo el territorio, como la desprotección de ecosistemas. Todos y estos factores endógenos negativos existen otros factores exógenos que ayudan a contrarrestarlos. La existencia de instrumentos de planeamiento urbanístico, como pueden ser los PMUS de los diferentes municipios, o el Plà d'Acció Territorial de la Comunitat Valenciana, pueden permitir la delimitación de los usos del suelo y parar parcialmente tanto la litoralización, como la especialización. También, encontramos el seguido de políticas de la Unión Europea, que contribuyen a la autocontención del suelo urbano, reutilización de la tierra sellada y conservación del suelo no urbanizable. Esta es la Estrategia de la UE para la Protección del Suelo 2030.

Tabla 5.2 DAFO Asentamientos urbanos

| Temas y Subtemas | | FACTORES ENDÓGENOS | | FACTORES EXÓGENOS | |
|--------------------------|-----------------------|--|--|--|---|
| | | Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades |
| SISTEMA DE ASENTAMIENTOS | Jerarquía | Complejidad de la red urbana por sobreposición de 3 sistemas de asentamientos (metropolitano, comarcal, y turístico). | Incidencia de la movilidad metropolitana y turística sobre la movilidad comarcal. | Existencia de dos asentamientos predominantes con capacidad de radiar bienes y servicios. | Existencia de figuras de planeamiento urbanístico y territorial que permiten intervenir sobre la configuración de la red urbana (Estratègia de Desenvolupament Sostenible 2030 de la Generalitat Valenciana, Llei de Mobilitat de la Comunitat Valenciana). |
| | Complejidad | Tendencia creciente a la especialización funcional y social de los asentamientos y de las diversas áreas que los integran. | Las tendencias generales del proceso de urbanización en el litoral mediterráneo abocan a una creciente segregación social y a una alta especialización funcional de los asentamientos. | Existencia de una diversidad de usos en el conjunto de la comarca. | La crisis de los recursos energéticos favorece la adopción de modelos urbanos en una mayor complejidad funcional |
| MORFOLOGÍA URBANA | Trama urbana | La baja densidad de los municipios del interior, tendencia la litoralización de las residencias y las actividades y carencia de viviendas de primera residencia. | La mercantilización de la vivienda en el litoral mediterráneo dificulta la asequibilidad e incrementa el esfuerzo económico de las familias, con el consiguiente incremento de la segregación. | La alta densidad y la complejidad de las cabeceras comarcales potencia la autocontención funcional y facilita la conexión entre las diferentes tramas y barrios periféricos. | Aplicación de los conceptos de ciudad de 15 minutos y superilles adaptados a la planificación de los municipios de la Ribera Baixa. |
| | Usos del suelo | El planeamiento urbanístico ha generado una tendencia a la especialización del suelo y la colmatación del área costera con fines turísticos. | La existencia de políticas de liberalización favorecen la dispersión de la urbanización y desprotección de los ecosistemas | Existencia de instrumento de planeamiento urbanístico que pueden permitir la delimitación de los usos de los usos del suelo. | Estrategia de la UE para la Protección del Suelo 2030: autocontención del suelo urbano, reutilización de la tierra sellada y conservación del suelo no urbanizable. |

Fuente: Elaboración propia

5.3 INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN

A la hora de querer agrupar los capítulos de *Planificación y gestión de la movilidad e Infraestructura de la movilidad*, nuestro grupo decidió crear 4 temáticas:

- Agentes: institucionales y no institucionales.
- Instrumentos: de planificación y gestión.

La selección de estos temas, responde a la necesidad de generar propuestas para la planificación y gestión de la movilidad en la Comarca de la Ribera Baixa de forma integrada, la cual tras el diagnóstico es considerada como fragmentada y dispar en infraestructuras y gestión de la movilidad entre los diferentes municipios que la conforman.

Definición de temas

Agentes institucionales: Entendemos las instituciones políticas como aquellos sistemas de reglas que explican ideas de autoridad política, que comunican y transmiten valores y que determinan los resultados y el funcionamiento de la política. En otras palabras, las instituciones configuran las reglas del juego político. Aunque los académicos diferencian entre instituciones formales (aquellas que son visibles) y las informales (aquellas que son invisibles, no escritas y definidas basándose en la interacción social), en este primer apartado nos referimos a los actores institucionales en su conjunto, entendiéndolos como aquellos que participan de este juego. Así pues, incluimos el sector público institucional (contemplando los niveles estatal, autonómico, provincial, comarcal y local), pero también partidos políticos, sindicatos e incluso las universidades, por ser actores que participan de los sistemas de reglas que afectan el ámbito político. De entre todos ellos, debido a que nuestra área de actuación es la movilidad en la Ribera Baixa, se esgriman como especialmente relevantes aquellos que tienen carácter comarcal y municipal y aquellos que se enfocan en el planeamiento y la gestión de la movilidad.

Agentes no institucionales: Se refiere a las asociaciones sociales no pertenecientes a ninguna institución, que abarcan un nivel territorial (municipal o supramunicipal), que han sido creadas por una agrupación de personas civiles con un interés en común (deportivo, medioambiental, laboral, barrio) y que actúan según las decisiones que se establecen democráticamente. Esta temática la tratamos de manera genérica recogiendo las características analizadas en el conjunto de las organizaciones no institucionales centradas en la gestión de la movilidad mencionadas en la memoria y que se encuentran en la comarca de la Ribera Baixa.

Instrumentos de planeamiento: Tiene en cuenta los instrumentos que tienen como objetivo planificar la movilidad en un territorio municipal o conjunto de municipios. Dentro de la comarca de la Ribera Baixa tratamos con los PMUS de cada municipio, además del PMoMe por la pertenencia de 3 municipios a la AMV. Mediante estos documentos de planificación se prevé la dotación de infraestructura física orientada a la movilidad (carreteras, aparcamientos, paradas de bus, estaciones de tren, carriles bici, aceras, puertos, etc). En este apartado nos centramos en la coordinación de utilizar tanto el PMUS como el PMoMe para abarcar las necesidades del territorio comarcal.

Instrumentos de gestión: Engloba aquellos instrumentos orientados a la gestión de la movilidad. Fundamentalmente tratamos la vigente Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana que se aplica en todo el territorio, teniendo en cuenta tanto su utilidad jurídica real como una perspectiva llena de posibilidades.

Explicación de DAFO

En relación con los agentes institucionales, se considera una fortaleza que exista la Mancomunitat de la Ribera Baixa ya que mediante la agrupación voluntaria de las administraciones locales se pueden mejorar los servicios referentes

a la movilidad activa. No obstante, debido a que la comarca no está administrativamente reconocida, la Mancomunitat presenta déficits democráticos y no tiene suficientes recursos para poder desarrollar actuaciones, ya que depende de recibir fondos externos.

En referencia a las oportunidades, se puede observar cómo en los últimos años cada vez hay una mayor sensibilización con la movilidad sostenible por parte de los agentes provinciales, autonómicos y estatales que ayuda a fomentar este cambio. Sin embargo, la mayor amenaza es que las alternancias del gobierno de la Generalitat pueden resultar en un cambio en el enfoque que haga que las políticas de movilidad no se desarrollen ni se finalicen.

En cuanto a los agentes no institucionales presentes en la comarca, existen un gran número de asociaciones locales del tercer sector de temáticas diferentes y gran capital social en cada municipio, que permiten la cohesión social y participación en la toma de decisiones. Sin embargo, el número de asociaciones centradas en la movilidad es escaso y su coordinación con el resto de agrupaciones es reducida. Además el capital social más presente es de tipo *bonding*.

Estos agentes cuentan con oportunidades en el ámbito medioambiental con el apoyo de plataformas regionales (Ej.: MAT Comarques de Castelló) y de agentes sensibilizados con la movilidad sostenible. La principal amenaza que se ha encontrado está relacionada con ideologías que dificultan la cooperación.

Sobre los instrumentos de planeamiento se identificó que el procedimiento de redacción de la mayor parte de los PMUS con apoyo de la Mancomunitat favorece la unidad de criterio de la normativa aprobada. En cambio, esta redacción de PMUS se considera como proceso largo administrativamente hablando, además del tiempo añadido que tendría si el territorio que tratara tuviera complejidades (como es el caso de Cullera con el turismo). De igual forma, afectaría que el cambio de dinamismo social no satisficiera las necesidades del momento, sin tener en cuenta que una falta de voluntad política también podría ser una amenaza.

Como oportunidades se contaría con la existencia de figuras de planeamiento como los PMUS, PMoMe, Planes especiales u otros que permiten un aumento de la movilidad sostenible por tenerlo como objetivo y disponer de actuaciones que buscan cumplirlo. Aunque, se presentaría como debilidad la falta de planificación de la movilidad a escala comarcal, además del riesgo de fragmentación del territorio por dependencia de unos municipios de pertenecer a la AMV (Sueca, Sollana y Almussafes).

Y finalmente de los instrumentos de gestión se encontró como fortaleza que la Ley de movilidad de la Comunitat Valenciana empodera las administraciones locales de la comarca y les otorga la competencia de promocionar la movilidad sostenible, además de ejecutar y mantener las infraestructuras de transporte. A pesar de ello, no se establecen criterios cuantificables para una buena revisión de estos instrumentos de gestión, se deroga la creación de una Agencia Valenciana de Movilidad, no consta información sobre el Plan de Transporte Público de la Comunitat Valenciana, y hay posibilidad de no utilizar las oportunidades que establece la Ley, o de hacerlo en mala manera.

Como oportunidades tenemos que en la Ley se establecen los criterios generales destinados a promover la movilidad respetando lo máximo posible la seguridad, los recursos energéticos, la calidad del entorno urbano, el medio ambiente y la participación ciudadana, como con el Foro de la movilidad de la Comunitat Valenciana. Además, permite cambiar los criterios en función de las necesidades de la sociedad.

Aún así, hay una falta de integración de los instrumentos de gestión de movilidad a efectos de planeamiento y tarifación.

5.4 ESPACIOS PROTEGIDOS

DAFO Espacios protegidos

Con respecto a espacios abiertos, se identifican cuatro ejes temáticos principales, los dos primeros, vinculados a la situación territorial existente, y los dos posteriores, a la normativa y gestión:

Espacios de Interés natural y Biodiversidad: Referido a todos aquellos espacios naturales que cuentan actualmente con algún grado de conservación y protección, ya sea a una escala local o europea. Con respecto a estos espacios, es posible identificar como debilidad a que existe una antropización del paisaje, es decir, un exceso de intervención humana vinculada a la explotación agrícola, que pondría en peligro a la biodiversidad local, debido a la constante presencia de maquinarias de extracción y transporte agrícola.

Una amenaza identificada en estos espacios, está directamente vinculada al cambio climático, y al efecto negativo que tendría en los procesos naturales del sector. Independiente a esto, es importante destacar como fortaleza el valor paisajístico y natural del sector, reconocido incluso a nivel internacional.

Como oportunidad, es importante estandarizar las medidas de protección a una escala europea, con la finalidad de otorgar mayores herramientas de conservación.

Resto de espacios abiertos y conectores naturales: Este ítem se refiere a todos aquellos espacios que no necesariamente cuentan con alguna medida de protección, sino que más bien son espacios abiertos con potencialidad de conectar los espacios naturales, y trasladar de esta forma los diferentes servicios ecosistémicos.

Como principal debilidad de estos espacios, se identifica una falta de definición, existiendo una ausencia de conectores entre espacios naturales. Como amenaza, se observa una tendencia al aumento de interés por parte del mercado inmobiliario en estos territorios, ya que, al ser colindantes de espacios naturales, se podrían transformar en sectores elitizados con una alta presencia inmobiliaria vinculada a viviendas de baja densidad. Por otro lado, una importante fortaleza de estos espacios es la mixtura de usos, existiendo una variada lista de infraestructura que podría ser complementaria a los espacios naturales (rutas, caminos rurales, refugios, etc). Todos estos territorios, tienen la potencialidad de transformarse en importantes corredores ecosistémicos, esto, según la experiencia internacional existente.

Normativa: Con respecto a este punto, se identifica como debilidad a la falta de instrumentos normativos de protección a escala local y comarcal, solo siendo la escala europea la de mayor peso. Debido a esto mismo, existe como debilidad la prevaricación, es decir, que las autoridades políticas prioricen sus propios intereses por sobre las consideraciones ambientales. Como fortaleza, se identifican ciertos instrumentos existentes de protección, que si bien algunos aún no están ejecutados, dan luces de un mayor interés con respecto a la protección de la región. Como oportunidad, se identifica la existencia de un variado grupo de organismos internacionales competentes en las temáticas vinculadas a la protección ambiental, los cuales se podrían ver interesados en desarrollar propuestas en el territorio.

Gestión Ambiental: Por último, en este punto nos referimos a la gestión y usos que se desarrollan en el territorio. Como debilidad, se identifica una falta de regulación en las actividades que se desarrollan. Como amenaza, la presencia de proyectos inmobiliarios de origen supra local que podrían afectar negativamente al entorno natural. De la misma forma, como fortaleza del sector se destaca la capacidad de generar actividad económica y puestos de trabajo, todo esto vinculado a la multifuncionalidad de usos. Como oportunidad, existe la posibilidad de generar mayor sensibilización, concienciación y educación ambiental, de la mano de diferentes organismos interesados en estas temáticas.

Tabla 5.3 DAFO Espacios protegidos

| TEMA | DEBILIDADES | AMENAZAS | FORTALEZAS | OPORTUNIDADES | CRITERIO |
|---|---|--|--|---|--|
| Espacios de interés natural y biodiversidad | Antropización del paisaje: Industrialización de la agricultura genera un deterioro en la biodiversidad existente. | Dinámica generalizada del cambio global que puede incidir en la pérdida de biodiversidad a través del cambio climático. | Existencia de espacios con un alto valor paisajístico y ambiental. (L'Albufera, arrozales, etc). | Generalización de las medidas de protección ambiental a escala europea. | Implementar medidas que velen por la protección de la biodiversidad y de los espacios con especial valor ambiental. |
| Resto de espacios abiertos y conectores naturales | Falta de definición de una red de conectores entre espacios naturales. | Tendencia al aumento de interés por parte del mercado inmobiliario en zonas limítrofes con espacios protegidos, que pueden ser atractivos con el modelo de dispersión de densidades urbanas. | Usos mixtos y alta funcionalidad (uso agrícola). Infraestructuras complementarias al espacio natural (caminos, refugios, etc). | Existencia de experiencia internacional sobre la implementación de corredores. | Integrar los espacios abiertos en una matriz territorial que permita la conexión de los espacios naturales y fomente la biodiversidad y construya la base del funcionamiento territorial. |
| Normativa | Falta de elementos normativos de protección ambiental a escala local y comarcal. | Prevaricación. Prioridad de los intereses económicos por encima de las consideraciones ambientales. | Instrumentos existentes para la protección (PATIVEL, PORN, PRUG, ZEPA, RED NATURA 2000, etc). | Organismos internacionales competentes en la protección y gestión ambiental: experiencia internacional. | Potenciar las herramientas normativas que permitan una protección adecuada en el territorio y fomenten la movilidad activa. |
| Gestión ambiental | Falta de regulación en las actividades en espacios abiertos. | Amenazas de proyectos inmobiliarios de origen supra local con incidencia ambiental en el entorno. | Potencialidad de los valores ambientales capaces de generar actividad económica y puestos de trabajo. | Mayor sensibilización, concienciación y educación ambiental : ONGs, entidades y asociaciones interesadas. | Dotar de recursos e instrumentos administrativos necesarios para la gestión de los espacios abiertos. |
| Potenciar una matriz territorial sobre los espacios abiertos que asegure el medio ambiente y su protección, fomentando además la movilidad activa. | | | | | |

Fuente: Elaboración propia

5.5 TRANSPORTE PÚBLICO

Oportunidades y retos

Para el diagnóstico del transporte público en la comarca de La Ribera Baixa se han considerado cuatro dimensiones que se presentan a continuación con el contenido de cada una. Estas permiten estructurar mejor el análisis, necesario para elaborar unos criterios que se traducen en propuestas y proyectos de planeamiento territorial.

- 1) Red
 - a) Cobertura: zonas del territorio y la población que abarcan las redes de transporte público.
 - b) Intermodalidad: grado de conexión entre redes de tren y autobús y con redes de movilidad activa.
 - c) Accesibilidad: adaptabilidad de la infraestructura y el parque móvil a las personas con movilidad reducida, las personas con bicicleta, con discapacidad visual o auditiva, y otros colectivos sociales que tienen mayores barreras para hacer uso del transporte público.
- 2) Servicio
 - a) Frecuencia: número de expediciones por día de las distintas líneas de tren y autobús.
 - b) Regularidad de horarios: fiabilidad de los horarios establecidos de cada línea.
- 3) Costes
 - a) Coste económico: inversión económica que supone para los usuarios el uso del transporte público, precio de los billetes y reducciones que existen según los perfiles sociales.
 - b) Coste temporal: inversión de tiempo que supone para los usuarios el uso del transporte público.
 - c) Costes externos: contaminación atmosférica, cambio climático, ruido y accidentalidad.
- 4) Población: análisis de la demanda y las preferencias de los diferentes estratos y colectivos sociales.

A continuación se presentan los cuatro diagnósticos de manera más detallada.

Tabla 5.4 DAFO de "Red"

| | Factores endógenos | Factores exógenos |
|---------------------------|--|---|
| Aspectos negativos | <u>Debilidades</u> La intermodalidad entre los distintos medios de transporte público es insuficiente. Baja cobertura de ferrocarril en la comarca. Parque móvil de tren e infraestructuras no adaptadas a los usuarios con movilidad reducida ni bicicletas. | <u>Amenazas</u> Incumplimiento de la legislación por parte de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) por la inaccesibilidad por parte de usuarios con capacidades de movilidad reducida. Lentitud en la realización del corredor mediterráneo y dudas en su realización. |
| Aspectos positivos | <u>Fortalezas</u> Los distintos servicios de autobús permiten la cobertura de todos los municipios de la comarca, además de un parque móvil renovado y con adaptabilidad para usuarios con distintas necesidades. | <u>Oportunidades</u> Posible integración de los PMUS en planes que marcan la estrategia territorial y de transporte a nivel provincial. Existencia de una agenda 2030 de Renfe para la adaptabilidad a distintos usuarios, más la voluntad de ADIF para cumplir dicha ley. |

Fuente: Elaboración propia

Tras los análisis hechos con relación a la **red**, tanto de la línea de tren como las de autobuses, en la comarca hemos visto como los horarios de ambos tipos de transporte no están coordinados, de tal manera que el tiempo de espera para obtener una intermodalidad efectiva es demasiado alto. Por otra parte, la red de ferrocarriles sólo alcanza 3 municipios de los 12 del total de la comarca, así que muchos de los vecinos de la Riera Baixa dependen únicamente de los autobuses intermunicipales para poder moverse, que a su vez va ligado a la intermodalidad, ya mencionada junto con sus problemas.

Como amenaza, desconfiamos de RENFE y de su voluntad de mejorar sus instalaciones para adaptarlas a gente con movilidad reducida, que padece de inseguridad y de problemas a la hora de usar el tren. Es indispensable garantizar a todos los usuarios una infraestructura de calidad y segura.

Además, el tema recurrente del Corredor Mediterráneo, cuyo proyecto sigue estancado a la espera de una decisión final. Si se logra desarrollar bien el proyecto, garantizando una ruta rápida en tren, tanto de mercancías como de pasajeros, influirá mucho en el transporte público de la comarca, facilitando mucho viajar fuera de ella hasta sitios más lejanos.

En este caso, al contrario de lo que sucedía con la red de trenes, la de autobuses sí que dan cobertura a todos los municipios de la comarca y, además, los autobuses sí que están adaptados para gente con movilidad reducida.

Referente a que los PMUS tienen un carácter municipal y cada municipio tiene uno, de esta manera si logramos adaptarlos para que haya uno solo que ocupe toda la comarca podría mejorar la gestión y el uso del transporte público en todo el territorio. Tanto RENFE como Adif son las gestoras de las infraestructuras viarias y de los trenes, de esta manera podemos confiar en que habrá una mejora de la calidad, aunque por parte de RENFE sigue habiendo la amenaza anteriormente mencionada.

Que todos los municipios de la comarca de la Ribera Baixa estén conectados entre sí, a través de la red de transporte público es imprescindible para lograr los objetivos de movilidad sostenible que nos proponemos.

Tabla 5.5 DAFO de "Servicio"

| | Factores endógenos | Factores exógenos |
|--------------------|---|---|
| Aspectos negativos | <p><u>Debilidades</u></p> <p>Baja frecuencia del servicio de autobús. Inestabilidad del servicio y cambio de rutas que afectan a ciertos municipios, lo que provoca poca previsibilidad, además de falta de identidad entre las distintas agencias.</p> | <p><u>Amenazas</u></p> <p>Nueva normativa europea que fomenta la privatización del servicio de transporte público a través de concesiones, lo que podría causar un descenso en la calidad del servicio.</p> |
| Aspectos positivos | <p><u>Fortalezas</u></p> <p>Servicio de ferrocarril estable con frecuencia diaria y cobertura de transporte público a todos los municipios de la comarca.</p> | <p><u>Oportunidades</u></p> <p>Oportunidad de un desarrollo futuro para un plan sectorial de movilidad que provea de una mayor organización en relación a la frecuencia y la estabilización del servicio horario. Subvenciones del plan <i>NextGenerationUE</i> para la digitalización en la gestión del transporte y de la demanda, lo que permitiría un análisis más preciso y una mejora de la eficacia.</p> |

Fuente: Elaboración propia

Según el diagnóstico realizado sobre el **servicio**, se pudo observar una baja frecuencia en el servicio de autobuses en diversos sectores de la Comarca, siendo los municipios de Llaurí, Favara, Corbera y Sollana, los más afectados, seguido de la poca previsibilidad y cambios de rutas en días estivales que afectan a ciertas líneas de autobuses, lo que provoca confusión entre los usuarios, sumado a la falta de "marca" que implica una identidad poco homogénea.

La mayor fortaleza del servicio tiene relación con la frecuencia estable y diaria del ferrocarril, sumado a la cobertura de autobuses, que se alcanza todos los núcleos urbanos de los municipios que conforman la comarca.

Una amenaza que se pudo detectar tiene relación con normativas que fomentan la privatización del servicio mediante concesiones, lo que podría provocar una precariedad en el sistema de transporte y poca especialización de las agencias que operan, desatendiendo el transporte de pasajeros y la calidad de la que gozan los usuarios.

Las oportunidades se encuentran en el desarrollo futuro de un plan sectorial o de infraestructuras que provea de mayor organización al servicio, además de fondos externos y/o next generation que permitan la modernización y eficacia en el sistema de transporte de pasajeros.

Tabla 5.6 DAFO de "Costes"

| | Factores endógenos | Factores exógenos |
|--------------------|---|--|
| Aspectos negativos | <p><u>Debilidades</u></p> <p>Costes temporales de autobús elevados con relación a las distancias y a la frecuencia. Sistema tarifario no integrado entre tren y autobús, así como entre distintas líneas de bus.</p> | <p><u>Amenazas</u></p> <p>Reparto de competencias entre administraciones locales, Generalitat Valenciana, AMV y empresas privadas de transporte exige mayor coordinación, negociación y colaboración administrativa.</p> |
| Aspectos positivos | <p><u>Fortalezas</u></p> <p>Bajos costes temporales en tren con relación a las distancias, competitivos con el transporte motorizado. Bajos costes monetarios y tarifas adaptadas a diversos perfiles sociales. Menos costes externos que el transporte motorizado.</p> | <p><u>Oportunidades</u></p> <p>Existencia de un Plan Metropolitano de Movilidad que permitiría integrar el sistema tarifario. Tendencia del gobierno central a reducir los costes monetarios del transporte. Subvenciones del plan <i>NextGenerationUE</i> para: la transformación digital del transporte público, y la transformación de flotas de transporte público hacia modelos cero emisiones.</p> |

Fuente: Elaboración propia

En relación a la dimensión de **costes**, vemos que en las líneas de autobús más interiores de la comarca la frecuencia es baja y la duración de los trayectos elevada. Por ejemplo, la frecuencia de las líneas que pasan por el núcleo urbano de Sueca, municipio con mayor población, aunque la frecuencia total combinando distintas líneas no es baja, ninguna de las líneas tiene una frecuencia mayor de 8 expediciones diarias. Este problema obliga a hacer muchos transbordos lo cual aumenta los tiempos de espera. Por otro lado, a menudo las combinaciones entre tren y autobús no garantizan tiempos de espera reducidos, especialmente en zonas más aisladas como las estaciones del municipio de Sollana. En definitiva, la primera debilidad es que los costes temporales de autobús son elevados con relación a las distancias y a la frecuencia. En segundo lugar, el coste monetario de buses y trenes no está integrado, los billetes de autobús y de tren son distintos, e incluso entre diferentes líneas de autobús pueden variar. Esto dificulta la intermodalidad, aumenta su precio monetario y también hace más compleja la compra de billetes, lo que puede alejar más a los usuarios a utilizar el transporte público.

En lo que se refiere a las amenazas, encontramos un reparto de competencias entre administraciones locales, Generalitat Valenciana, AMV y empresas privadas de transporte exige mayor coordinación, negociación y colaboración administrativa. "El desarrollo del plan se debe de hacer a diferentes escalas, se deber tener en cuenta que mientras la movilidad y el transporte urbano son competencia exclusiva del Ayuntamiento de Sueca, el transporte interurbano es competencia de la Generalitat Valenciana. Por ello, la movilidad se contempla en un contexto más amplio" (PMUS de Sueca, 2018).

Como fortalezas encontramos que los costes temporales en tren son bajos con relación a las distancias, incluso competitivos frente al transporte motorizado. Para poner un ejemplo de la competitividad que tiene respecto a los transportes motorizados, desde Sueca hasta el centro de Valencia se tardan unos 50 minutos en tren frente a los 40 minutos que supondría en coche, sin añadir el tiempo que se tarda en aparcar o que puedan haber congestiones en el tráfico. También consideramos que los costes monetarios son asequibles y existen tarifas adaptadas a diversos perfiles sociales: niños, jóvenes, personas mayores de 60 años, personas discapacitadas, familias numerosas, grupos escolares, estudiantes... Finalmente, los costes externos (contaminación, cambio climático, ruido y accidentalidad) son mucho menores que el transporte motorizado.

Por último, las oportunidades son: la existencia de un Plan Metropolitano de Movilidad que permitiría integrar el sistema tarifario, la tendencia del gobierno central a reducir los costes monetarios del transporte, y la existencia de subvenciones del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte, Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, del plan *NextGenerationUE*. Este ofrece 2 líneas de actuación que se dirigen también a los municipios con más de 20.000 habitantes que cumplan determinados criterios, como disponer de servicios de transporte colectivo público: (1) Actuaciones de transformación de flotas de transporte público hacia modelos cero emisiones con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Directiva de Vehículos Limpios. (2) Actuaciones de digitalización que redunden en una mayor eficacia en la gestión del tráfico y del transporte y gestión de la demanda, así como en el análisis de la información para la toma de decisiones con este propósito.

En cuanto a las oportunidades, observamos una mayor educación y sensibilización de la población sobre el cambio climático, así como un cambio cultural hacia la sostenibilidad y la movilidad activa que puede incrementar las preferencias de la población a utilizar el transporte público.

Tabla 5.7. DAFO de “Población”

| | Factores endógenos | Factores exógenos |
|---------------------------|--|---|
| Aspectos negativos | <p><u>Debilidades</u></p> <p>Muy escasa demanda en algunas zonas y preferencia por el transporte privado. Baja densidad de población.</p> | <p><u>Amenazas</u></p> <p>Aumento muy notable de la demanda en los meses de verano debido al turismo, que genera oscilaciones importantes en la densidad de población. Existencia de una cultura que aumenta la preferencia por el transporte motorizado.</p> |
| Aspectos positivos | <p><u>Fortalezas</u></p> <p>Demanda para los trayectos por motivos laborales a zonas industriales de la comarca. Creciente demanda del transporte público por el envejecimiento de la población. Crecimiento de la demanda por el aumento del turismo.</p> | <p><u>Oportunidades</u></p> <p>Mayor sensibilización de la población hacia el cambio climático y la necesidad del transporte público.</p> |

Fuente: Elaboración propia

Para la dimensión de **población**, el transporte público casi no se usa dentro del reparto del desplazamiento modal en ninguno de los 10 municipios que disponen de datos. En Sueca, solamente el 2,17% de los desplazamientos se realizan en transporte público. Para el resto de los municipios ocurre lo mismo, ninguno llega al 5% del uso del transporte público, lo que indica una dependencia predominante en otros medios de movilidad. A la vez que existe una baja densidad de población que hace menos rentable el transporte público en zonas que quedan desconectadas, alejadas de los núcleos urbanos centrales de los municipios.

Como amenazas, la baja densidad de población conduce, en general, a una menor eficiencia del transporte público. En el caso de La Ribera Baixa existen importantes fluctuaciones debido al flujo turístico que no sólo modifican la demanda en términos cuantitativos, sino también cualitativos del perfil del usuario (población más joven, etc...). Por otra parte, hay una tendencia a mayor uso del vehículo motorizado “El número total de vehículos por habitante en 2019, se posiciona en casi 47 vehículos por cada 100 habitantes, frente a los 43 vehículos existentes en el año 2015” (Cátedra Ciutat de Cullera, 2021).

Las fortalezas se refieren principalmente a elementos que favorecen un aumento de la demanda, ya sea para los trayectos por motivos laborales a zonas industriales de la comarca, por el envejecimiento de la población quienes utilizan menos el coche y prefieren viajar a pie o en transporte público, o la demanda por el aumento del turismo en esta zona. Este conjunto de demandas pueden ser un motivo de peso para el aumento de las frecuencias, opciones y recorridos, y en general podría ser un incentivo para la mejora del transporte público.

5.6 MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA

Para la elaboración del DAFO que influye a la movilidad motorizada privada se han definidos los siguientes 4 ejes temáticos: instituciones, economía, sociedad y medio ambiente. Esto ha permitido analizar las características, elaborar el DAFO y definir los criterios con el objetivo de evaluar la caracterización de la movilidad motorizada privada de la comarca.

Antes de exponer las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del uso de vehículo motorizado privado en la Ribera Baixa, es necesario mencionar que este ejercicio requiere un posicionamiento respecto al papel del uso del coche con relación a la movilidad sostenible. Es decir, al realizar el DAFO inevitablemente se definen qué características se consideran positivas y negativas: en nuestro análisis hemos considerado los elementos que promueven el uso del vehículo motorizado privado algo negativo y los elementos que lo desincentivan como algo positivo.

Instituciones

En el primer eje se pretende evaluar las políticas actuales que hacen referencia a la movilidad motorizada y las alternativas modales.

Debilidades: La principal debilidad identificada en el territorio es la desactualización de las ordenanzas municipales que hacen referencia a los problemas y nuevas formas de movilidad. Estas deben garantizar, regular y liderar la accesibilidad en modos alternativos al vehículo motorizado para la totalidad de la población.

Amenazas: Con respecto a las amenazas, se determina que las políticas públicas supramunicipales que deben definir las estrategias en descarbonización, sostenibilidad y preservación del territorio son discontinuas en el tiempo. Estas políticas se ven influenciadas por los cambios de gobierno e ideología. Manca una planificación estrategia consolidada a largo plazo.

Fortalezas: Acerca las fortalezas institucionales en el territorio, se ha identificado que la mayoría de los municipios han redactado un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Estos planes presentan estructuras y metodologías similares que facilitan realizar una comparativa entre los municipios. Además, los PMUS presentan propuestas de racionalización del vehículo privado e incentivan la movilidad sostenible.

Oportunidades: Los organismos internacionales han redactado agendas para el desarrollo sostenible que marcan las pautas de la planificación estratégica de los próximos años (como la Agenda 2030 de la ONU). Estas establecen como prioridad la descarbonización del transporte que hoy supone uno de los sectores que emite más CO₂. Esto supone una oportunidad para los gobiernos locales para recibir financiación presentando iniciativas que sigan esta línea.

Economía

Debilidades: En lo que respecta a la economía, se identifica como debilidad la presencia de la planta de Ford en la comarca, al considerarse como un elemento que incentiva el uso del coche. Además, hemos considerado la apuesta de la empresa por el cambio tecnológico hacia la electrificación de los coches que se producirán en la planta de Almussafes como un aspecto negativo, al consolidar la dependencia del automóvil y presentar al automóvil eléctrico como una alternativa sostenible a los coches de gasolina y diésel, obviando la problemática que suponen.

Amenazas: El turismo supone una amenaza en la Ribera Baixa en muchos aspectos, y uno de ellos es con relación al uso del automóvil. Cada verano, la población que pernocta en la comarca se dispara debido al turismo, y la gran mayoría de estos turistas acceden a la comarca en automóvil. Esta característica se considera exógeno, al tratarse de

población de fuera de la comarca, y negativo, ya que supone un aumento de los flujos de movilidad motorizada privada. De esta forma, existe un gran incremento del uso del automóvil asociado a la actividad turística.

Fortalezas: En todos los PMUS se plantea la pacificación del tráfico en los núcleos urbanos, ya sea en forma de peatonalización o en forma de creación de zonas 20 y zonas 30. Esta herramienta, entre muchos beneficios, genera un incremento del comercio de las calles en las que se aplica. Por lo tanto, se ha identificado como fortaleza de los aspectos económicos la presencia de esta herramienta en los PMUS, ya que la establece como una herramienta prioritaria a la hora de gestionar el uso del vehículo motorizado privado.

Oportunidades: En esta misma línea, se ha identificado como oportunidad la creciente popularidad de las políticas de pacificación vial. Esta herramienta, muchas veces controvertida en los lugares en los que se aplica, está ganando popularidad gracias a su aplicación en ciudades con gran visibilidad como Barcelona. Gracias a estos ejemplos de referencia, cuyos beneficios son cada vez más valorados por la ciudadanía, facilita la aplicación de políticas de pacificación en la Ribera Baixa. Además, se ha identificado como oportunidad la creciente consciencia de la ciudadanía acerca de los costes de la movilidad en automóvil privado, lo cual desincentiva su uso.

Sociedad

En este tercer eje de sociedad, se manifiesta el comportamiento de la población frente al uso de la movilidad motorizada privada y cómo influye en su elección modal de sus desplazamientos.

Debilidades: La falta de alternativas de transporte público en la comarca, hace que la mayor parte de su población opte por usar el vehículo privado en sus desplazamientos, quedando un remanente que no es satisfecho por este servicio, quedando sintetizado en la falta de accesibilidad a toda la población.

Amenazas: La cultura del coche, modelo occidental que ha calado muy fuerte en las sociedades de todo el mundo, está orientando a un estándar de población específica con un poder adquisitivo relativamente elevado, lo cual genera una especie de estatus a quienes lo tienen y la comarca en cuestión, no es la excepción.

Fortalezas: Pese a lo señalado en el apartado precedente, se ha notado que la población de la Ribera Baixa cuenta con una notable identidad con su territorio y paisaje, lo cual se ve reflejado en la preocupación y por ende sensibilización de sus potencialidades, ya que cuenta con un extenso litoral, relieve diverso y recursos naturales como la albufera.

Oportunidades: La existencia de movimientos ambientales en todo el mundo frente a la problemática ambiental actual y los efectos negativos del uso del coche, ha hecho que las nuevas generaciones estén más concienciadas al respecto y generen empatía con la situación, estando dispuestas a cambiar su estilo de movilidad tradicional por una más sostenible y activa, dejando de usar el vehículo privado, en el mejor de los casos, u optando por el uso compartido del mismo con otras personas.

Medio ambiente

El cuarto eje enmarca el tema de medio ambiente, el cual es de gran relevancia y hace referencia al impacto ambiental que genera la movilidad motorizada privada sobre un determinado territorio.

Debilitades: Para el apartado de debilidades hemos identificado que, las infraestructuras viarias de alta capacidad que atraviesan la comarca de la Ribera Baixa fragmentan la conexión ecológica del territorio, dando paso a una discontinuidad del paisaje.

Amenazas: El uso del vehículo motorizado privado, demanda la utilización de combustibles fósiles no renovables y contribuyen en la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) que se resume en la problemática mundial del cambio climático. Precisamente, el transporte por carretera es el sector que más GEI se emite en España, siendo responsable del 25% del total de las emisiones, y el transporte privado en turismo representaría el 15%; además de las emisiones derivadas de su fabricación y mantenimiento.

Fortalezas: Los PMUS existentes en la Ribera Baixa, tienen como base a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); por lo que están alineados en la reducción del CO2 para el 2030, principal GEI responsable del cambio climático.

Oportunidades: Este apartado está muy ligado a la sensibilización ambiental existente en la población a nivel mundial frente a la crisis climática, por lo que se buscan nuevas formas de movilidad más sostenibles y sustentables en el tiempo.

Tabla 5.8 DAFO Movilidad motorizada privada

| EJES TEMÁTICOS | DEBILIDADES | AMENAZAS | FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|----------------|--|--|---|---|
| INSTITUCIONES | Las ordenanzas municipales se encuentran desactualizadas, sin atención a nuevos problemas y formas de movilidad. | Las políticas públicas que afectan a la movilidad motorizada privada existentes se ven influenciadas por los cambios de gobierno lo cual dificulta su continuidad a largo plazo. | La mayoría de los municipios han redactado un PMUS, con metodologías similares y presentan propuestas de racionalización del vehículo privado e incentivan la movilidad sostenible. | Diferentes organismos internacionales Establecen como prioridad la descarbonización del transporte en sus estrategias (como los ODS), lo cual implica financiación de iniciativas que sigan esta línea. |
| ECONOMÍA | La presencia de la Plataforma Ford en la comarca, y su fomento de la electrificación del automóvil, consolida la dependencia del vehículo privado. | El perfil atraído por el turismo estacional de “sol y playa” accede y se mueve en vehículo privado. | Los PMUS plantean la pacificación de infraestructura viaria como herramienta para incrementar la movilidad sostenible, lo cual generaría beneficios en los comercios de las calles pacificadas. | Creciente sensibilización ciudadana sobre los costes de la movilidad motorizada privada e incremento de formas alternativas del uso del transporte privado. |
| MEDIO AMBIENTE | Las infraestructuras viarias de alta capacidad que transitan la comarca fragmentan y rompen la conexión ecológica del territorio. | Alta dependencia a los combustibles fósiles en los modos de movilidad motorizada que contribuyen al calentamiento global. | Los PMUS, sus objetivos estratégicos y las políticas públicas de implementación que se derivan se fundamentan en los ODS y la reducción de la emisión de CO2 para el 2030. | Creciente preocupación general respecto a la situación de gran deterioro ambiental a nivel global que conlleva una sensibilización ante nuevas formas de movilidad las cuales provean modos de transporte más sustentables frente al uso del automóvil privado. |
| SOCIEDAD | Faltan alternativas en transporte público que garanticen la accesibilidad de la totalidad de la población. | El automóvil se presenta en la cultura occidental como un elemento de estatus. | Creciente sensibilización y preocupación de la población de la comarca por la identidad del territorio y su paisaje, actualmente fragmentado por la infraestructura viaria. | Las nuevas generaciones están más concienciadas respecto a la problemática ambiental y están dispuestas a renunciar al vehículo privado o compartirlo con otros. |

Fuente: Elaboración propia

5.7 DESPLAZAMIENTOS A PIE

En la siguiente tabla se presentan los resultados del DAFO de desplazamientos a pie.

Tabla 5.9 DAFO Desplazamientos a pie

| Tema | Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades | Criterio |
|--|--|--|--|--|---|
| Red | Desconocimiento de la red de caminos por la población residente, la cual responde más a las necesidades del trabajo agrícola que al tránsito peatonal. En las áreas urbanas, la red para el desplazamiento a pie presenta notables deficiencias de continuidad. | Uso excesivo del vehículo motorizado para los desplazamientos interurbanos y urbanos. En cuanto a la red urbana, existe riesgo a la degradación física de la infraestructura de desplazamiento a pie. | La orografía de la comarca resulta favorable para los desplazamientos a pie y existe una alta variedad de opciones de itinerarios peatonales para estos trayectos urbanos e interurbanos. | El incremento de la conciencia sobre la movilidad activa para favorecer los proyectos que aumentan la conectividad de la red y la eficiencia de los caminos. | Convertir la red de caminos y senderos en un referente de la movilidad activa para la comarca. |
| Prestaciones | Ausencia de infraestructura en los caminos y senderos agrícolas (interurbanos) representada por la falta de señalización, alumbrado, entre otros. Por otro lado, en las vías urbanas encontramos déficits de accesibilidad universal, información al peatón sobre distancias y direcciones, entre otros. | Falta de un esquema general de existencia y del estado real de la red de desplazamiento a pie en la escala urbana e interurbana de la comunidad valenciana o de la provincia tanto en su ámbito urbano como rural. | La mayoría de las vías y caminos presentan pavimentación o compactado y tienen una sección vial con tamaño suficiente para desarrollar transformaciones en favor del desplazamiento a pie. Los caminos interurbanos son parte del valor paisajístico agrícola de la comarca. | Hay voluntad social para mejorar y transformar estas vías, caminos y senderos. | Dotar a los caminos la infraestructura suficiente para ser una opción viable y confortable, para la movilidad a pie. |
| Caminabilidad | Falta de confort y seguridad, que se evidencia con falta de arborización, sombreado, puntos de agua y puntos de descanso, entre otros. En cuanto a las vías urbanas, encontramos entornos sin diversidad de usos del suelo, y carencia de mobiliario urbano, por ejemplo. | Falta de una política de promoción de los desplazamientos a pie y de la infraestructura caminable. Los efectos del cambio climático pueden afectar negativamente a la caminabilidad. | El valor paisajístico de la comarca da un paisaje agradable en los senderos agrícolas que también tienen un alto potencial para la caminabilidad si se aplican sus principios. El tamaño reducido de los asentamientos favorece los desplazamientos a pie en su interior. En los entornos urbanos se encuentran vías de prioridad peatonal que facilitan el acceso a pie a los centros urbanos, sobre todo en Cullera y Sueca. | La creciente valoración de la caminabilidad y de los desplazamientos a pie en la planificación territorial y urbana. | Implementar los principios de la caminabilidad en la red de caminos urbanos e interurbanos. |
| Percepciones y acceso a servicios | Dispersión de la población en pueblos y polarización de los servicios en Cullera y Sueca. | Falta de demanda del desplazamiento a pie: la población no considera una opción viable para sus trayectos. | Movilidad a pie enraizada en la cultura y los hábitos locales. | Aumento de la conciencia de las diversas opciones para el desplazamiento a pie y su integración en la movilidad cotidiana. | Concienciar a la población para que tenga al desplazamiento a pie como una opción viable para su movilidad cotidiana. |
| Criterio General | Vertebrar el territorio a través de los caminos y senderos interurbanos en función de los desplazamientos a pie, fomentando de esta manera la movilidad activa en la vida cotidiana de la comarca. | | | | |

Fuente: Elaboración propia

5.8 MOVILIDAD CICLISTA

En la siguiente tabla se presentan los resultados del DAFO de Movilidad ciclista

Tabla 5.10 DAFO Movilidad ciclista

| TEMAS | Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades | CRITERIOS |
|-------------------------|--|---|--|--|---|
| Gobernanza | Hay una falta de instrumentos integrales de planificación entre municipios hace que cada municipio lleve a cabo los PMUS a su ritmo y a su manera, y una ausencia de campañas que conciencien sobre los beneficios de la movilidad sostenible. | Falta de una gestión a distintas escalas y con una visión integral del proyecto y posible tendencia a una gestión directa por parte de la administración que no favorezca la participación ciudadana. | Existencia y creación de PMUS en todos los municipios, con una visión favorable en frente del uso de movilidad activa. | Existencia de fomento a nivel europeo. | Asegurar el uso coordinado de instrumentos integrales de planificación a nivel comarcal y local que incentiven una movilidad más sostenible. |
| Cultura | Ausencia de una cultura hegemónica del uso de la bicicleta y la micromovilidad. Existe una desigualdad entre diferentes grupos de edad en el territorio de la Ribera Baixa. | Hay una creciente promoción de los vehículos motorizados y una fuerte dependencia hacia ellos. | Hay un creciente aumento en la conciencia ambiental y la existencia de grupos sociales y locales dentro de los municipios que promueven y gestionan el uso de la bicicleta. | Existencia de colectivos fuera de la Ribera Baixa que fomentan el uso de la bicicleta. | Promover y sensibilizar el uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal en la comunidad de la Ribera Baixa. |
| Infraestructura | Escasa conectividad entre las ciclovías intra e inter municipales, inseguridad vial, falta de mobiliario de descanso, aparcamiento, hidratación, servicios de mantenimiento y reparación... | El cambio climático y las condiciones meteorológicas pueden afectar a la realización de trayectos largos en verano. | Posibilidad de rehabilitar vías existentes y oferta de extensión. | Existencia de la red europea Eurovelo 8, la ruta mediterránea, que cruza la Ribera Baixa. Normativas favorables para la circulación de micromovilidad en la ciudad (carril 30, carriles reversibles, bolardos en calles que limitan el coche...). Clima con pocos días de lluvia, muy adecuado para la movilidad en bicicleta y VMP. | Ampliar la red de ciclovías intra e inter municipales, implementando a su vez un mayor confort y seguridad en los trayectos. |
| Oferta | Carencia de servicios de bicicleta y VMP compartido. | Ayudas de parte de la administración para el sector de la automoción (ayudas combustibles fósiles, ayudas compra vehículo privado eléctrico, abolición peajes). Creciente tendencia en restricciones legislativas sobre el uso de micromovilidad (seguridad, accesibilidad...). | Existe una gran accesibilidad para la compra de una bici o vehículo de movilidad personal. También la Ribera Baixa ofrece paisajes y rutas atractivas para el cicloturismo. La posibilidad de intermodalidad con el transporte público. | Posibilidad de financiamiento para la creación de un servicio de bici compartido u otros servicios relacionados con la micromovilidad, por los fondos europeos NextGeneration. Tendencia a la movilidad eléctrica cada vez más fiable y barata. | Implementar un servicio de bici y VMP compartidos a nivel comarcal, mejorando la oferta e incentivando la intermodalidad. |
| Criterio General | Asegurar una movilidad más sostenible a través de la promoción y sensibilización de este uso; la ampliación y mejora de la red de ciclovías; la implementación de un servicio de micromovilidad compartida que posibilite también la intermodalidad, y la planificación coordinada a nivel comarcal y municipal. | | | | |

Fuente: Elaboración propia

III. CRITERIOS

6.1 MODELO TERRITORIAL

En relación con los elementos analizados en el DAFO, se han determinado los siguientes criterios para abordar cada tema.

Para la gobernanza se debe reforzar el papel de la Mancomunitat de la Ribera Baixa como espacio de encuentro de los diferentes gobiernos locales, atendiendo también a la posibilidad de que en ella intervengan de forma regular los principales agentes institucionales y no institucionales de la comarca, con la intención de que desde este espacio surja una toma de decisiones coordinada para todo el territorio.

Acerca de la administración, se requiere del establecimiento de mecanismos que eviten la ausencia de planes, como ha sucedido en el caso del planeamiento territorial, por renuncia de las administraciones competentes a la elaboración de estos y, de este modo, garantizar que se da solución a la falta de gobernanza del territorio valenciano independientemente de los cambios que se sucedan en la administración autonómica.

Con respecto al planeamiento, es necesario avanzar en la adopción de los instrumentos para la planificación territorial de la Ribera Baixa. Es decir, la redacción y aprobación del Plan de Acción Territorial de la Ribera, instrumento que, según la ETCV, debe encargarse de ordenar el desarrollo de la comarca y sus municipios; atendiendo, especialmente, las situaciones que puedan derivarse de la exclusión de Almussafes de este instrumento, así como de la ordenación conjunta de la comarca de la Ribera Alta y de parte del municipio de Xàtiva.

Sobre la participación ciudadana, se establece que se debe fomentar y aplicar mecanismos innovadores y atractivos para una intervención de totalidad de la comunidad en los procesos de planificación territorial, de manera que sea genuina y representativa; evitando, de este modo, los actuales problemas de la participación: la escasa participación y la primacía de los intereses particulares sobre el interés general.

En conclusión, como criterio general para el modelo territorial se ha definido que se debe impulsar la redacción y aprobación del Plan de Acción Territorial de La Ribera, con un interés especial en la movilidad activa y con un importante peso de la participación ciudadana, a través de un nuevo nivel de gobierno de escala comarcal con suficiente capacidad técnica y económica para llevar a cabo el planeamiento territorial.

Cuadro resumen Criterios Modelo territorial

Tabla 6.1 Criterios Modelo territorial

| MODELO TERRITORIAL | | | | |
|-------------------------|--|---|--|---|
| | GOBERNANZA | ADMINISTRACIÓN | PLANEAMIENTO | PARTICIPACIÓN CIUDADANA |
| DEBILIDADES | <i>Prevalencia del planeamiento local y falta de visión política de escala supralocal</i> | <i>Inercia institucional (path dependency)</i> | <i>Superposición del ámbito comarcal y metropolitano en el planeamiento comarcal</i> | <i>Escasa cultura urbanística entre la población que dificulta la participación</i> |
| AMENAZAS | <i>Alternancia reiterada de las orientaciones del gobierno autonómico.</i> | <i>Administración actual no es partidaria, prevalencia de las corrientes políticas poco partidarias del planeamiento supramunicipal</i> | <i>Amenaza de la preminencia del interés privado sobre el interés público.</i> | <i>Prevalencia de intereses particulares y sectoriales en los procesos de participación</i> |
| FORTALEZAS | <i>Afinidad política entre gobiernos locales</i> | <i>Capacidad técnica y económica contrastada de la Administración para la redacción del planeamiento supramunicipal</i> | <i>Potencialidad del planeamiento sectorial para evitar un desarrollo urbano con efectos negativos</i> | <i>Facilidad de organización y convocatoria por tamaño demográfico</i> |
| OPORTUNIDADES | <i>Posibilidad de institucionalización de un gobierno supralocal</i> | <i>Programa temporal para la redacción de los PAT</i> | <i>Unión Europea impulsora del planeamiento territorial y a la protección ambiental.</i> | <i>Obligación legal de participación ciudadana</i> |
| CRITERIOS | Reforzar el papel de la Mancomunitat como espacio de encuentro para la toma de decisiones coordinadas | Establecimiento de mecanismos que eviten la ausencia de plan por renuncia de las administraciones | Adoptar los instrumentos necesarios para la planificación territorial de la Ribera Baixa | Fomentar la participación ciudadana a partir de nuevos mecanismos |
| CRITERIO GENERAL | Generar un nuevo nivel administrativo, con capacidad técnica y económica, que permita impulsar la redacción del PAT de La Ribera con un importante peso de la participación ciudadana | | | |

Fuente: Elaboración propia

6.2 ASENTAMIENTOS URBANOS

Crerios Asentamientos urbanos

Los resultados obtenidos a través del análisis DAFO del apartado anterior se han utilizado aprovechando la estructura de análisis de los 4 subtemas para obtener en primer lugar un criterio vinculado a cada uno y posteriormente, un criterio definitivo que sea aplicable a las políticas, planeamiento urbanístico y diseño de los Asentamientos Urbanos existentes a nivel comarcal.

Tabla 6.2 Crerios Asentamientos urbanos

| | TEMA | CRITERIOS | |
|------------|----------------|--|--|
| SISTEMAS | Jerarquía | 1. Evitar la dispersión de la urbanización y fomentar la autocontención de la movilidad en la Ribera Baixa | CRITERIO GENERAL: Reforzar el sistema de asentamientos de la comarca por medio de la complejidad funcional de los núcleos urbanos con el fin de aumentar la cohesión social y reducir la movilidad en la Ribera Baixa. |
| | Complejidad | 2. Alcanzar la diversidad funcional del territorio a través de núcleos complejos y evitar la segregación social. | |
| MORFOLOGIA | Trama urbana | 3. Velar por el carácter compacto, complejo y cohesionado de los asentamientos que garantice la calidad de vida y asequibilidad a la vivienda. | |
| | Usos del suelo | 4. Proteger el paisaje natural y agroforestal a través de la contención del crecimiento urbano y reutilización de suelos ya artificializados. | |

Fuente: Elaboración propia

Criterio 1 - Jerarquía: Responde a la necesidad de aprovisionar y satisfacer las necesidades de la población sin necesidad de desplazarse fuera de los límites comarcales, promoviendo la importancia y rol de las ciudades capitales de la Ribera Baixa.

Criterio 2 - Complejidad: La finalidad de este criterio es la de proveer de servicios y actividad económica para formar municipios complejos funcionalmente, favoreciendo así la cohesión social, el acceso igualitario a servicios y el uso eficiente del suelo y los recursos.

Criterio 3 – Trama Urbana: Lo que busca este criterio es entender que, por medio de las intervenciones del espacio urbano por medio de la búsqueda de compacidad del entorno y la complejidad de usos del suelo, se permite acceder a una oferta atractiva de vivienda y mejorar la calidad de vida.

Criterio 4 – Usos del suelo: Responde al objetivo fundamental de la Estrategia de la Unión Europea 2030 para la protección del suelo, en la cual se plantea priorizar y proteger los suelos no urbanizables con el fin de preservar la supervivencia humanitaria en temas relacionados al equilibrio alimentario y calentamiento global, factibles a través de la detención de la dispersión urbana.

En conclusión, se sintetizan los criterios anteriormente señalados por medio del siguiente criterio general: **“Reforzar el sistema de asentamientos de la comarca por medio de la complejidad funcional de los núcleos urbanos con el fin de aumentar la cohesión social y reducir la movilidad en la Ribera Baixa”**. Es decir, desarrollar por medio del planeamiento urbanístico que los núcleos urbanos de los municipios que conforman la comarca alcancen una diversificación de sus usos de suelo y actividades, desincentivando la especialización funcional existente con el fin de reducir los desplazamientos de la población hacia otros municipios o regiones metropolitanas. De esta forma, es posible plantear ciudades con características

más compactas, complejas y cohesionadas donde modelos de ciudad abastecedoras surjan efecto, fomentando la movilidad activa, la accesibilidad a los servicios, disminuyendo la segregación social, y promoviendo la reutilización del suelo ya artificializado para mantener la compacidad y el uso eficiente del suelo.

6.3 INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN

Para el tema **agentes institucionales** y teniendo en cuenta todas las variables definidas en los apartados 7.1 y 7.2 del análisis DAFO para ,hemos definido el criterio de dar más importancia a la Mancomunitat de la Ribera Baixa ya que podría permitir desarrollar y promover políticas de movilidad sostenibles.

En cuanto a los **agentes no institucionales**, el criterio definido ha sido el de favorecer e incentivar una mayor participación ciudadana en las políticas de movilidad sostenible, y a la vez, mejorar la cooperación con los agentes institucionales.

Sobre los instrumentos de planeamiento el criterio escogido ha sido el de integrar las normas y pautas del planeamiento de la movilidad sostenible a nivel comarcal.

El criterio para el tema de los instrumentos de gestión ha sido, por una parte, el de integrar la gestión de la movilidad y establecer criterios cuantificables para asegurar una buena aplicación y revisión de las políticas previstas. Y por otra, materializar las oportunidades que contempla ya la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Tabla 6.3 Crerios Infraestructura y gestión

| TEMA | CRITERIOS |
|-------------------------------------|---|
| Agentes institucionales | Dar más importancia a la Mancomunitat de la Ribera Baixa |
| Agentes no institucionales | Favorecer e incentivar una mayor participación ciudadana en las políticas de movilidad sostenible, y a la vez, mejorar la cooperación con los agentes institucionales. |
| Instrumentos de planeamiento | Integrar las normas y pautas del planeamiento de la movilidad sostenible a nivel comarcal. |
| Instrumentos de gestión | Integrar la gestión de la movilidad y establecer criterios cuantificables para asegurar una buena aplicación y revisión de las políticas previstas, y materializar las oportunidades que contempla ya la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana. |

Fuente: Elaboración propia

6.4 ESPACIOS PROTEGIDOS

Crerios Espacios protegidos

En relación al primer eje temático, **Espacios de Interés natural y Biodiversidad** como primer criterio se hace necesario implementar medidas que velen por la protección, el aumento de la biodiversidad y el valor ambiental.

Para el **Resto de espacios abiertos y conectores naturales**, se define establecer una matriz territorial como base para el funcionamiento del territorio velando por la conexión de los espacios naturales.

En cuanto a la **Normativa**, se establece como criterio potenciar las herramientas existentes con tal de que permitan una protección adecuada en el territorio y que sean compatibles con posibles propuestas de movilidad activa.

Por último, **Gestión Ambiental** se define como criterio dotar de recursos e instrumentos administrativos necesarios para la gestión de los espacios abiertos.

De todos estos ítems, es posible definir un criterio general, el cual tiene como objetivo velar por la protección ambiental, el cual establece **potenciar una matriz territorial sobre los espacios abiertos que asegure el medio ambiente y su protección, fomentando además la movilidad activa.**

Tabla 6.4 Criterios Espacios protegidos

| TEMA | DEBILIDADES | AMENAZAS | FORTALEZAS | OPORTUNIDADES | CRITERIO |
|---|---|--|---|--|--|
| Espacios de interés natural y biodiversidad | Antropización del paisaje: Industrialización de la agricultura genera un deterioro en la biodiversidad existente. | Dinámica generalizada del cambio global que puede incidir en la pérdida de biodiversidad a través del cambio climático. | Existencia de espacios con un alto valor paisajístico y ambiental. (L'Albufera, arrozales, etc). | Generalización de las medidas de protección ambiental a escala europea. | Implementar medidas que velen por la protección de la biodiversidad y de los espacios con especial valor ambiental. |
| Resto de espacios abiertos y conectores naturales | Falta de definición de una red de conectores entre espacios naturales. | Tendencia al aumento de interés por parte del mercado inmobiliario en zonas limítrofes con espacios protegidos, que pueden ser atractivos con el modelo de dispersión de densidades urbanas. | Usos mixtos y alta funcionalidad (uso agrícola). Infraestructuras complementarias al espacio natural (camino, refugios, etc). | Existencia de experiencia internacional sobre la implementación de corredores. | Integrar los espacios abiertos en una matriz territorial que permita la conexión de los espacios naturales y fomente la biodiversidad y construya la base del funcionamiento territorial. |
| Normativa | Falta de elementos normativos de protección ambiental a escala local y comarcal. | Prevaricación. Prioridad de los intereses económicos por encima de las consideraciones ambientales. | Instrumentos existentes para la protección (PATIVEL, PORN, PRUG, ZEPa, RED NATURA 2000, etc). | Organismos internacionales competentes en la protección y gestión ambiental: experiencia internacional. | Potenciar las herramientas normativas que permitan una protección adecuada en el territorio y fomenten la movilidad activa. |
| Gestión ambiental | Falta de regulación en las actividades en espacios abiertos. | Amenazas de proyectos inmobiliarios de origen supra local con incidencia ambiental en el entorno. | Potencialidad de los valores ambientales capaces de generar actividad económica y puestos de trabajo. | Mayor sensibilización, concienciación y educación ambiental: ONGs, entidades y asociaciones interesadas. | Dotar de recursos e instrumentos administrativos necesarios para la gestión de los espacios abiertos. |
| Potenciar una matriz territorial sobre los espacios abiertos que asegure el medio ambiente y su protección, fomentando además la movilidad activa. | | | | | |

Fuente: Elaboración propia

6.5 TRANSPORTE PÚBLICO

Una vez elaborado el diagnóstico del transporte público a partir del análisis de los factores exógenos y endógenos (ver apartado 9.1 , planteamos los siguientes criterios acompañados de un criterio general que representa nuestros objetivos a grandes rasgos para más adelante poder traducirlos en propuestas y proyectos.

Tabla 6.5. Criterios para el planeamiento del transporte público

| Tema | Criterio |
|-----------|--|
| Red | Garantizar la cobertura de las redes de transporte público de buses y trenes a todo el conjunto de la Comarca y el territorio facilitando la intermodalidad sostenible y activa. |
| Servicio | Aumentar y estabilizar el servicio de transporte público, adaptándolo a las necesidades y potenciando el incremento de los flujos de movilidad. |
| Costes | Reducir los costes temporales del autobús y simplificar el sistema tarifario, con tal de facilitar la intermodalidad entre autobús y tren y reducir sus costes económicos. |
| Población | Aumento de la demanda y el uso del transporte público y movilidad activa por parte de la población tanto residencial como estacional. |
| General | Mejorar la oferta de transporte público mediante una mejora en la cobertura de la red, un servicio más eficaz, un sistema tarifario integrado y sencillo y una mayor concienciación de la población, con tal de fomentar la movilidad activa y sostenible. |

Fuente: Elaboración propia

6.6 MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA

Se han determinado los siguientes criterios para cada tema abordado en el DAFO:

Para las instituciones se debe aprovechar los instrumentos existentes de planeamiento local y financiación europea de movilidad sostenible para llevar a cabo políticas de largo plazo. Sobre la economía se debe equilibrar, diversificar y pacificar los comerciales. Mientras promover los modos de movilidad sostenibles y favorecer el carsharing. Acerca de las percepciones sociales se requiere incidir en la percepción social del automóvil reduciendo su imagen como elemento de prestigio y creando mayor conciencia de la problemática que conlleva su uso. Con respecto al criterio ambiental se establece Desincentivar el uso del vehículo motorizado privado, con el objetivo de preservar el territorio y promover la calidad ambiental.

En conclusión, como criterio general para la movilidad motorizada privada se ha definido que se debe desincentivar y transformar la movilidad motorizada privada, favoreciendo la movilidad activa, colaborativa y sustentable.

Tabla 6.6 Criterios Movilidad motorizada privada

| TEMAS | CRITERIOS | |
|----------------|--|---|
| INSTITUCIONES | Aprovechar los instrumentos existentes de Planeamiento local y financiación europea de movilidad sostenible para llevar a cabo políticas de largo plazo. | CRITERIO GENERAL: Desincentivar y transformar la movilidad motorizada privada, favoreciendo la movilidad activa, colaborativa y sustentable. |
| ECONOMÍA | Equilibrar, diversificar y pacificar los ejes comerciales, mientras se promueven los modos de movilidad sostenibles y se favorece el carsharing. | |
| MEDIO AMBIENTE | Desincentivar el uso del vehículo motorizado privado, con el objetivo de preservar el territorio y promover la calidad ambiental. | |
| SOCIEDAD | Incidir en la percepción social del automóvil reduciendo su imagen como elemento de prestigio y creando mayor conciencia de la problemática que conlleva su uso. | |

Fuente: Elaboración propia

6.7 DESPLAZAMIENTOS A PIE

En la siguiente tabla se presentan los Criterios específicos para cada tema y el criterio general para los desplazamientos a pie.

Tabla 6.7 Criterios Desplazamientos a pie

| Tema | Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades | Criterio |
|--|--|--|--|--|---|
| Red | Desconocimiento de la red de caminos por la población residente, la cual responde más a las necesidades del trabajo agrícola que al tránsito peatonal. En las áreas urbanas, la red para el desplazamiento a pie presenta notables deficiencias de continuidad. | Uso excesivo del vehículo motorizado para los desplazamientos interurbanos y urbanos. En cuanto a la red urbana, existe riesgo a la degradación física de la infraestructura de desplazamiento a pie. | La orografía de la comarca resulta favorable para los desplazamientos a pie y existe una alta variedad de opciones de itinerarios peatonales para estos trayectos urbanos e interurbanos. | El incremento de la conciencia sobre la movilidad activa para favorecer los proyectos que aumentan la conectividad de la red y la eficiencia de los caminos. | Convertir la red de caminos y senderos en un referente de la movilidad activa para la comarca. |
| Prestaciones | Ausencia de infraestructura en los caminos y senderos agrícolas (interurbanos) representada por la falta de señalización, alumbrado, entre otros. Por otro lado, en las vías urbanas encontramos déficits de accesibilidad universal, información al peatón sobre distancias y direcciones, entre otros. | Falta de un esquema general de existencia y del estado real de la red de desplazamiento a pie en la escala urbana e interurbana de la comunidad valenciana o de la provincia tanto en su ámbito urbano como rural. | La mayoría de las vías y caminos presentan pavimentación o compactado y tienen una sección vial con tamaño suficiente para desarrollar transformaciones en favor del desplazamiento a pie. Los caminos interurbanos son parte del valor paisajístico agrícola de la comarca. | Hay voluntad social para mejorar y transformar estas vías, caminos y senderos. | Dotar a los caminos la infraestructura suficiente para ser una opción viable y confortable, para la movilidad a pie. |
| Caminabilidad | Falta de confort y seguridad, que se evidencia con falta de arborización, sombreado, puntos de agua y puntos de descanso, entre otros. En cuanto a las vías urbanas, encontramos entornos sin diversidad de usos del suelo, y carencia de mobiliario urbano, por ejemplo. | Falta de una política de promoción de los desplazamientos a pie y de la infraestructura caminable. Los efectos del cambio climático pueden afectar negativamente a la caminabilidad. | El valor paisajístico de la comarca da un paisaje agradable en los senderos agrícolas que también tienen un alto potencial para la caminabilidad si se aplican sus principios. El tamaño reducido de los asentamientos favorece los desplazamientos a pie en su interior. En los entornos urbanos se encuentran vías de prioridad peatonal que facilitan el acceso a pie a los centros urbanos, sobre todo en Cullera y Sueca. | La creciente valoración de la caminabilidad y de los desplazamientos a pie en la planificación territorial y urbana. | Implementar los principios de la caminabilidad en la red de caminos urbanos e interurbanos. |
| Percepciones y acceso a servicios | Dispersión de la población en pueblos y polarización de los servicios en Cullera y Sueca. | Falta de demanda del desplazamiento a pie: la población no lo considera una opción viable para sus trayectos. | Movilidad a pie enraizada en la cultura y los hábitos locales. | Aumento de la conciencia de las diversas opciones para el desplazamiento a pie y su integración en la movilidad cotidiana. | Concienciar a la población para que tenga al desplazamiento a pie como una opción viable para su movilidad cotidiana. |
| Criterio General | Vertebrar el territorio a través de los caminos y senderos interurbanos en función de los desplazamientos a pie, fomentando de esta manera la movilidad activa en la vida cotidiana de la comarca. | | | | |

Fuente: Elaboración propia

6.8 MOVILIDAD CICLISTA

Tabla 6.8. Criterios Movilidad ciclista

| TEMAS | Debilidades | Amenazas | Fortalezas | Oportunidades | CRITERIOS |
|-------------------------|---|---|---|--|---|
| Gobernanza | Hay una falta de instrumentos integrales de planificación entre municipios hace que cada municipio lleve a cabo los PMUS a su ritmo y a su manera, y una ausencia de campañas que conciencien sobre los beneficios de la movilidad sostenible. | Falta de una gestión a distintas escalas y con una visión integral del proyecto y posible tendencia a una gestión directa por parte de la administración que no favorezca la participación ciudadana. | Existencia y creación de PMUS en todos los municipios, con una visión favorable en frente del uso de movilidad activa. | Existencia de organizaciones de fomento a nivel europeo . | Asegurar el uso coordinado de instrumentos integrales de planificación a nivel comarcal y local que incentiven una movilidad más sostenible. |
| Cultura | Ausencia de una cultura hegemónica del uso de la bicicleta y la micromovilidad. Existe una desigualdad entre diferentes grupos de edad en el territorio de la Ribera Baixa. | Hay una creciente promoción de los vehículos motorizados y una fuerte dependencia hacia ellos. | Hay un creciente aumento en la conciencia ambiental y la existencia de grupos sociales y locales dentro de los municipios que promueven y gestionan el uso de la bicicleta. | Existencia de colectivos fuera de la Ribera Baixa que fomentan el uso de la bicicleta. | Promover y sensibilizar el uso de la bicicleta y vehículos de movilidad personal en la comunidad de la Ribera Baixa. |
| Infraestructura | Escasa conectividad entre las ciclovías intra e inter municipales, inseguridad vial, falta de mobiliario de descanso, aparcamiento, hidratación, servicios de mantenimiento y reparación... | El cambio climático y las condiciones meteorológicas pueden afectar a la realización de trayectos largos en verano. | Posibilidad de rehabilitar vías existentes y oferta de extensión . | Existencia de la red europea Eurovelo 8, la ruta mediterránea, que cruza la Ribera Baixa. Normativas favorables para la circulación de micromovilidad en la ciudad (carril 30, carriles reversibles, bolardos en calles que limitan el coche...). Clima con pocos días de lluvia, muy adecuado para la movilidad en bicicleta y VMP. | Ampliar la red de ciclovías intra e inter municipales, implementando a su vez un mayor confort y seguridad en los trayectos. |
| Oferta | Carencia de servicios de bicicleta y VMP compartido. | Ayudas de parte de la administración para el sector de la automoción (ayudas combustibles fósiles, ayudas compra vehículo privado eléctrico, abolición peajes). Creciente tendencia en restricciones legislativas sobre el uso de micromovilidad (seguridad, accesibilidad...). | Existe una gran accesibilidad para la compra de una bici o vehículo de movilidad personal. También la Ribera Baixa ofrece paisajes y rutas atractivas para el cicloturismo . La posibilidad de intermodalidad con el transporte público. | Posibilidad de financiamiento para la creación de un servicio de bici compartido u otros servicios relacionados con la micromovilidad, por los fondos europeos NextGeneration. Tendencia a la movilidad eléctrica cada vez más fiable y barata. | Implementar un servicio de bici y VMP compartidos a nivel comarcal, mejorando la oferta e incentivando la intermodalidad . |
| Criterio General | Asegurar una movilidad más sostenible a través de la promoción y sensibilización de este uso; la ampliación y mejora de la red de ciclovías; la implementación de un servicio de micromovilidad compartida que posibilite también la intermodalidad, y la planificación coordinada a nivel comarcal y municipal. | | | | |

Fuente: Elaboración propia

IV. PROYECTOS

7.1 MODELO TERRITORIAL

7.1.1 Proyecto 1.1: Reforma de la actual Mancomunitat para la generación de una estructura de gobierno de carácter comarcal

| |
|---|
| PROYECTO 1.1. Reforma de la actual Mancomunitat para la generación de una estructura de gobierno de carácter comarcal |
| <p>Objetivo</p> <p>Se hace necesario reformar los Estatutos de la Mancomunitat de La Ribera Baixa con la intención de dotar al Pleno y su Junta de Gobierno de poderes normativos y ejecutivos que permitan la planificación y gestión del territorio y de la movilidad; pues la situación actual de esta Mancomunitat es la de un órgano dedicado a la prestación de servicios.</p> <p>La necesidad de fiscalizar la acción de una Mancomunitat con estos poderes obligará, al mismo tiempo, a tener que reforzar el control de los órganos de gobierno que se convertirán en órganos de representación directa de la ciudadanía.</p> |
| <p>Actuación</p> <p>La forma de gobierno actual de la Mancomunitat de La Ribera Baixa se define en sus estatutos en el Título II y está basada en un Pleno que es el que elige a su Presidente y este, a su vez, conforma una Junta de Gobierno encargada de asistir al presidente en el ejercicio de sus atribuciones, así como ejercer las atribuciones que el Presidente u otro órgano de la mancomunidad le delegue. Es decir, funciona del mismo modo que lo hacen los Ayuntamientos según la Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunitat Valenciana.</p> <p>Por tanto, esta reforma de los Estatutos se centraría en el Título II de estos mismos, dedicado a la <i>Organización y funcionamiento del estatuto de la Mancomunitat</i>. Esta reforma se haría de acuerdo con la Ley 21/2018, de 16 octubre, de Mancomunidades de la Comunitat Valenciana, que en su título VIII recoge el procedimiento; así como de acuerdo con el artículo 52 de los mismos Estatutos.</p> <p>Se redactará, en esta reforma, un nuevo capítulo para el Título II, con el título de <i>Funciones de los órganos</i>, en el que se le otorgue la potestad normativa al Pleno de la Mancomunitat y a la Junta de Gobierno la potestad ejecutiva y reglamentaria.</p> <p>En cuanto a la forma de elección de los órganos de la Mancomunitat, se redactarán de nuevo los artículos del 27 al 30 para que, de este modo, la Mancomunitat pase a estar formada por un Pleno elegido directamente por los resultados de las elecciones municipales, del mismo modo que se elige el gobierno de las diputaciones provinciales.</p> <p>Por lo que se refiere, entonces, a la representación de los ayuntamientos, quedará ubicada en la Junta de Gobierno; que será la encargada, como órgano legislativo, de la redacción de la normativa que, posteriormente, aprobará el Pleno y aplicarán los ayuntamientos.</p> |
| <p>Agentes</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Generalitat Valenciana ● Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio ● Diputació de València ● Mancomunitat de la Ribera Baixa ● Ayuntamientos de la comarca de la Ribera Baixa |
| <p>Temporalidad</p> <p>Plazo máximo de 14 meses</p> |
| Recursos |

Sería necesaria la contratación de un equipo técnico capaz de redactar la reforma de los Estatutos, preferentemente especializado en aspectos jurídicos y de funcionamiento de la Administración. El equipo redactor tendría un presupuesto de 60.000 euros.

Concertación y tramitación

1. Aprobación inicial: Pleno de la Mancomunitat de La Ribera Baixa
2. Información pública: Mancomunitat de La Ribera Baixa y ayuntamientos de la comarca de La Ribera Baixa
3. Emisión de informes: Diputació de València y Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio
4. Aprobación definitiva: Pleno de la Mancomunitat de La Ribera Baixa
5. Audiencia a los municipios afectados: Mancomunitat de La Ribera Baixa y ayuntamientos de la comarca de La Ribera Baixa
6. Publicación en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana: Generalitat Valenciana

Evaluación y seguimiento

En el cuarto año tras la reforma de los Estatutos se hará una evaluación de los efectos que ha tenido sobre la gobernanza del territorio haber dotado a la Mancomunitat de competencias normativas y ejecutivas.

7.1.2 Proyecto 1.2: Dotación a la Mancomunitat de la Ribera Baixa de las competencias necesarias para una gobernanza efectiva del territorio

| |
|--|
| PROYECTO 1.2: <u>Dotación a la Mancomunitat de la Ribera Baixa de las competencias necesarias para una gobernanza efectiva del territorio</u> |
| <p>Objetivo Creación de los departamentos encargados de los temas relacionados con los espacios abiertos, asentamientos e infraestructuras; competencias ya asumidas según los Estatutos actuales, pero no desarrolladas con un departamento que las gestione.</p> |
| <p>Actuación El artículo 7 de los Estatutos de la Mancomunitat incluye las competencias que puede asumir la Mancomunitat desde los municipios por cesión de las mismas. Entre estas, se incluyen las del <i>establecimiento, desarrollo, consolidación, mejora y gestión de comunicaciones, transportes y red viaria</i> (art. 7.3); las de <i>parques, [...] protección de la naturaleza y medio ambiente</i> (art. 7.5); y las de <i>planeamiento, programación y gestión urbanística</i> (art. 7.7). Sin embargo, no se han asumido estas competencias porque los ayuntamientos de la comarca las han mantenido como propias. Esto hace que cada municipio desarrolle unas políticas distintas en estos temas, lo que ha generado un desarrollo territorial inconexo. Será necesario, por tanto, que los ayuntamientos cedan estas competencias y sus recursos a la Mancomunitat, para que esta desarrolle los departamentos correspondientes, tal y como lo indica el artículo 24 de los presentes Estatutos, con los que coordinar las políticas comarcales en espacios abiertos, asentamientos e infraestructuras. En este proyecto se considera la creación de los siguientes departamentos: <ul style="list-style-type: none"> - Urbanismo - Zonas Verdes - Transportes y Movilidad activa </p> |
| <p>Agentes</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mancomunitat de la Ribera Baixa ● Ayuntamientos de la comarca de la Ribera Baixa |
| <p>Temporalidad Plazo máximo de 12 meses</p> |
| <p>Recursos Presupuesto y recursos humanos de las distintas concejalías con competencias en estos temas de cada Ayuntamiento de la comarca.</p> |
| <p>Concertación y tramitación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cesión de las competencias: Ayuntamientos de la comarca de La Ribera Baixa 2. Creación de los departamentos: Mancomunitat de La Ribera Baixa |
| <p>Evaluación y seguimiento En el cuarto año tras haber asumido las competencias se hará una evaluación de los efectos que ha tenido sobre la gobernanza del territorio haber dotado a la Mancomunitat de estas competencias.</p> |

7.1.3 Proyecto 2.1: Redacción del Plan de Acción Territorial de la Comarca de la Ribera Baixa

| |
|---|
| PROYECTO 2.1: <u>Redacción del Plan de Acción Territorial de la Comarca de la Ribera Baixa</u> |
| <p>Objetivo Redacción del documento inicial del PAT de la Comarca de la Ribera Baixa. El PAT se configura como el instrumento principal, de carácter físico e integral, de planeamiento territorial de la Ribera Baixa, a través de la definición de tres sistemas: asentamientos, infraestructuras y espacios abiertos. Abarcando el territorio de los 12 municipios de la comarca, el plan define las líneas de desarrollo en varios ámbitos, teniendo en cuenta las directivas de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y de los instrumentos sectoriales de escala supralocal.</p> |
| <p>Actuación Los Planes de Acción Territorial son el instrumento de planificación territorial, tanto de carácter integral como sectorial, que desarrollan los objetivos, principios y criterios de la ETCV, tal y como se recoge en el artículo 16 de la Ley 1/2021, de 18 de junio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana. La ETCV establece para cada una de las áreas funcionales que define la redacción de un PAT propio; si bien, permite que se puedan generar planes integrales para territorios distintos a estas como ha sido el caso de los PATs Rurales del Alto Mijares y del Rincón de Ademuz, tal y como dice el artículo 16.4.d. Por la falta de iniciativa para la redacción del PAT de La Ribera por parte del Govern y por los intereses distintos entre las dos comarcas que serían reguladas por este instrumento, así como por la inclusión de Almussafes en el PATEVAL; se hace necesario redactar un Plan de Acción Territorial propio para toda la comarca, con la intención de definir correctamente los tres sistemas que permitirán avanzar hacia una mejor gestión del territorio y su movilidad. Este proceso se hará siguiendo el proceso descrito en el Capítulo II del Título III de la citada LOTUP, correspondiente a la <i>tramitación de los planes sujetos a evaluación ambiental y territorial estratégica</i>. Lo promoverá la Mancomunitat de La Ribera Baixa, que actuará como órgano promotor, y lo aprobará el Consell de Govern de la Generalitat Valenciana, que será el órgano sustantivo y ambiental. El PATCORIBA considerará, mediante la elaboración de proyectos específicos, la formulación de los siguientes planes sectoriales: <ul style="list-style-type: none"> - Directrices de los Asentamientos Urbanos (DAU) - Plan Director de Infraestructuras (PDI) - Plan de Espacios Abiertos (PEA) - Plan Director de Movilidad en Transporte Público (PDM) - Pla Comarcal d'Habitatge </p> |
| <p>Agentes</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Administración General del Estado ● Conferencia Hidrográfica del Júcar ● Generalitat Valenciana ● Diputació de València ● Mancomunitat de La Ribera Baixa ● Ayuntamientos de la comarca de la Ribera Baixa ● Sociedad civil ● Empresas suministradoras de agua, energía eléctrica, gas, telefonía y telecomunicaciones |
| <p>Temporalidad Plazo máximo de 5 años</p> |
| <p>Recursos Teniendo en cuenta que 150.000 euros</p> |

| |
|---|
| <p>Concertación y tramitación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Actuaciones previas a la redacción del instrumento de planeamiento: Mancomunitat de la Ribera Baixa y público interesado 2. Informe de respuesta conjunta a las aportaciones recibidas: Mancomunitat de la Ribera Baixa 3. Solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica: Mancomunitat de la Ribera Baixa 4. Inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica: Consell del Govern de la Generalitat Valenciana y Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio 5. Consulta a las administraciones públicas afectadas: Administración General del Estado, Conferencia Hidrográfica del Júcar, Generalitat Valenciana, Diputació de València, Mancomunitat de La Ribera Baixa, Ayuntamientos de la comarca de la Ribera Baixa 6. Redacción del Documento de Alcance: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio 7. Redacción de la versión inicial del plan: Mancomunitat de La Ribera Baixa 8. Sometimiento de la versión inicial del plan y del estudio ambiental y territorial estratégico: Administración General del Estado, Conferencia Hidrográfica del Júcar, Generalitat Valenciana, Diputació de València, Mancomunitat de La Ribera Baixa, Ayuntamientos de la comarca de la Ribera Baixa, Sociedad civil, Empresas suministradoras de agua, energía eléctrica, gas, telefonía y telecomunicaciones 9. Elaboración de la propuesta de plan: Mancomunitat de la Ribera Baixa 10. Declaración ambiental y territorial estratégica: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio 11. Aprobación del plan y publicidad. Consell del Govern de la Generalitat Valenciana |
| <p>Evaluación y seguimiento</p> <p>Aplicación del plan de seguimiento ambiental y territorial que obliga a redactar el artículo 58 de la LOTUP, tras la aprobación del plan y durante su ejecución, para verificar el cumplimiento de las previsiones ambientales y territoriales. El PATCORIBA fija un horizonte para el plan en 2040, y se reformará cada quince años después de su aprobación.</p> |

7.1.4 Proyecto 2.2: Coordinación de los intereses de La Ribera Alta y La Ribera Baixa en la planificación territorial mediante una mesa de diálogo entre las entidades de gobierno comarcal existentes

| |
|---|
| <p>PROYECTO 2.2: <u>Coordinación de los intereses de La Ribera Alta y La Ribera Baixa en la planificación territorial mediante una mesa de diálogo entre las entidades de gobierno comarcal existentes</u></p> |
| <p>Objetivo</p> <p>Coordinar los intereses de La Ribera Alta y de La Ribera Baixa para la redacción del PAT de La Ribera, tal y como recoge la ETCV, una vez ya esté redactado el PAT de la comarca de La Ribera Baixa, entendiendo su unidad como región natural e histórica. Creación de los departamentos encargados de los temas relacionados con los espacios abiertos, asentamientos e infraestructuras; competencias ya asumidas según los Estatutos actuales, pero no desarrolladas con un departamento que las gestione.</p> |
| <p>Actuación</p> <p>Creación de la Taula de la Ribera como mesa de coordinación para fortalecer el planeamiento territorial en la Ribera del Xúquer. La Taula de Ribera la forman la Mancomunitat de la Ribera Baixa i la Mancomunitat de la Ribera Alta en tanto que son los organismos intermunicipales donde se cristalizan y representan los intereses de las diferentes autoridades locales.</p> <p>Esta Taula será una mesa de negociación, coordinación y diálogo, reconociendo las necesidades e intereses comunes de las dos entidades.</p> <p>Para garantizar la representatividad de los intereses de la ciudadanía se habilitará la participación ciudadana dentro de la misma Taula, previendo un espacio en la misma para las asociaciones locales en representatividad de la Sociedad Civil. Esto permitirá que la Sociedad Civil tenga voz en el planeamiento de su propia región histórica y que pueda realizar un seguimiento del mismo.</p> <p>La Mancomunidad de la Ribera llamará a la participación a las entidades relevantes en las diferentes sesiones, así como el encargo de informes y análisis cuando sea oportuno.</p> |
| <p>Agentes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mancomunidad de la Ribera Alta • Mancomunidad de la Ribera Baixa • Sociedad Civil a través de la participación ciudadana |
| <p>Temporalidad</p> <p>Plazo máximo de 3 meses para la constitución de la Taula</p> |
| <p>Recursos</p> <p>50.000 euros para gastos organizativos y logísticos de las reuniones de la Taula</p> |
| <p>Concertación y tramitación</p> <p>Creación de la Taula de La Ribera: Mancomunitat de La Ribera Alta i Mancomunitat de La Ribera Baixa</p> |
| <p>Evaluación y seguimiento</p> <p>Evaluación bianual de los avances en materia de cooperación entre ambas comarcas.</p> |

7.2 ASENTAMIENTOS URBANOS

Las propuestas presentadas han sido formuladas posterior al análisis DAFO y la realización de los criterios establecidos con las temáticas clave abordadas anteriormente. El desarrollo de las propuestas ha sido orientado principalmente a la creación de los lineamientos aplicables a los asentamientos urbanos, su desarrollo y compacidad de los mismos.

La primera propuesta, y su respectivo proyecto, responden al Sistema de Asentamientos, mientras que la segunda propuesta y proyectos relacionados a la temática de Morfología Urbana, trabajan bajo una base detallada donde se elaboran respuestas específicas a problemáticas en el territorio tales como dispersión urbana, especialización funcional y litoralización en áreas urbanas específicas.

Tabla 7.1. Propuestas y Proyectos de los Asentamientos.

| | Propuesta | Proyectos |
|-------------------|--|---|
| SISTEMAS | 1. Articular el sistema de asentamientos de la comarca a través de una red integrada y conformada por núcleos compactos, complejos y cohesionados. | 1.1 Elaboración de las directrices de Asentamientos Urbanos del Plan de Acción Territorial Comarcal de la Ribera Baixa (PATCORIBA). |
| MORFOLOGÍA | 2. Fomentar el acceso a los servicios y la ocupación a través de la diversidad urbana con el objetivo de reducir la necesidad de movilidad. | 2.1 Elaboración del Pla Comarcal d'Habitatge |
| | | 2.2 Fomentar el acceso a los servicios y la ocupación a través de la diversidad urbana con el objetivo de reducir la necesidad de movilidad. |
| | | 2.3 Conversión de zonas con alta especialización de residencia turística estacional en espacios de actividad residencial y económica permanente, ubicados en el litoral del municipio de Cullera. |

Fuente: Elaboración propia.

Propuesta 1: “Articular el sistema de asentamientos de la comarca a través de una red integrada y conformada por núcleos compactos, complejos y cohesionados”.

La propuesta propone la creación de una estructura que responda de manera integral para dar respuesta al desarrollo y crecimiento de los asentamientos de la Ribera Baixa. Para ello, estas indicaciones, recomendaciones y lineamientos se materializarán por medio de la elaboración de las directrices de los Asentamientos Urbanos, contenido en el Plan de Acción Territorial Comarcal de la Ribera Baixa (PATCORIBA). En dicho documento se establecen las pautas y operaciones para una evolución urbanística equilibrada, que reduzca la movilidad y potencie la mixtura de usos.

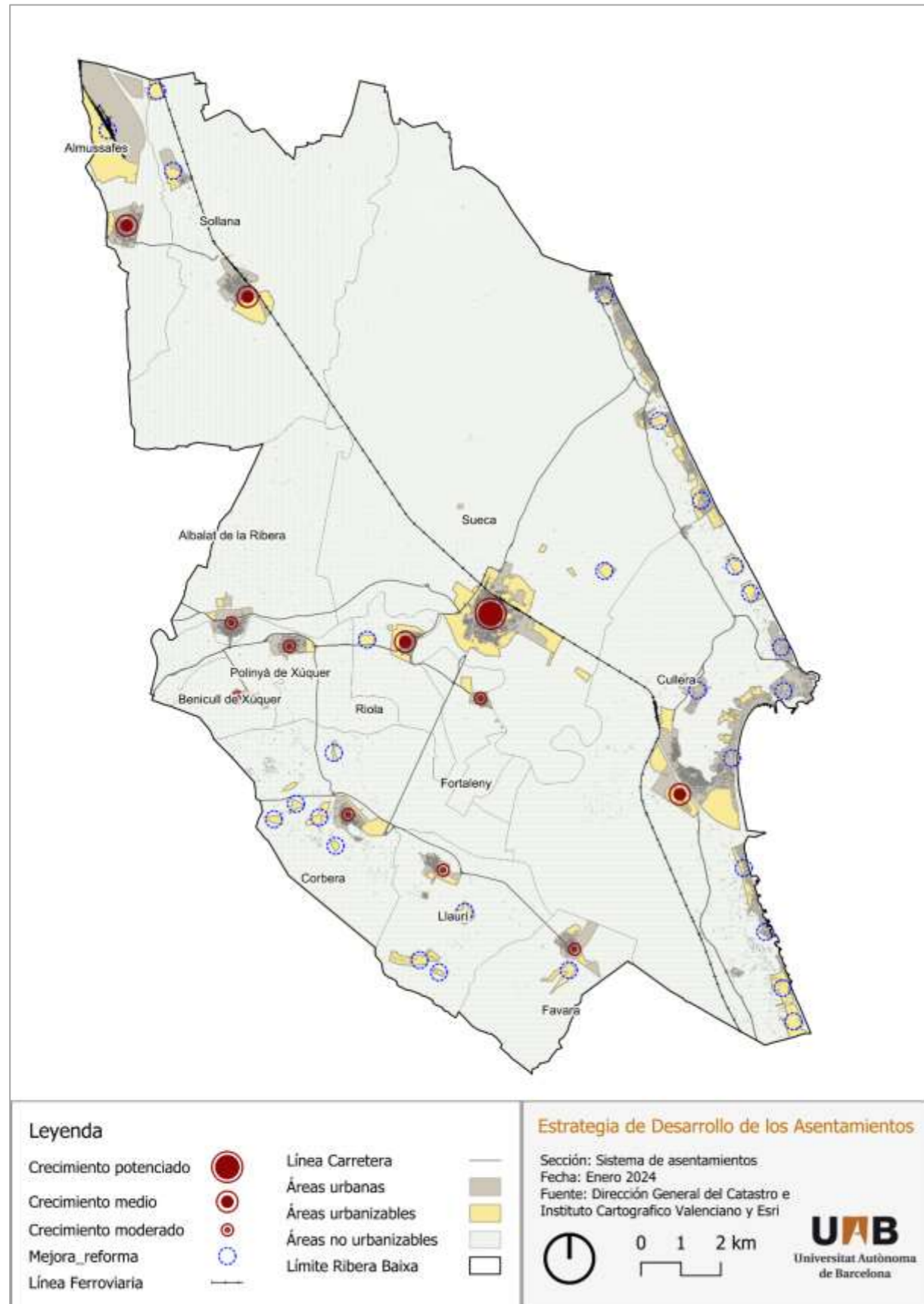
7.2.1 Proyecto 1.1: Elaboración de las directrices de Asentamientos Urbanos del Plan de Acción Territorial Comarcal de la Ribera Baixa (PATCORIBA).

| |
|--|
| PROPUESTA 1: Articular el sistema de asentamientos de la comarca a través de una red integrada y conformada por núcleos compactos, complejos y cohesionados. |
| Proyecto 1.1: Elaboración de las directrices de Asentamientos Urbanos del Plan de Acción Territorial Comarcal de la Ribera Baixa (PATCORIBA). |
| Objetivo |
| Reconocimiento de los asentamientos existentes, definiendo y conformando la estructura nodal del sistema de los asentamientos de la comarca, disminuyendo la dispersión de los nuevos desarrollos y evitar la litoralización. |
| Objetivos específicos: |
| <ul style="list-style-type: none"> - Potenciar las polaridades urbanas que deben vertebrar el territorio de la Ribera Baixa. - Alcanzar masas críticas de población y puestos de trabajo que faciliten la disminución de las necesidades de movilidad y la dotación de transporte público y acerquen los servicios al territorio. - Favorecer áreas urbanas socialmente cohesionadas y combatir los riesgos de la segregación urbana. - Evitar y corregir la dispersión de usos y edificaciones en el territorio. - Propiciar el desarrollo urbano en las localizaciones de mayor aptitud. - Fomentar la complejidad de usos de los tejidos urbanos. - Racionalizar la implantación de áreas especializadas aisladas. - Potenciar el uso eficiente de las áreas urbanas para disminuir las necesidades de extensión. |
| Actuación |
| El plan se desarrolla a nivel comarcal, considerando el desarrollo de los 12 municipios de acuerdo con distintas intensidades. Este desarrollo se calculará en base al crecimiento con respecto al suelo urbano consolidado existente. |
| 1. Principios y estrategias de desarrollo: |
| <ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento potenciado: El objetivo es dirigir la mayor parte del crecimiento urbano a las áreas en mejores condiciones para reforzar la estructura de ciudades que vertebrar la comarca de la Ribera Baixa y, de esta forma, facilitar la accesibilidad a los servicios, reducir las necesidades de movilidad y evitar la dispersión de la población y la actividad. Se asigna la estrategia de crecimiento potenciado a áreas urbanas con buenas condiciones de conectividad y disponibilidad de suelo apto para la extensión. - Crecimiento medio y moderado: Esta estrategia se aplicará en aquellos núcleos de mediana o pequeña dimensión urbana que, sin el objetivo de aumentar su peso relativo en el territorio, por su papel estructurante y por sus condiciones de suelo y de conectividad pueden tener un crecimiento proporcionado a su realidad física como áreas urbanas. - Mejora y Reforma: Esta estrategia se aplicará en todas las áreas urbanas de acuerdo con el principio de que antes de la extensión urbana es necesario optimizar el uso del área urbana existente. Aplicará para aquellas áreas que están en vías de agotar las disponibilidades de suelo adecuado para la extensión de la urbanización, |
| 2. Estrategias Asentamientos nodales estructurantes. |

| |
|--|
| <p>Se recomienda crecimiento potenciado de cabeceras comarcales y asentamientos con potencial de crecimiento que contienen un alto nivel de servicios y equipamientos, con el fin de proveer a los asentamientos de menor jerarquía.</p> <p>Estrategia específica:</p> <ul style="list-style-type: none"> En los núcleos urbanos de Sueca y Almussafes, se sugiere que desarrollen la estrategia de crecimiento potenciado. A estos núcleos y áreas urbanas se les permitirá crecer en un máximo 40% con respecto a suelo urbano consolidado, siempre que se cumplan las condiciones ambientales y sociales. Los núcleos urbanos de Sollana, Riola y Cullera interior no litoral se recomienda el desarrollo de la estrategia de crecimiento medio, permitiendo un crecimiento máximo de un 25% con respecto a suelo urbano consolidado, siempre que se cumplan las condiciones ambientales y sociales. <p>3. Estrategias áreas especializadas.</p> <p>La minimización de las áreas especializadas aisladas, especialmente las de uso residencial, aumentando la integración urbana de aquellas que están en contigüidad con núcleos o áreas urbanas complejas, fomentando la racionalización de aquellas áreas especializadas que por causa de su uso deban estar aisladas.</p> <p>Estrategia Específica:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los núcleos y áreas urbanas de los asentamientos del surponiente de la comarca (Albalat de la Ribera, Polinyá del Xúquer, Benicull del Xúquer, Corbera, Fortaleny, Llaurí y Favara) se recomienda la aplicación de crecimiento moderado con un máximo de crecimiento del 10% con respecto al suelo urbano consolidado. Con respecto a los nuevos desarrollos en estos mismos municipios, se establece la aplicación de la estrategia de Mejora y Reforma, con el fin de limitar los desarrollos residenciales especializados aislados. Adicionalmente, se propone generar recalificaciones de uso terciario no especializado, con el fin de promover la complejidad de usos y la baja movilidad. Se permitirá la aplicación de estrategia de Mejora y Reforma en los nuevos desarrollos con especialización industrial, Almussafes y Sollana, recalificando suelo urbanizable industrial por residencial en un 10% con el fin de potenciar los Programas de Vivienda protegida, social y asequible del Pla Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa. Se sugiere la supresión de calificaciones urbanísticas existentes que posibiliten el desarrollo de nuevas áreas especializadas en localizaciones contradictorias con los objetivos del Plan. Los municipios podrán hacer revisiones de sus POUM vigentes y podrán proponer, en sustitución, extensiones de los núcleos y áreas urbanas que contengan similar número de viviendas o superficie de actividad económica. <p>4. Estrategias áreas litoralizadas.</p> <p>Se recomienda la implementación de la estrategia de Mejora y Reforma, con el fin de disminuir paulatinamente el crecimiento del sector residencial turístico especializado, por medio de la aplicación de rehabilitaciones e incentivos urbanísticos que promuevan la mixticidad y desestacionalidad de usos.</p> |
| <p>Agentes</p> <p>Agentes públicos institucionales: Generalitat Valenciana, Mancomunitat de la Ribera Baixa,</p> <p>Agentes técnicos: Equipo Técnico Urbano.</p> <p>Agentes de la sociedad civil: vecinos y grupos de interés.</p> |
| <p>Localización</p> <p>Comarca Ribera Baixa (12 municipios).</p> |

| |
|--|
| <p>Temporalidad</p> <p>Las directrices del Plan de Acción Territorial pueden implementarse en un plazo de 4 años.</p> |
| <p>Recursos</p> <p>Propuesta Directrices de Asentamientos del Plan de Acción Territorial: 125.000 euros.</p> |
| <p>Concertación y Tramitación</p> <p>Órgano promotor: Mancomunitat de la Ribera Baixa,</p> <p>Órgano sustantivo: Generalitat Valenciana</p> <p>Órgano ambiental y territorial: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.</p> |
| <p>Evaluación y Seguimiento</p> <p>Su vigencia se mantendrá por un plazo de 25 años, con revisión del instrumento cada 7 años sin perjuicio de modificaciones. Éstas responderán al comportamiento de crecimiento o estancamientos de las ciudades.</p> |

Figura 7.1. Propuesta 1.1 Estrategia de Desarrollo del Sistema de Asentamientos.



Propuesta 2

7.2.2 Proyecto 2.1: Desarrollar un protocolo de vivienda social y asequible para poder articular un procedimiento para sostener las directrices desde un nivel comarcal y municipal. Este será el “Plà Comarcal d’Habitatge de la Ribera Baixa”.

| |
|---|
| PROPUESTA 2 |
| Proyecto 2.1: Desarrollar un protocolo de vivienda social y asequible para poder articular un procedimiento para sostener las directrices desde un nivel comarcal y municipal. Este será el “Plà Comarcal d’Habitatge de la Ribera Baixa”. |
| Objetivo |
| Para desarrollar el Plà Comarcal d’Habitatge de la Ribera Baixa, se ha seguido el concepto de las 5 P de las políticas de vivienda de Barcelona, desarrollado durante el 2015 al 2023. En primer lugar, la promoción de vivienda social y asequible, aumentando la oferta de vivienda social y asequible. En segundo lugar, la protección de las personas residentes, regulando el mercado para beneficiar la protección de las inquilinas y dar estabilidad al alquiler. Seguidamente, la prevención de la emergencia habitacional, seguido por la participación y coproducción de las políticas de vivienda y, para acabar, la preservación y sostenibilidad, para rehabilitar y mejorar el parque de vivienda en una clave energética y sostenible. Esta última se complementa con otras propuestas, más concretamente con la conversión de zonas con alta especialización de residencia turística estacional en espacios de actividad residencial y económica permanente, ubicados en el litoral del municipio de Cullera.. |
| El Plà Comarcal d’Habitatge de la Ribera Baixa será desarrollado a través de estos cuatro objetivos principales: |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Ampliación del parque de vivienda asequible y social. 2. Mejorar el estado del parque residencial. 3. Garantizar el buen uso de la vivienda. 4. Prevenir y atender la emergencia habitacional. |
| Aparte de estos cuatro objetivos principales, encontramos que este plan va a tener planes secundarios, no principales. Estos son, en primer lugar, ayudar a garantizar la mixtura de usos, y, en segundo lugar, actuar evitando la formación de segregación social y de renta. Es decir, garantizar la mixtura de rendas. |
| Actuación |
| 1- Ampliar el parque de vivienda pública |
| A través del protocolo, establecemos un seguido de actuaciones las cuales permitan el incremento de las viviendas sociales y asequibles. Esto se transforma en vivienda pública, pero también vivienda de oficial protegida y vivienda cooperativa. |
| 1.1- Incremento de la construcción de la vivienda pública |
| Construcción y promoción de vivienda social y asequible siguiendo las directrices de crecimiento del plan territorial. Esta vivienda social tiene que ser administrada por una futura operadora comarcal de vivienda. |
| 1.2- Impulso de las cooperativas de vivienda social |
| Impulsar proyectos de cooperativas de vivienda social, ya sea de propiedad privada, colectiva o pública. |
| 1.3- Captar y adquirir vivienda privada para hacer alquiler público o protegido. |
| Impulsar la Bolsa de Alquiler, crear programas de cesión de viviendas o de arrendamiento urbano. Para facilitar su captación, se pueden activar ayudas a la rehabilitación de interiores, incentivos fiscales, garantías de cobro y apoyo técnico y jurídico. También se pueden utilizar instrumentos como el derecho de tanteo y retracto, la cesión obligatoria o la expropiación del uso. |
| 1.4- Impulsar que la promoción de vivienda privada se convierta en vivienda pública o protegida. |
| Establecer unos porcentajes los cuales obligue a la promoción privada a ceder pisos al sistema de vivienda público a través de la vivienda pública o de la vivienda de protección oficial. El ejemplo de Barcelona nos permite ver como |

gracias a la presión social se consiguió que un 30% de las viviendas de nuevas promociones y grandes rehabilitaciones a vivienda de protección social.

2- Mejorar el estado del parque residencial
Siguiendo la obra hecha por el Pla Hàbitat 20-30 aprobado en la anterior legislatura por las Corts Valencianes, la mejora de las condiciones del parque residencial es una de las claves para poder cumplir con el déficit de habitacional público que vive el País Valencià.

2.1- Oferta ayudas a la rehabilitación y adaptación de edificios. Complementar los apoyos supra locales con ayudas municipales (para la mejora del edificio o la vivienda), con soporte técnico y adelantos del importe subvencionado. La adaptación de edificios para que los propietarios puedan vivir durante todo el año. Que la vivienda sea eficiente en el ámbito energético y tenga las condiciones correctas.

2.2- Que la administración lidere la rehabilitación
Establecer convenios de rehabilitación con las comunidades y delimitar áreas de rehabilitación en entornos más vulnerables, garantizando que se mantengan los contratos de alquiler y la asequibilidad de las viviendas.

2.3- Facilitar que las comunidades rehabiliten sus edificios.
Facilitar la creación de grupos de mediación y apoyo para las comunidades.

2.4- Proyecto de Masovería Urbana y rural.
Potenciar la ocupación a través de un impulso de la urbana y rural (aparcería urbana y rural) y la automejora laboral gracias a los diferentes trabajos. Experimentos similares en otras ciudades de los Países Catalans como el Lleida, Tàrraga o Barcelona.

2.5- Disciplina urbana de vivienda
Obligar a los pequeños y grandes propietarios a tener las viviendas en buenas condiciones.

3- Garantizar el buen uso de la vivienda
La importancia de la gestión y supervisión de la vivienda privada y pública es esencial para poder contribuir a un crecimiento de calidad en la comarca.

3.1- Impulso del Operador Comarcal d'Habitatge.
Impulsar el Operador Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa el cual será el ente responsable de gestionar las viviendas accesibles y sociales en el ámbito de la comarca.

3.2- Creación del Observatori Comarcal d'Habitatge.
Crear el Observatori Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa, como institución supramunicipal que se encargue de buscar e investigar datos relacionados con la vivienda en la comarca. Dando apoyo a la creación, diseño y evaluación de políticas públicas. También contribuir al buen uso de la vivienda y a la disciplina urbana de vivienda. Los estudios publicados deberían de ser anualmente.

3.4- Proteger a las personas residentes.
Implementar medidas, como no permitir la transformación de viviendas para otros usos, regular las viviendas de uso turístico, favorecer la inclusión en el índice de precios de alquiler, brindar apoyo e iniciar expedientes sancionadores en casos de acoso inmobiliario.

3.5- Reforzar los programas de disciplina e inspecciones.
Iniciar procesos de inspección y sanción para viviendas vacías, en malas condiciones, de uso turístico y para viviendas protegidas, alquiladas a personas que no cumplen con los requisitos.

4- Prevenir y atender la emergencia habitacional
Prevenir y dar respuesta a la emergencia residencial.

4.1- Facilitar el acceso a las ayudas para el pago del alquiler.
Proporcionar información sobre las ayudas y derechos relacionados con la vivienda, fortalecer las oficinas de vivienda, mejorar la coordinación con oficinas supra locales e impulsar ayudas municipales.

4.2- Reforzamiento de los sistemas de mediación entre propietarios e inquilinos.
Crear servicios de mediación entre particulares, fortalecer la mediación con entidades financieras (SIDH) y establecer acuerdos con los juzgados para conocer situaciones de riesgo con antelación.

4.3- Atender la pobreza energética.
Establecer puntos de atención y difusión de los derechos de los consumidores; acordar con empresas suministradoras para dotar de fondos de garantía, y realizar formaciones y auditorías para reducir el consumo.

4.4- Atención a las situaciones de ocupación sin título habilitante.

| |
|--|
| Establecer un trabajo coordinado a nivel municipal que incluya la mediación con la propiedad, el acceso a los suministros y acciones comunitarias en caso de ocupaciones conflictivas. |
| Agentes |
| Diputació de València, Generalitat Valenciana, Mancomunitat de la Ribera Baixa, ayuntamientos de los diferentes, Operador Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa, Observatori Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa, Cooperativas de vivienda, Sindicatos de vivienda, arrendadores y arrendatarios. |
| Localización |
| Almussafes y Sollana. Y más tarde en toda la comarca. |
| Temporalidad |
| Se dividirá en tres diferentes etapas. Etapa de inicio. Año 0 al 3. Establecimiento y consolidación del Operador Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa y el Observador Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa. También, el inicio de las políticas en Almussafes y Sollana. Del tercer al sexto año, extensión del programa en el total de la comarca. Del sexto al décimo año, continuación y consolidación de las políticas, y evaluación de estas. Después de la evaluación del funcionamiento de estas políticas por parte del Observador Comarcal d'Habitatge, sería necesario una reprobación y modificación de la política. Teniendo en cuenta que igualmente esta será necesaria. |
| Recursos |
| 1M de euros. Proporcionado por la Diputació de València, Generalitat Valenciana, Ajuntaments y Mancomunitat de la Ribera Baixa. |
| CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN |
| Aprobación del plan desde la Mancomunitat de la Ribera Baixa e implementación de los diferentes ayuntamientos. |
| EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO |
| Los mismos ayuntamientos, la Mancomunidad, y después de su establecimiento, el Observatori Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa. |
| OTROS |
|  Se presenta una propuesta de logotipo institucional para el Observatori Comarcal d'Habitatge de la Ribera Baixa. |

7.2.3 Proyecto 2.2: Fomentar el acceso a los servicios y la ocupación a través de la diversidad urbana con el objetivo de reducir la necesidad de movilidad.

| |
|--|
| PROPUESTA 2 |
| Proyecto 2.2: Fomentar el acceso a los servicios y la ocupación a través de la diversidad urbana con el objetivo de reducir la necesidad de movilidad. |
| Objetivo |
| Mejorar la calidad de vida y la autocontención de la movilidad en núcleos urbanos con poca diversidad funcional. |
| Objetivos específicos: |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Conformar agrupaciones funcionales de asentamientos con los equipamientos y servicios necesarios para no depender de otros núcleos en lo que a la vida cotidiana atañe. 2. Dotar al litoral de Sueca de los equipamientos y servicios básicos para adquirir población permanente y disminuir la estacionalidad. 3. Garantizar que el planeamiento prevé las reservas de suelo suficientes para satisfacer la población. 4. Utilizar proximidad a los servicios y equipamientos como vector para el aumento de la movilidad activa y la disminución de la dependencia del vehículo privado. 5. Rehabilitar y aprovechar el suelo ya consolidado en Sueca para proteger el valioso espacio litoral aún no artificializado. |
| Actuación |
| Pasos previos. |
| <p>1) Identificar con precisión los déficits de servicios y equipamientos de los núcleos urbanos de la Ribera Baixa: bibliotecas, servicios sociales, panaderías, cafeterías, centros culturales, centros de salud, institutos, residencias... En una escala del uno al tres calificamos la disponibilidad de servicios y equipamientos en los núcleos como: buena, regular o insuficiente. Algunos municipios cuentan con núcleos diseminados y sin contigüidad urbana, estos se evalúan como núcleos independientes del núcleo central del municipio.</p> <p>2) Delimitar los ámbitos de actuación, los cuales hemos pre-identificado como oeste, sur y litoral. Estos ámbitos no disponen de un nivel suficiente de servicios y equipamientos, obligando a sus residentes a realizar largas distancias para abastecerse y cubrir sus necesidades. Su agrupación se basa en la proximidad geográfica y en la oportunidad de unir sus necesidades para acceder a más servicios.</p> |
| Medidas: |
| <p>Modificar el planeamiento para prever la futura ubicación de servicios y equipamientos en cada uno de los ámbitos. En base a las tablas adjuntas se propone como directriz aumentar las reservas de suelo para equipamientos y servicios en casi todos los municipios de la comarca. Los municipios del interior de la comarca deberán requalificar aquellas reservas destinadas a uso residencial con mejor ubicación respecto a la accesibilidad, para emplazar los servicios y equipamientos. En el litoral de sueca, el emplazamiento de servicios y equipamientos no se podrá situar en reservas, ya que éstas se eliminarán. Servicios y equipamientos deberán integrarse en suelo consolidado, bien en edificios que lo permitan o mediante la rehabilitación o sustitución.</p> <p>La agrupación de municipios del Xúquer, con 7.000 habitantes, no dispone de ningún centro de atención primaria, librería, residencia de ancianos, ni polideportivo. La agrupación de municipios de la Ribera sur, con 6.800 habitantes, no dispone de centro de salud, instituto, ni campo de fútbol. Estos servicios y equipamientos deberán ser valorados para su despliegue en éstos ámbitos.</p> <p>Al respecto de la reserva de suelo para usos terciarios proponemos elevar el porcentaje a un mínimo de 5% y un máximo del 10% en relación al total de suelo urbano. Esta medida implica una modificación del planeamiento en los municipios de Fortaleny, Benicull de Xúquer, Llaurí, Riola, Favara, Corbera, Sollana, Almussafes, Cullera y Sueca. Los municipios de Riola, Favara y Albalat cumplen con el porcentaje mínimo que establecemos.</p> |

| |
|---|
| Agentes |
| Agentes públicos: Consejo de Urbanismo, ayuntamiento (institucional), equipo urbanístico (técnico) Agentes privados: agentes inmobiliarios. Agentes de la sociedad civil: vecinos y grupos de interés por el desarrollo de ciudades y barrios. |
| Localización |
| Esta actuación abarca los siguientes ámbitos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Agrupación del Xúquer: Municipios de Albalat de la Ribera, Polinyà de Xúquer y Benicull de Xúquer. 2. Agrupación de la Ribera sur: Municipios de Corbera, Llaurí y Favara. 3. Litoral de Sueca: Núcleos urbanos del litoral de Sueca: El Perellonet, El Perelló, Les Palmeres, Mareny de Barraquetes, la Bega del Mar y el Mareny blau. |
| Temporalidad |
| El proyecto tiene la capacidad de implementarse en un plazo de cuatro años. |
| Recursos |
| 95.000€ sin IVA. |
| Concertación y Tramitación |
| Órgano promotor: Mancomunitat de la Ribera Baixa Órgano sustantivo: Generalitat Valenciana Órgano ambiental y territorial: Conselleria de Medi Ambient |
| Evaluación y Seguimiento |
| Su vigencia se mantendrá por un plazo de 24 años, con revisión del plan cada 4 años sin perjuicio de sus eventuales modificaciones. |

Tabla 7.2. Reservas de suelo por municipio y población.

| Municipio | Población (2022) | % de reserva para uso terciario | % de reserva para equipamiento |
|----------------------|------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Fortaleny | 1026 | 3% | 12% |
| Benicull de Xúquer | 1102 | 0% | 9% |
| Llaurí | 1.193 | 0% | 7% |
| Riola | 1.793 | 7% | 12% |
| Polinyà de Xúquer | 2.493 | 0% | 14% |
| Favara | 2.578 | 7% | 7% |
| Corbera | 3.097 | 0% | 7% |
| Albalat de la Ribera | 3.444 | 6% | 13% |
| Sollana | 4.915 | 0% | 8% |
| Almussafes | 8.929 | 1% | 8% |
| Cullera | 22.937 | 4% | 14% |
| Sueca | 27.738 | 3% | 11% |
| Total | 81.245 | | |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Dirección General del Catastro.

Tabla 7.3. Equipamientos y población en municipios de Agrupación del Xúquer.

| Agrupación del Xúquer | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|------------------------|-----------|----------|---------|-----------------|-------------------|---------------|-----------|--|
| Municipio | Població (2022) | Equipamientos deportivos | Equipamientos culturales | Centro de Salud | Residencia de ancianos | Instituto | Librería | Correos | Campo de fútbol | Piscina municipal | Polideportivo | Skatepark | |
| Benicull de Xúquer | 1.102 | 3 | 2 | No | No | No | No | No | No | Si | No | No | |
| Polinyà de Xúquer | 2.493 | 4 | 4 | No | No | No | No | No | Si | Si | No | Si | |
| Albalat de la Ribera | 3.444 | 4 | 2 | No | No | Si | No | Si | No | Si | No | Si | |
| Agrupación del Xúquer | 7.039 | 11 | 8 | No | No | Si | No | Si | Si | Si | No | Si | |

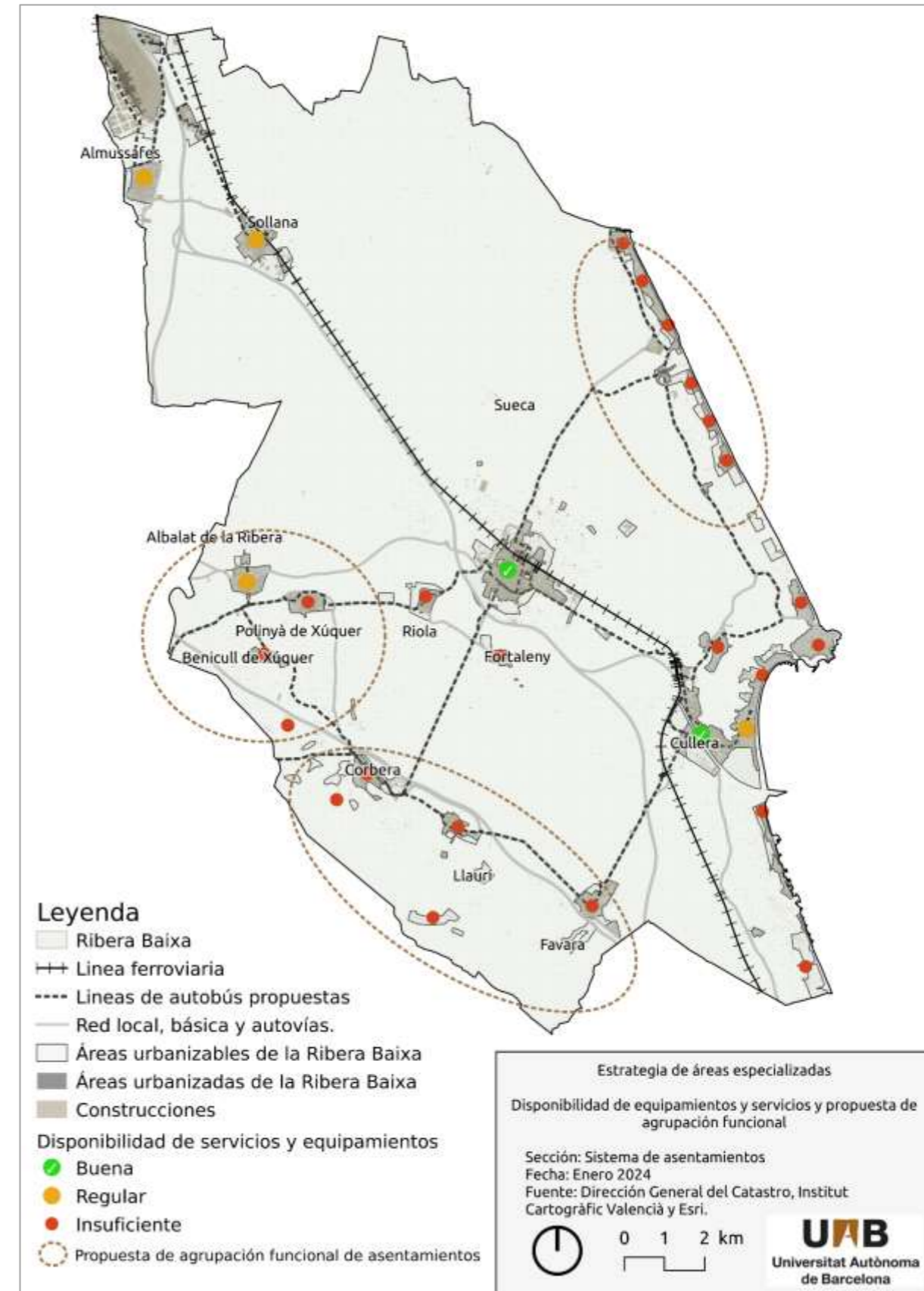
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 7.4. Equipamientos y población en municipios de Agrupación de la Rivera Sur.

| Agrupación de la Ribera sur | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|------------------------|-----------|----------|---------|-----------------|-------------------|---------------|-----------|--|
| Municipio | Població (2022) | Equipamientos deportivos | Equipamientos culturales | Centro de Salud | Residencia de ancianos | Instituto | Librería | Correos | Campo de fútbol | Piscina municipal | Polideportivo | Skatepark | |
| Llaúri | 1.193 | 4 | 0 | No | No | No | No | Si | No | Si | No | No | |
| Favara | 2.576 | 3 | 3 | No | Si | No | Si | No | No | Si | Si | Si | |
| Corbera | 3.097 | 3 | 4 | No | No | No | No | No | No | Si | Si | Si | |
| Agrupación de la Ribera sur | 6.868 | 10 | 7 | No | Si | No | Si | Si | No | Si | Si | Si | |

Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.2. Propuesta 2.2. Estrategias áreas especializadas.



Propuesta 2.3: “Fomentar el acceso a los servicios y la ocupación a través de la diversidad urbana con el objetivo de reducir la necesidad de movilidad.”

Fomentar la mixticidad de usos a través de estrategias de rehabilitación y mejora, lo cual puede contribuir a una complejización del tejido urbano, que permita reducir las necesidades de movilidad de la población y contribuir a modificar el turismo de masas por un turismo más especializado, diverso y sostenible.

7.2.4 Proyecto 2.3: Conversión de zonas con alta especialización de residencia turística estacional en espacios de actividad residencial y económica permanente, ubicados en el litoral del municipio de Cullera.

| |
|--|
| PROPUESTA 2: Disminuir paulatinamente el crecimiento del sector residencial turístico especializado, por medio de la aplicación de rehabilitaciones e incentivos urbanísticos que promuevan la mixticidad y desestacionalidad de usos. |
| PROYECTO 2.3: Conversión de zonas con alta especialización de residencia turística estacional en espacios de actividad residencial y económica permanente, ubicados en el litoral del municipio de Cullera. |
| Objetivo |
| Promover la mixticidad y desestacionalización de los usos de suelo de vivienda plurifamiliar turística del sector litoral del municipio de Cullera. |
| Objetivos Específicos. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Incrementar la mixticidad en la vivienda residencial plurifamiliar del sector litoral de Cullera, aumentando la actividad económica del sector. - Disminuir procesos de litoralización a través de estrategias de rehabilitación y mejora. - Contener la dispersión física existente de los usos de suelo especializados de vivienda plurifamiliar. |
| Actuación |
| <p>Generar una transformación de áreas urbanas de residencias plurifamiliares especializadas en el uso residencial y turístico, cuyas actividades se concentran principalmente en temporada estival, aumentando la actividad económica que permita la diversificación de usos y un mayor aprovechamiento durante el invierno.</p> <p>a) Sector de actividad comercial del área litoral.</p> <p>Si bien puede existir una mayor mixticidad, ésta responde principalmente a dinámicas estacionales que podrían diversificarse, permitiendo absorber demandas que vayan más allá de actividades estacionales de descanso de sol y playa, lo cual podría tener implicancias directas en la movilidad de la población residente, lo que va en la línea de la desestacionalidad de usos.</p> <p>En esta línea, se podrían rehabilitar edificios que permitan localizar oficinas, centros de coworking, oferta cultural, comercio, entre otros, que puedan funcionar en los otros meses del año o bien de forma permanente.</p> <p>El área de actuación para este se observa en la Figura 3 que de acuerdo con la normativa urbanística corresponde a una zona urbanística residencial del Plan General.</p> |

| |
|--|
| <p>En esta zona se encuentran edificios mayoritariamente del período 1959-1975, por lo cual se presenta una oportunidad para su rehabilitación, como una oportunidad de actualizar sus condiciones urbanísticas a los requerimientos y estándares actuales.</p> <p>b) Sectores de alta especialización de vivienda plurifamiliar turística.</p> <p>En estos sectores se requiere rehabilitar para mixtificar los usos de suelo especializados, con el fin de proveer servicios que tengan incidencias en la disminución de la movilidad, en especial de la movilidad motorizada.</p> <p>Estrategia de intervención.</p> <p>Generar incentivos para favorecer la habilitación de entresuelos y el otorgamiento de licencias mixtas, a través de ordenanzas municipales que establezca mecanismos de reducción del Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI), impuesto obligatorio cuyo monto y período para pagar lo establece cada municipio.</p> <p>Complementariamente, se podrían aplicar incentivos, tales como bonificación a la licencia de obras, bonificación a la licencia de apertura de un comercio, entre otras.</p> |
| Agentes |
| <p>Agentes públicos institucionales: Generalitat Valenciana, Mancomunitat de la Ribera Baixa, Servicio de Ordenación Territorial de la Conselleria de Territorio y Vivienda.</p> <p>Agentes técnicos: Equipo Técnico Urbano.</p> <p>Agentes de la sociedad civil: vecinos, Asociación de Comerciantes de Cullera. grupos de interés.</p> |
| Localización |
| Sector litoral de la comuna de Cullera. |
| Temporalidad |
| Las directrices pueden implementarse en un plazo de 2 años. |
| Recursos |
| 120 (millones €) |
| Concertación y Tramitación |
| <p>Órgano promotor: Mancomunitat de la Ribera Baixa,</p> <p>Órgano sustantivo: Generalitat Valenciana</p> <p>Órgano ambiental y territorial: Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.</p> |
| Evaluación y Seguimiento |
| Cada 5 años. |

Figura 7.3. Propuesta 2.3. Estrategias áreas litoralizadas.



7.3 INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN

7.3.1 Proyecto 1: Plan Director de Infraestructura de la Ribera Baixa

| | |
|-------------|--|
| PROPUESTA 1 | Promover la movilidad sostenible en la Ribera Baixa por medio de instrumentos de planificación y gestión necesarios para asegurar una movilidad accesible, equitativa, integrada, segura y saludable. |
| Proyecto 1 | Redactar un Plan Director de Infraestructuras de la Ribera Baixa |
| Objetivo | <p>El Plan Director de Infraestructuras (PDI) es un instrumento de planificación que tiene por objetivo el desarrollo sectorizado de las directrices de movilidad para los distintos medios o infraestructuras de movilidad. Recoge todas las actuaciones estratégicas en la red viaria y ferroviaria de la Ribera Baixa, alineándose con el desarrollo sostenible y potenciando el uso del transporte público y la movilidad activa.</p> <p>El PDI incorporará actuaciones en vías ciclables y caminables (serán desarrolladas por sus respectivos grupos).</p> <p>Entre sus objetivos específicos está:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incrementar el uso del transporte público y la intermodalidad. - Maximizar la integración de los sistemas de transporte público colectivo. - Asegurar unos niveles de conectividad adecuados entre los asentamientos urbanos de la Ribera Baixa, con especial atención a los ámbitos de reforzamiento. - Promover el ahorro de infraestructuras de forma que se eviten las redundancias, buscando soluciones y los modos de transporte más eficientes y viables. - Establecer criterios de diseño que promuevan la inclusión social, calidad de vida, seguridad, salud y sostenibilidad. - Promover la movilidad activa por medio de infraestructura de calidad (serán desarrolladas por sus respectivos grupos). |
| Acciones | <p>Se proponen acciones en dos ámbitos: el primero corresponde a la mejora de las estaciones ferroviarias con la implementación de aparcamiento y de esta forma potenciar la intermodalidad, y el segundo va en relación con las estrategias en la Red viaria con el fin de potenciar el transporte público de buses conectando de mejor manera los municipios de la Ribera Baixa.</p> <p>Infraestructura Park & Ride</p> <p>Tiene por objetivo incrementar la conectividad de los diferentes modos de transporte público y privado. Se ubicarán en las estaciones de tren ya existentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aparcamiento estación El Romaní: Se construye un parking nuevo para 105 automóviles. 2) Aparcamiento estación Sollana: Se construye un parking nuevo para 130 automóviles. 3) Aparcamiento estación Cullera: Se construye un parking nuevo para 92 automóviles, desplazando el anterior para dejar espacio para la proyección de una estación de autobuses. <p>*Todos los aparcamientos consideran el espacio y la infraestructura para bicicletas. (Estos serán desarrollados por sus respectivos grupos).</p> |

| | |
|--------------|---|
| | <p>Estrategias en Red Viaria</p> <p>Incluye todo un conjunto de actuaciones favorecedoras de la circulación de los autobuses en las vías interurbanas. Concretamente, se contemplan las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) Se interviene el Pont de Ferro d'Albalat de la Ribera transformándolo de unilateral a bilateral, incorporándole un sentido. 5) Ampliación de la vía CV-507 pasando de un ancho de 3 m para cada sentido y de 6 m en total a 3,6 m y 7,2 m total, para facilitar el paso de buses por esta. <p>Se prevé la creación de “entradas” y “salidas” desde vías existentes a municipios cercanos, de manera que se haga más directo su acceso y mejore su conectividad a la hora del servicio de las líneas de autobús:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6) Entrada tipo rotonda a la AP-7 desde la vía CV-505, conectando los municipios de Benicull de Xúquer, Albalat de la Ribera y Polinyà de Xúquer. 7) Entrada a la AP-7 desde la vía CV-509 de Corbera. |
| Agentes | <p>ATMV Autoridad de Transporte Metropolitano de València Director del Área de Movilidad de la Mancomunidad de la Ribera Baixa Representante de Departamento de Infraestructura València Renfe Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa Representante Mesa de Transporte Público de la Ribera Baixa Asociaciones, federaciones, empresas Asesorías de expertos: UV, UPV y otros.</p> |
| Localización | Red viaria y ferroviaria de la Ribera Baixa |
| Temporalidad | Se propone un Plan de una duración de 6 años con revisión en la mitad del tiempo. |
| Recursos | <p>Financiación con la colaboración en parte del Gobierno del Estado, Gobierno de la Comunitat Valenciana, Diputació de València y los Gobiernos locales correspondientes.</p> <p>Entre los costos se contempla:</p> <p>Equipo técnico: Se prevé un trabajo de 12 meses para la elaboración del Plan.</p> <p>Se propone un equipo liderado por 1 experto en planificación territorial, teniendo a su cargo: ingeniero/a, 1 constructor/a, 1 dibujante técnico/a, asesoría jurídica, 1 persona del área social, 1 especialista ambiental, 1 especialista comunicación, 1 diseñador/a gráfico/a.</p> <p>Se estima un costo aproximado de 160.000 EU</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración PDI - Equipo técnico de diseño de proyectos infraestructuras contenidos en el plan - Tramitación de permisos - Construcción - Inspección técnica - Evaluación y seguimiento del cumplimiento del PDI <p>*Se podrían tener en cuenta las ayudas tanto europeas como de otras topologías.</p> |

| | |
|-----------------------------------|--|
| <p>Concertación y tramitación</p> | <p>Concertación de Plan Director de Infraestructura (PDI)</p> <p>1.1 Creación de criterios de PDI con apoyo del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa</p> <p>1.2 Análisis de impacto ambiental</p> <p>1.3 Análisis social, territorial y económico</p> <p>1.4 Asesorías técnicas de expertos</p> <p>1.5 Establecimiento de “hitos” y horizontes a 10 años.</p> <p>1.6 Diseño de sistema de evaluación y monitoreo del PDI</p> <p>1.7 Revisión de concordancia con la Ley de Movilidad de Valencia y el Plan Director de la Movilidad de la Ribera Baixa.</p> <p>1) Tramitación del Plan Director de Infraestructuras (PDI)</p> <p>2.1 Solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria (Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural)</p> <p>2.2 Creación de perfiles de proyecto y equipo técnico</p> <p>2.3 Elaboración de la propuesta de Plan Director de Infraestructuras incorporando observaciones de la evaluación ambiental.</p> <p>2.4 Revisión del PDI, por parte de la Comisión territorial en el Ámbito de la Movilidad de la Ribera Baixa (ATMV).</p> <p>2.5 Información pública e institucional (por un plazo de dos meses).</p> <p>2.6 Incorporación de las observaciones presentes en informes recibidos y solicitud de informe al Consejo Movilidad de la Ribera Baixa, Consejo Asesor para el Desarrollo Sostenible, a la Comisión Tráfico (valencia) y Seguridad Vial.</p> <p>2.7 Acuerdo con la administración Valencia, Mancomunidad y municipios.</p> <p>2.8 Aprobación del PDI por parte de autoridades y ATMV.</p> |
| <p>Evaluación y seguimiento</p> | <p>Evaluación a los 3 años de la totalidad del programa y objetivos y seguimiento a través de un informe anual, que indique el grado de realización de las actuaciones previstas según el sistema de monitoreo.</p> <p>Estudios sobre la evolución de la población y la movilidad vehículo privado/transporte público en los diferentes ámbitos territoriales.</p> <p>Se establecen indicadores de cumplimiento y plazos por proyecto.</p> <p>Socialización de indicadores a la comunidad ampliada.</p> |
| <p>Otros</p> | <p>Se adjunta el plano y fotos de las localidades en las que se actúa</p> |

Figura 7.4 : Imagen 1. Vista real de localidades donde se actúa en el PDI



Fuente:Google Maps

Figura 7.5 : Imagen 1. Plan director de infraestructuras de la Ribera Baixa



7.3.2 Proyecto 2: Creación del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa con representación y coordinación del sector público, privado y el tercer sector.

| | |
|-------------|---|
| PROPUESTA 2 | Fomentar la cooperación y la coordinación entre agentes institucionales y no institucionales a través de la creación de organismos que fomenten la movilidad sostenible. |
| Proyecto 2 | Crear del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa con representación y coordinación del sector público, privado y el tercer sector. |
| Objetivos | <ul style="list-style-type: none"> - Complementar el papel de la Mancomunitat mediante la participación voluntaria de todos los agentes participantes en la movilidad, para fomentar el compromiso y responsabilidad de la gestión de las acciones desarrolladas en el espacio. De este modo, se podrían coordinar las políticas de movilidad a escala de Mancomunitat. - Establecer los indicadores necesarios para que la movilidad sea sostenible. - Concienciar de los beneficios de contar con una movilidad activa. - Hacer del espacio público un lugar más amable y humanizado. |
| Actuaciones | <ul style="list-style-type: none"> - Basar el desarrollo de las funciones principales de la movilidad en la participación de los integrantes. - Elaborar propuestas de interés y emitir informes para proponer a los órganos competentes. - Hacer seguimiento, evaluar y revisar la implementación de los acuerdos sobre movilidad y accesibilidad adoptados por el Consejo de Movilidad en el ámbito de la Comarca de la Ribera Baixa, así como hacer estas evaluaciones e informaciones públicas. - El diálogo, la reflexión y la cooperación en las cuestiones relacionadas con la movilidad de la comarca de la Ribera Baixa. - Colaborar con la Mancomunitat en la sensibilización de los ciudadanos para una movilidad sostenible que fomente los modos de movilidad activa y del transporte público. - Promover iniciativas de estudio en el ámbito de la movilidad. - Consultar a los integrantes de la Mancomunitat, especialmente en asuntos relacionados con la intermodalidad, la accesibilidad, la equidad, la seguridad viaria, la sostenibilidad y la lucha contra la exclusión social. |

| | |
|---------|---|
| Agentes | <p>El Plenario del Consejo de la Movilidad de la Ribera Baixa estará formado por:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El/la Presidente/a del Consejo de la Movilidad, que corresponderá a la Vicepresidencia que tenga delegadas las competencias de Movilidad. En caso de ausencia de la Presidencia, esta delegará en el Vicepresidente/a. - 1 Vicepresidente/a propuesto por el Presidente/a. - 1 Secretario/a que será nombrado por el Presidente/a entre el personal del Consorci de la Ribera Baixa. - 1 representante de cada Ayuntamiento de la Mancomunitat de la Ribera Baixa, elegido por el Pleno del Ayuntamiento. - 1 representante de cada partido político o coalición con representación en el pleno de la Mancomunitat. - 1 representante del ministerio que ostente las competencias de transportes y movilidad correspondientes. - 1 representante de la Conselleria la Generalitat Valenciana que ostente las competencias de transportes y movilidad correspondientes. - 1 representante del equipo de Gobierno de la Diputació Valenciana que ostente las competencias de transportes y movilidad correspondientes. - 1 representante de la Universitat de València y 1 de la Universitat Politècnica de València relacionados con la movilidad (2). - 1 representante de la Autoritat del Transport Metropolità de València (ATMV). - 1 representante de cada Consejo de participación sectorial de la Ribera Baixa (<i>si se crearan más consejos como el de movilidad. Ej: Consejo de juventud</i>). - 1 representante de cada uno de los agentes empresariales relacionados con la movilidad. Sus representantes serán nombrados por sus órganos de dirección comunicando el acuerdo por escrito a la Presidencia del Consejo. Su nombramiento por parte de la Presidencia del Consejo tendrá que ser informado en una reunión plenaria del Consejo. - 1 representante de cada entidad inscrita en el Registro Municipal de Entidades, que debe manifestar la voluntad de formar parte del Consejo. - 4 representantes de la ciudadanía de cada uno de los pueblos adscritos a la Mancomunitat de la Ribera Baixa (1 persona de hasta 15 años, 1 de 16 a 35 años, una de 36 a 65 años y una mayor de 65). Todos ellos deberán formar parte del Registro Ciudadano. El Registro Ciudadano estará formado por ciudadanos y ciudadanas que han manifestado la voluntad de formar parte. La elección se hará por sorteo delante del Secretario/a, empezando por el grupo de menos edad, y con |
|---------|---|

| | |
|----------------------------|---|
| | <p>una proporción de, como mínimo, un 50% de mujeres en cada uno de los pueblos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Con voz, pero sin voto, los técnicos y técnicas especializados e implicados en el ámbito temático de la movilidad que manifiesten la voluntad de participar. - Se garantizará la representatividad paritaria, estableciendo que en el conjunto del Pleno cada uno de los sexos suponga, como mínimo, el 40%. |
| Localización | Cada una de las sesiones se celebrará en un municipio distinto de la Ribera Baixa, ordenados alfabéticamente y siempre en el mismo orden. Si alguno de los ayuntamientos manifiesta la voluntad de no acoger una reunión, se pasará al siguiente nombre de la lista y el municipio tendrá que esperar hasta que le toque de nuevo. |
| Temporalidad | <p>El Consejo de la Movilidad de la Ribera Baixa se considerará constituido en la primera sesión convocada con esta finalidad. Los representantes de los ayuntamientos formarán parte de este durante su mandato. Después de la celebración de cada una de las elecciones municipales se renovará la composición del Consejo.</p> <p>Dentro de este periodo los representantes cesarán por voluntad propia o por decisión del órgano que los propuso o escogió. Esta acción tendrá que ser comunicada por escrito a la Presidencia del Consejo. La sustitución de los representantes se realizará siguiendo los mismos criterios que su elección.</p> |
| Recursos | La financiación necesaria para la creación del Consejo provendrá de la Mancomunitat y los ayuntamientos, en colaboración con la Diputación de Valencia, el Gobierno de la Comunitat Valenciana y el Gobierno del Estado. Además, se estudiará la posibilidad de acogerse a algún plan europeo en materia de movilidad sostenible. |
| Concertación y tramitación | Para la creación del Consejo de Movilidad se necesita modificar la ley que otorga las competencias a la Mancomunidad de la Ribera Baixa, para que sea este organismo el que cree el Consejo. |
| Evaluación y seguimiento | <p>Indicadores de evaluación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Número de reuniones del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa. - Número de iniciativas, propuestas, proyectos, etc. planteados, iniciados y ejecutados. |

7.3.3 Proyecto 3: Reforma de l’Autoritat del Transport Metropolità de València (ATMV) asegurando la participación y representación de la Ribera Baixa.

| | |
|----------------------------|--|
| PROPUESTA 3 | Promover la movilidad sostenible en la Ribera Baixa por medio de instrumentos de planificación y gestión necesarios para asegurar una movilidad accesible, equitativa, integrada, segura y saludable. |
| Proyecto 3 | Reforma de la Autoritat del Transport Metropolità de València (ATMV) asegurando la participación y representación de la Ribera Baixa. |
| Objetivo | Articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo de la comarca de la Ribera Baixa y de los municipios que forman parte. |
| Actuación | <p>Se proponen dos actuaciones de carácter distinto y complementario:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Representación: Reformar la composición del Consejo de Administración para asegurar la presencia de 1 representante de los municipios que tienen competencias propias de transporte y la presencia de 1 representante de los municipios que no tienen competencias propias de transporte. - Gestión: Crear la Comisión Territorial de la Gestión de la Movilidad de la Ribera Baixa, con el objetivo de tratar los asuntos relacionados. |
| Agentes | Los agentes que intervienen en este proceso son, por un lado, los que componen en la actualidad el Consejo de Administración y el resto de órganos y comisiones de la ATMV. Por otro lado, también se incluyen los nuevos agentes que formarán parte del Consejo y de la nueva Comisión Territorial. Para asegurar que se tiene en cuenta a los municipios de la Ribera Baixa en el transporte metropolitano de Valencia se propone añadir entre sus agentes un representante del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa. |
| Temporalidad | Se modifica por tiempo indefinido. |
| Concertación y tramitación | Para materializar nuestra propuesta hay que modificar el Decret 81/2017, de 23 de juny, del Consell, pel qual s’aprova el Reglament de l’Autoritat de Transport Metropolità de València y el Capítol XXVIII de la Llei 13/2016, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d’organització de la Generalitat, que lleva por título “De la creació de l’Autoritat de Transport Metropolità de València”. En definitiva, hay que reformar las distintas normas jurídicas que regulan la actividad de la ATMV, para incluir las modificaciones propuestas. |
| Evaluación y seguimiento | <p>Indicadores de evaluación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuantificar el número de reuniones del Consejo de Administración celebradas con la participación de los nuevos representantes. - Conocer el número de iniciativas, proyectos, informes, etc. planteados y ejecutados en la Ribera Baixa. - Crear una comisión de seguimiento dependiente del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa. |

7.4 ESPACIOS PROTEGIDOS

7.4.1 Proyecto 1.1. Plan de espacios abiertos de la comarca como elementos constitutivos del PAT.

| |
|---|
| Propuesta 1. Definir un sistema de espacios abiertos como infraestructura verde y azul, capaz de conectar todos los espacios naturales y mejorar la biodiversidad. |
| Proyecto 1.1. Plan de espacios abiertos de la comarca como elementos constitutivos del PAT. |
| Objetivo. Elaboración del mapa general de espacios abiertos que funcione como base para otros instrumentos de planificación territorial dentro del marco del Plan de Acción Territorial. |
| Actuación. - Conformar una red ecológicamente coherente y estratégicamente planificada de espacios abiertos (verdes y azules) y de otros elementos ambientales, diseñada y gestionada para la conservación de los ecosistemas y el mantenimiento de los servicios que nos proveen. - Establecer una malla identificando la condición territorial. - Categorizar los diferentes elementos (corredores, áreas de protección, rutas, etc). |
| Agentes. Generalitat de Valencia, Ayuntamientos de la Ribera Baixa y Consorcio de la Ribera. |
| Localización. Ribera Baixa. |
| Temporalidad. 5 años. |
| Recursos. Sistemas de información geográfica y territorial, bases cartográficas. |
| Concertación y tramitación. Generalitat de Valencia, Ayuntamientos de la Ribera Baixa y Consorcio de la Ribera. |
| Evaluación y seguimiento. Ayuntamientos de la Ribera Baixa, y organismos competentes en la gestión ambiental. |

7.4.2 Proyecto 1.2. Red de acceso a los espacios abiertos mediante corredores que funcionen como infraestructura de movilidad activa.

| |
|---|
| Propuesta 1. Definir un sistema de espacios abiertos como infraestructura verde y azul, capaz de conectar todos los espacios naturales y mejorar la biodiversidad. |
| Proyecto 1.2. Red de acceso a los espacios abiertos mediante corredores que funcionen como infraestructura de movilidad activa. |
| Objetivo. Elaboración del mapa de conectores y accesos a los espacios abiertos, que complemente la matriz territorial. |
| Actuación. Identificar los posibles corredores de conexión entre espacios abiertos y definir puntos de acceso a espacios protegidos y seminaturales. Identificar una red de rutas ciclistas y de turismo que complementen la red de accesos a espacios abiertos, puntos de interpretación y refugios climáticos. |
| Agentes. Generalitat de Valencia, Ayuntamientos de la Ribera Baixa y Consorcio de la Ribera. |
| Localización. Ribera Baixa. |
| Temporalidad. 5 años. |
| Recursos. Sistemas de información geográfica y territorial, bases cartográficas. |

| |
|--|
| Concertación y tramitación. Generalitat de Valencia, Ayuntamientos de la Ribera Baixa y Consorcio de la Ribera. |
| Evaluación y seguimiento. Ayuntamientos de la Ribera Baixa, y organismos competentes en la gestión ambiental. |

7.4.3 Proyecto 2.1. Creación de la Direcció Comarcal dels Espais Oberts de la Mancomunitat de la Ribera Baixa

| |
|---|
| Propuesta 2. Dotarse de instrumentos normativos adecuados para la planificación que regule los usos de los diferentes espacios naturales, mediante el desarrollo de una red de infraestructura verde y el fomento de su acceso mediante la movilidad activa. |
| Proyecto 2.1. Creación de la Direcció Comarcal dels Espais Oberts de la Mancomunitat de la Ribera Baixa |
| Objetivo. Centralizar toda la gestión de los espacios abiertos y naturales de la Ribera Baixa en un solo organismo a través de 3 líneas de actuación: educación y sensibilización ambiental, puntos de información e interés y mantenimiento y conservación de la infraestructura verde y azul |
| Actuación. Definir y crear el organismo de acuerdo a la Mancomunidad de la Ribera Baixa Cordinación con el resto de las administraciones competentes en medio ambiente Establecer los criterios para cada línea Proponer y crear programas iniciales para cada una de ellas <ul style="list-style-type: none"> - Educación y sensibilización: <ul style="list-style-type: none"> o Mesa de voluntariado. A partir de las diferentes entidades medioambientales de la comarca, iniciar un programa de voluntariado para fomentar la concienciación ambiental (recogida de basura, avistamientos) o Programa de educación ambiental y comportamiento a los usuarios de las infraestructuras verde y azul - Puntos de información y de interés: <ul style="list-style-type: none"> o Difusión y promoción de los accesos a los espacios abiertos o Establecer puntos y accesos de información físicos en sitios estratégicos a partir del mapa de red de acceso a los espacios abiertos <ul style="list-style-type: none"> ▪ Equipar los puntos físicos de información e interés con mobiliario urbano (banco, mesas...) en consonancia con el ambiente (material de madera), con sombras... ▪ Crear espacios de refugio climático - Mantenimiento y conservación: <ul style="list-style-type: none"> o Limpieza del sotobosque en las superficies forestales con riesgo a incendio A parte, se crea un departamento para diseñar los proyectos piloto Adquisición del personal técnico a partir de un proceso de selección previa y formación Poner en marcha los diferentes programas |
| Agentes. Generalitat de Valencia, Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructura y Territorio de la Comunitat Valenciana Ayuntamientos de la Ribera Baixa y Consorcio de la Ribera, Mancomunitat de la Ribera Baixa, |
| Localización. Ribera Baixa y puntos estratégicos en los diferentes espacios abiertos. |
| Temporalidad. En total, se necesitarán 2 años desde la creación del organismo hasta poner en acción los programas. El primer año servirá para la creación de la DiCEO y definición de las líneas y programas presentación. Y el segundo para configurar los equipos de trabajo para cada programa (adquisición de trabajadores y formación y capacitación) e inicio de los programas |

| |
|--|
| Recursos. Construcción de una entidad física, elección de personal, sueldos, establecer procesos de selección |
| Concertación y tramitación. Generalitat de Valencia, Ayuntamientos de la Ribera Baixa, Consorcio de la Ribera i Mancomunitat de la Ribera Baixa |
| Evaluación y seguimiento. Organismos medioambientales, ayuntamientos. |

7.4.4 Proyecto 2.2. Elaborar un plan de actuación para el curso bajo de la desembocadura del Xúquer, que le otorgue un uso orientado al ocio/recreación/educación vinculada a sus valores medioambientales.

| |
|---|
| Propuesta 2. Dotarse de instrumentos normativos adecuados para la planificación que regule los usos de los diferentes espacios naturales, mediante el desarrollo de una red de infraestructura verde y el fomento de su acceso mediante la movilidad activa. |
| Proyecto 2.2. Elaborar un plan de actuación para el curso bajo de la desembocadura del Xúquer, que le otorgue un uso orientado al ocio/recreación/educación vinculada a sus valores medioambientales. |
| Objetivo. Dotar esta zona de unos usos concretos que estén vinculados a los valores medioambientales. A su vez, dotamos a las zonas colindantes de un área verde. |
| Actuación: Realizar un estudio respecto la zona, ya que esta se encuentra en dentro de la zona de actuación del PATIVEL. Realizar una desclasificación del suelo convirtiéndolo en suelo no urbanizable, dando así de seguridad respecto posibles proyectos y dotando la zona de area costera con el agrario de ser una zona altamente inundable. Medidas de protección como el PATIVEL o declarándolo como Zona inundable. En segundo lugar, poner el proyecto a disposición de la ciudadanía para abrir un proceso de participación ciudadana |
| Agentes. Ayuntamiento de Cullera, Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructura y Territorio, Centros escolares y ciudadanía. Gobierno comunidad Valenciana |
| Localización. Cullera, desembocadura del río Xúquer |
| Temporalidad. 3 años. 1r proceso de descalificación del suelo. 2do elaboración proyectos, sumisión de proyectos a participación ciudadana, imposición de medidas de protección. 3ro adecuación de la zona. |
| Recursos. Departamento de urbanismo de Cullera, generalidad valenciana. |
| Concertación y tramitación. Tramitación para la descalificación del suelo urbanizable a suelo no urbanizable. |
| Evaluación y seguimiento. Ayuntamiento de Cullera. Medio Ambiente del Gobierno de la Comunidad Valenciana. |
| Otros: Justificación: Esta área de 61,03ha que actualmente se encuentra sin urbanizar, en ella se realizan festivales multitudinarios que cada vez dejan menos dinero a los comerciantes de la ciudad. Es así porque cada vez los festivales incluyen más servicios dentro de ellos mismos, con lo cual la gente no se ve obligada a salir de ellos. Ya sea para cenar, comprar... En esta superficie se proyectó en 2005 un megaproyecto la construcción de 33 torres de 25 alturas, un hotel de 40 plantas en un espacio de 610.340 metros cuadrados y un nuevo puerto deportivo. Se aprobó por la generalidad Valenciana en 2007 y en 2010 se realizó el cambio de suelo y en consecuencia la reparcelación considerando este espacio, Suelo Urbanizable. Con el tiempo se aprobó, el PATIVEL (Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana) que se puso en marcha (oficialmente el 4 de mayo de 2018) los proyectos urbanísticos sin desarrollar previstos en suelo urbanizable como el 'Manhattan' de Cullera tendrían cinco años para aprobarse y cinco, una vez aprobado, para realizar los trabajos. En cambio, si no se desarrolla el proyecto en ese primer plazo |

de los cinco años, los terrenos volverían a la calificación de Rústicos. Dicho plazo venció dos semanas previas a la última elección de municipal, clasificándose la desembocadura del Xúquer como “suelo No Urbanizable de Protección”.

La nueva administración de Valencia ha llevado al PATIVEL a tribunales, para dejar sin efecto sus restricciones y reactivar este y otros proyectos inmobiliarios suspendidos desde la aprobación del plan.

Organizaciones medioambientales y autoridades locales han mencionado la posibilidad de desarrollar en aquel territorio un proyecto de Parque inundable, propuesta que sería más compatible con la protección de los ecosistemas de la zona. Esta postura se contrapone a la de la actual consellera de Medio Ambiente, quien señala que el actual PATIVEL impide “hacer compatible la protección medioambiental y la sostenibilidad con la llegada de inversiones a la “Comunitat Valenciana”.

En caso de derogar el PATIVEL se podría acudir a la competencia competente para que esta zona siguiera considerándose un espacio protegido, y siga siendo suelo no urbanizable, se podría hacer gracias a que la zona es inundable. Y considerarlo dentro de Zonas húmedas de valor ambiental. Se podría dirigir a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza a propuesta del órgano competente de la comunidad autónoma, previa notificación al organismo de cuenca para su informe y, en el caso de humedales costeros, previa notificación al Servicio Periférico de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.

Para ello, se pretende presentar un proyecto de actuación en este terreno, donde se utilice como área recreativa con itinerarios saludables, gimnasios al aire libre, parques infantiles, zona de calistenia, convirtiendo así en un referente a nivel de habitantes de Cullera donde realizar actividad diaria sin impacto negativo. Convirtiendo en una zona de actividad física y ser un lugar donde se asocie salud, actividad física, descanso, paseo. Un lugar de convivencia que sientan como suyo los habitantes de Cullera.

También dar la consideración de importancia a la correspondiente desembocadura del río Xúquer con lo que ello conlleva respecto a fauna flora y valor ambiental.

Figura 7.6 PATIVEL desembocadura xúquer



Fuente: Elaboración propia

7.5 TRANSPORTE PÚBLICO

El diagnóstico y los criterios que se desarrollaron se traducen en las siguientes propuestas y proyectos que se pueden ver con mayor detalle en el siguiente apartado.

Tabla 7.5. Propuestas y proyectos para el transporte público

| Tema | Criterio | Propuesta | Proyecto |
|------------------|--|---|--|
| General | | | Proyecto 0. Desarrollo de un Plan Director de Movilidad |
| Red | Garantizar la cobertura de las redes de transporte público de buses y trenes a todo el conjunto de la Comarca y el territorio facilitando la intermodalidad sostenible y activa. | Aumentar la cobertura y la conectividad en toda la comarca, fomentar la interacción del transporte público con la movilidad activa, y ofrecer una red de transporte público que conecte las zonas litorales, sobre todo en temporadas de elevada demanda turística. | Proyecto 1. Reordenación de las líneas de autobuses |
| | | | Proyecto 2. Reforma de las estaciones |
| Servicio | Aumentar y estabilizar el servicio de transporte público, adaptándolo a las necesidades y potenciando el el trasvase modal desde la movilidad privada. | Regularizar la frecuencia e incrementar el servicio horario de autobuses y ajustarlo al del ferrocarril para alcanzar un alto grado de intermodalidad, y mejorar la información de la que disponen los usuarios del servicio. | Proyecto 3. Sistemas de información |
| Costes | Reducir los costes temporales del autobús y simplificar el sistema tarifario, con tal de facilitar la intermodalidad entre autobús y tren y reducir sus costes económicos. | Promover el uso del transporte público y la movilidad activa, y desincentivar la movilidad privada. | Proyecto 4. Integración del sistema tarifario |
| Población | Aumento de la demanda y el uso del transporte público y movilidad activa por parte de la población tanto residencial como estacional. | | |

Fuente: Elaboración propia

7.5.1 Proyecto 0. Plan Director de Movilidad

A continuación, se muestran las fichas de cada proyecto, se ha creado una ficha también para el proyecto 0 que consiste en el desarrollo del Plan Director de Movilidad, el cual incorpora los proyectos de transporte público conjuntamente con el resto de los apartados de movilidad.

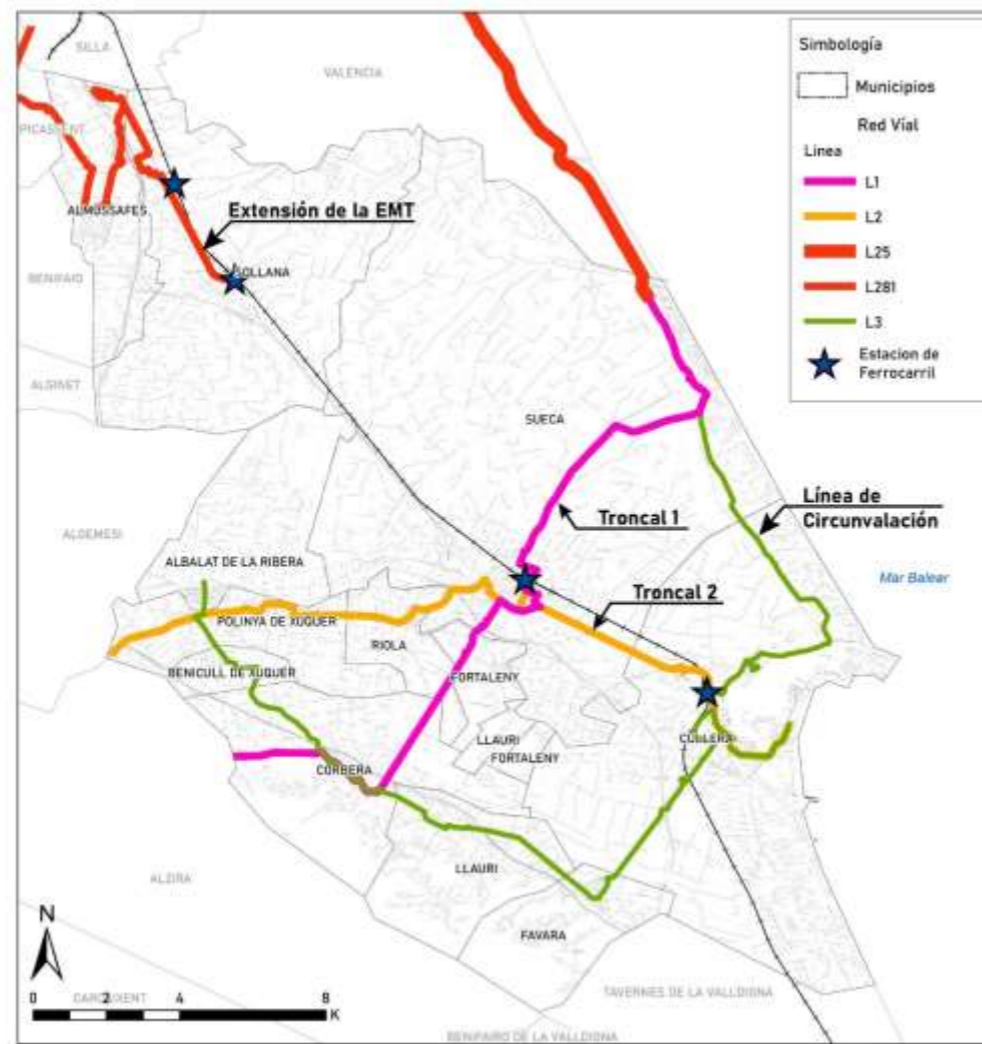
| Proyecto 0. Plan Director de Movilidad | |
|--|--|
| Objetivo | <ul style="list-style-type: none"> Fomentar la intermodalidad entre el transporte público y la movilidad activa y sostenible en toda la comarca Mejorar la eficiencia y cobertura de las redes de transporte público Promover el trasvase modal de transporte privado a público y la movilidad activa Potenciación del transporte público accesible e inclusivo Incorporar nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad Promover el uso de la bicicleta y la movilidad activa Desincentivar el transporte privado motorizado |
| Actuación | <p>Elaboración de un Plan Director de Movilidad con las siguientes líneas de actuación para cada modo de transporte:</p> <ol style="list-style-type: none"> Transporte público: <ul style="list-style-type: none"> Reordenación de las líneas de autobuses Reforma de las estaciones de tren Implementación de un sistema de anuncios en tiempo real y mejora de la información previa de los horarios y trayectos con la creación de una aplicación móvil y otros materiales comunicativos Integración del sistema tarifario de las distintas líneas de bus y del ferrocarril Transporte motorizado privado: <ul style="list-style-type: none"> Limita la afluencia de vehículos privados, estableciendo un sistema unificado de reserva y pago de estacionamientos Plan de pacificación de entornos escolares Gestión y planificación del acceso del vehículo motorizado privado en zona de pacificación de los entornos urbanos Servicio de movilidad privada compartida para trabajadores en polígonos industriales Bicicletas: <ul style="list-style-type: none"> + Potenciación y sensibilización del uso de la bicicleta (Bicibus, talleres teóricos prácticos, escuela de la bici, itinerarios en compañía, cycling without ages) Manual de lineamientos Movilidad a pie: <ul style="list-style-type: none"> Metrominuto (visibilizar el desplazamiento para una opción viable de caminata) Adecuación de la infraestructura peatonal (ampliación de aceras, garantizar la accesibilidad universal y continuidad) |

| | |
|-----------------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Homologación de los itinerarios peatonales de la comarca (esquema de redes de senderos para movilidad a pie) Desarrollo e implementación de un proyecto de concienciación enfocado a visibilidad los itinerarios peatonales |
| Agentes | <p>Mancomunidad de La Ribera Baixa</p> <p>Mesa de movilidad incorporada en el Consejo de Movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ayuntamientos de todos los municipios de La Ribera Baixa Empresa Metropolitana de Transporte Empresas privadas de autobús: Bunyol, Herca, Franjen Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia Empresa RENFE-Adif Diputació de Valencia |
| Localización | La Ribera Baixa |
| Temporalidad | 2025-2035 |
| Recursos | La Mancomunidad de La Ribera Baixa destinará un presupuesto orientativo de 120.000€ al desarrollo del PDM. A parte cada proyecto se dotará de un presupuesto propio. |
| Concertación y tramitación | La elaboración del plan la llevará a cabo la mancomunidad de la Ribera Baixa a través de una externalización y se tramitará a través de un proceso participativo en donde intervendrán las distintas entidades públicas y ciudadanas. |
| Evaluación y seguimiento | Consulta previa a la aprobación del plan a los grupos de evaluación. Seguimiento de los proyectos con reuniones trimestrales entre los distintos ayuntamientos y el resto de agentes implicados. |
| Otros | Este plan exige una coordinación con el Plan Director de Infraestructura y con algunos de los proyectos que se desarrollan. |

7.5.2 Proyecto 1. Reordenación de las líneas de autobús

| Proyecto 1. Reordenación de las líneas de autobús | |
|---|--|
| Objetivo | Aumentar la cobertura en todo el territorio, para ofrecer una red de transporte público que conecte de mejor forma los distintos centros urbanos y zonas litorales de la comarca. |
| Actuación | <p>Reordenación de las distintas líneas de autobuses en 2 líneas troncales con alta frecuencia que conecten los principales núcleos de población (Cullera - Sueca), una línea secundaria para zonas con menor concentración de población y una línea litoral, más la implantación de una Sistema de Transporte a la Demanda pensado para áreas de baja población.</p> <ul style="list-style-type: none"> Reformar 7 Líneas de autobuses en tan sólo 3 Crear 2 líneas troncales de alta frecuencia Crear Línea de Circunvalación Horarios de autobuses que faciliten la intermodalidad con Renfe, EMT, además de mejorar la previsibilidad. |

- Implantar un Sistema de Transporte a la Demanda pensado para áreas de baja población.







| | |
|---------------------|---|
| Agentes | <ul style="list-style-type: none"> • Mancomunidad de La Ribera Baixa • Empresa Metropolitana de Transporte • Empresas privadas de autobús: Bunyol, Herca, Franjen • Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia • Renfe |
| Localización | Ámbito de la Ribera Baixa |
| Temporalidad | <ul style="list-style-type: none"> • 1ra etapa: Estudio de factibilidad de implantación (capacidad vial) • 2da etapa: Adquisición de y adaptación de parque móvil • 3ra etapa: Campaña informativa a la población de nuevos recorridos. • 4ta etapa: Implementación de nuevo sistema • 5ta etapa: concesión de nuevas líneas a agentes |
| Recursos | <ul style="list-style-type: none"> • Fondos Next Generation • Subvenciones Generalitat Valenciana |

| | |
|-----------------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Subvenciones del Estado |
| Concertación y tramitación | La ATMV será la encargada de la implantación y ejecución de la reordenación de las nuevas líneas. |
| Evaluación y seguimiento | Consulta ciudadana, agrupaciones y funcionarios antes de la implantación de nuevas líneas. Evaluación de eficiencia de los nuevos recorridos. |
| Otros | Junto con este proyecto se vincula un proyecto de mejora de las carreteras por donde pasa la L3 incluido en el Plan Director de Infraestructura. |

7.5.3 Proyecto 2. Reforma de las estaciones de tren y el parque móvil

| Proyecto 2. Reforma de las estaciones de tren y el parque móvil | |
|--|--|
| Objetivo | <p>Mejorar los puntos de accesibilidad y promover la intermodalidad en paradas de tren, facilitando la conexión con la movilidad activa (vías ciclables e itinerarios a pie) y la red de autobús.</p> <p>Hacer el transporte ferroviario más seguro, cómodo y más inclusivo para personas mayores, personas con movilidad reducida, familias con niños pequeños y otros colectivos con necesidades especiales.</p> |
| Actuación | <p>Las actuaciones se limitan a la reforma del recinto de las estaciones y el parque móvil porque Adif ya ha aprobado un proyecto de renovación integral de la línea Silla-Gandía, este implica la sustitución de todos los elementos de la superestructura (carril, traviesas, balasto y aparatos de vía) y el sistema de electrificación (catenaria). Por lo cual todo el tramo que pasa por la comarca se beneficiará de dicho proyecto.</p> <p>Previamente a que se inicien las obras se realizaría un informe del estado y las instalaciones de las que dispone cada estación. A partir de estos informes se planificarían las 4 actuaciones de reforma, con tal de valorar que actuaciones de las que se proponen requiere cada estación</p> <p>Actuaciones para promover la intermodalidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Incluir delante de las estaciones de Sueca y Cullera paradas de autobús por donde pasen las líneas de autobús troncales. 2. Añadir aparcamientos de bicicleta cerca de las estaciones conectados a las vías ciclables. 3. Añadir rampas que permitan el acceso de bicicletas a los andenes y a los vagones sin dificultad. 4. Adaptar el parque móvil a los pasajeros con bicicletas, crear aparcamientos de bicicleta en algunos vagones. <p>Actuaciones para aumentar la inclusividad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Instalación de apoyos isquiáticos: mobiliario para facilitar los tiempos de espera a las personas con problemas de movilidad, permitiendo una postura de espera en posición de semisentado. |

| | |
|-----------------------|---|
| | <ol style="list-style-type: none"> 2. Implantación de pavimentos tacto-visuales cerámicos que ayuden a orientarse a las personas ciegas. 3. Implantación de suplementos de borde de andén: elementos colocados en el borde de andén de las estaciones, con la misión de salvar el gálibo vertical y horizontal tren-andén existente, de tal forma que una persona en silla de ruedas, un carrito de bebe, etc., pueda ascender/descender del tren sin ningún tipo de dificultad. 4. Instalación de información en braille y alto relieve en ascensores. 5. Adecuación de interfonos: sistemas de comunicación cuya función es la de brindar ayuda por parte del personal ante cualquier circunstancia que se produzca en la Red, se adecuarán en altura. 6. Señalización de todos los elementos de accesibilidad: apoyo isquiático, interfono, zona de seguridad, accesos con rampas, etc. para que se sepa que existen y donde se sitúan. 7. Mejorar la iluminación de la estación mediante farolas fotovoltaicas que emplean energías limpias. 8. Instalación de tiras antideslizantes en escaleras. <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div> |
| <p>Agentes</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia • Ayuntamiento de El Romaní, Sollana, Sueca, Cullera • Empresa RENFE-Adif • Diputació de Valencia • Plataforma de usuarios de transporte público |

| | |
|-----------------------------------|--|
| Localización | Estaciones de tren de El Romaní, Sollana, Sueca y Cullera. Parque móvil de ferrocarril. |
| Temporalidad | 2028-2035 |
| Recursos | <p>12.000.000€ provenientes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 50% Inversión de Adif • 20% Subvenciones de la Generalitat Valenciana • 20% Subvenciones del Estado • 10% Recursos de los ayuntamientos |
| Concertación y tramitación | <ul style="list-style-type: none"> • Empresas RENFE y Adif (para las reformas del interior de la estación y parque móvil) • Ayuntamiento de El Romaní, Sollana, Sueca, Cullera (para las actuaciones en el exterior de la estación) |
| Evaluación y seguimiento | Revisar anualmente el cumplimiento de normativas de accesibilidad y seguridad como puede ser la normativa de escaleras y barandillas. Realizar una encuesta a la ciudadanía después de 4 años de la finalización del proyecto para evaluar el grado de satisfacción. |
| Otros | |

7.5.4 Proyecto 3. Sistemas de información

| Proyecto 3. Sistemas de información | |
|-------------------------------------|---|
| Objetivo | <p>Debido a la escasa información de la que disponen los usuarios del transporte público, se creará una aplicación móvil para que dichos usuarios tengan la información disponible siempre que quieran. Esta información consistirá en los horarios y las líneas de trenes y autobuses actualizadas y a tiempo real.</p> <p>Juntamente con el grupo de movilidad en bicicleta, se intentará facilitar la localización de bicis disponibles y otros puntos estratégicos como refugios climáticos o puntos de reparación, mediante una aplicación, que se juntaría con la de nuestro proyecto.</p> <p>Para la gente mayor y atascada en la brecha digital, se repartirán panfletos informativos a los buzones de cada casa.</p> <p>Mejorar la información de la que disponen los usuarios del servicio, mediante la implementación de un sistema de anuncios en tiempo real en las estaciones y en el propio vehículo para informar a los usuarios a través de pantallas LED y un sistema de altavoces.</p> |
| Actuación | <p>La primera actuación consiste en la creación de una aplicación móvil con toda la información de los horarios de trenes y autobuses, que sea sencilla para el usuario.</p> <p>La segunda actuación consiste en la creación de trípticos informativos, con especial atención a la gente mayor, el cual se enviará directamente a las casas. Estos trípticos se enviarán una vez al año, a principio de año, e incluirán todas las novedades necesarias para saber.</p> |

| | |
|-----------------------------------|--|
| | <p>La siguiente fase de actuación consiste en buscar una empresa para que instale los diferentes dispositivos de audición (altavoces) y de imagen (Pantalla LED) con los datos renovados de los horarios y de las nuevas rutas. Estos se instalarán en todas las estaciones de los diferentes municipios y en sus trenes, además de autobuses. Esta instalación ayudará a la mejora informativa de los usuarios.</p> <p>La cuarta fase de actuación consiste en la contratación de personas que estarán en un punto de información en cada estación con el fin de ayudar y dar más accesibilidad a las personas que lo necesiten.</p> <p>La quinta fase de actuación consiste en colocar en diferentes puntos estratégicos información en Braille, a las que se llega a través de señalizaciones podotáctiles en el suelo.</p> |
| Agentes | <ol style="list-style-type: none"> 1. Empresa Metropolitana de Transporte 2. Empresas privadas de autobús: Bunyol, Herca, Franjen 3. RENFE 4. Mancomunidad Valenciana 5. ADIF 6. ONCE 7. Lafarga & Herranz (Empresa de altavoz y pantalla LED) |
| Localización | Comunitat Valenciana. Estaciones, trenes y autobuses de la comarca. |
| Temporalidad | Entre 2025-2026 |
| Recursos | <p>Dependen del desarrollo de los proyectos. El presupuesto corre a cargo de las empresas gestoras de las infraestructuras (estaciones) y los vehículos (trenes y autobuses).</p> <p>Consideramos un presupuesto aproximado de 100.000 euros.</p> |
| Concertación y tramitación | La empresa instaladora se decidirá mediante la realización de un concurso público, donde todas las empresas de transporte implicadas deberán estar de acuerdo con la elección. |
| Evaluación y seguimiento | Una vez cada año por lo que corresponde a la app. Si sucede alguna incidencia, revisar con inmediatez. Para el sistema de anuncios, revisión cada 3 años. Si sucede alguna incidencia se revisará con inmediatez. |
| Otros | No se prevén otros aspectos relevantes en la ejecución de este proyecto. |

7.5.5 Proyecto 4. Integración del sistema tarifario

Proyecto 4. Integración del sistema tarifario

Objetivo Promover el uso del transporte público y la movilidad activa, mediante un proyecto de reforma en la integración del sistema tarifario de las distintas líneas de bus y del ferrocarril, que se incluya en el Plan Metropolitano de Movilidad, mediante la modificación del sistema de Coronas del Transporte Metropolitano de Valencia

Actuación La primera fase de actuación contempla la definición de un proyecto para añadir los municipios con paradas, tanto de autobús como de tren, a la misma corona que las otras, de manera que queden todas en la misma zona.

Trenes:

The map illustrates the proposed fare zones (C-1 to C-6) and train routes. The zones are color-coded: C-1 (blue), C-2 (orange), C-3 (green), C-4 (red), C-5 (purple), C-6 (yellow), and EXTD (brown). The legend includes symbols for parking, information, and accessibility at stations.

Bus:

| | |
|-----------------------------------|---|
| Agentes | <ol style="list-style-type: none"> 1. RENFE 2. Empresa Metropolitana de Transporte 3. Empresas privadas de autobús: Bunyol, Herca, Franjen 4. Mancomunitat de la Ribera Baixa 5. Autoritat del Transport Metropolità de València |
| Localización | La implementación del sistema tarifario integrado se extenderá a lo largo de todas las líneas de autobús y ferrocarril dentro de cada área municipal. |
| Temporalidad | Período entre 2024 y 2026 |
| Recursos | La financiación y los recursos necesarios serán provistos por las entidades gestoras de las infraestructuras y servicios de transporte público involucrados. |
| Concertación y tramitación | La Autoritat del Transport Metropolità de València se encargará de la realización del proyecto, mientras que los agentes implicados serán los encargados de garantizar su integración. |

7.6 AUTOMÓVIL PRIVADO

Propuesta 1 : Reducir el flujo del vehículo motorizado restringiendo el acceso de este en los espacios de interés ambiental y en las principales zonas urbanas mediante la aplicación de planeamiento específico.

7.6.1 Proyecto 1.1 Sistema de estacionamiento regulado en las bolsas de aparcamiento existentes en el litoral

| | |
|--------------|--|
| Proyecto 1.1 | Sistema de estacionamiento regulado en las bolsas de aparcamiento existentes en el litoral |
| Objetivo | Limitar la afluencia de vehículos privados estableciendo un sistema unificado de reserva y pago de estacionamiento |
| Actuación | <ol style="list-style-type: none"> 1. Definir los principales puntos de acceso al litoral, sus bolsas de aparcamiento y el número de plazas. Con plazas reservadas para residentes y plazas para el público general. 2. Restringir el acceso en los aparcamientos no regulados y crear un espacio seguro 3. Crear una herramienta digital (página web) de comunicación y de reserva dónde se explique el funcionamiento del sistema de regulación (meses en los que se aplica y por qué es importante regularlo), se muestren todas las áreas de aparcamiento regulado y se ofrezca la posibilidad de reserva. 4. Instalar parquímetros en la entrada de los aparcamientos donde tramitar el pago según horas. |
| Agentes | Ayuntamientos de Sueca y Cullera |
| Localización | Las bolsas de aparcamiento están repartidas en la franja litoral de la comarca que afecta a los municipios de Sueca y Cullera |
| Temporalidad | <p>2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico de un equipo consultor para definir los principales puntos de acceso al litoral y estudiar el sistema tarifario. • Elaboración de Plan de Acción. • Campaña de comunicación y sensibilización. <p>2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar e implementar la herramienta digital de comunicación y reserva. • Ejecución de obras (Pavimentar bolsas de aparcamiento y delimitar las plazas; Instalar marquesinas, parquímetros y paneles de información necesaria para utilizar el sistema regulado. <p>2026:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrada en vigor del proyecto |
| Recursos | <p>Presupuesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pavimentar Pintar Marquesinas Iluminación Parquímetros Señalización vertical Elaboración de la herramienta digital Mantenimiento física y web Responsable y técnicos |

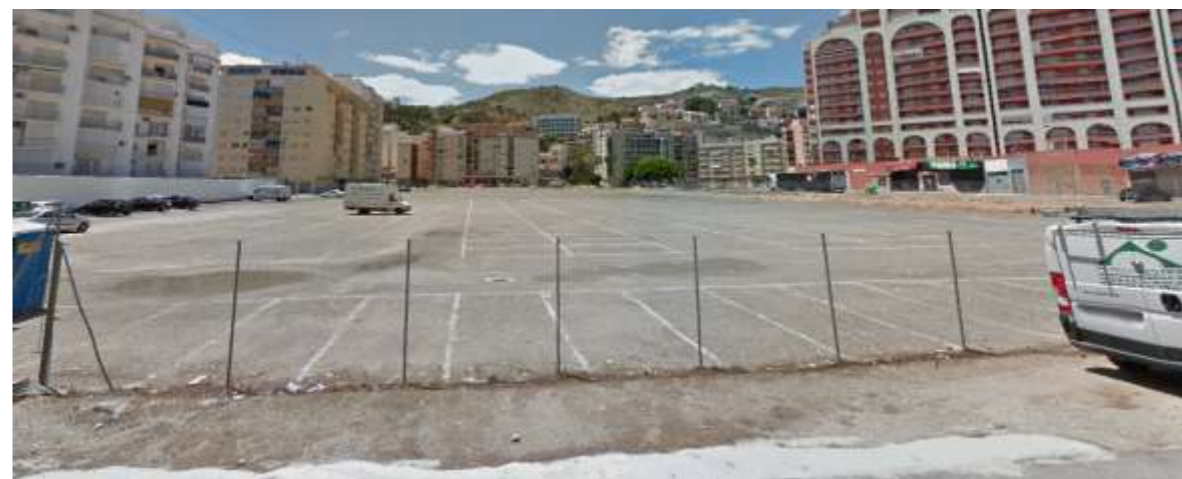
| | | |
|--------------------------|---|--|
| | | Fuentes de financiación: - Subvenciones estatales - Fondos Next Generation |
| Concertación tramitación | y | Ambos ayuntamientos serán los responsables de coordinar la contratación de diagnóstico y implementación del servicio de dicho plan. |
| Evaluación seguimiento | y | Seguimiento de la implementación del servicio y evolución (usuarios, plazas, estado de los aparcamientos, evaluar el estado de las vías adyacentes a los aparcamientos (coches mal aparcados)) |
| Otros | | |

Figura 7.7. Localización de las bolsas de aparcamiento y sus capacidades



Fuente: Elaboración propia.

Figura 7.8 Imagen 1.1. Bolsa de estacionamiento de Platja de Sant Antoni



Fuente: Google Street view.

Figura 7.9 Imagen 1.1. Bolsa de estacionamiento de Mareny de Barraquetes



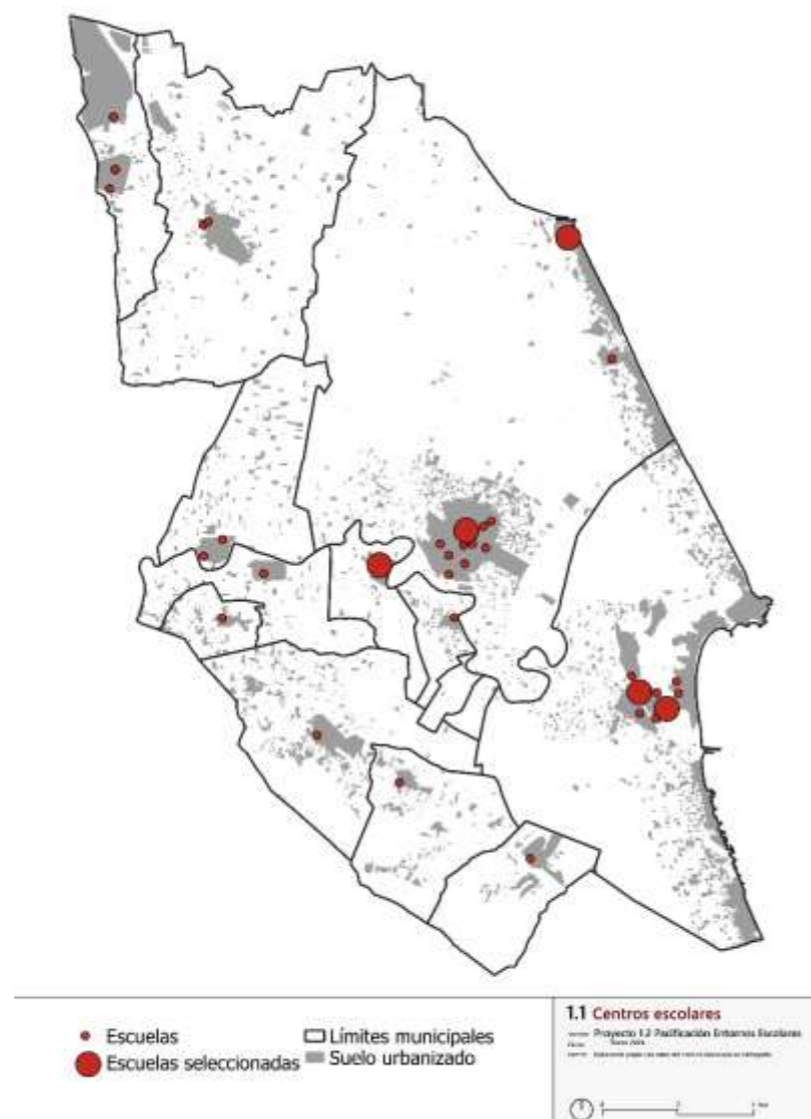
Fuente: Google Street view.

7.6.2 Proyecto 1.2 Plan de pacificación de los entornos de los centros escolares

| | |
|---------------------|---|
| Proyecto 1.2 | Plan de pacificación de los entornos de los centros escolares |
| Objetivo | Favorecer el desarrollo cognitivo y brindar un entorno más seguro y amable mediante la limitación de tránsito motorizado y la mejora en la habitabilidad de los entornos escolares. |
| Actuación | <p>En el Plan de Pacificación de los Entornos Escolares se han establecido 5 tipologías de intervención para pacificar entornos escolares. Estas 5 tipologías se adaptan a diferentes condiciones que ofrece cada centro escolar como son: el tamaño de la acera de los accesos al centro; la cantidad de accesos; las características viales de la calle, es decir, el número de carriles y sentidos de circulación o la afluencia de vehículos.</p> <p>En el proyecto actual se presentan estas 5 tipologías aplicadas a 5 entornos escolares diferentes. Cada entorno escolar presenta condiciones muy diversas, y cada uno requiere y posibilita una intervención diferente. Por eso, estos centros han sido seleccionados como ejemplos de intervención de cada tipología.</p> <p>En la Ribera Baixa existen 36 centros escolares, en los que se incluyen Colegios de Educación Infantil y Primaria (CEIP), Institutos de Educación Secundaria (CEIP), colegios privados y concertados y un Centro de Educación Especial. El primer paso del Plan de Pacificación de Entornos Escolares es la realización de un diagnóstico que incluya un análisis del tamaño de la acera de los accesos al centro, la cantidad de accesos, las características viales de la calle y las necesidades del centro en general. Según el resultado del diagnóstico se aplicará una intervención elegida entre los cinco modelos y adaptada a las necesidades concretas de cada caso.</p> <p>Las características de cada modelo de intervención son las siguientes:</p> <p>1. Mejora de la habitabilidad: se establecerá zona 30, en la calle o tramo apropiado para la seguridad de los alumnos; se mejorará la señalización horizontal y vertical, tanto de la reglamentaria como de la que indica la presencia de una escuela; y, por último, se añadirán elementos de habitabilidad como inmobiliario urbano (bancos y vegetación) y diseño táctico (como pintar el suelo de un color amigable para el alumnado).</p> <p>2. Ampliación acera: se quitarán zonas de aparcamiento en el tramo de la calle de acceso al colegio; se establecerá zona 20; se mejorará la señalización horizontal y vertical, tanto de la reglamentaria como de la que indica la presencia de una escuela; y la acera ganada tendrá diseño táctico o estructural, según presupuesto, para destacar este espacio como espacio apto para el público.</p> <p>3. Ampliación en esquina: se quitarán zonas de aparcamiento en el tramo de ambas calles de acceso al colegio; se establecerá zona 20; se mejorará la señalización horizontal y vertical, tanto de la reglamentaria como de la que indica la presencia de una escuela; y la acera ganada tendrá diseño táctico o estructural, según presupuesto, para destacar este espacio como espacio apto para el público. Esta medida permite un nivel de pacificación superior a la ampliación de esquina, ya que la ampliación de la acera es mayor.</p> |

| | |
|----------------------------|--|
| | <p>4. Calle convivencia: se establecerá zona 10 de prioridad viandante con la correspondiente señalización; se aplicará diseño táctico a lo largo de toda la calzada y, en función del presupuesto, se cambiará a plataforma única; el aparcamiento estará prohibido en toda la calle.</p> <p>5. Calle escuela: calle cerrada al público a excepción de residentes o carga y descarga (en los casos en los que sea necesario, ya que por ejemplo en el caso que presentamos no es necesario); se aplicará diseño táctico a lo largo de toda la calzada y, en función del presupuesto, se cambiará a plataforma única; el aparcamiento estará prohibido en toda la calle.</p> |
| Agentes | Todos los ayuntamientos de la Ribera Baixa. Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos de todos los colegios. |
| Localización | Entornos escolares señalados en el mapa a continuación. |
| Temporalidad | <p>2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realización del diagnóstico del estado de los entornos escolares y establecimiento de prioridades de intervención. - Realización de la intervención en los cinco colegios seleccionados en el presente proyecto. <p>2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realización de la intervención en centros escolares catalogados de prioritarios. <p>2026:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realización de la intervención en centros escolares catalogados de segunda prioridad. |
| Recursos | <p>Coste unitario según tipo de intervención, basado en experiencias de planes de pacificación de entornos escolares.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calle escuela/convivencia: 100 euros/m2 - Ampliación acera táctica: 125 euros/m2 - Ampliación acera estructurante: 250 euros/m2 - Mejora de la habitabilidad: 30 euros/m2 |
| Concertación y tramitación | El Plan será comarcal, así como el diagnóstico. Sin embargo, será cada ayuntamiento quien concertará y tramitará cada intervención. |
| Evaluación y seguimiento | El plan establecerá unas pautas de evaluación de las intervenciones, estableciendo unos parámetros esperados de aumento del uso del espacio público en los entornos escolares, así como una posible evaluación ciudadana de la medida. |
| Otros | |

Figura 7.10 Localización de los centros escolares y de los elegidos como modelos de intervención.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Cartográfico Valenciano.

Figura 7.11 Modelo de intervención "Mejora habitabilidad" aplicado al colegio CEIP L'Escolástica en Cullera.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Cartográfico Valenciano y Google Street View.

Figura 7.12 Modelo de intervención "Ampliación de acera" aplicado al colegio CEIP El Perelló en Sueca.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Cartográfico Valenciano y Google Street View.

Figura 7.13 Modelo de intervención "Ampliación en esquina" aplicado al colegio CEIP Miguel Hernández en Riola.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Cartográfico Valenciano y Google Street View.

Figura 7.15 Modelo de intervención "Calle escuela" aplicado al colegio CEIP Carrasquer en Sueca.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Cartográfico Valenciano y Google Street View.

Figura 7.14 Modelo de intervención "Calle convivencia" aplicado al colegio Colegio La Milagrosa en Cullera.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Cartográfico Valenciano y Google Street View.

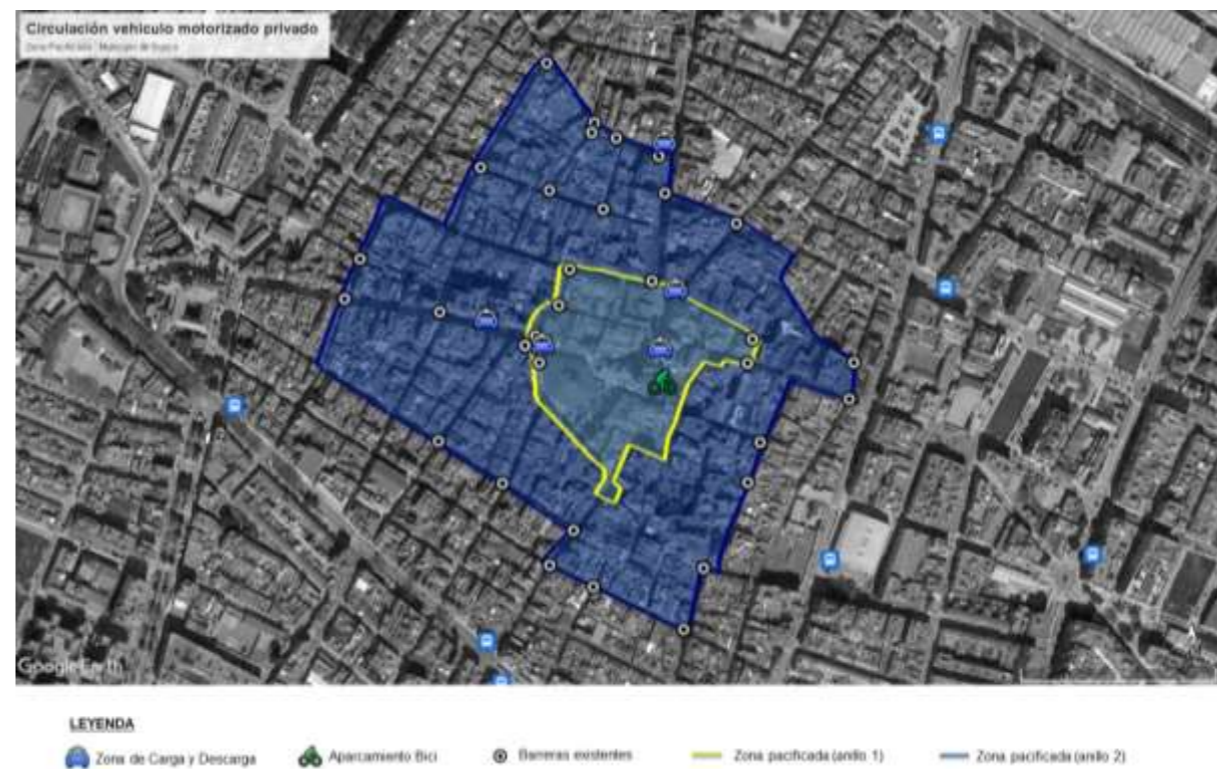
Propuesta 2: Desincentivar el uso del vehículo privado en los núcleos urbanos, fomentando el trasvase modal y la adopción de formas de movilidad activa.

7.6.3 Proyecto 2.1 Regulación de la circulación del vehículo motorizado privado en los núcleos urbanos de los municipios de Sueca y Cullera.

| | |
|----------------------------|---|
| Proyecto 2.1 | Regulación de la circulación del vehículo motorizado privado en los núcleos urbanos de los municipios de Sueca y Cullera. |
| Objetivo | Gestionar y planificar el acceso del vehículo motorizado privado de acuerdo a la previa delimitación de zonas de prioridad peatonal en los centros urbanos de Cullera y Sueca. |
| Actuación | <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementación vertical y difusa en varias calles mediante una estrategia a corto, mediano y largo plazo con intervenciones puntuales mínimas de alto impacto que regulen la velocidad y orienten los accesos y sentidos del vehículo privado al ingresar a la zona pacificada. 2. Estrategia urbana y un plan estatal de financiación que contribuya en su mejora a través del tiempo. |
| Agentes | Municipio Sueca y Cullera, Generalitat Valenciana, Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, Dirección General de Tráfico. |
| Localización | Municipio Sueca y Cullera |
| Temporalidad | <p>2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contratación del equipo consultor • Campaña de comunicación • Proceso de participación ciudadana • Elaboración de Plan de Acción • Revisión y adaptación de la normativa municipal <p>2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ejecución de obras • Modificación de la señalización • Adaptación y actualización de los planes de movilidad urbano sostenibles <p>2026:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrada en vigor del proyecto |
| Recursos | <p><u>Presupuesto:</u> Plataforma única de calzada y acera Pavimentación Pintado y barreras de circulación (maceteros, bolardos) Señalización horizontal Mobiliario urbano Ordenación de plazas de aparcamiento Arbolado e iluminación</p> <p><u>Fuentes de financiación:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Oficinas Estatales - Fondos Europeos Next Generation |
| Concertación y tramitación | Se llevará a cabo a través de un acuerdo entre las diferentes entidades que participarán en el proyecto, las cuales son: La Generalitat Valenciana, la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad y la Dirección General de Tráfico. |

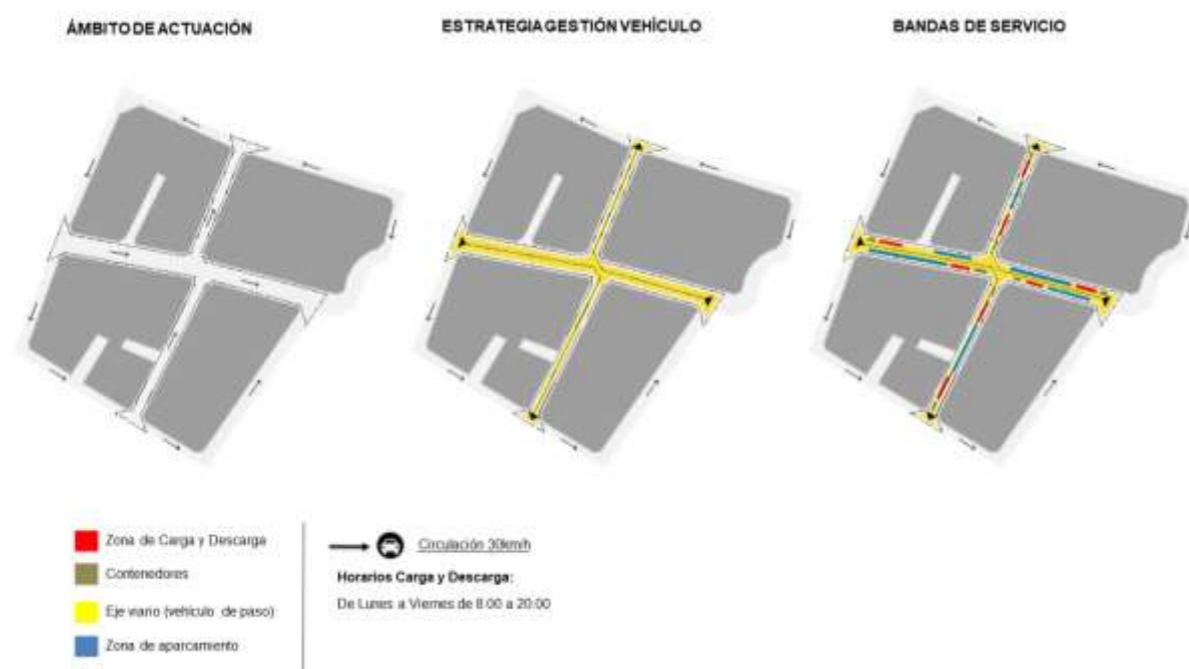
| | |
|--------------------------|--|
| Evaluación y seguimiento | Seguimiento y evaluación periódica sobre el desarrollo y óptimo funcionamiento de los espacios intervenidos. Realización de encuestas colectivas sobre la perspectiva ciudadana. |
| Otros | |

Figura 7.16 Delimitación circulación vehículo motorizado privado en el Municipio de Sueca



Fuente: Elaboración propia

Figura 7.17 Gestió circulació vehicle motoritzat privat en el Municipi de Sueca



Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de los PMUS

Figura 7.18 Delimitación circulación vehicle motorizado privado en el Municipio de Cullera

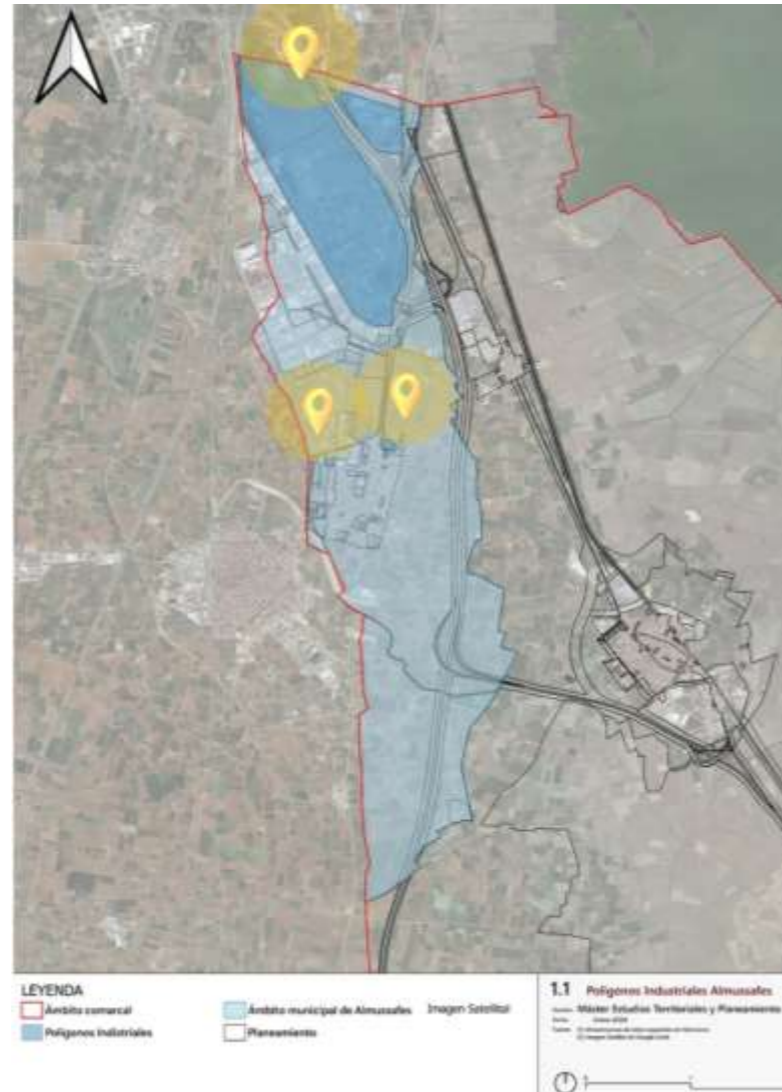


Fuente: Elaboración pròpia

7.6.4 Proyecto 2.2 “T-mueve” Servicio de movilidad privada compartida para trabajadores de los polígonos industriales.

| | |
|----------------------------|---|
| Proyecto 2.2 | “T-mueve” Servicio de movilidad privada compartida para trabajadores de los polígonos industriales. |
| Objetivo | Promover la movilidad privada compartida como medio de accesibilidad de los trabajadores a los polígonos industriales existentes en el municipio de Almussafes, reduciendo la congestión vehicular y la huella de carbono. |
| Actuación | <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar los polígonos industriales que son fuentes de trabajo, la cantidad de trabajadores en cada uno ellos y los trayectos que realizan para llegar hasta sus instalaciones. 2. Crear un software operativo con la lista de usuarios que permita la optimización de rutas, control en línea y conectar a conductores y usuarios mediante un aplicativo y mensajería en WhatsApp. |
| Agentes | IDAE, Diputación de Valencia, Colectivos Empresariales. |
| Localización | Municipio de Almussafes donde se concentra la mayor cantidad de polígonos industriales de la comarca |
| Temporalidad | <p>2024:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recogida de información, análisis y diagnóstico • Identificación de los polígonos industriales y la cantidad de trabajadores beneficiarios • Contratación del equipo consultor • Encuestas de Movilidad • Diseño y elaboración de herramienta digital • Campaña de difusión <p>2025:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adquisición de flota de vehículos • Implementación y promoción del Carpooling |
| Recursos | <p>Presupuesto:</p> <p>Obtención de flota de vehículos Mantenimiento de la flota Mantenimiento herramienta digital</p> <p>Fuentes de financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondo de Carbono (FES-C02) - Ayuda Programa MOVES III (IDAE) - El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). |
| Concertación y tramitación | Se llevará a cabo a través de un acuerdo entre las diferentes entidades que participarán en el proyecto, las cuales son: IDAE, Diputación de Valencia, Colectivos Empresariales. |
| Evaluación y seguimiento | Seguimiento y evaluación periódica sobre el óptimo funcionamiento de las flotas. Realización de encuestas colectivas sobre la perspectiva general. |
| Otros | |

Figura 7.19 Mapa localización red de Carpooling



Fuente: Elaboración propia

7.7 DESPLAZAMIENTOS A PIE

Propuesta 1 : Mejorar la accesibilidad, renovar la infraestructura existente y fomentar la caminabilidad para impulsar los desplazamientos a pie en los núcleos urbanos.

7.7.1 Proyecto 1.1 Elaboración de un metrominuto de los municipios centrales de la comarca (Cullera y Sueca) para estimular los desplazamientos a pie en ellos, ya sea para los propios ciudadanos como para aquellos que vengan de otros pueblos de la Ribera Baixa.

PROPUESTA 1

Mejorar la accesibilidad, renovar la infraestructura existente y fomentar la caminabilidad para impulsar los desplazamientos a pie en los núcleos urbanos.

Proyecto 1.1.

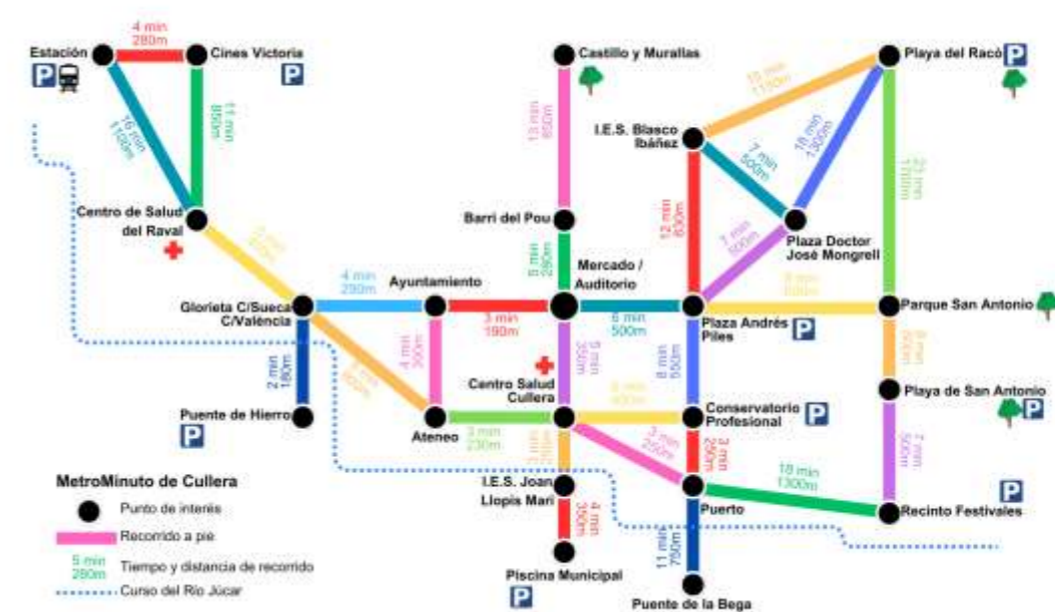
Elaboración de un metrominuto de los municipios centrales de la comarca (Cullera y Sueca) para estimular los desplazamientos a pie en ellos, ya sea para los propios ciudadanos como para aquellos que vengan de otros pueblos de la Ribera Baixa.

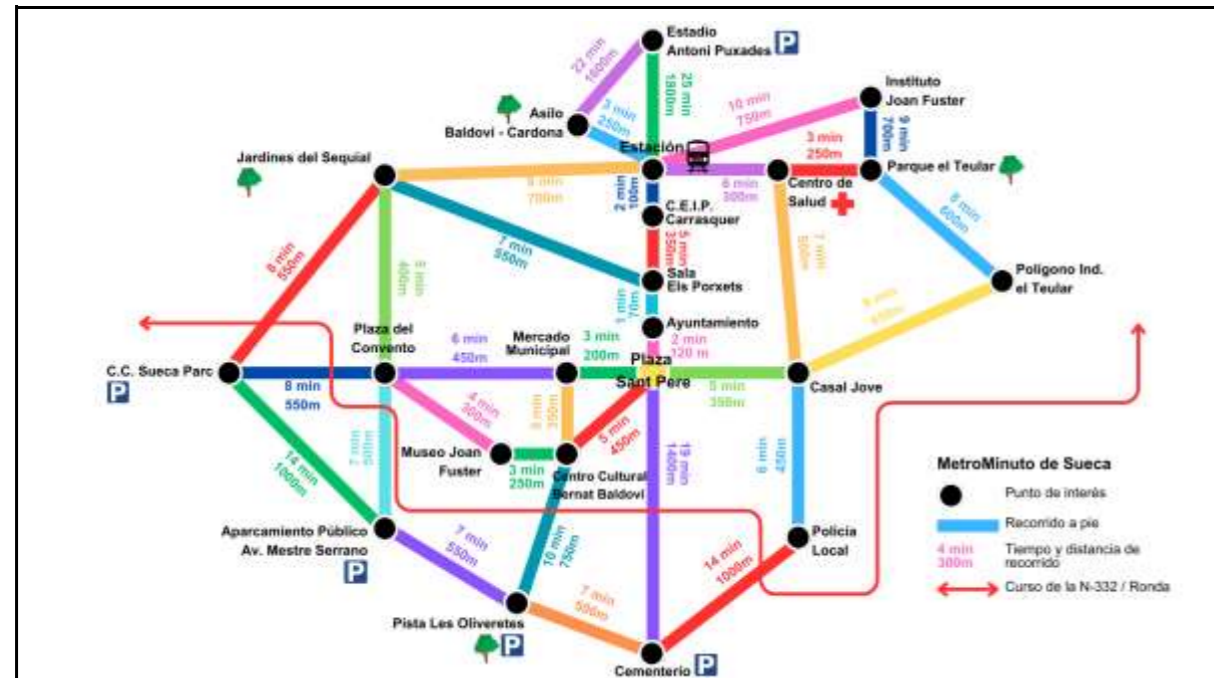
Objetivo

Visibilizar el desplazamiento a pie como una opción viable para la movilidad cotidiana en el interior de Cullera y Sueca.

Actuación

- Establecer los puntos de interés para el metrominuto de Cullera y Sueca, los caminos a seguir entre estos puntos y medir las distancias en minutos y metros.
- Diseñar y elaborar el metrominuto de los municipios seleccionados con base en un plano ortográfico.
- Dotar de señalización física en los puntos de referencia del metrominuto, donde se visualicen aquellos otros puntos más cercanos, y el plano del metrominuto general.





En los puntos de interés determinados habrá paneles de señalización donde se indica los siguientes puntos a los que se puede llegar, el sentido para llegar a ellos y el tiempo estimado de recorrido. (Por ejemplo: en la “Plaza del Convento” de Sueca habrá señalización para ir a los cinco puntos a los que se va desde ahí). Además, en cada punto habrá una impresión del metrominuto del municipio. La señalización de los recorridos será mayoritariamente vertical y, en la medida de lo posible, se señalará horizontalmente en la misma calle con el color del recorrido en el mapa y el nombre del punto al que se dirige, en las vías peatonales o de prioridad peatonal con una sola plataforma ocupará trozos de la calle entera y en las demás se pintará sobre las aceras

Agentes:
 Ayuntamiento de Sueca
 Ayuntamiento de Cullera
 La Mancomunitat de la Ribera Baixa
 Asociaciones vecinales

Localización
 Cullera
 Sueca

Temporalidad

- Creación metrominuto
- Establecimiento de señalización y mapas físicos
- Evaluación

Recursos: presupuesto

- Contratación temporal de una técnica para establecer distancias y puntos de interés nodales de los municipios y de una ilustradora para el diseño de los metrominutos cumpliendo con la guía estilística del grupo de movilidad ciclista.
- Dotar de la infraestructura física en los municipios para señalar los recorridos a pie de calles y tener el mapa del metrominuto en cada punto.
- Mantenimiento de los puntos de interés y tiempos y distancias de recorridos al día.

| Nº | Explicación | Cantidad / Unidad | Total |
|----|---|----------------------|----------|
| 1 | Gastos de Personal (1 técnica por ayuntamiento que recolecte los puntos de interés, 1 ilustradora para el diseño de los mapas y las señalizaciones) | 2 personas x 6 meses | 24.000 € |
| 2 | Materiales para la señalización a pie de calle (señales, pintura, impresiones) | - | 30.000 € |

| Ejecución (años) | Inversión (€) | | | Mantenimiento (€/año) | | | | |
|------------------|---------------|---|----------|-----------------------|----------|----------|------------|----------|
| <2 | 2-4 | 4 | <40.000€ | 40-80.000€ | 80.000€> | <15.000€ | 15-25.000€ | 25.000€> |
| X | | | | | | | X | |

Concertación y tramitación: instituciones relacionadas con la aprobación y ejecución del proyecto


- Plan Director de Movilidad (PDM)
- Ayuntamientos y Mancomunitat de la Ribera Baixa


Evaluación y seguimiento: cómo se evalúa el proyecto y se siguen sus avances

- Los Ayuntamientos deberán cumplir los plazos y serán fiscalizados por la Mancomunitat para asegurar su cumplimiento según marquen los estatutos de la Mancomunitat para estas tareas y el PDM.
- Encuestas para ver la aprobación de la mediada final por la población y también para evaluar si la iniciativa ha ayudado a modificar conductas de movilidad.
- Establecer en las concejalías de movilidad/urbanismo de los ayuntamientos la tarea de mantener el contacto con la iniciativa para hacer cambios en las distancias y tiempos de los recorridos, según se vayan implementando iniciativas que cambien la trama vial/urbana, o cambios en los puntos de interés en la ciudad para adaptar al metrominuto a la actualidad de la ciudad.

Otros

7.7.2 Proyecto 1.2 Delimitación de zonas de prioridad peatonal en los centros urbanos de Cullera y Sueca.

| |
|--|
| <p>PROPUESTA 1</p> <p>Mejorar la accesibilidad, renovar la infraestructura existente y fomentar la caminabilidad para impulsar los desplazamientos a pie en los núcleos urbanos.</p> |
| <p>Proyecto 1.2.</p> <p>Delimitación de zonas de prioridad peatonal en los centros urbanos de Cullera y Sueca.</p> |
| <p>Objetivo:</p> <p>Mejorar las condiciones de la infraestructura peatonal en los centros urbanos para hacerla más caminable y fomentar la movilidad activa.</p> |
| <p>Actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Crear islas peatonales en el centro urbano de Sueca en el centro histórico de la ciudad, ya que es la zona con calles más estrechas, con más aglomeración de gente y con más comercios, y por lo tanto, la zona donde la caminabilidad debe ser más cómoda y accesible, dando como resultado la prohibición de la entrada de vehículos motorizados, a excepción de vehículos de emergencia. - Crear zonas de prioridad peatonal alrededor del centro histórico añadiendo las calles principales hacia el centro histórico. En estas calles convivirán peatones y vehículos a motor pero los conductores siempre deben conceder prioridad a los peatones, dejando así toda la zona de circulación, incluida la calzada, para la circulación de los peatones. - Mejorar la accesibilidad de las calles dotándolas de servicios como bancos y papeleras. - En la medida de lo posible se plantarán franjas verdes el cual estará compuesto por flores, plantas y pequeños árboles autóctonos. - Generar zonas de sombra.  |

| |
|--|
|  |
| <p>En Cullera, en las plazas “Plaça de la Verdura” y “Plaça de la Llibertat” que se encuentran dentro de la segunda fase del proyecto donde se delimitará la zona de prioridad peatonal, se realizará un proyecto de reurbanización de las mismas para transformar su uso actual como aparcamientos en dos plazas/parques que cumplan con la función que se le quiso dar en su denominación como plaza.</p> |
| <p>Agentes</p> <p>La Mancomunidad de la Ribera Baixa Ayuntamientos de Sueca y Cullera Residentes Comerciantes</p> |
| <p>Localización</p> <p>Sueca y Cullera</p> |
| <p>Temporalidad</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recolectar información y datos→ 4 meses - Presentar la propuesta a los residentes y comerciantes de las zonas afectadas→ 1 semana - Redacción del proyecto→ 3 meses - Licitación del proyecto y las obras→ 1 mes - Pedir y comprar materiales→2 mes - Ejecución de la actividad→ |

- primera fase: Isla peatonal → 6 meses
- segunda fase: Zona de prioridad peatonal + obras de reurbanización en Cullera → 10-12 meses
- Hacer seguimiento de la actividad → 20 meses

Recursos

| Nº | Explicación | Cantidad / Unidad | Total € |
|-------|---|-------------------|--------------|
| 1 | Gastos de Personal Profesional (Geografos, arquitectos, urbanistas e ingenieros) | 4 personas | 145.000,00 € |
| 2 | Gastos administrativos (Wifi, materiales oficina, servicios, alquiler local, etc) | - | 56.000,00 € |
| 3 | Mano de obra | 20 personas | 264.000,00 € |
| 4 | Materiales para la actuación (cemento, mobiliario urbano, pintura, plantas y arboles) | - | 52.000,00 € |
| 5 | Otros gastos | - | 20.000,00 € |
| TOTAL | | | 537.000,00 € |

| Ejecución (años) | | | Inversión (M€) | | | | Operación y mantenimiento (M€/año) | | |
|------------------|-------|----|----------------|---------|-------|----|------------------------------------|-------|----|
| <2 | 2.-4. | 4> | <0.5 | 0.5 A 4 | 4 A 8 | 8> | <0.5 | 1 A 4 | 4> |
| X | | | | X | | | X | | |

Concertación y tramitación

- Mancomunidad de la Ribera Baixa
- Ayuntamientos

Evaluación y seguimiento

Los ayuntamientos realizarán bianualmente un seguimiento para verificar el correcto desarrollo del proyecto, buscarán soluciones a problemas o posibles problemas a largo plazo, y ejecutarán las debidas obras para el mantenimiento adecuado de las obras realizadas.

Otros

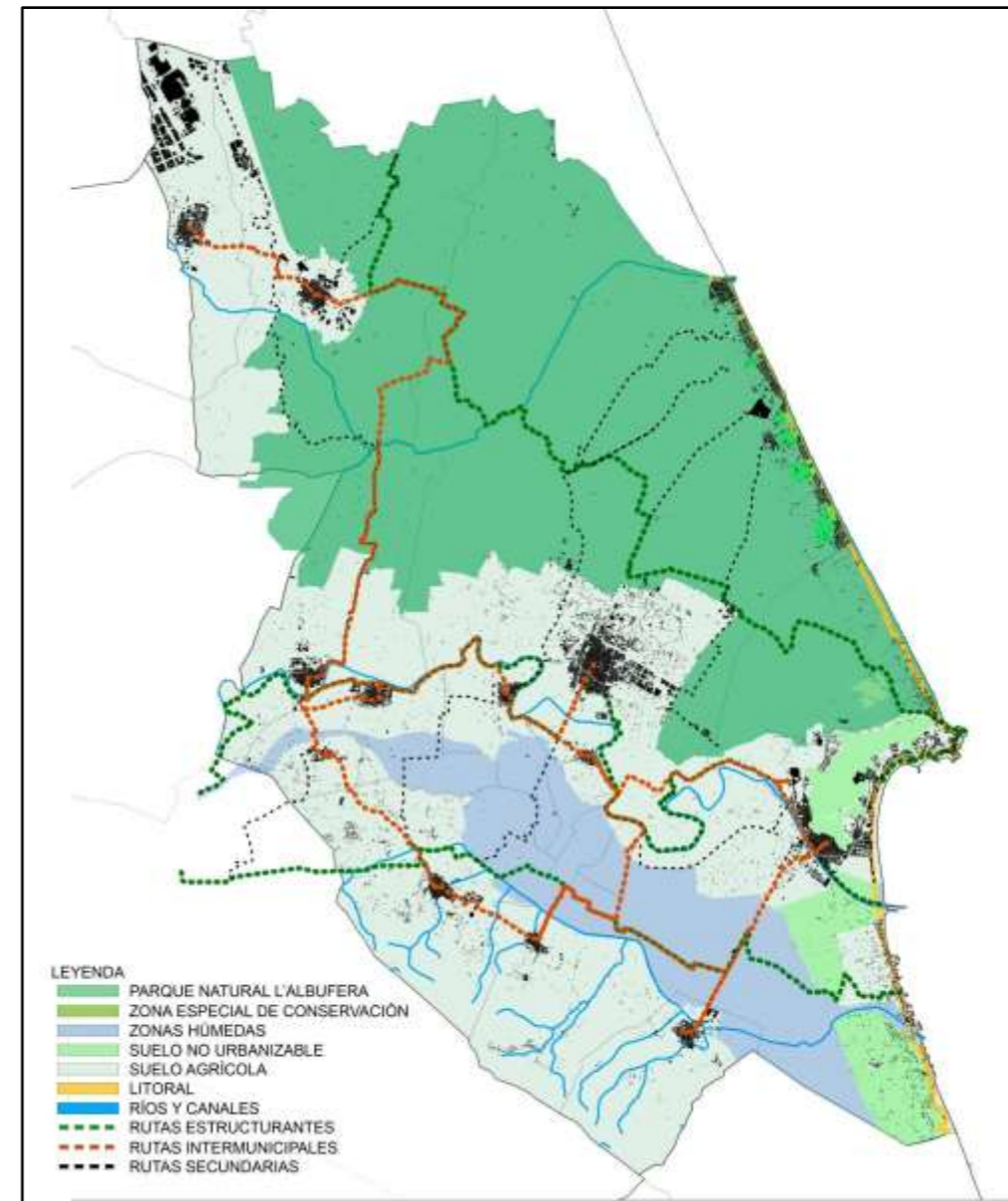
PROPUESTA 2 Jerarquizar, equipar y especializar la red de caminos y senderos para facilitar la conectividad entre los asentamientos de la comarca y fomentar los desplazamientos a pie.

Proyecto 2.1. Homologación (señalización, continuidad y seguridad) de los itinerarios peatonales de la comarca, elaboración de una cartografía comarcal de itinerarios y priorización (proteger) del tráfico peatonal frente al agrícola. Esquema de Red de Senderos para la Movilidad a Pie.

Objetivo

Impulsar los desplazamientos a pie a lo largo de la comarca para trayectos tanto cotidianos como puntuales entre asentamientos y hacia los parajes naturales de interés de la comarca.

Actuación



Propuesta 2 Jerarquizar, equipar y especializar la red de caminos y senderos para facilitar la conectividad entre los asentamientos de la comarca y fomentar los desplazamientos a pie.

7.7.3 Proyecto 2.1. Homologación (señalización, continuidad y seguridad) de los itinerarios peatonales de la comarca, elaboración de una cartografía comarcal de itinerarios y priorización (proteger) del tráfico peatonal frente al agrícola. Esquema de Red de Senderos para la Movilidad a Pie.

Para crear un esquema de red de senderos interurbanos cohesionada es necesario garantizar que las alternativas planteadas se acomoden a las necesidades de los usuarios, de igual manera, se debe garantizar la interconexión de los nodos de comunicación y espacios públicos, por lo tanto, se plantea lo siguiente:

- Criterios de diseño inclusivos.
- Itinerarios con continuidad e interconectividad
- Opciones de itinerarios turísticos buscando la integración paisajística, así como los itinerarios sin obstáculos con adecuada señalización que conecten los centros urbanos.
- Para poder lograr una red consolidada se plantea proyectos complementarios como: puentes, túneles, pavimentación, etc. más la mejora de los caminos por los que discurren los recorridos señalizados, estarán recogidas en el Plan Director de Infraestructuras que redactará y gestionará la Mancomunidad.

Agentes:

Generalitat Valenciana
 Mancomunitat de la Ribera Baixa
 Ayuntamientos

Localización:

Ribera Baixa

Temporalidad:

El proyecto está planteado para ser finalizado en un tiempo de 4 años como máximo

Recursos:

| Nº | Explicación | Cantidad / Unidad | Total |
|-------|---|-------------------|----------------|
| 1 | Gastos de Personal | 20 personas | |
| 2 | Materiales y Suministros para Pavimentación | GLB | |
| 3 | Mobiliario | GLB | |
| 4 | Arborización | GLB | |
| 5 | Señalización | GLB | |
| 6 | Mano de Obra | 50 personas | |
| 7 | Gastos Administrativos | GLB | |
| 8 | Otros Gastos | GLB | |
| TOTAL | | | € 3.000.000,00 |

| Ejecución (años) | | | Inversión (M€) | | | | Operación y mantenimiento (M€/año) | | |
|------------------|-----|----|----------------|---------|-------|----|------------------------------------|-------|----|
| <2 | 2-4 | 4> | <0,5 | 0,5 A 4 | 4 A 8 | 8< | <0,5 | 1 A 4 | 4< |
| | X | | | X | | | X | | |

Concertación y tramitación:

- Mancomunidad de la Ribera Baixa

- Ayuntamientos
- Plan Director de Movilidad

Evaluación y seguimiento:

Durante el periodo de ejecución los responsables del correcto desarrollo del proyecto serán las entidades públicas de cada municipio, serán ellas quienes regulen y vigilen el proceso de construcción por parte del contratista seleccionado.

Una vez entregado el proyecto se entregará la infraestructura construida al igual que todos los activos derivados a la administración pública quien se hará cargo de su debido mantenimiento.

Otros

7.7.4 Proyecto 2.2 Desarrollo e implementación de un programa de concienciación enfocado a visibilizar los itinerarios peatonales y los beneficios de la movilidad activa para los desplazamientos tanto cotidianos como esporádicos.

PROPUESTA 2

Jerarquizar, equipar y especializar la red de caminos y senderos para facilitar la conectividad entre los asentamientos de la comarca y fomentar los desplazamientos a pie.

Proyecto 2.2.

Desarrollo e implementación de un programa de concienciación enfocado a visibilizar los itinerarios peatonales y los beneficios de la movilidad activa para los desplazamientos tanto cotidianos como esporádicos.

Objetivo:

Generar una visión positiva de los desplazamientos a pie y demostrar su eficacia y viabilidad, así como sus beneficios.

Actuación:

Se propone la implicación de la participación ciudadana, así como sumar y/o invitar a las entidades privadas a ser parte de la realización de las diversas actividades formativas y de divulgación que promueven el respeto al medio ambiente, las buenas prácticas aplicadas en el mejoramiento de la salud, así como la limpieza, reconstrucción, mejoramiento y mantenimiento de las infraestructuras de desplazamiento a pie. Para ello se estima el desarrollo de las siguientes iniciativas:

- Campañas de sensibilización sobre la convivencia entre ciclismo, vehículo y peatones.
- Talleres participativos con la ciudadanía (Cursos de formación, Charlas en escuelas)
- Inclusión de premios y/o placas conmemorativas a los diferentes ayuntamientos que realicen las buenas prácticas inculcadas, esto se aplicaría anualmente.
- Sistema virtual y afiches impresos de información.

| <ul style="list-style-type: none"> Implementación de una plataforma participativa, para interactuar y retroalimentar la ejecución de los proyectos planteados. (Metrominuto, Red de senderos para la movilidad a Pie (itinerarios), Ampliación de aceras y acondicionamiento e inclusión de infraestructura de accesibilidad universal) Encuestas a usuarios para verificar percepciones, y grado de aceptación de los proyectos a implementar. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------------------|---------------------------|------------|---|--------------------|-----|--|---|--------------------------|-----|--|---|--|-----------|--|---|--|-----------|--|---|-----------------------------------|-----|--|---|--|-----|--|---|--|-----|--|---|----------------------|--------------|--|-------|--|--|-----------|------------------|--|--|---------------------------|----------------|--|--|--|----|-------|----|------|--|---|--|---|
| Agentes: Generalitat Valenciana Mancomunidad de la Ribera Baixa Ayuntamientos Empresa Privada Asociaciones de Familias (AFAs) Organizaciones cuyos intereses coinciden con el impulsado | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Localización: Ribera Baixa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Temporalidad: El proyecto está planteado para ser finalizado en un tiempo de 4 años como máximo. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Recursos: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Nº</th> <th>Explicación</th> <th>Cantidad / Unidad</th> <th>Total (M€)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Gastos de Personal</td> <td>GLB</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Materiales y Suministros</td> <td>GLB</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Campaña de Sensibilización sobre la convivencia entre ciclismo</td> <td>6 eventos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Talleres Participativos con ciudadanos</td> <td>6 eventos</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Premios y/o placas conmemorativas</td> <td>GLB</td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Sistema virtual y afiches impresos de información.</td> <td>GLB</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Implementación de una plataforma participativa</td> <td>GLB</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Encuestas a usuarios</td> <td>36 Encuestas</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">TOTAL</td> <td style="text-align: right;">13.000,00</td> </tr> <tr> <th colspan="3">Ejecución (años)</th> <th>Operación y mantenimiento</th> </tr> <tr> <th colspan="3">Inversión (M€)</th> <th></th> </tr> <tr> <td><2</td> <td>2.-4.</td> <td>4></td> <td><0.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td>X</td> </tr> </tbody> </table> | Nº | Explicación | Cantidad / Unidad | Total (M€) | 1 | Gastos de Personal | GLB | | 2 | Materiales y Suministros | GLB | | 3 | Campaña de Sensibilización sobre la convivencia entre ciclismo | 6 eventos | | 4 | Talleres Participativos con ciudadanos | 6 eventos | | 5 | Premios y/o placas conmemorativas | GLB | | 6 | Sistema virtual y afiches impresos de información. | GLB | | 7 | Implementación de una plataforma participativa | GLB | | 8 | Encuestas a usuarios | 36 Encuestas | | TOTAL | | | 13.000,00 | Ejecución (años) | | | Operación y mantenimiento | Inversión (M€) | | | | <2 | 2.-4. | 4> | <0.5 | | X | | X |
| Nº | Explicación | Cantidad / Unidad | Total (M€) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Gastos de Personal | GLB | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Materiales y Suministros | GLB | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Campaña de Sensibilización sobre la convivencia entre ciclismo | 6 eventos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Talleres Participativos con ciudadanos | 6 eventos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Premios y/o placas conmemorativas | GLB | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Sistema virtual y afiches impresos de información. | GLB | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Implementación de una plataforma participativa | GLB | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | Encuestas a usuarios | 36 Encuestas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | | | 13.000,00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ejecución (años) | | | Operación y mantenimiento | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inversión (M€) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <2 | 2.-4. | 4> | <0.5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | X | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Concertación y tramitación: <ul style="list-style-type: none"> Mancomunidad de la Ribera Baixa Ayuntamientos Centros Educativos de la Comarca | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| |
|--|
| Evaluación y seguimiento: La Mancomunitat de la Ribera Baixa realitzarà anualment un seguiment per a la valoració i premiación, así como se mantendrá actualizando y/o mejorando la implementación del proyecto con base en la retroalimentación que se reciba de la plataforma participativa. |
| Otros |

7.8 MOVILIDAD CICLISTA

Propuesta 1 Promover la movilidad sostenible en la Ribera Baixa por medio de instrumentos de planificación y gestión necesarios para asegurar una movilidad accesible, equitativa, integrada, segura y saludable.

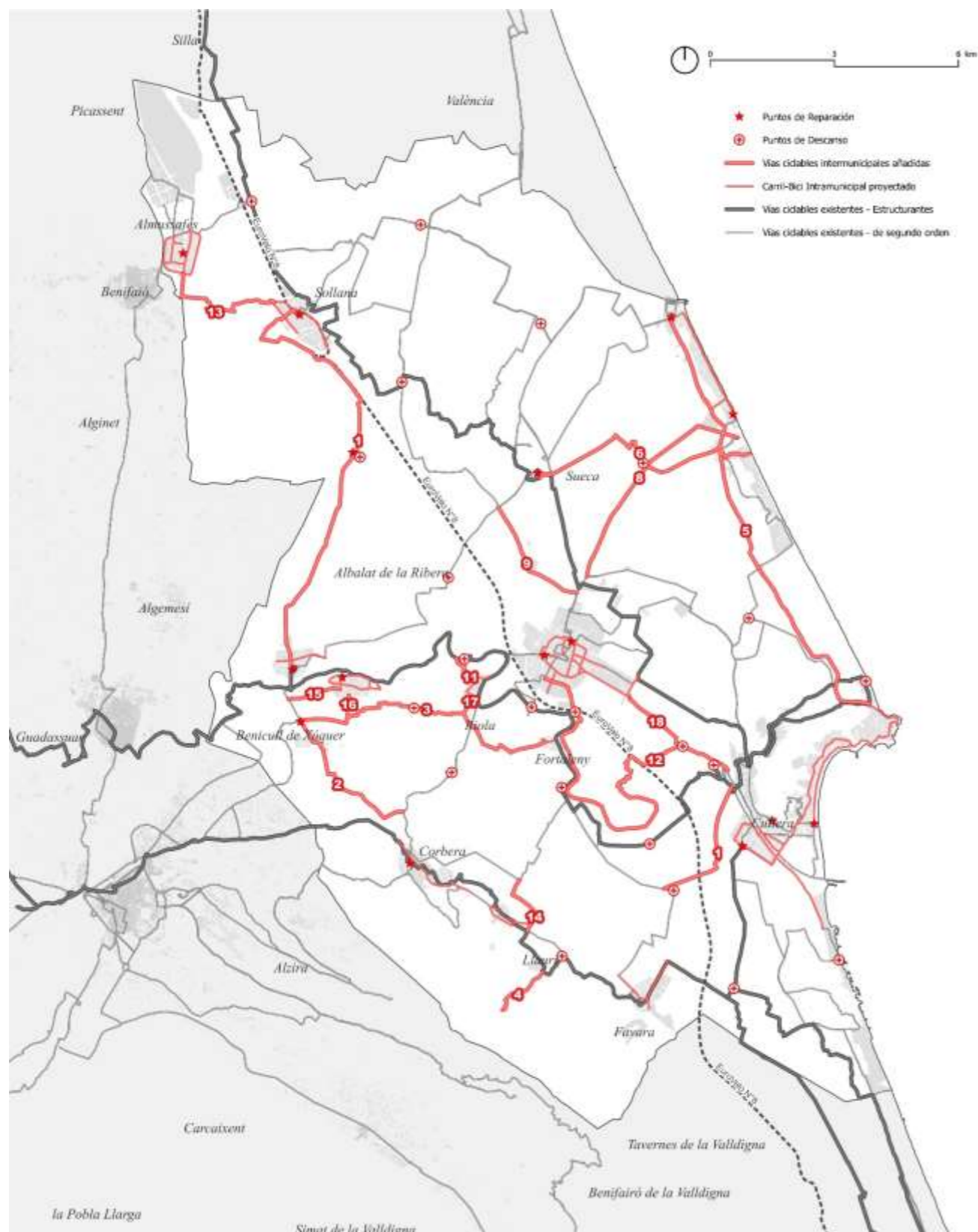
7.8.1 Proyecto 1.1 Red Ciclista para la Ribera Baixa

| Proyecto 1.1 | Red Ciclista para la Ribera Baixa |
|--------------|---|
| Objetivo | Estructurar una red ciclista que propicie la intermodalidad y esté conectada a nivel municipal y comarcal. Objetivos específicos: Incentivar una movilidad más sostenible dentro de la Ribera Baixa, diseñando una red ciclable eficaz, coherente y segura, pensada para la totalidad del ámbito territorial y sin discontinuidad, de modo de favorecer la intermodalidad, y garantizando la seguridad de ciclistas y peatones en los espacios compartidos por estos, así como la seguridad de los ciclistas en los espacios compartidos con vehículos a motor. Para ello será importante facilitar el acceso a la bicicleta pública al mayor número posible de habitantes de la Mancomunitat para fomentar el uso de la bicicleta como un modo de transporte cotidiano, además de cómo una manera de hacer deporte y ocio. |
| Actuaciones | <ol style="list-style-type: none"> Instalación de aparcamientos de bici en paradas de bus y tren y otros sitios de interés. Implementar separadores físicos entre las vías ciclables y las otras vías viales, como bien arbustos o vallas Seleccionar y colocar elementos de reparación en algunos puntos estratégicos de los trayectos intermunicipales y de los municipios Ofrecer puntos de descanso con refugios climáticos en los trayectos intermunicipales que lo precisen. Estos puntos deberán disponer de elementos de descanso como mesas y bancos, elementos de hidratación como fuentes y elementos que permitan la sombra en este espacio, como árboles. Mapificación visual de la red y sus equipamientos Facilitar espacios de reparación de bicicletas, con asesoramiento, herramientas y productos en algunos de los municipios (Cullera, Sueca, Sollana) |
| Agentes | Autoridad de Transporte Metropolitano de València Director del Área de Movilidad de la Mancomunidad de la Ribera Baixa Representante de Departamento de Infraestructura València |

| | |
|----------------------------|--|
| | <p>Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa</p> <p>Representante Mesa de Transporte Público de la Ribera Baixa</p> <p>Asociaciones, federaciones, empresas</p> <p>Asesorías de expertos: UV, UPV y otros.</p> |
| Localización | Mancomunitat de la Ribera Baixa |
| Temporalidad | Se estima una duración total de 4 años para la ejecución total de la red ciclista, que implica: 1 año para la elaboración del proyecto ejecutivo, 3 años para la adecuación de vías intermunicipales y 2 años para la ejecución de los carriles bici intramunicipales (la ejecución de estos últimos dos se podrán realizar en simultáneo). |
| Recursos | <p>Financiación con la colaboración en parte del Gobierno del Estado, Gobierno de la Comunitat Valenciana, Diputació de València y los Gobiernos locales correspondientes.</p> <p>Entre los costos se contempla la previsión de un trabajo de 12 meses para la elaboración del proyecto ejecutivo de red ciclista.</p> <p>Se propone un equipo compuesto por: 1 experto en planificación territorial, 1 ingeniero vial, 1 dibujante técnico/a, 1 persona del área social, 1 especialista ambiental, 1 especialista comunicación, 1 diseñador/a gráfico/a, y un asesor jurídico.</p> <p>Se estima un costo aproximado de 70.000 EU.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaboración del proyecto ejecutivo de red ciclista - Equipo técnico de diseño - Tramitación de permisos - Inspección técnica - Evaluación y seguimiento de la red ciclista. |
| Concertación y tramitación | <p>Concertación del proyecto de red ciclista</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación de criterios de para el trazado y la ejecución de la red ciclista con apoyo del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa. - Análisis de impacto ambiental, social, territorial y económico - Establecimiento de “hitos” y horizontes a 5 años. - Diseño de sistema de evaluación y monitoreo de la red ciclista. - Revisión de concordancia con la Ley de Movilidad de Valencia y el Plan Director de la Movilidad de la Ribera Baixa. <p>Tramitación del proyecto de red ciclista</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación de perfiles de proyecto y equipo técnico. - Elaboración de la propuesta de red ciclista incorporando observaciones de la evaluación ambiental. |

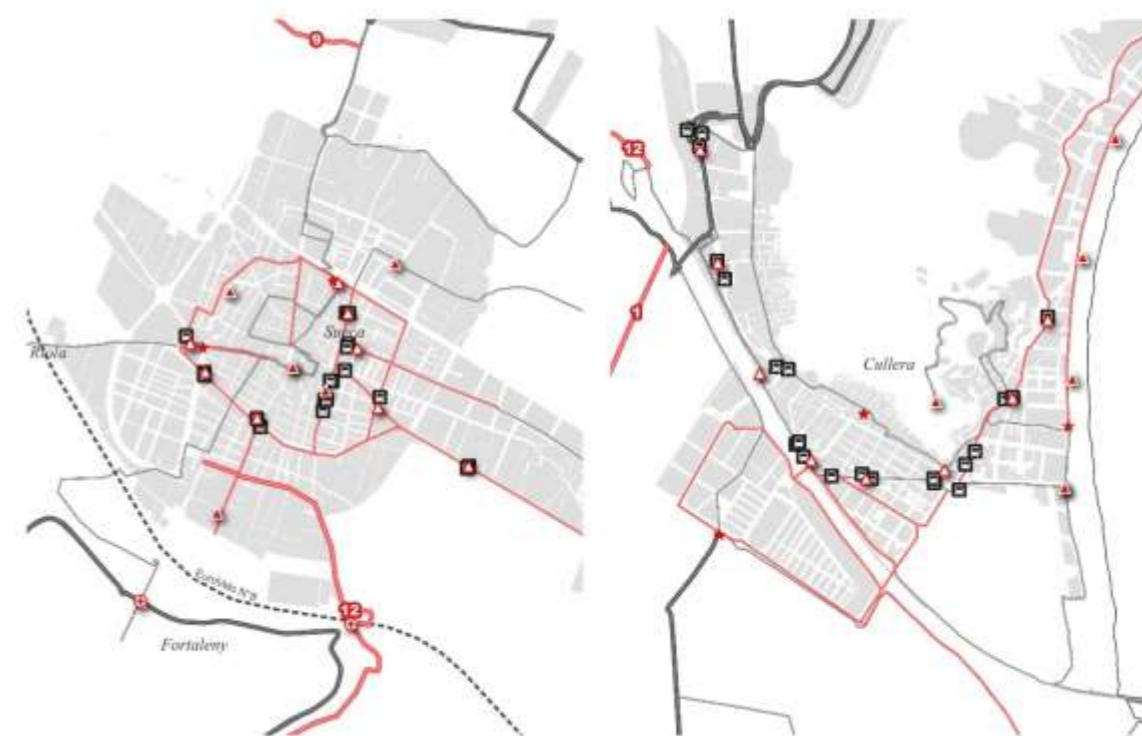
| | |
|--------------------------|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Revisión del proyecto de red ciclista, por parte de la Comisión territorial en el Ámbito de la Movilidad de la Ribera Baixa (ATMV). - Información pública e institucional. - Acuerdo con la administración Valencia, Mancomunidad y municipios. - Aprobación del proyecto de red ciclista por parte de autoridades y ATMV. |
| Evaluación y seguimiento | <p>Evaluación anual del proceso de ejecución de la red ciclista según los objetivos propuestos y los criterios especificados, a partir de un informe técnico de avance y cumplimiento, para lo que se establecerán indicadores de cumplimiento y plazos por proyecto.</p> <p>A la vez deberán actualizarse los estudios sobre la evolución de la población y la movilidad en los diferentes ámbitos territoriales, y deberá socializarse los indicadores a la comunidad ampliada.</p> |
| Otros | <p>Se adjunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plano general del proyecto de red ciclista intermunicipal. - Planos sectoriales de carriles bici a escala municipal. - Plano de Metrominuto para los desplazamientos ciclistas intermunicipales. |

Figura 7.20 Imagen 1. Plano general del proyecto de red ciclista intermunicipal.



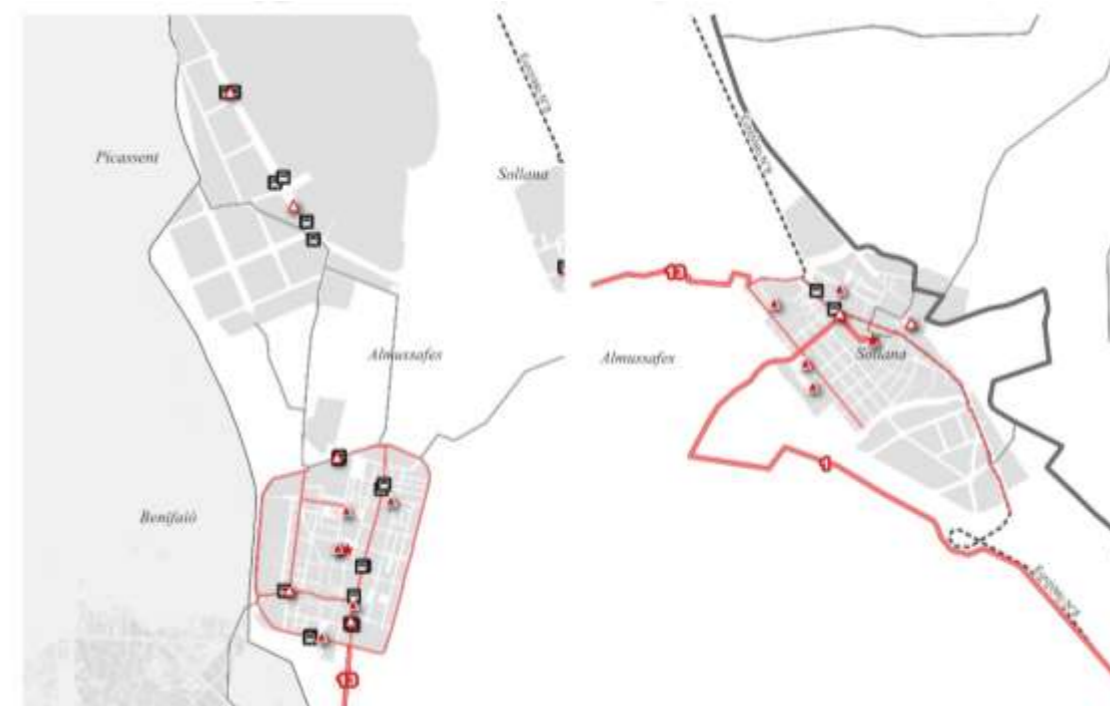
Fuente: Elaboración propia

Figura 7.21 Imagen 2. Plano sectorial de carriles bici para los municipios de Sueca (izquierda) y Cullera (derecha)



Fuente: Elaboración propia

Figura 7.22 Imagen 3. Plano sectorial de carriles bici para los municipios de Almassafes (izquierda) y Sollana (derecha)



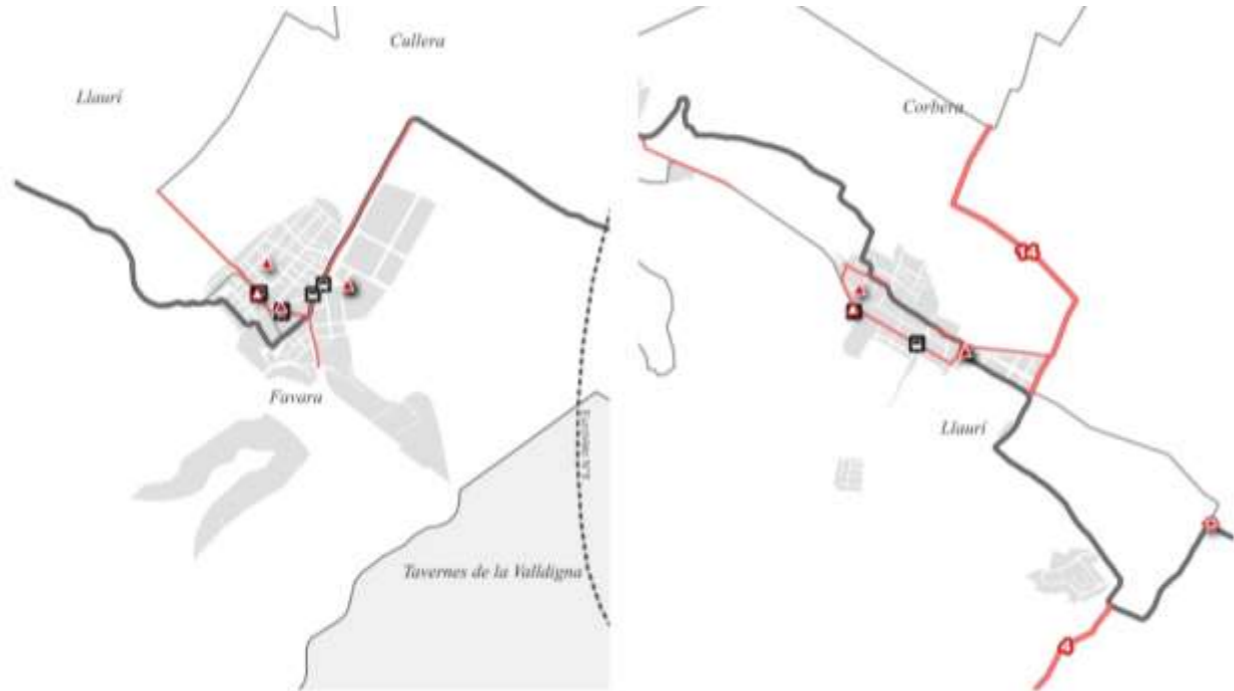
Fuente: Elaboración propia

Figura 7.23 Imagen 4. Plano de carriles bici para los municipios de Polinyà del Xúquer (izquierda) y Corbera (derecha)



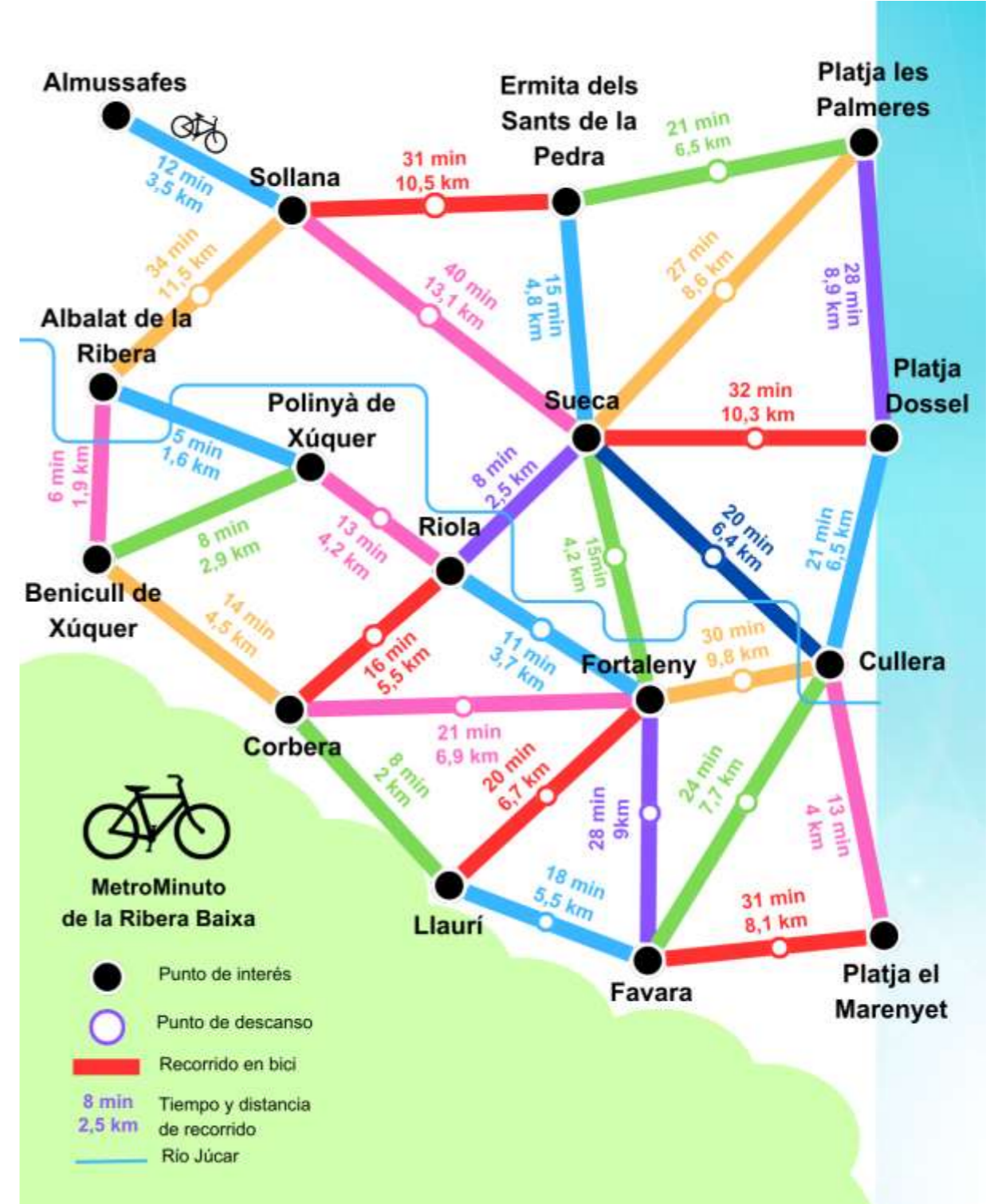
Fuente: Elaboración propia

Figura 7.24 Imagen 5. Plano de carriles bici para los municipios de Favara (izquierda) y Llaurí (derecha)



Fuente: Elaboración propia

Figura 7.25 Imagen 6. Plano del Metrominuto para la Ribera Baixa



Fuente: Elaboración propia

Figura 7.26 Imagen 7. Fotomontaje de la propuesta de infraestructura en los puntos de descanso.



Fuente: Elaboración propia

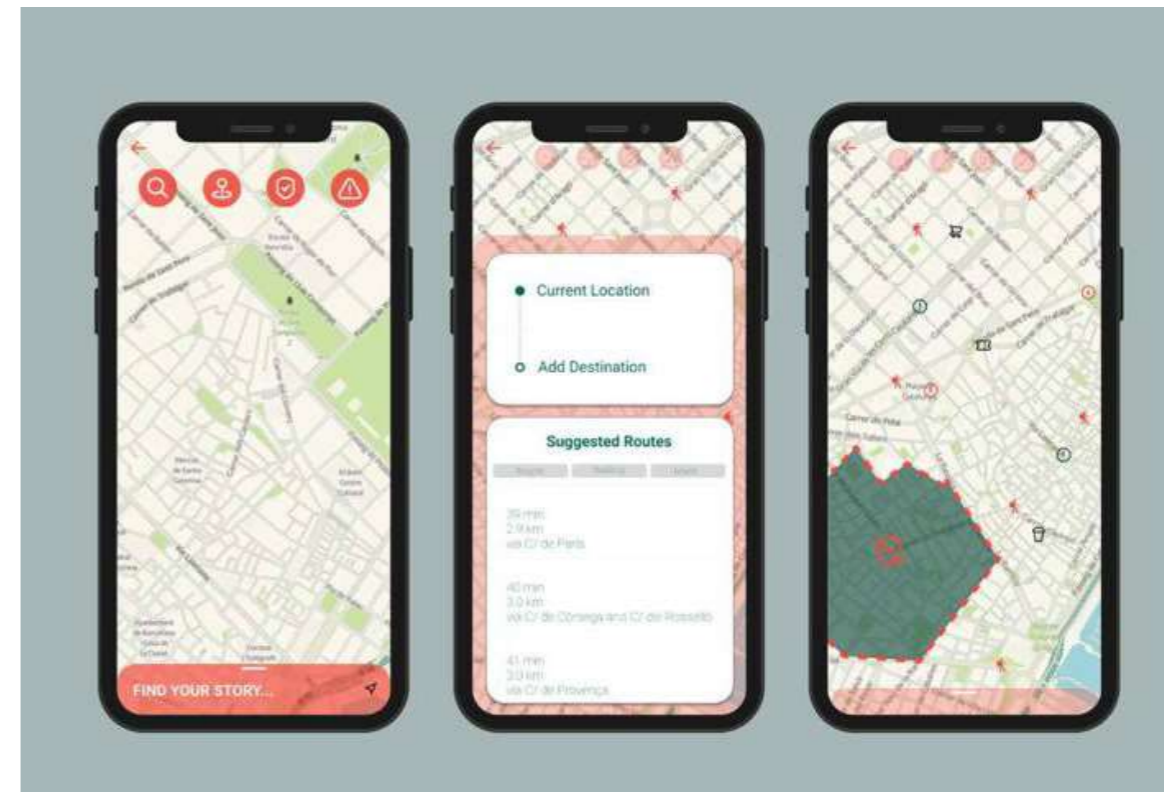
7.8.2 Proyecto 1.2 Aplicación ‘EnRiber-Ando’

| Proyecto 1.2 | Aplicación ‘EnRiber-Ando’ |
|--------------|---|
| Objetivo | Crear una aplicación de movilidad pública que integre distintos modos de transporte como bicicletas, trenes, buses, metro y otros vehículos de movilidad personal (VMP), e impulsar el servicio público de alquiler de bicicletas y patinete eléctrico. |
| Actuación | Se proponen las siguientes actuaciones de carácter distinto y complementario: <ul style="list-style-type: none"> - Representación: <ol style="list-style-type: none"> a. Reformar la composición del Consejo de Administración para asegurar la presencia de 1 representante de los municipios que tienen competencias propias de transporte y la presencia de 1 representante de los municipios que no tienen competencias propias de transporte. b. Conformar equipo de trabajo para el desarrollo de la aplicación en todas sus etapas. El equipo debe integrar profesionales y estudiantes de distintos ámbitos y estudios. - Gestión: <ol style="list-style-type: none"> a. Crear la Comisión Territorial de la Gestión de la Movilidad de la Ribera Baixa (con proyección de inclusión de la Ribera Alta) con el objetivo de tratar, gestionar y desarrollar el proyecto de manera integral y en conjunto. b. Realizar competencias internacionales para el diseño de la aplicación y el plan comunicativo con el fin de incluir la participación de los ciudadanos y futuros usuarios en el equipo de trabajo. c. Promocionar la app y el servicio de bicicletas para darlo a conocer en la comarca |
| Agentes | Los agentes que intervienen en este proceso son, por un lado, los que componen en la actualidad el Consejo de Administración y el resto de los órganos y comisiones de la ATMV. Por otro lado, también se incluyen los nuevos agentes que formarán parte del Consejo y de la nueva Comisión Territorial. Para asegurar que se tiene en cuenta a los |

| | |
|----------------------------|--|
| | municipios de la Ribera Baixa en el transporte metropolitano de Valencia se propone añadir entre sus agentes un representante del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa. También, los agentes involucrados serán los miembros que conformen el equipo de trabajo encargados de la investigación, diseño, gestión y comunicación de la aplicación móvil y el sistema de alquiler público de bicicletas y VMP. |
| Temporalidad | <p>App</p> <p>Primer Año:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reformar y conformar agentes y equipos de trabajo involucrados • Investigación y recopilación información • Diseño de aplicación • Desarrollo de Arquitectura Informática • Primeros <i>mock-ups</i> y ejemplos de posibles aplicaciones • Presentación de los avances del proyecto a los ciudadanos y gobiernos. <p>Segundo Año:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo aplicación • Concientización y promoción de la aplicación y su uso • Marketing / patrocinadores • Lanzamiento App EnRiber-Ando <p>Servicio público de alquiler de bicicletas y VMP</p> <p>Primer año:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudio y mapeo de las zonas con más afluencia de población y que facilitan la intermodalidad. • Estructurar una prueba piloto del servicio. <p>Segundo año</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instalar el 50% de parkings y de la flota de las bicicletas, bicicletas eléctricas y patinetes eléctricos por todos los municipios de la comarca • Promocionar el servicio a través de anuncios en marquesnias y plataformas digitales. <p>Tercer año:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inicio prueba piloto del servicio <p>Cuarto año:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Instalar el 100% de los parkings y la flota <p>Quinto año:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puesta en marcha total del servicio. |
| Concertación y tramitación | Para materializar nuestra propuesta hay que modificar el Decret 81/2017, de 23 de juny, del Consell, pel qual s’aprova el Reglament de l’Autoritat de Transport Metropolità de València y el Capítol XXVIII de la Llei 13/2016, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d’organització de la Generalitat, que lleva por título “De la creació de l’Autoritat de Transport Metropolità de València”. En definitiva, hay que reformar las distintas normas jurídicas que regulan la actividad de la ATMV, para incluir las modificaciones propuestas. |

| | |
|--------------------------|--|
| Evaluación y seguimiento | <p>Indicadores de evaluación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encuestas de satisfacción de usuarios y empleados colaboradores. • Entrevistas con usuarios, comunidad y otros agentes involucrados. • Crear una comisión de seguimiento dependiente del Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa que evalúe el proceso desde su inicio hasta su desarrollo y continuo funcionamiento. • En la prueba piloto del servicio de bicicletas se realizaran informes de afluencia de ciudadanos y ciudadanas y de problemáticas en los desplazamientos. • Cuando se implemente el servicio totalmente se harán encuestas de satisfacción a los usuarios. |
| Recursos | <p>Financiación con la colaboración en parte del Gobierno de Estado, Gobierno de la Comunitat Valenciana, Diputació de València y los Gobiernos locales correspondientes. Además, patrocinadores, impuestos, Fondos NextGen y eventos de recaudación de fondos serán parte de todo el proceso que permita financiar el proyecto.</p> <p>Entre los costos se contempla la previsión de un trabajo de 18 meses para la elaboración del proyecto ejecutivo de la aplicación de movilidad pública.</p> <p>Se propone un equipo de trabajo compuesto por: 2 expertos en planificación territorial, 1 ingeniero civil, 1 arquitecto y/o diseñador, 2 dibujantes técnicos, 1 sociólogo/a, 1 especialista ambiental, 1 experto en comunicación, 1 diseñador gráfico, 1 diseñador de producto.</p> <p>Se estima un costo aproximado de 60.000 EU.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo campanas, concursos y activismo social para la recaudación de fondos: 15.000 EU. • Marketing / comunicación / promoción app: 20.000 EU • Desarrollo aplicación movilidad (incluye honorarios de todas las etapas): 20.000 EU • Imprevistos: 5.000 EU <p>En cuanto a los costes de la elaboración e implementación del servicio público de alquiler de bicicletas y VMP se estima unos 1.500.000€ de los Fondos Next Generation.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo y planificación territorial de los equipamientos 200.000€ • Promoción del sistema conjuntamente con la app, como se ha indicado anteriormente, 60.000€ • Implementación de los parkings para bicicleta 300.000€ • Implementación de los parkings para bicicletas eléctricas y patinetes eléctricos 400.000€ <p>Flota de bicicletas, bicicletas eléctricas y patinetes eléctricos 540.000€</p> |
| Otros | <p>Se adjunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primeros <i>mock-ups</i> de la aplicación móvil |

Figura 7.27 Imagen 8. Mock-up del mapa de la app.



Fuente: Elaboración propia

Figura 7.28 Imagen 9. Mock-up de página principal y perfil del usuario en la app.



Fuente: Elaboración propia

Propuesta 2 Gestionar la movilidad ciclista y VMP a escala comarcal estableciendo bases comunes que garanticen un funcionamiento coordinado entre todos los municipios, y sensibilizando su uso con distintas estrategias según segmentos de edad.

7.8.3 Proyecto 2.1 Enribera't en bici

| Proyecto 2.1 | Enribera't en bici |
|--------------|--|
| Objetivos | <p>Potenciación y sensibilización del uso de la bicicleta en las distintas edades.</p> <p>La educación juega un papel fundamental para la integración progresiva/paulatina de la bicicleta como modo de transporte habitual. El incremento del uso de la bicicleta provoca cambios en la movilidad que deben ser entendidos y aceptados como algo positivo por todos los usuarios de la vía pública. Sólo a través de la educación en el respeto en la vía pública puede lograrse un cambio cultural en la visión de la movilidad urbana, elemento esencial para que la movilidad ciclista suponga una verdadera transformación urbana.</p> <p>Educar hacia una cultura respetuosa y proclive al uso de medios de transporte sostenibles.</p> <p>Fomentar el uso de la bicicleta como un modo de transporte cotidiano, además de cómo una manera de hacer deporte y ocio. Beneficios de la bicicleta como medio de transporte, psico-físicos, económicos, ambientales.</p> |
| Actuaciones | <p>Creación de distintos proyectos dentro del programa “Enribera’t en bici”. Estos proyectos están pensados para que cualquier persona de cualquier edad y clase social tengan medios para desplazarse por el territorio sosteniblemente. Es por eso que en primer lugar se ha enfocado el bicibús, los talleres y el aprendizaje en la escuela para niños y niñas y adolescentes. En segundo lugar, la escuela de la bici para adultos. Y en tercer y último lugar, el cycling without ages para la tercera edad.</p> |
| Agentes | <p>Autoridad de Transporte Metropolitano de València</p> <p>Director del Área de Movilidad de la Mancomunidad de la Ribera Baixa</p> <p>Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa</p> <p>Departamento de educación.</p> <p>Escuelas, Profesores.</p> <p>Profesionales de la bicicleta.</p> |
| Localización | Municipios de la comarca de la Ribera Baixa. |
| Temporalidad | La realización de estos proyectos se llevará a cabo durante todo el año lectivo. |
| Recursos | Financiación con Fondos Next Generation y la colaboración en parte del Gobierno del Estado, Gobierno de la Comunitat Valenciana, Diputació de |

| | |
|----------------------------|--|
| | València y los Gobiernos locales correspondientes para realizar cada programa. |
| Concertación y tramitación | Cada proyecto tendrá su contratación y tramitación correspondiente. |
| Evaluación y seguimiento | Cada subproyecto tendrá su evaluación y seguimiento, una vez se tenga el informe de cada subproyecto se realizará un informe general sobre el programa “Enribera’t en bici”. |
| Otros | |

7.8.4 Proyecto 2.1.1 Bicibús y talleres sobre el uso de la bicicleta (Enribera’t)

| Proyecto 2.1.1 | Bicibús y talleres sobre el uso de la bicicleta (Enribera’t) |
|----------------|--|
| Objetivos | Fomentar un modo de movilidad sostenible para la población de menor edad, además de dar a conocer los conceptos básicos de la bicicleta y las normas de circulación. |
| Actuaciones | <p>- Bicibús: creación de un bicibús a través de la participación ciudadana de niños y niñas acompañadas de personas adultas que se desplazan en bicicleta. Al igual que un autobús, dispone de un recorrido definido y unos horarios de paso.</p> <p>- Talleres sobre el uso de la bicicleta: creación de talleres en las escuelas e institutos de la Ribera Baixa que se basen en la enseñanza teórica y práctica del uso de la bicicleta. Incluir el aprendizaje, formación y conceptos básicos del uso de la bicicleta tanto en la “guía docente” de la asignatura de educación física, como en actividades extraescolares. Clases de educación vial en horas lectivas (educación física), taller práctico para aprender a ir en bicicleta (clases prácticas). Salidas/excursiones en horas lectivas con la bicicleta. Evaluación de los alumnos en el uso y conocimientos viales de la bicicleta.</p> |
| Agentes | <p>Autoridad de Transporte Metropolitano de València</p> <p>Director del Área de Movilidad de la Mancomunidad de la Ribera Baixa</p> <p>Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa</p> <p>Departamento de educación.</p> <p>Escuelas, Profesores.</p> <p>Profesionales de la bicicleta.</p> |
| Localización | Propuesta para 5 escuelas de la Mancomunitat, pudiendo extenderse este programa al resto de esta. |
| Temporalidad | Primer año: |

| | |
|----------------------------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Definir trayecto según la demanda de participantes para Bicibús Consultar la disposición de bicis de los ciudadanos y ciudadanas que quieran participar en el Bicibús Anunciar la propuesta por los municipios Solicitar bicicletas para la escuela que sirvan para el Bicibús y las sesiones que se den en el colegio <p>Segundo año:</p> <ul style="list-style-type: none"> Iniciar Bicibús Iniciar primeros talleres de conceptos básicos teóricos y prácticos tanto a nivel extraescolar como en la asignatura de educación física. <p>Tercer año:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ampliar las sesiones de conceptos más avanzados en otros cursos. |
| Recursos | <p>Financiación con la colaboración en parte del Gobierno del Estado, Gobierno de la Comunitat Valenciana, Diputació de València y los Gobiernos locales correspondientes.</p> <p>Entre los costos se contempla la previsión de un trabajo de 3 meses para la elaboración del proyecto de recorridos Bicibús, bicicletas (tanto las que traigan los alumnos como las que se tenga que comprar el centro), voluntarios y voluntarias, material de mecánica (herramientas y piezas de reparación) 40.000€.</p> <p>Para los talleres en las escuelas se invertirán 70.000€ en sueldos para los monitores, para las sesiones de talleres teóricos como de clases prácticas extraescolares y para la solicitud aparte de bicicletas, también de Vehículos de Movilidad Personal.</p> |
| Concertación y tramitación | <p>El Departamento de educación pondrá como formación obligatoria el aprendizaje del uso de la bicicleta en los centros educativos. La selección de voluntarios y cómo llevar a cabo las actividades educativas impuestas por el departamento, lo harán los ayuntamientos y los centros educativos conjuntamente.</p> |
| Evaluación y seguimiento | <p>Evaluación anual del funcionamiento de los Bicibús, a partir de un informe técnico de avance y cumplimiento, para lo que se establecerán indicadores de cumplimiento y plazos por proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> Informes y cuestionarios de satisfacción y efectividad del uso de la bicicleta en los alumnos. Estadística sobre el uso de bicicleta en edad escolar. |
| Otros | <p>Se adjunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> Imágenes de referencia de otros programas de Bicibús existentes. |

Figura 7.29 Imagen 10. Fotografía ilustrativa de un programa Bicibús llevado a cabo en la ciudad de Barcelona.



Fuente: El Periodico (06-09-2022). 'El bicibús regresa a Barcelona con vocación de crecer durante el curso'

7.8.5 Proyecto 2.1.2 Escuela de la bici (Enribera't en bici)

| Proyecto 2.1.2 | Escuela de la bici (Enribera't en bici) |
|----------------------------|---|
| Objetivos | Dar a conocer a la población adulta las ventajas y los beneficios de ir en bicicleta. |
| Actuaciones | - Escuela de la bici: creación de una plataforma social dirigida a personas adultas que impulse actividades e itinerarios en bici iniciados desde un punto de encuentro. Además, propicia que la gente de los municipios se conozca y puedan quedar para hacer itinerarios en el caso de que haya gente que le gusta ir acompañada, o simplemente por descubrir nuevas rutas. |
| Agentes | Autoridad de Transporte Metropolitano de València Director del Área de Movilidad de la Mancomunidad de la Ribera Baixa Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa Profesionales de la bicicleta. |
| Localización | Población de los distintos municipios de la comarca de la Ribera Baixa. |
| Temporalidad | Primer año: <ul style="list-style-type: none"> • Buscar personas que quieran participar como voluntarias • Atraer población mediante las redes sociales • Definir trayectos de itinerarios ya existentes • Determinar horarios de salidas • Solicitar y comprar bicicletas Segundo año: <ul style="list-style-type: none"> • Inicio de las rutas • Descubrir nuevas rutas o rutas alternativas • Realizar informes sobre afluencia y participación de la ciudadanía |
| Recursos | Voluntarios y voluntarias de los municipios de la Ribera Baixa y cesión de bicicletas. |
| Concertación y tramitación | A través de los ayuntamientos, de la Mancomunitat de la Ribera Baixa y de los Fondos Next Generation, se solicitarán bicicletas, aparte de usar las bicicletas de cada ciudadano y ciudadana. Comprar estas bicicletas supondrá 30.000€ junto con el material de mecánica (herramientas y piezas de reparación). |
| Evaluación y seguimiento | La evaluación y el seguimiento de la escuela de la bici se realizará a partir de la asistencia y participación de los ciudadanos y ciudadanas, y su nivel de satisfacción. Para eso se elaborarán informes y encuestas para que la población pueda dar su opinión y poder mejorar. |
| Otros | |

7.8.6 Proyecto 2.1.3 Cycling without ages (Enribera't en bici)

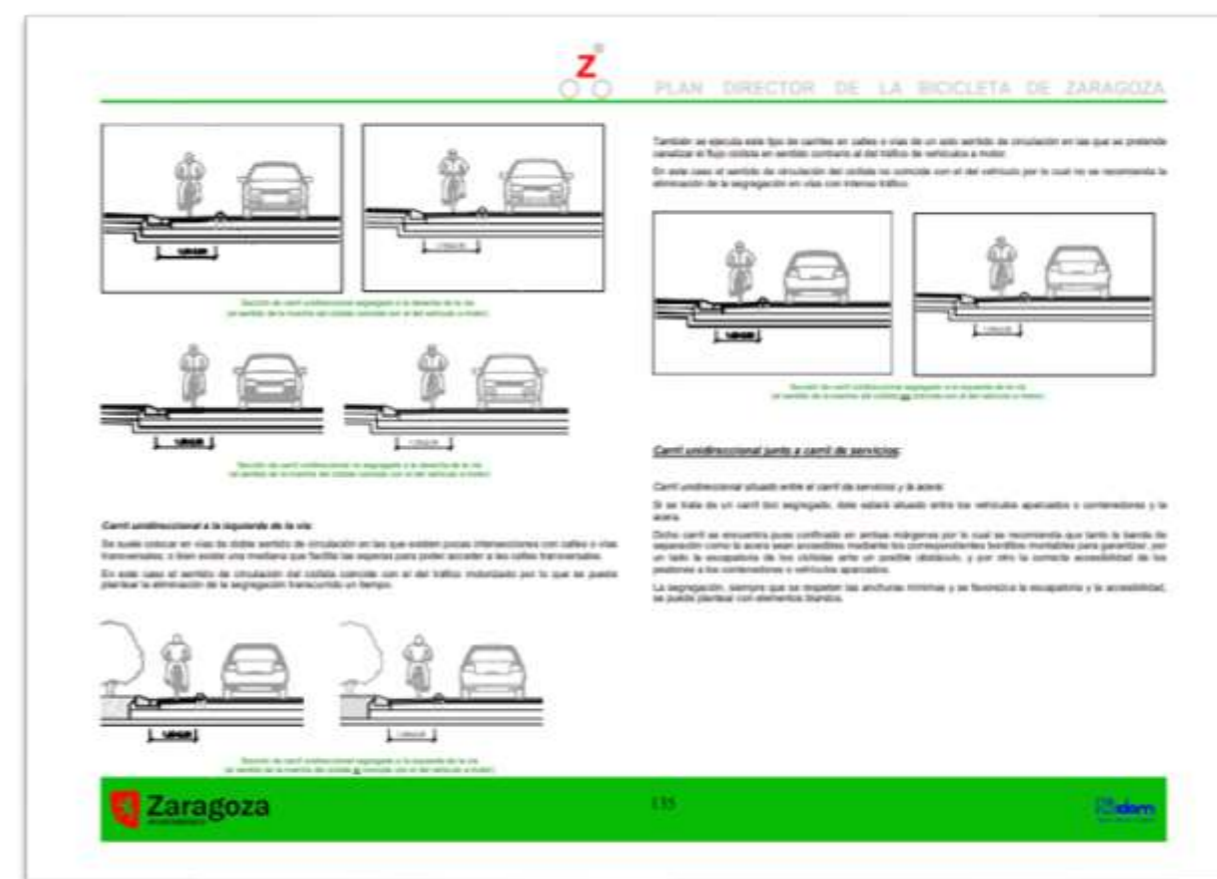
| Proyecto 2.1.3 | Cycling without ages (Enribera't en bici) |
|----------------------------|--|
| Objetivos | Fomento de la movilidad sostenible para personas de la tercera edad y personas con movilidad reducida. |
| Actuaciones | - Cycling without ages: personas voluntarias y aficionadas a ir en bici que podrían llevar a personas mayores y personas con movilidad reducida de paseo, o desplazarse, en cabinas de pasajeros asistidas por motor. |
| Agentes | Autoridad de Transporte Metropolitano de València Director del Área de Movilidad de la Mancomunidad de la Ribera Baixa Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa Profesionales de la bicicleta. |
| Localización | Se situarán principalmente en la plaza de los ayuntamientos para dar el servicio. |
| Temporalidad | Primer año: <ul style="list-style-type: none"> • Buscar voluntarios y voluntarias que puedan participar • Analizar los itinerarios posibles en los que se puede desplazar • Estudiar en que espacios públicos pueden dar más servicio • Segundo año: <ul style="list-style-type: none"> • Iniciar el servicio • Realizar informes de afluencia • Realizar informes sobre mantenimiento del transporte |
| Recursos | Voluntarios y voluntarias de los municipios de la Ribera Baixa y la solicitud de bicicletas eléctricas con cabinas, el costo es de 40.000€ para todos los municipios de la comarca. También tendrá un seguro y un mantenimiento que sería 50€ por bicicleta con cabina. |
| Concertación y tramitación | A través de los ayuntamientos, de la Mancomunitat de la Ribera Baixa y de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, se contratarán bicicletas eléctricas con cabina y se buscarán voluntarios y voluntarias. |
| Evaluación y seguimiento | La evaluación y el seguimiento de la escuela de la bici se realizará a partir de la asistencia y participación de los ciudadanos y ciudadanas, y su nivel de satisfacción. Para eso se elaborarán informes y encuestas para que la población pueda dar su opinión. Además, se contratará una empresa de mantenimiento y se irá haciendo revisiones del estado de las bicicletas cada tres meses. |
| Otros | |

7.8.7 Proyecto 2.2 Guía de Diseño Urbano para la movilidad activa en la Ribera Baixa

| | |
|----------------------------|---|
| Proyecto 2.2 | Guía de Diseño Urbano para la movilidad activa en la Ribera Baixa |
| Objetivo | <p>Crear una herramienta referente en el ámbito urbanístico y ambiental con la finalidad de potenciar los espacios públicos de desplazamiento.</p> <p>Garantizar acciones coordinadas, sobre bases comunes, en todo el territorio de la Ribera Baixa.</p> <p>Generar los criterios de calidad que deberán tener todos los carriles bici y las ciclovías existentes y futuras, para unificar la metodología de todas las actuaciones relacionadas con el ámbito determinado.</p> |
| Actuaciones | <p>Conformar un equipo técnico (movilidad / diseño gráfico), definir un plan de trabajo, sistematizar la Guía de Diseño.</p> <p>Contenido de la Guía de Diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Criterios de ejecución de las vías ciclables. - Criterios básicos para la implementación de una vía ciclable, tipos de vías ciclables y criterios de selección. - Elementos físicos: Explanadas, firmes y pavimentos, drenajes. - Diseños específicos: intersecciones, interferencias con otros usuarios de la vía, señalizaciones y otros complementos de diseño. - Criterios para la pacificación de zonas. - Criterios para la ubicación e instalación de aparcamientos para bicicletas |
| Agentes | <p>Secretaría de Comunicación de la Mancomunitat</p> <p>Autoridad de Transporte Metropolitano de València</p> <p>Director del Área de Movilidad de la Mancomunidad de la Ribera Baixa</p> <p>Representante de Departamento de Infraestructura València</p> <p>Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa</p> <p>Asociaciones, federaciones, empresas</p> <p>Asesorías de expertos: UV, UPV y otros.</p> |
| Temporalidad | <p>Se sugiere su implementación en el corto plazo y de aplicación prioritaria, ya que implica definiciones de diseño para el desarrollo de otros proyectos.</p> <p>Se prevé 1 año y medio para la ejecución del borrador de la guía y su aprobación técnica por la Dirección de Movilidad de la Mancomunitat.</p> |
| Concertación y tramitación | <p>Para materializar nuestra propuesta hay que modificar el Decret 81/2017, de 23 de juny, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament de l'Autoritat de Transport Metropolità de València y el Capítol XXVIII de la Llei 13/2016, de 29 de desembre, de mesures fiscals,</p> |

| | |
|--------------------------|---|
| | de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat, que lleva por título "De la creació de l'Autoritat de Transport Metropolità de València". En definitiva, hay que reformar las distintas normas jurídicas que regulan la actividad de la ATMV, para incluir las modificaciones propuestas. |
| Evaluación y seguimiento | Las actuaciones que se lleven a cabo deben ser posteriormente analizadas y evaluadas para controlar el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos. Para ello, es necesario establecer un equipo técnico idóneo a la vez que definir unos indicadores de evaluación que permitan introducir modificaciones en caso de que se detecten deficiencias o problemas. |
| Otros | Se adjunta imagen ilustrativa extraída del Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza |

Figura 7.30 Imagen 11. Imagen ilustrativa extraída del Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza.



Fuente: Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza.

V. BIBLIOGRAFÍA

Adif invertirá más de 46 M€ en las obras de renovación de vía y catenaria entre Silla y Cullera (Valencia). Adif. [\[Enlace aquí\]](#)

Adif invierte cerca de 20 M€ en la modernización de las instalaciones de seguridad en la línea Silla-Cullera-Gandía. Adif. [\[Enlace aquí\]](#)

Adif mejorará las estaciones de Sollana y El Romaní, eliminando el paso a nivel. Ayuntamiento de Sollana. [\[Enlace aquí\]](#)

Ajuntament d'Almussafes (2018). Redacción y aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de (PMUS) Almussafes. [\[Enlace aquí\]](#)

Ajuntament d'Almussafes. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Almussafes. [\[Enlace aquí\]](#)

Ajuntament de Sueca. (2019). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. Resumen Ejecutivo 2019. [\[Enlace aquí\]](#)

Ajuntament de Sueca. (2019). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. [\[Enlace aquí\]](#)

Ajuntament de Sollana. (2022). Encuesta ciudadana previa a la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sollana. [\[Enlace aquí\]](#)

Ajuntament de Sollana. (2022, febrero 9). Encuesta ciudadana previa a la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sollana. [\[Enlace aquí\]](#)

Ajuntament de Cullera. (2018, septiembre 27). Subvenció Pla de Mobilitat Urbana Sostenible [\[Enlace aquí\]](#)

Álvarez, Á. (2023, marzo 6). Ford revoluciona su logística en Valencia: unirá Almussafes y el puerto con 3 trenes diarios. *elEconomista*. [\[Enlace aquí\]](#)

Anejo nº7. Electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones. Estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia - Alicante (tren de la costa). Fase II. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Gobierno de España. [\[Enlace aquí\]](#)

Anejo nº9. Análisis funcional y estaciones. Estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia - Alicante (tren de la costa). Fase II. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Gobierno de España. [\[Enlace aquí\]](#)

ASP Group. (2020, Septiembre). Ficha técnica autobús 55 pax. ASP Group. <https://aspgroup.es/wp-content/uploads/2020/09/ficha-tecnica-autobus-55-pax.pdf>

Athener Consultores (2019). La DGT publica una nueva instrucción sobre los vehículos de movilidad personal (VMP). Visitado con fecha 15/11/23 en el sitio web <https://athener.com/blog/>

Bicirutasvalencia.com (2023). Ciclo-excursionismo y turismo ecológico en bicicleta. Visitado con fecha 12/11/23 en el sitio web <https://bicirutasvalencia.com/cercanias/la-ribera-p-n-albufera-y-lhorta-sud/>

Boletín Oficial del Estado. (2021). Orden TMA/851/2021, de 23 de julio. [\[Enlace aquí\]](#)

CAVANILLES, ANTONIO JOSÉ., 1797 “Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia” web https://bivaldi.gva.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1003567

Centre de gestió de serveis de mobilitat (CEGESEM) (2023). Mapa de Carreteres de la Comunitat Valenciana. [\[Enlace aquí\]](#)

Cercanías de Valencia (Líneas, Estaciones y Conexiones). Renfe. [\[Enlace aquí\]](#)

Cicloturismo de alforjas en la comunidad Valenciana y el resto de España- Vías verdes y Eurovelo. [\[Enlace aquí\]](#)

Cien años del ferrocarril de Silla a Cullera. Inauguración, transformación ancho normal, prolongación y modernización. Vía Libre. [\[Enlace aquí\]](#)

Comunitat Valenciana. (2023, April 1). *Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana*. BOE.es. Retrieved December 1, 2023. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Albalat de la Ribera. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Benicull de Xúquer. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Corbera. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Favara. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Fortaleny. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Llaurí. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Polinyà de Xúquer. [\[Enlace aquí\]](#)

Consorci de la Ribera. (2022). Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Riola. [\[Enlace aquí\]](#)

CONSORCIO DE LA RIBERA, ÁREA DE PROMOCIÓN ECONÓMICA. 2017. “Diagnóstico socioeconómico de la Ribera del Xúquer”. 200 págs. Disponible en portal web: <https://promocioeconomica.consorcidelaribera.com/wp-content/plugins/bookpdf/catalogs/pdf1/pdf/complete.pdf>

CONSORCIO DE LA RIBERA, ÁREA DE PROMOCIÓN ECONÓMICA. 2020. “Estrategias para el empleo desde el territorio Valenciano”. Págs. 513 – 540. ISBN: 978-84-9133-338-8. Disponible en portal web: <https://avalemterritori.es/wp-content/uploads/2021/07/ESTRATEGIAS-PARA-EL-EMPLEO-DESDE-EL-TERRITORIO-VALENCIANO.pdf>

De Haro Mínguez M. (2015). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la localidad de Sollana (Valencia), análisis, diagnóstico y propuestas. Grado en Ingeniería de Obras Públicas especialidad en Construcciones Civiles. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universitat Politècnica de Valencia. [\[Enlace aquí\]](#)

Dirección General del Catastro. Consultable en: <https://www.sedecatastro.gob.es/Accesos/SECAccDescargaDatos.aspx>

EMT Valencia. (2020, Julio 9). La EMT estrena el primero de los 164 autobuses híbridos con mampara integrada que incorporaran para renovar la flota. EMT Valencia.Info. <https://emtvalencia.info/es/2020/07/la-emt-estrena-el-primero-de-los-164-autobuses-hibridos-con-mampara-integrada-que-incorporaran-para-renovar-la-flota/>

EMT Valencia (s.f) Instalaciones y parque móvil; Recuperado el 04 de diciembre de 2023, de: https://www.emtvalencia.es/ciudadano/index.php?option=com_content&view=category&id=59&Itemid=185&lang=es

ESCRIBANO PIZARRO, JAIME. 2005. “La distribución espacial de los equipamientos geriátricos en la comarca de la Ribera Baixa: un análisis prospectivo para la satisfacción de su demanda”. Cuadernos de Geografía de la Universidad de Valencia. Art. Núm. 77 Disponible en portal web: <https://ojs.uv.es/index.php/CGUV/article/view/14411>

EuroVelo (2022). Ruta EuroVelo 8. Visitado con fecha 26/10/23 en el sitio web <https://www.eurovelospain.com/>

Ferqui. (s.f.). NORA; Recuperado el 01 de diciembre de 2023 de: <https://ferqui.com/nora/>

García, L. (2021). Almussafes, sin suelo industrial: el atasco del PGOU impide la llegada de nuevas inversiones. Valencia Plaza. Consultable en: <https://valenciaplaza.com/almussafes-sin-suelo-industrial-atasco-pgou-impide-llegada-nuevas-inversiones>

Gimeno, J. (2019, enero 2). Los vecinos realizan el 70% de los trayectos urbanos en Cullera a pie o en bicicleta. Levante, El mercantil valenciano. [[Enlace aquí](#)]

Gimeno, J. R. (2022). El paseo Doctor Alemany se transforma en un moderno espacio peatonal en Cullera. Extraído de: *Diario Levante*. [[Enlace aquí](#)]

GENERALITAT VALENCIANA, 2017. “La Agenda 2030 Hoja de ruta para ciudades y pueblos de la Comunitat Valenciana”. ISBN: 978-84-482-6150-4

Generalitat Valenciana. (2018). Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València. [[Enlace aquí](#)]

Generalitat Valenciana (2023). La Protección de las personas usuarias de la bicicleta en la Comunitat Valenciana. Visitado con fecha 29/11/2023 en el sitio web [de3deb2f-fc91-498d-ad2d-e86331c5d4c9 \(gva.es\)](https://de3deb2f-fc91-498d-ad2d-e86331c5d4c9.gva.es)

Generalitat Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio. (s.f.). Puertos. Cullera - información general. [[Enlace aquí](#)]

GOBIERNO DE ESPAÑA, MINISTERIO DE DERECHOS SOCIALES Y AGENDA 2030. “INFORME DE PROGRESO 2023 de la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030.”

Google Maps (2023). Mapa de la N-332. Visitado con fecha 11/11/23 en el sitio web <https://www.google.es/maps/preview>

HAGENS, NATHAN., 2020. “Una economía para el futuro: más allá del supe organismo”. Fundación Dialnet, Papeles de relaciones eco sociales y cambio global, ISSN 1888-0576, Nº. 151, 2020, págs. 99-148.

Hermosilla, J. et al. (2018) La Ribera Baixa. Estudios comarcales de la provincia de Valencia. Consultable en: https://puv.uv.es/doc_pdf/comarques/ribera_baixa.pdf

Informe anual del sector ferroviario. (2021). Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). [[Enlace aquí](#)]

Institut Cartogràfic Valencià (ICV). Generalitat Valenciana. [[Enlace aquí](#)]

Instituto Nacional de Estadística. Consultable en: <https://www.ine.es/>

Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético (IDAE). (2017). “PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible”. [[Enlace aquí](#)]

INSTITUTO VALENCIANO DE ESTADÍSTICA (IVE). Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana. Disponible en portal web <https://pegv.gva.es/es/inicio>

Joan Gimeno (2019, 2 de enero). Los vecinos realizan el 70% de los trayectos urbanos en Cullera a pie o en bicicleta. Visitado con fecha 20/11/23 en el sitio web <https://www.levante-emv.com/ribera/2019/01/02/vecinos-realizan-70-trayectos-urbanos-13898173.html>

Juan Carlos Castaños (2022, 14 de septiembre) Se triplican los accidentes laborales de tráfico con bicicletas y patinetes en los últimos seis años en la Comunitat Valenciana. Visitado con fecha 29/11/2023 en el sitio web <https://valencianews.es/tendencias/se-triplican-los-accidentes-laborales-de-trafico-con-bicicletas-y-patinetes-en-los-ultimos-seis-anos-en-la-comunitat-valenciana/>

La Ribera Baixa. Estudios comarcales de la provincia de Valencia. (2018). Universitat de València, Diputació de València. [[Enlace aquí](#)]

Las Provincias (2019). El 70% de los desplazamientos dentro de Cullera se realizan a pie o en bicicleta. Visitado con fecha 20/11/23 en el sitio web <https://www.lasprovincias.es/ribera-costera/desplazamientos-dentro-cullera-20190103003139-ntvo.html>

LÓPEZ PALOMEQUE ET. AL. 2022. “El Turismo ¿Fin de Época? Desafíos de España como destino turístico en un nuevo escenario.” Universidad de Valencia, Colección: Desarrollo Territorial, 24. ISBN: 978-84-9134-863-4 (PDF).

Mancomunitat Ribera Baixa. (2023). Ajudes de la Diputació de València per a la redacció dels plans de mobilitat urbana sostenible. [[Enlace aquí](#)]

MIBISIVALENCIA (2023). Servicio metropolitano de bicicleta pública. Visitado con fecha 13/11/23 en el sitio web <https://www.mibisivalencia.es/>

MITMA. Artículo 26. Planes de transporte sostenible al trabajo. [[Enlace aquí](#)]

Movimentistas (2020). Micromovilidad: el futuro del transporte urbano. Visitado con fecha 18/11/23 en el sitio web <https://movimentistas.com/movilidad-urbana/micromovilidad-transporte-urbano/>

Núcleos de Cercanías de la Comunidad Valenciana. (2017). Ministerio de Fomento. Renfe, Adif. Gobierno de España. [[Enlace aquí](#)]

Palau, J. C. (2022, mayo 10). El Corredor Mediterráneo avanza en la conexión con ancho UIC de las tres capitales valencianas. El Mercantil. [\[Enlace aquí\]](#)

PARRA & ARANGO, 2018. “La Economía del Dónut: Siete formas de pensar como un Economista para el Siglo XXI”. Investigación & Desarrollo vol. 26, N° 2 (2018) - ISSN 2011-7574.

PIQUERAS, JUAN., 1997 “Exportación agraria y transporte en Valencia: 1850 – 1930”. Universidad de Valencia. Págs. 495 – 522. web https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/biblioteca/fondo/pdf/10281_24.pdf

PIQUERAS, JUAN., 2012 “Geografía del Territorio Valenciano”. Universidad de Valencia. 256 págs.

Pla Mobilitat Metropolità Valencià. Info PMoMe. Antecedents. Generalitat Valenciana. [\[Enlace aquí\]](#)

Pla Mobilitat Metropolità Valencià. Info PMoMe. Què és el PMoMe?. Generalitat Valenciana. [\[Enlace aquí\]](#)

Pla Mobilitat Metropolità Valencià. Info PMoMe. Planificació del PMoMe. Generalitat Valenciana. [\[Enlace aquí\]](#)

PMoMe València – Pla de Mobilitat Metropolità de València (2023). Conselleria de Medi Ambient, aigua, infraestructures i territori. Generalitat Valenciana. Visitado con fecha 24/10/23 en el sitio web <https://mediambient.gva.es/>

PMS APPI. Plan de Movilidad Sostenible 2020-2025 para Polígonos Industriales gestionados por APPI. (2020). [\[Enlace aquí\]](#) Retrieved December 1, 2023. [\[Enlace aquí\]](#)

Revista Viajeros. (2022, Febrero 16). Ferqui entrega un NORA L PMR a Autocares Franjen. Revista Viajeros. <https://www.revistaviajeros.com/noticia/14617/ferqui-entrega-un-nora-l-pmr-a-autocares-franjen>

RICO, ANTONIO. 2006. “Políticas agrarias, eficiencia socioeconómica y retos de futuro en los regadíos intensivos”. Universidad de Alicante. Págs. 113-149 Disponible en portal web <file:///C:/Users/info/Downloads/Dialnet-PoliticAgrariasEficienciaSocioeconomicaYRetosDeF-1958892.pdf>

Toyota España. (2020, Abril 22). Qué es la normativa de emisiones EURO 6. Toyota España. <https://www.toyota.es/world-of-toyota/contaminacion-diesel/norma-euro6-que-es-como-afecta-compra-coche-toyota>

Tracesmap (s.f.). OpenStreetMap. [\[Enlace aquí\]](#)

Transporte XXI (2022, septiembre 27). La nueva intermodal de Valencia tendrá ancho UIC en 2025. ACE. [\[Enlace aquí\]](#)

TURISME COMUNITAT VALENCIANA, 2022. “Anuario de la oferta turística municipal y comarcal de la Comunitat Valenciana”. 193 págs.

Universitat de València, Diputació de València. (2018). La Ribera Baixa. Estudios comarcales de la provincia de Valencia. [\[Enlace aquí\]](#)

UNIVERSIDAD DE VALENCIA. 2018. “Territorio y empleo: el desarrollo territorial y el mercado laboral Valenciano”. 44 págs.

Up2City. (2020, June 4). *Aparcamiento de bicicletas en Cullera, nuevo hogar de Up2Access*. Up2City.

Valenciaplaza (2023). La N-332 como vía urbana, así será la reconversión de la carretera a su paso por Sueca. Visitado con fecha 19/11/23 en el sitio web <https://valenciaplaza.com/n-332-via-urbana-reconversion-carretera-sueca>

Vallet, García (2017) Rediseño integral de la imagen corporativa en el transporte urbano de autobuses de Cullera [Tesis Final de Grado], Universidad Politécnica de Valencia; <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/110231/VALLET%20-%20Redise%C3%B1o%20integral%20de%20la%20imagen%20corporativa%20en%20el%20transporte%20urbano%20de%20autobuses%20de%20Cullera.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

VERA REBOLLO et. Al 2008, “Diagnóstico Técnico sobre Funciones Urbanas en Cullera. Colección: Desarrollo Territorial. Serie Estudios y Documentos, 2. Universidad de Valencia.

Wikipedia (2023). N-332. Visitado con fecha 29/11/2023 en el sitio web [N-332 - Wikipedia, la enciclopedia libre](https://es.wikipedia.org/wiki/N-332)

VI. APÈNDIXS

APÈNDIX 1. QUADERN TRONCAL



LA MOBILITAT ACTIVA EN ENTORNS METROPOLITANS:

BASES PER AL PLANEJAMENT I GESTIÓ DE LA
MOBILITAT ACTIVA A LA RIBERA BAIXA

2023/24

UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

G Departament
de Geografia

G+ Grup de
Investigació en
Mobilitat i Transport

Amb la col·laboració de:

VNIVERSITAT
ID VALÈNCIA

BENVINGUDA

MÒDUL TEMES AVANÇATS EN ESTUDIS TERRITORIALS

MÒDUL PLANEJAMENT TERRITORIAL

CIUTATS I ESPAIS METROPOLITANS

SESSIÓ INAUGURAL

CICLE DE CONFERÈNCIES

TREBALL DE CAMP

CALENDARI GENERAL

CALENDARI DETALLAT

CARTOGRAFIA

EQUIP DOCENT

BENVINGUDA

En nom del Departament de Geografia de la UAB, us vull donar una cordial benvinguda en aquesta nova edició del Màster en Estudis Territorials i Planejament (METIP).

El nostre Departament té ja una llarga tradició en estudis territorials des dels seus orígens a finals dels anys seixanta. Ha participat activament en les profundes transformacions que en les darreres dècades s'han donat en el nostre territori, i ha begut de les millors fonts de l'experiència internacional que li permetien interpretar i contribuir a transformar positivament el nostre entorn.

La gestió i l'ordenació del territori en el nostre context no és una tasca fàcil: els darrers anys han suposat la consolidació dels processos d'urbanització en un espai molt humanitzat, amb un relleu difícil, i un marc politicoadministratiu complex: els governs locals (amb Barcelona com a model de referència des dels JJ.OO.), el govern de la Generalitat, l'Estat espanyol i la Unió Europea. El context postcrisi continua presentant nous reptes i obliga a seleccionar molt bé les prioritats. Ens trobem, doncs, en un moment extraordinari per aprendre de les experiències adquirides i reflexionar sobre el futur.

El METIP té ara ja una notable trajectòria. Es va programar per primera vegada el curs 2006-07, però comptava amb el precedent -des del curs 1986-87- dels nostres estudis de Doctorat, on els cursos sobre anàlisi territorial ja tenien una notable presència. D'altra banda, ha estat fonamental la implicació del nostre Departament en programes de grau i postgrau relacionats (grau en Geografia Medi Ambient i Planificació Territorial, grau de Ciències Ambientals, grau en Gestió de Ciutats Intel·ligents i Sostenibles, diversos màsters interuniversitaris, etc.); en instituts de recerca de primer nivell (l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, el Centre d'Estudis Demogràfics, l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals, etc.); o en la presència i gestió de serveis universitaris o institucionals com són la Cartoteca de la UAB o el mateix Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Hem passat per tres cicles de tres edicions cadascun centrats en una temàtica: el primer en l'anàlisi territorial a les Illes Balears (Formentera, curs 2012-13; Mallorca, 2013-14; i Menorca, 2014- 2015); el segon en l'estudi de la problemàtica socioambiental, el planejament i la gestió dels espais lliures de ciutats metropolitanes de Barcelona (Sabadell, 2015-2016; Terrassa, 2016-2017; i Mataró 2017- 2018); i el tercer en l'anàlisi i formulació de propostes i projectes d'ordenació territorial per a un àmbit geogràfic determinat a escala de barri (Bellvitge - el Gornal, 2018-19; la Florida - Les Planes, 2019-20; i la Torrassa i Collblanc, 2020-2021).

Des del curs 2021-2022, el màster es focalitza en activitats més aplicades en la mobilitat quotidiana en un entorn metropolità. Aquesta serà la tercera edició dins del cicle de Mobilitat en l'entorn metropolità». La primera edició

del cicle va tenir com a objecte la «Mobilitat a la UAB i el seu encaix metropolità». El curs passat amb el títol «Mobilitat activa en entorns metropolitans. Anàlisi i planejament per a la política integral de la bicicleta» l'àmbit d'estudi es va centrar en una ròtula metropolitana integrada pels municipis de: Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès, Ripollet, Badia del Vallès i Barberà del Vallès, tots ells dins de la primera corona metropolitana de Barcelona. Aquesta tercera edició i última del cicle, porta el títol «Bases per al planejament i la gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa». Aquest territori és la porta sud de l'Àrea Metropolitana de València i el punt de contacte amb l'àmbit litoral – turístic valència i amb espais de gran interès natural (parc natural de l'Albufera).

El METIP ha consolidat el seu camí amb un programa molt aplicat, on destaca una forta integració dels seus continguts i una vocació de dotar a l'alumnat amb unes capacitats clares de treballar en l'àmbit professional de la gestió i el planejament i contribuir en la millora del nostre territori.

Toca donar les gràcies a tot el professorat que ha participat al llarg d'aquests anys en els diferents cicles, al professorat que ha assumit amb entusiasme el nou curs, com aviat podreu comprovar els qui heu escollit la nostra proposta acadèmica. Creiem que sens dubte, el projecte central del Màster, dotar de les habilitats conceptuals i pràctiques per al disseny i la redacció d'instruments territorials relacionats amb la Mobilitat, us aportarà un bagatge molt útil com a futurs professionals del planejament.

Em resta desitjar-vos un molt bon curs, i animar-vos a aprofitar al màxim aquesta experiència, que us pot ser decisiva en el vostre futur pròxim.

Que tingueu un curs ple de nous aprenentatges i experiències enriquidores.

Anna Badia Perpinyà
Directora
Departament de Geografia, UAB



MÒDUL TEMES AVANÇATS EN ESTUDIS TERRITORIALS

COORDINACIÓ: Àngel Cebollada Frontera

EQUIP DOCENT: Pau Avellaneda, Àngel Cebollada, Jordi Honey-Roses, Samuel Nel·lo-Deakin, Gemma Simón Mas

Els temes avançats de l'ordenació del territori: la importància de la reflexió teòrica i conceptual sobre les característiques socials de la ciutat contemporània.

L'assignatura pretén reflexionar sobre les aportacions teòriques i metodològiques més útils i innovadores per a analitzar les interrelacions entre les diverses especialitats de Geografia i Ordenació del Territori, amb especial èmfasi en la dimensió social i en la planificació urbana.

En aquesta assignatura es tractaran els continguts clau de la recerca contemporània més avançada de la Mobilitat activa i, més en concret de la mobilitat en bicicleta. El curs dotarà l'alumnat de les eines conceptuals i metodològiques per la planificació dels entorns metropolitans en transició cap a escenaris de mobilitat activa.

L'assignatura té un caràcter aplicat i es guia per la metodologia d'aprenentatge per reptes: es tracta d'afrontar problemes reals i complexos identificats pels diferents actors del territori per tal de realitzar una diagnosi adequada i apuntar possibles solucions als problemes detectats. L'aprenentatge per reptes és avui una metodologia àmpliament reconeguda que permet no sols tractar amb casos d'estudi reals, sinó també inserir l'estudiant en entorns en els quals en un futur pot desenvolupar la seva carrera professional. És també una bona oportunitat d'integració i d'experimentació dels coneixements i mètodes adquirits en altres matèries del Màster. Per això, l'eix central és la realització d'un projecte que anomenem Troncal i que es fa coordinadament amb dues assignatures més: Planejament Territorial i Urbà i Ciutat i Espais Metropolitans.

Entenem per troncal la realització d'un exercici pràctic, consistent en el reconeixement i identificació de les característiques urbanes, socials i mediambientals d'un territori per poder implementar projectes i propostes que resolguin els reptes identificats.

Per al curs 2023-24 el títol de la troncal és **Mobilitat activa en entorns metropolitans. Bases per al Planejament i Gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa**. Aquest territori format per dotze municipis (Albalat de la Ribera, Almussafes, Benicull del Xúquer, Garbera, Cullera, Favara, Fortaleny, Llaurí, Polinyà del Xúquer, Riola, Sollana i

Sueca) és la porta sud de l'Àrea Metropolitana de València i el punt de contacte amb l'àmbit litoral - turístic valencià i amb espais de gran interès natural (Parc natural de l'Albufera).

El repte plantejat serà, a partir de la identificació de problemàtiques concretes expressades pels actors locals, seleccionar, definir, i treballar col·laborativament per tal de poder apuntar possibles solucions concretades en propostes i projectes. Es treballarà en petits grups, cadascun dels quals aprofundirà en un aspecte temàtic. Els resultats seran presentats als responsables locals i altres actors de la societat.

Aquestes classes teòriques es complementaran amb 6 conferències - obertes al conjunt de la comunitat acadèmica- sobre aspectes d'especial rellevància per a la diagnosi i elaboració de propostes per a la mobilitat sostenible en un context metropolità.

Continguts

En aquesta assignatura es tractaran els temes següents:

1. La mobilitat en bicicleta en un context multicrisi sistèmica
2. La política integral de la bicicleta
3. La Mobilitat en bicicleta des d'una perspectiva internacional
4. Els condicionants de la mobilitat activa
5. La planificació de la mobilitat activa en el planejament metropolità
6. Reconeixement de l'àrea d'estudi
7. Eines per a l'elaboració d'un document de planejament per a la implantació de polítiques integrals de la bicicleta

Competències

- Avaluar l'accés a l'espai públic en funció de la posició social i econòmica de la ciutadania.
- Descriure la transformació de l'espai públic a través del planejament per a reequilibrar el territori
- Identificar els paradigmes de referència de les línies actuals de recerca en temes territorials i urbans.
- Assenyalar la interrelació entre sistema politicojurídic i dinàmica territorial.
- Definir els processos de transformació territorial i urbana aplicant metodologies i instruments vinculats a teories de referència, capaces de mesurar els mecanismes d'actuació i els resultats.
- Reconèixer els marcs conceptuals per analitzar i interpretar els conflictes territorials i urbans.
- Seleccionar estratègies d'anàlisi i de síntesi de valoració dels efectes sobre la ciutadania del planejament urbà.
- Gestionar el conflicte i la convivència als espais públics com a eina de planejament urbà.

- Valorar la rellevància de la recerca acadèmica en la intervenció i gestió del territori per a la planificació d'aquest.

Activitats formatives

Les activitats formatives es divideix en aquelles dirigides per al professorat a l'aula, les supervisades pel professorat fora de l'aula i les autònomes que han de desenvolupar l'alumnat.

De **dirigides** n'hi ha de tres tipus. La primera són les classes que combinaran les sessions magistrals amb debats. Les segones són el cicle de conferències (sis en total). La darrera seran els tallers de treball, de caràcter pràctic

En aquest curs hi ha dos tipus d'activitats **supervisades**: el treball de camp que es durà a terme la setmana del 02 al 06 d'octubre i les tutories grupals de projecte que cada tutor o tutora conduirà.

A començament de l'assignatura el professorat explicarà el protocol de mesures i bones pràctiques de les sortides de camp.

Finalment, l'activitat **autònoma** consistirà en l'elaboració de totes les fases del projecte troncal.

| Títol | Hores | ECTS |
|---------------------------------|-------|------|
| Tipus: Dirigides | | |
| Cicle de conferències | 12 | 0,48 |
| Classes i debat de lectures | 28 | 1,12 |
| Tallers | 18 | 0,72 |
| Tipus: Supervisades | | |
| Treball de camp | 24 | 0,96 |
| Tutories de grup | 12 | 0,48 |
| Tipus: Autònomes | | |
| Elaboració del projecte troncal | 28 | 1,12 |

Cal tenir present que és OBLIGATÒRIA L'ASSISTÈNCIA a les jornades completes de treball de camp als municipis d'estudi, a la sessió inaugural, al cicle de conferències i a les jornades de cloenda.

Temari i calendari de les sessions

26 de setembre de 2023

16h Presentació del projecte de treball troncal per part de Jordi Nadal, coordinador del Màster.

16:20h Conferència inaugural "La mobilitat a l'àrea de València: problemàtica i realitzacions a escala urbana, metropolitana i regional." a càrrec de Josep Vicent Boira, (professor de la Universitat de València i Comissionat del Corredor mediterrani).

18h Presentació i explicació del projecte i la seva àrea d'estudi, a càrrec del professor Àngel Cebollada, coordinador del treball Troncal.

28 de setembre de 2023

16h Classe "Planificació Mobilitat Context Crisi" a càrrec de Pau Avellaneda

18h Classe "Planificació Mobilitat Context Crisi" a càrrec de Pau Avellaneda

19 d'octubre de 2023

16h Presentació i organització del treball troncal i organització de grups a càrrec d'Àngel Cebollada

18h Classe "Planificació Mobilitat Context Crisi" a càrrec de Pau Avellaneda

26 d'octubre de 2023

16h Conferència 1 "Planificació i gestió del transport públic a les Illes Balears. Balanç de 8 anys" a càrrec de Jaume Mateu (Director General de Mobilitat i Transports del Govern de les Illes Balears, 2015 – 2023).

18h Classe: "Exemples: Valldigna i cornisa del Ripoll" a càrrec de Pau Avellaneda

02 de novembre de 2023

16h Conferència 2 "Causes socials i psicosocials acceptació mesures contaminació." a càrrec de Sergi López (Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas).

18h Classe "Ciclisme des d'una perspectiva internacional" a càrrec de Samuel Nel-lo

9 de novembre de 2023

16h Conferència 3 "Sistema de transport Net Zero a Catalunya" a càrrec de Cynathia Echave (RTIS3CAT2030) i Mariana Mirabile (Dep. Canvi Climàtic OECD).

18h Classe "Models conceptuals" a càrrec de Samuel Nel-lo

16 de novembre de 2023

16h Conferència 4 "La perspectiva de gènere en la planificació de la mobilitat" a càrrec de Blanca Valdivia (Professora UAB, Col·lectiu punt6).

18h Classe “Urbanisme tàctic” a càrrec de Samuel Nel·lo.

23 de novembre de 2023

16h Conferència 5 “La planificació urbana i de mobilitat des dels municipis” a càrrec d’Adam Bonnín (Assessor d’Alcaldia de Sant Quirze del Vallès)

18h Classe “Bicibús” a càrrec de Gemma Simón.

30 de novembre de 2023

16h Classe “Política integral de la bicicleta” a càrrec d’Esther Anaya

18h Classe “Política integral de la bicicleta” a càrrec d’Esther Anaya

04 de desembre de 2023

16h Classe “Què és i com es fa un DAFO” a càrrec d’Oriol Nel·lo et al.

18h Classe “DAFO” a càrrec d’Oriol Nel·lo et al.

Treball i avaluació

L'avaluació del mòdul de Temes Avançats, com a part integrant del programa troncal del METIP 2023-24, tindrà una part de l'avaluació específica del mòdul, en la qual el/la alumne/a haurà de demostrar una sèrie d'habilitats instrumentals i coneixements sobre el tractat en les sessions d'aula i una altra part que serà l'avaluació del treball troncal. L'avaluació es distribuirà de la següent forma:

- Assaig: 25%
- Participació activa a classe: 10%
- Elaboració del projecte troncal: 40%
- Elaboració del pòster: 15%
- Presentació pública del projecte troncal: 10%

Bibliografia

Anaya-Boig, E. (2021) Integrated Cycling Policy. A framework proposal for a research-based cycling policy innovation. In: D. Zuev, K. Psarikidou, & C. Popan (eds.). *Cycling Societies: innovations, inequalities and governance*. Routledge Studies in Transport, Environment and Development. Routledge. p. 296. <https://www.routledge.com/Cycling-Societies-Innovations-Inequalities-and-Governance/Zuev-Psarikidou-Popan/p/book/9780367336615>.

Anaya-Boig, E., Cebollada, À. & Castelló Bueno, M. (2022) Measuring spatial inequalities in the access to station-based bike-sharing in Barcelona using an Adapted Affordability Index. *Journal of Transport Geography*. 98, 103267. doi:10.1016/j.jtrangeo.2021.103267.

Bordera, J. i Turiel, A. (2022). *El otoño de la civilización*. ctxt. Madrid

Col·lectiu Punt 6, S.C.C.L., Anaya, E., Urbana, D. de S. d’Estratègia, Cap, G. de l’Arquitecte/a en, Mobilitat, D. de S. de, Infraestructures, G. de M. i, Urbana, G. d’Àrea d’Ecologia, Temps, D. de S. de G. i P. del, Municipal, G., Tinència d’Alcaldia d’Ecologia, U. & Barcelona, G.U. de (2021) *Recomanacions per integrar una perspectiva feminista interseccional en la mobilitat ciclista de Barcelona*. <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/124686>.

Dennis, K. i Urry, J. (2011). *Un mundo sin coches*. Península. Barcelona.

Deputación de Pontevedra (2018). *Guía básica de espacios públicos e movilidad amable*. Deputación de Pontevedra. Pontevedra.

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. ONU-Habitat i Ed. Infinito. Buenos Aires

Global Designing Cities Initiative (2021). *Global Street Design Guide*. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>

Gössling, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists. *Journal of Transport Geography*, 33, 196-206. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.10.013>

Götschi, T., de Nazelle, A., Brand, C., & Gerike, R. (2017). Towards a Comprehensive Conceptual Framework of Active Travel Behavior: A Review and Synthesis of Published Frameworks. *Current Environmental Health Reports*, 286-295. <https://doi.org/10.1007/s40572-017-014>

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing. Madrid

Kager, R., Bertolini, L., & Te Brömmelstroet, M. (2016). Characterisation of and reflections on the synergy of bicycles and public transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 85, 208–219. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01.015>

Kallis, G., Paulson, S., D’Alisa, G. i Demaria, F. (2020). *The case for degrowth*. Polity Press, Cambridge, UK

Klinger, T., Kenworthy, J. R., & Lanzendorf, M. (2013). Dimensions of urban mobility cultures – a comparison of German cities. *Journal of Transport Geography*, 31, 18-29. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.05.002>

Larsen, J. (2016). The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities. *Environment and Planning A*. <https://doi.org/10.1177/0308518X16682732>

Macmillan, A., & Woodcock, J. (2017). Understanding bicycling in cities using system dynamics modelling. *Journal of Transport and Health*, 7(December 2016), 269-279. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.08.002>

Nello-Deakin, S., & Harms, L. (2019). Assessing the relationship between neighbourhood characteristics and cycling: Findings from Amsterdam. *Transportation research procedia*, 41, 17-36.

Nello-Deakin, S., & Nikolaeva, A. (2020). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers. *Urban Geography*. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1709757>

Popan, C. & Anaya-Boig, E. (2022) *The Precarious Work of Platform Cycle Delivery Workers*. In: G.B. Norcliffe, U.

Brogan, P. Cox, B. Gao, T. Hadland, S. Hanlon, T. Jones, N. Oddy, & L. Vivanco (eds.). Routledge companion to cycling. Abingdon, Oxon ; New York, NY, Routledge. p. 584. [https://www.routledge.com/Routledge-Companion-](https://www.routledge.com/Routledge-Companion-to-Cycling/Norcliffe-Brogan-Cox-Gao-Hadland-Hanlon-Jones-Oddy-Vivanco/p/book/9780367683993)

COORDINACIÓ: Oriol Nel·lo

EQUIP DOCENT: Maria Buhigas, Joan López i Oriol Nel·lo

[to-Cycling/Norcliffe-Brogan-Cox-Gao-Hadland-Hanlon-Jones-Oddy-Vivanco/p/book/9780367683993](https://www.routledge.com/Routledge-Companion-to-Cycling/Norcliffe-Brogan-Cox-Gao-Hadland-Hanlon-Jones-Oddy-Vivanco/p/book/9780367683993). Pre-print (open access): <https://osf.io/preprints/socarxiv/tk6v8/>

Pozueta, J., Lamíquiz, F.J. i Porto, M. (2013). La ciudad paseable. CEDEX. Madrid

Pucher, J., & Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. Transport reviews, 28(4). <https://doi.org/10.1080/01441640701806612>

Sanz, A. (2008). Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana. Ministerio de Fomento, Madrid

Spotswood, F., Chatterton, T., Tapp, A., & Williams, D. (2015). Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 29, 22-33. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.12.001>

Turiel, A. (2020). Petrocalipsis. Crisis energética global y cómo (no) la vamos a solucionar. Alfabeto. Madrid Pre-print (open access): <https://osf.io/b4a8f/>

MÒDUL PLANEJAMENT TERRITORIAL

L'ordenació del territori: tècnica professional, instrument administratiu i disseny polític

Els processos de transformació del territori en les societats contemporànies es caracteritzen per la seva velocitat i la seva profunditat. La integració de l'espai a escala planetària i l'avenç del procés d'urbanització comporten canvis radicals tant en l'estructuració dels sistemes urbans, com en l'ocupació del territori, la utilització dels recursos i la configuració del paisatge. Canvis que són alhora causa i efecte de les dinàmiques demogràfiques, de l'organització dels processos productius, de la circulació dels factors (capital, mercaderies, informació, força de treball), de l'estructuració social i de la distribució de la riquesa.

A escala regional, a les regions mediterrànies europees, la integració del territori i l'avenç del procés d'urbanització ocorregudes durant el darrer mig segle han estat estretament relacionades amb el desenvolupament econòmic, la disminució de les desigualtats territorials, la unificació dels mercats laborals i la major accessibilitat als serveis. Tanmateix, la concreció de les transformacions territorials ha comportat també en molts casos l'aparició o l'agreujament de diverses problemàtiques, vinculades a factors com l'ocupació accelerada del sòl, la dispersió de la urbanització, l'especialització funcional dels llocs, l'augment del cost dels serveis, l'increment de les necessitats de la mobilitat, el malbaratament dels recursos naturals o els riscos de la segregació social.

En aquest context, és a dir, davant de les potencialitats i les problemàtiques que es deriven de les transformacions territorials contemporànies, pren una importància creixent la capacitat dels poders públics d'ordenar el territori en benefici de la col·lectivitat. Per això resulta necessari dotar-se de diagnòstic, instruments i normatives capaços d'orientar, potenciar i, quan s'escaigui, corregir, les dinàmiques territorials en curs. Aquest és el camp de l'ordenació del territori com a tècnica professional, com a actuació administrativa i com a disseny polític.

Continguts

El mòdul de planejament territorial té com objectiu perfeccionar la capacitat dels estudiants de intervenir professionalment en l'ordenació del territori. Per fer-ho, constarà de tres tipus de continguts:

- En primer lloc, s'estudiaran els diversos instruments disponibles per a l'ordenació i la gestió del territori. Es partirà de l'experiència catalana de les darreres dècades en aquest camp i, a partir de l'estudi de les

seves realitzacions, amb el seu potencial i les seves limitacions, s'avançarà cap a l'adquisició de coneixements i tècniques de caràcter general.

- En segon lloc, s'analitzarà la problemàtica específica de la planificació i la gestió dels hubs metropolitans, en un context caracteritzat, per un costat, per la presència d'unes transformacions urbanes -econòmiques, socials, físiques- particularment ràpides i, per l'altre, per un agreujament de les problemàtiques ambientals -clima i recursos.
- Finalment, es presentaran i posaran en debat diverses tendències que avui s'apunten en el camp del planejament territorial i urbanístic, a través de fórmules com les de smart cities, climate-proof planning, low-carbon city i green infraestructures.

Competències

- Establir conclusions propositives per a la gestió territorial i urbana.
- Relacionar les situacions de conflicte amb les tipologies d'espais.
- Deducir, mitjançant models territorials i urbans, avantatges comparatives per reequilibrar el territori.
- Presentar els impactes territorials, socials, econòmics i ambientals que es generen en situacions de conflicte territorial i l'aportació del planejament urbà.
- Comprendre els principals conflictes territorials i socioambientals vinculats a les problemàtiques ambientals de les urbs.
- Enumerar i comprendre noves formes de governança lligades a l'economia ambiental.
- Contractar estratègies d'anàlisi i síntesi en la planificació i la gestió dels espais públics.
- Predir els processos de transformació territorial i de la població aplicant metodologies i instruments vinculats a teories de referència, capaces de mesurar els mecanismes d'actuació i els resultats.
- Estructurar l'aplicació de lleis i reglaments de planejament urbà en els casos d'estudi.
- Experimentar els desequilibris socioeconòmics derivats del planejament urbà.

Activitats formatives

| Títol | Hores | ECTS |
|------------------------------|-------|------|
| Tipus: Dirigides | | |
| Cinc dies de treball de Camp | 100 | 4 |
| Sessions lectives a l'aula | 36 | 1,44 |
| Tipus: Supervisades | | |
| Sessions de taller | 18 | 0,72 |

Temari i calendari de les sessions

27 de setembre de 2023

16h Presentació del mòdul (Oriol Nel·lo)

18h Dinàmiques metropolitanes i mobilitat urbana (Oriol Nel·lo)

10 d'octubre de 2023

16h La rehabilitació urbana: equipaments i mobilitat (Maria Buhigas)

18h La rehabilitació urbana: habitatge i espai públic (Maria Buhigas)

17 d'octubre de 2023

16h El projecte urbà: objectius i estratègies (Maria Buhigas)

18h El projecte urbà: mètodes i procediments (Maria Buhigas)

24 d'octubre de 2023

16h Els instruments del planejament territorial (Oriol Nel·lo)

18h Els instruments del planejament urbanístic (Oriol Nel·lo)

31 d'octubre de 2023

16h El planejament metropolità: el PTMB (Joan López)

18h El planejament metropolità: el PDU (Joan López)

7 de novembre de 2023

16h Segregació residencial i rehabilitació urbana (Oriol Nel·lo)

18h Les polítiques metropolitanes de reducció de trànsit (Janet Sanz)

14 de novembre de 2023

16h Els PDU de l'AMB: espais oberts (Joan López)

18h Els PDU de l'AMB: assentaments (Joan López)

21 de novembre de 2023

16h Mobilitat urbana i equitat social (Oriol Nel·lo)

18h La promoció de la mobilitat activa (Janet Sanz)

28 de novembre de 2023

16h Els PDU de l'AMB: energia (Joan López)

18h Els PDU de l'AMB: mobilitat (Joan López)

Treball i avaluació

L'avaluació del contingut específic del mòdul constarà de dues parts:

- El 40% de la nota correspondrà a la primera part i s'avaluarà a través d'un examen que es realitzarà durant la primera quinzena de desembre.
- La nota final del mòdul, com en la resta de les matèries que integren l'exercici troncal, serà integrada 25% amb relació als resultats de l'avaluació específica, 65% amb relació al treball de grup general i 10% amb relació a la intervenció de l'estudiant en la marxa general de l'exercici.

Les característiques de l'avaluació continuada del treball de grup són comunes a tots els mòduls que integren el programa troncal i es corresponen als següents apartats i pesos relatius:

- Elaboració de la diagnosi territorial (15%)
- Elaboració, debat i presentació del DAFO i els criteris (15%)
- Elaboració de les propostes i projectes (15%)
- Presentació final de les propostes i projectes (20%)

Hi haurà possibilitat de recuperació de l'examen específic del mòdul. No hi haurà possibilitat de recuperació per al treball troncal.

CIUTATS I ESPAIS METROPOLITANS

COORDINACIÓ: Carles Donat

EQUIP DOCENT: Carles Donat i Antonio López-Gay

L'objectiu del mòdul és el de dotar a l'alumnat d'instruments crítics per analitzar els processos d'urbanització contemporanis, de manera específica pel que fa a les ciutats i àrees metropolitanes. S'oferiran a l'alumnat els instruments per comprendre la ciutat com configuració socioespacial resultant de les dinàmiques demogràfiques, econòmiques, ambientals, culturals i polítiques de les societats contemporànies. Així mateix, aquest mòdul obligatori forma part dels ensenyaments troncal del màster juntament amb els mòduls de Planejament territorial i Sistemes d'informació geogràfica, planejament i paisatge i en coordinació amb el mòdul de Temes Avançats. L'objectiu dels ensenyaments troncal és de dotar als estudiants de les habilitats conceptuals i pràctiques per al disseny i redacció d'instruments d'ordenació territorial. Per fer-ho, es realitzarà un exercici pràctic, consistent en el reconeixement i identificació de les característiques urbanístiques, socials i mediambientals de determinats espais públics i l'elaboració de propostes de gestió d'aquests espais.

Competències

- Dissenyar els models de gestió adequats als espais metropolitans.
- Interioritzar l'aplicació i l'avenç dels principis de sostenibilitat ecològica, social i econòmica des de la perspectiva de gènere.
- Apreciar el coneixement dels mecanismes de participació ciutadana en el planejament.
- Reconèixer la utilitat de les polítiques públiques innovadores a les dinàmiques territorials i urbanes, la gestió de la ciutat i els espais metropolitans.
- Reconèixer la interacció entre les dinàmiques demogràfiques i les estructures de poblament amb les demandes urbanes.
- Determinar desequilibris socials de gènere a partir de projeccions espacials i territorials.
- Cartografiar l'espai públic a partir de la informació territorial facilitada per l'administració pública.
- Vincular la distribució i dinàmica espacial de les activitats humanes amb el planejament urbanístic i el sistema de ciutats.
- Explorar les formes de planejament des de l'òptica de gènere.

Continguts

Tema 1. La població urbana

Tema 2. Segregació socioeconòmica i mobilitat residencial.

Tema 3. La ciutat. Definició, morfologia i la problemàtica de la seva delimitació

Tema 4. El procés d'urbanització a través dels teixits urbans: el cas de la metròpoli de Barcelona

Tema 5. Gentrificació, desplaçament i substitució de la població

Tema 6. Gentrificació turística i transnacional

Tema 7. La transformació d'un barri a partir de l'anàlisi de dades. El cas de Sant Antoni a Barcelona.

Tema 8. Renta del sòl urbà, com a element essencial per a la configuració de les ciutats

Tema 9. L'habitatge. Accés, règim de tinença i problemàtiques

Tema 10. El govern de la ciutat. Fragmentació administrativa, actors, competències i recursos

Tema 11. Els grups socials, els agents urbans i els moviments socials

Metodologia i activitats formatives

- Exposicions del professorat.
- Tutories individualitzades i de grup.
- Debats a l'aula

| Títol | Hores | ECTS |
|-------------------------------------|-------|------|
| Tipus: Dirigides | | |
| Discussió en seminari | 5 | 0,2 |
| Exposicions del professorat | 25 | 1 |
| Tipus: Supervisades | | |
| Elaboració de l'informe personal | 5 | 0,2 |
| Elaboració de la memòria del pla | 25 | 1 |
| Tipus: Autònomes | | |
| Realització de l'informe individual | 15 | 0,6 |
| Realització de la memòria del pla | 70 | 2,8 |

Temari i calendari de les sessions

Sessió 1. Dilluns 13 de novembre (Antonio López-Gay)

- Tema 1. La població urbana

- Tema 2. Segregació socioeconòmica i mobilitat residencial.

Referències bibliogràfiques

Myers, D. (1999). Demographic Dynamism and Metropolitan Change: Comparing Los Angeles, New York, Chicago, and Washington, DC. *Housing Policy Debate*, 10(4), 919-954.

Cabré, A. (1991). Algunes reflexions sobre el futur de la població de Barcelona. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, (5), 009-21.

Tumaru, T., Musterd, S., Van Haam, M., & Marzcinzak, S. (2016) "A multifactor approach to understanding socio-economic segregation in European capital cities". In Tammaru, T., Marzcinzak, S., van Ham, M. y Musterd, S. (eds). *Socio-Economic Segregation in European Capital Cities : East Meets West . Regions and Cities*, Routledge , Pp- 1-29.

Sessió 2. Dimecres 15 de novembre (Carles Donat Muñoz)

- Tema 3. La ciutat. Definició, morfologia i la problemàtica de la seva delimitació

- Tema 4a. El procés d'urbanització a través dels teixits urbans: el cas de la metròpoli de Barcelona (morfologia urbana)

Referències bibliogràfiques

Nel-lo, O. (2002). *Cataluña, ciudad de ciudades*. Lleida: Editorial Milenio.

Solà-Morales, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. No. 10. Univ. Politèc. de Catalunya.

Dijkstra, L., Poelman, H., & Veneri, P. (2019). The EU-OECD definition of a functional urban area. *OECD Regional Development Working Papers*, 11, 19. <https://doi.org/https://doi.org/https://doi.org/10.1787/d58cb34d-en>

Sessió 3. Dilluns 20 de novembre (Antonio López-Gay)

- Tema 5. Gentrificació, desplaçament i substitució de la població

- Tema 4b. El procés d'urbanització a través dels teixits urbans: el cas de la metròpoli de BCN (dinàmiques demogràfiques i socioeconòmiques).

Referències bibliogràfiques

Donat, C., Porcel, S. & Gomà, R. (2018) Gentrificación y derecho a la ciudad. Papers, 60. IERMB

Sessió 4. Dimecres 22 de novembre (Antonio López-Gay)

- Tema 6. Gentrificació turística i transnacional

- Tema 7. La transformació d'un barri a partir de l'anàlisi de dades. El cas de Sant Antoni a Barcelona.

Referències bibliogràfiques

Cocola-Gant, A. (2018). Tourism gentrification. In Handbook of gentrification studies. Edward Elgar Publishing.

López-Gay, A., Ortiz-Guitart, A., & Solana-Solana, M. (2022). Vivienda, cambio poblacional y desplazamiento en un barrio en proceso de gentrificación. El caso de Sant Antoni (Barcelona). EURE, 48(143).

Sessió 5. Dilluns 27 de novembre (Carles Donat Muñoz)

- Tema 8. Renta del sòl urbà, com a element essencial per a la configuració de les ciutats

- Tema 9. L'habitatge. Accés, règim de tinença i problemàtiques

Referències bibliogràfiques

ONU-Habitat. (2010). El derecho a una vivienda adecuada. Ginebra: ONU-Habitat.

Sender, M., Donat, C., Bosch, J., López, J., Gigling, M., Hernández, R., ... Trilla, C. (2021). L'impacte de la Covid-19 en el sistema residencial de la metròpoli de Barcelona. 2020. Barcelona: Observatori Metropolità de l'Habitatge de Barcelona.

Sessió 6. Dimecres 29 de novembre (Carles Donat Muñoz)

- Tema 10. El govern de la ciutat. Fragmentació administrativa, actors, competències i recursos

- Tema 11. Els grups socials, els agents urbans i els moviments socials

Referències bibliogràfiques

Nel-lo, O. (2015). La ciudad en movimiento: crisis social y respuesta ciudadana. Díaz & Pons.

Tomas, M. (2015). La gobernanza metropolitana en Europa: modelos y retos (Àrea Metropolitana de Barcelona (ed.)).

Avaluació

Aquesta assignatura/mòdul no preveu el sistema d'avaluació única.

- Assistència i participació activa en les sessions presencials: 10% (activitat no re avaluable)
- Elaboració de treballs d'avaluació
- Treball troncal (en grup): 50%
- Presentació oral treball troncal: 15%
- Exercici individual del mòdul: 25%

No hi haurà possibilitat de recuperació per al treball troncal. No hi haurà possibilitat de recuperació per al treball troncal. En cas que hi hagi més d'una persona amb la màxima nota de l'assignatura, els professors es reservaran el dret de demanar un exercici d'avaluació adicional per tal de poder optar a obtenir la Matrícula d'Honor

MOLT IMPORTANT: El plagi total o parcial de qualsevol dels exercicis es considerarà automàticament un SUSPENS (0) de l'exercici plagiat. PLAGIAR és copiar de fonts no identificades d'un text, sigui una sola frase o més, que es fa passar per producció pròpia (AIXÒ INCLOU COPIAR FRASES O FRAGMENTES D'INTERNET I AFEGIR-LOS SENSE MODIFICACIONS AL TEXT QUE ES PRESENTA COM A PROPI), i és una ofensa greu. Cal aprendre a respectar la propietat intel·lectual aliena i a identificar sempre les fonts que es puguin fer servir, i és imprescindible responsabilitzar-se de l'originalitat i autenticitat del text propi.

Activitats d'avaluació continuada

- Presentació de l'informe individual del mòdul: 85%
- Presentació oral del treball Troncal: 15%

Bibliografia

Brenner, N. (2017). La era de la urbanización. In Teoría urbana crítica y políticas de escala (pp. 255–268). Icaria.

Capel, H. (2002). La morfología de las ciudades. In Tomo I: Sociedad, cultura y paisaje urbano (Vol. 37). Ediciones del Serbal, SA.

Dijkstra, L., Poelman, H., & Veneri, P. (2019). The EU-OECD definition of a functional urban area. OECD Regional Development Working Papers, 11, 19. <https://doi.org/https://doi.org/https://doi.org/10.1787/d58cb34d-en>

Donat, C. (2018). La gentrificación y el problema de la vivienda en Barcelona. Papers. Regió Metropolitana de Barcelona, 60, 114–129.

Dupuy, G. (1997). El urbanismo de las redes. Teorías y Métodos, Barcelona: Oikos-Tau. 216 pp.

Fernandez, R., & Aalbers, M. B. (2016). Financialization and housing: Between globalization and Varieties of Capitalism. *Competition & Change*, 20(2), 71–88. <https://doi.org/10.1177/1024529415623916>

Jaramillo González, S. (2010). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbana*, Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Economía, CEDE, Ediciones Uniandes. 474 pp.

López-Gay, A. (2011). ¿Vuelve el centro? Caracterización demográfica de los procesos de reurbanización en las metrópolis españolas. In I. Pujadas, J. Bayona, A. García, F. Gil, C. López, D. Sánchez, & T. Vidal (Eds.), *Actas del XII Congreso de la Población Española* (pp. 163–180).

López, J. (2016). The city in the net Infrastructural networks, economic development and urban form. In López-Redondo, J. *Del Sol al sol Energía forma urbana i ús del territori Una anàlisi a partir del cas de Barcelona i Catalunya*. Universitat Autònoma de Barcelona, p. 21-33.

<https://www.tesisenred.net/handle/10803/662607>

L'Huillier, Francisco José (2020). Mercado del suelo, renta urbana, y problemática habitacional. Una aproximación teórica desde la Ciudad de Buenos Aires. *Universidad de Buenos Aires*, Vol. 24, Nº. 2, p. 65-83.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7592375>

Nel-lo, O. (1998). La ciutat il.limitada i la ciutat futura. In J. Nogué (Ed.), *La ciutat, Visions, anàlisis i reptes* (pp. 47–73). Universitat de Girona i Ajuntament de Girona.

Nel-lo, O. (2015). *La ciudad en movimiento: crisis social y respuesta ciudadana*. Díaz & Pons.

Nel-lo, O., & Donat, C. (2014). Los efectos territoriales de la crisis económica en la región metropolitana de Barcelona. In J. M. Albertos (Ed.), *Geografía de la crisis económica en España* (pp. 565–608). Publicacions Universitat de València.

Solà-Morales, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. No. 10. Univ. Politèc. de Catalunya.

Tomas, M. (2015). *La gobernanza metropolitana en Europa: modelos y retos* (Àrea Metropolitana de Barcelona (ed.)).

United Nations. Department of Economic and Social Affairs. Population Division. (2014). *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights*. United Nations.

SESSIÓ INAUGURAL

El 26 de setembre de 2023 tindrà lloc la Sessió inaugural del Màster a les 16:00h a la Sala de Graus de la Facultat de Filosofia i Lletres de la UAB.

Programa de la sessió:

16:00h Presentació del projecte de treball troncal per part de Jordi Nadal, coordinador del Màster.

16:20h Conferència inaugural “La mobilitat a l'àrea de València: problemàtica i realitzacions a escala urbana, metropolitana i regional.” a càrrec de Josep Vicent Boira, (professor de la Universitat de València i Comissionat del Corredor mediterrani).

18h Presentació i explicació del projecte i la seva àrea d'estudi, a càrrec del professor Àngel Cebollada, coordinador del treball Troncal.

El Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) es complau a convidar-vos a la conferència inaugural del Màster en Estudis Territorials i Planejament.

**LA MOBILITAT A L'ÀREA DE VALÈNCIA:
PROBLEMÀTICA I REALITZACIONS A ESCALA
URBANA, METROPOLITANA I REGIONAL.**

CONFERENCIANT:
JOSEP VICENT BOIRA
(Professor de la Universitat de València i Comissionat del Corredor mediterrani)

L'acte es celebrarà el proper dimarts
26/09/2023 a les 16h
A la Sala de Graus de la Facultat de Filosofia i Lletres

UAB **G** Departament de Geografia **G+**

CICLE DE CONFERÈNCIES

XIII CICLE DE CONFERÈNCIES
ESTUDIS TERRITORIALS I PLANEJAMENT
LA MOBILITAT ACTIVA EN ENTORNS METROPOLITANS:

BASES PER AL PLANEJAMENT I GESTIÓ DE LA MOBILITAT ACTIVA A LA RIBERA BAIXA

26 de Setembre – 16:00h. Conferència inaugural. Sala de Graus - Facultat de Filosofia i Lletres
La mobilitat a l'àrea de València: problemàtica i realitzacions a escala urbana, metropolitana i regional.
Josep Vicent Boira. (Professor de la Universitat de València i Comissionat del Corredor mediterrani)

26 d'octubre – 16:00h. Aula 402 - Facultat de Filosofia i Lletres
Planificació i gestió del transport públic a les Illes Balears. Balanç de 8 anys.
Jaume Mateu (Director General de Mobilitat i Transports del Govern de les Illes Balears, 2015 – 2023).

02 de novembre – 16:00h. Aula 402 - Facultat de Filosofia i Lletres
Causes socials i psicosocials acceptació mesures contaminació.
Sergi López (Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas).

09 de novembre – 16:00h. Aula P10 - Facultat de Psicologia
Sistema de transport Net Zero a Catalunya.
Cynathia Echave (RTIS3CAT2030) i Mariana Mirabile (Dep. Canvi Climàtic OECD).

16 de novembre – 16:00h. Aula 402 - Facultat de Filosofia i Lletres
La perspectiva de gènere en la planificació de la mobilitat.
Blanca Valdivia (Professora de la UAB i membre del Col·lectiu punt 6).

23 de novembre – 16:00h. Aula 402 - Facultat de Filosofia i Lletres
La planificació urbana i de mobilitat des dels municipis.
Adam Bonnín (Assessor d'Alcaldia de Sant Quirze del Vallès).

UAB Universitat Autònoma de Barcelona
G Departament de Geografia
G+ Geografia, urbanisme, estudis territorials i planejament

TREBALL DE CAMP

El treball de camp es durà a terme al llarg de la setmana del 2 al 5 d'octubre de 2023.

La setmana del treball de camp té com a objectiu el reconeixement territorial de l'àrea d'estudi i la visita d'experiències relacionades amb l'àmbit temàtic (en aquesta ocasió la mobilitat activa en bicicleta).

Durant les 4 jornades, de 9:30 a 17:00 hi haurà visites i itineraris en bicicleta.

A les tardes, de 18:30 a 20:00 hi ha les Jornades: **El Repte de la Mobilitat als Destins Turístics: Cullera al Context Metropolità Valencià**, (d'assistència obligatòria). Aquestes jornades, coorganitzades amb la Càtedra Ciutat de Cullera de la Universitat de València, inclouen 4 sessions de debat, conferència sobre diferents àmbits d'interès per al desenvolupament del projecte.

DEL 2 AL 5 D'OCTUBRE 18:30h

AUDITORI MUNICIPAL DE CULLERA I CENTRE CULTURAL DEL RAVAL

Més informació en CATEDRACULLERA@UV.ES

DEL 2 AL 5 D'OCTUBRE 2023

Dimarts, 2 de Octubre de 2023. Auditori Municipal de Cullera. De 18:30h a 20h.

Valoració de les polítiques de mobilitat 2015-2023 a la Comunitat Valenciana. Avanços i temes pendents.

Radu Domogala (Membre de la Direcció de l'Àrea d'Ecologia en Àrea), Rocio Castellón (Obrera Social a Cullera i Assessoria en àrea de la Riba i l'Interior), Oriol Escribà (Membre de l'Institut Valencià de Recerca i Innovació Tecnològica), i Modestador, Joan Ferrer (Director de l'Àrea).

Dimarts, 3 de Octubre de 2023. Auditori Municipal de Cullera. De 18:30h a 20h.

La descarbonització i l'ús dels recursos en els entorns turístics.

Alfonso Sierra (Universitat Autònoma de Barcelona), Jorge Ochoa (Instituto d'Alacant), Andrés Fontana (Universitat de València), i Modestador, Roger Calabuig (Universitat Autònoma de Barcelona).

Dimarts, 4 de Octubre de 2023. Centre Cultural del Raval. De 18:30h a 20h.

La indústria de l'automòbil valenciana i el repte de la transició ecològica.

Julia Salas (Associació de l'Automòbil i Albert Vallina (Torneo de Mobilitat d'ESTAR Producció P de l'Alp), i Modestador, Pau Andreu (Universitat Autònoma de Barcelona).

Dijous, 4 de Octubre de 2023. Auditori Municipal de Cullera. De 18:30h a 20h.

Conferència de cloenda: Governança a l'àrea metropolitana de València.

José Roberto (Universitat de València), i Modestador, José Vicente Sánchez (Universitat de València).

Jornades:
El Repte de la mobilitat als Destins Turístics: Cullera al Context Metropolità Valencià.

ORGANITZADOR:
COOPERATIU:
COL·LABORADOR:
UAB Universitat Autònoma de Barcelona
UNIVERSITAT DE VALÈNCIA
Departament de Geografia
Institut d'Estudis Territorials i Planejament

Pel treball de camp es comptarà amb la col·laboració de persones expertes (ja siguin administració, acadèmia o moviments socials) en el territori i en l'àmbit de la mobilitat.

Programació general

DIA 1. Dilluns 2 d'octubre

Arribada a València

12:00 - Reconeixement i evolució urbana de València (guia Eugenio Burriel).

Dinar a València i desplaçament fins a Cullera

18:30 – 20:00 Auditori Municipal de Cullera. **Valoració de les polítiques de mobilitat 2015-2023 a la Comunitat Valenciana. Avenços i temes pendents.** *Pedro Domínguez (Membre de la Ribera en Bici - Ecologistes en Acció), Belen Calahorra (Oficina Tècnica a ConBici i formadora en Aula de la Bici) i Giuseppe Grezzi (Ex regidor de Mobilitat Sostenible de l'Ajuntament de València)- Moderador: Javier Iturrino (Universitat de València).*

DIA 2. Dimarts 3 d'octubre

9:30 - Desplaçament a peu per visitar Cullera. Visita al Castell de Cullera. Baixada pel calvari. Visita al centre urbà de Cullera (guia Adrián Ferrandis).

18:30 – 20:00 Auditori Municipal de Cullera. **La descarbonització i l'ús dels recursos en els entorns turístics.** *Asunción Blanco (Universitat Autònoma de Barcelona), Jorge Olcina (Universitat d'Alacant) Adrián Ferrandis (Universitat de València), - Moderador: Àngel Cebollada (Universitat Autònoma de Barcelona).*

DIA 3. Dimecres 4 d'octubre

9:30 - Itinerari en bicicleta.

Visita del Parc de l'Albufera amb finalització a Almufasses i visita a l'empresa Ford.

Retorn a Cullera. Parada a la Muntanyeta dels Sants i altres àmbits d'interès (Guia Gemma Simón).

18:30 – 20:00 Centre Cultural del Raval. **La indústria de l'automòbil valenciana i el repte de la transició ecològica.** *Julia Salom (Universitat de València) i Albert Vilallonga (Tècnic de Mobilitat d'ISTAS -Fundación 1º de Mayo) - Moderador: Pau Avellaneda (Universitat Autònoma de Barcelona).*

DIA 4. Dijous 5 d'octubre

9:30 - Itinerari en bicicleta.

Poblament tradicional de la comarca. Eix del Xúquer Cullera – Sueca -Polinyà de Xúquer. Via blava i mobilitat quotidiana.

18:30 – 20:00 Auditori Municipal de Cullera. **Conferència de cloenda: Conferència de cloenda. Governança a l'àrea metropolitana de València.** *Joan Romero (Universitat de València). Presenta: José Vicente Sánchez (Universitat de València).*

DIA 5. Divendres 6 d'octubre

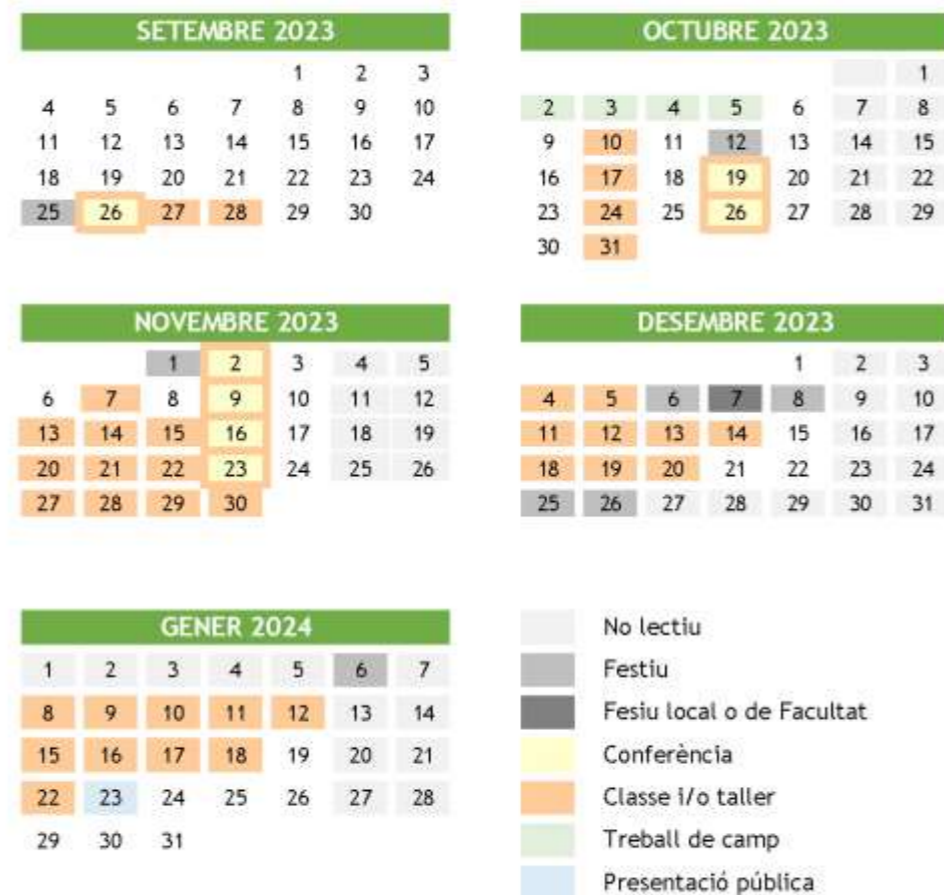
9:30 - Sortida de l'hotel en autocar cap a València

10:15: Visita a infraestructures i experiències ciclistes a València

13:30: Sortida cap a Bellaterra

CALENDARI GENERAL

Les assignatures del màster en estudis territorials i planejament inclouen diverses sessions de treball especialitzat, tant dins com fora de l'aula. Les sessions es divideixen en diferents tipus: conferències, treball de camp, treball grupal i tallers, i presentació de resultats. En algunes jornades es combinen tipologies de sessions, principalment classes o tallers amb conferències.



CALENDARI DETALLAT

Les sessions de docència començaran a les 16.00 i finalitzaran a les 20:00h. En les sessions de 4 hores es realitzarà una pausa de 30 minuts.

Durant les 4 jornades de treball de camp de 9:30 a 17:00 hi haurà visites i itineraris en bicicleta. A les tardes, de 18:00 a 19:30 hi ha un cicle de conferències i debats.

En alguns casos existeixen modificacions en aquest horari que s'indiquen per a la sessió afectada.

1a setmana

26 de setembre de 2023

16h Presentació del projecte de treball troncal per part de Jordi Nadal, coordinador del Màster.

16:20h Conferència inaugural "La mobilitat a l'àrea de València: problemàtica i realitzacions a escala urbana, metropolitana i regional." a càrrec de Josep Vicent Boira, (professor de la Universitat de València i Comissionat del Corredor mediterrani).

18h Presentació i explicació del projecte i la seva àrea d'estudi, a càrrec del professor Àngel Cebollada, coordinador del treball Troncal.

27 de setembre de 2023

16h Presentació del mòdul, a càrrec d'Oriol Nel·lo

18h Dinàmiques metropolitanes i mobilitat urbana, a càrrec d'Oriol Nel·lo

28 de setembre de 2023

16h Classe "Planificació Mobilitat Context Crisi" a càrrec de Pau Avellaneda

18h Classe "Planificació Mobilitat Context Crisi" a càrrec de Pau Avellaneda

2a setmana

SORTIDA TREBALL DE CAMP

3a setmana

10 d'octubre de 2023

16h La rehabilitació urbana: equipaments i mobilitat, a càrrec de Maria Buhigas

18h La rehabilitació urbana: habitatge i espai públic, a càrrec de Maria Buhigas

18h Classe “La rehabilitació urbana: mobilitat”, a càrrec de Maria Buhigas

4a setmana

17 d'octubre de 2023

16h El projecte urbà: objectius i estratègies, a càrrec de Maria Buhigas

18h El projecte urbà: mètodes i procediments, a càrrec de Maria Buhigas

19 d'octubre de 2023

16h Presentació i organització del treball troncal i organització de grups a càrrec d'Àngel Cebollada

18h Classe “Planificació Mobilitat Context Crisi” a càrrec de Pau Avellaneda

5a setmana

24 d'octubre de 2023

16h Els instruments del planejament territorial, a càrrec d'Oriol Nel·lo

18h Els instruments del planejament urbanístic, a càrrec d'Oriol Nel·lo

26 d'octubre de 2023

16h Conferència 1 “Planificació i gestió del transport públic a les Illes Balears. Balanç de 8 anys” a càrrec de Jaume Mateu (Director General de Mobilitat i Transports del Govern de les Illes Balears, 2015 – 2023).

18h Classe: “Exemples: Valldigna i cornisa del Ripoll”, a càrrec de Pau Avellaneda

6a setmana

31 d'octubre de 2023

16h El planejament metropolità: el PTMB, a càrrec de Joan López

18h El planejament metropolità: el PDU, a càrrec de Joan López

02 de novembre de 2023

16h Conferència 2 “Causes socials i psicosocials acceptació mesures contaminació.” a càrrec de Sergi López (Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas).

18h Classe “Ciclisme des d'una perspectiva internacional” a càrrec de Samuel Nel·lo.

7a setmana

7 de novembre de 2023

16h Segregació residencial i rehabilitació urbana, a càrrec d'Oriol Nel·lo

18h Les polítiques metropolitanes de reducció de trànsit, a càrrec de Janet Sanz

9 de novembre de 2023

16h Conferència 3 “Sistema de transport Net Zero a Catalunya” a càrrec de Cynathia Echave (RTIS3CAT2030) i Mariana Mirabile (Dep. Canvi Climàtic OECD).

18h Classe “Models conceptuals” a càrrec de Samuel Nel·lo

8a setmana

13 de novembre de 2023

16h Tema 1. La població urbana. A càrrec d'Antonio López-Gay

18h Tema 2. Segregació socioeconòmica i mobilitat residencial. A càrrec d'Antonio López-Gay

14 de novembre de 2023

16h Els PDU de l'AMB: espais oberts, a càrrec de Joan López

18h Els PDU de l'AMB: assentaments, a càrrec de Joan López

15 de novembre de 2023

16h Tema 3. La ciutat. Definició, morfologia i la problemàtica de la seva delimitació. A càrrec de Carles Donat

18h Tema 4a. El procés d'urbanització a través dels teixits urbans: el cas de la metròpoli de Barcelona (morfologia urbana). A càrrec de Carles Donat

16 de novembre de 2023

16h Conferència 4 “La perspectiva de gènere en la planificació de la mobilitat” a càrrec de Blanca Valdivia (Professora UAB, Col·lectiu punt6).

18h Classe “Urbanisme tàctic” a càrrec de Samuel Nel·lo.

9a setmana

20 de novembre de 2023

16h Tema 5. Gentrificació, desplaçament i substitució de la població. A càrrec d’Antonio López-Gay

18h Tema 4b. El procés d’urbanització a través dels teixits urbans: el cas de la metròpoli de BCN (dinàmiques demogràfiques i socioeconòmiques). A càrrec d’Antonio López-Gay

21 de novembre de 2023

16h Mobilitat urbana i equitat social, a càrrec d’Oriol Nel·lo

18h La promoció de la mobilitat activa, a càrrec de Joan López

22 de novembre de 2023

16h Tema 6. Gentrificació turística i transnacional. A càrrec d’Antonio López-Gay

18h Tema 7. La transformació d’un barri a partir de l’anàlisi de dades. El cas de Sant Antoni a Barcelona. A càrrec d’Antonio López-Gay

23 de novembre de 2023

16h Conferència 5 “La planificació urbana i de mobilitat des dels municipis” a càrrec d’Adam Bonnín (Assessor d’Alcaldia de Sant Quirze del Vallès)

10a setmana

27 de novembre de 2023

16h Tema 8. Renta del sòl urbà, com a element essencial per a la configuració de les ciutats. A càrrec de Carles Donat

18h Tema 9. L’habitatge. Accés, règim de tinença i problemàtiques. A càrrec de Carles Donat

28 de novembre de 2023

16h Els PDU de l’AMB: energia, a càrrec de Joan López

18h Els PDU de l’AMB: mobilitat, a càrrec de Joan López

29 de novembre de 2023

16h Tema 10. El govern de la ciutat. Fragmentació administrativa, actors, competències i recursos. A càrrec de Carles Donat

18h Tema 11. Els grups socials, els agents urbans i els moviments socials. A càrrec de Carles Donat

30 de novembre de 2023

16h Classe “Política integral de la bicicleta” a càrrec d’Esther Anaya

18h Classe “Política integral de la bicicleta” a càrrec d’Esther Anaya

11a setmana

04 de desembre de 2023

16h Classe “Què és i com es fa un DAFO” a càrrec d’Oriol Nel·lo et al.

18h “DAFO”. Oriol Nel·lo et al.

05 de desembre de 2023

16h “DAFO”. Oriol Nel·lo et al.

18h “DAFO”. Oriol Nel·lo et al.

12a setmana

11 de desembre de 2022

16h Classe “Com s’elaboren els Criteris” a càrrec d’Oriol Nel·lo et al.

18h “Criteris”. Oriol Nel·lo et al.

12 de desembre de 2022

16 a 20h Presentacions: DAFO i criteris. Tot el professorat

13 de desembre de 2022

16h Classe “Moviments socials i bicicleta”, a càrrec d’Àngel Cebollada

18h Classe “Moviments socials i bicicleta”, a càrrec d’Àngel Cebollada

14 de desembre de 2022

16 a 20h Tallers

13a setmana

18 de desembre de 2022

16h Propostes. Oriol Nel·lo

20h Propostes. Tutories col·lectives

19 de desembre de 2022

16 a 20h Propostes. Tutories col·lectives

20 de desembre de 2022

16 a 20h Presentació preliminar de propostes. Tot el professorat

14a setmana

NADAL

15a setmana

NADAL

16a setmana

8 de gener de 2023

16h Projectes. Oriol Nel·lo

20h Projectes. Tutories col·lectives

9 de gener de 2023

16h Projectes. Tutories col·lectives

20h Projectes. Tutories col·lectives

10 de gener de 2023

16h Projectes. Tot el professorat

20h Projectes. Tot el professorat

11 de gener de 2023

16 a 20h Presentació de projectes. Tot el professorat

12 de gener de 2023

16 a 20h Taller: Pòsters. Francesc Muñoz Ramírez

17a setmana

15 de gener de 2023

16 a 20h Elaboració dels pòsters. Tutories col·lectives

16 de gener de 2023

16 a 20h Elaboració dels pòsters. Tutories col·lectives

17 de gener de 2023

16 a 20h Elaboració dels pòsters. Tutories col·lectives

18 de gener de 2023

16 a 20h Assaig general de. Tot el professorat

18a setmana

23 de gener de 2023

16 a 20h Presentació pública i exposició de resultats. Obert al públic.

CARTOGRAFIA

La cartografia de referència a utilitzar per al desenvolupament dels mòduls troncal i de planificació, tant topogràfica com temàtica, prové de l'Institut Cartogràfic Valencià.



A la pàgina de l'Institut Cartogràfic Valencià: <https://icv.gva.es/va/>, veureu tots els recursos disponibles. Entre ells, dues eines de gran utilitat per tal d'obtenir i descarregar informació geogràfica:

Infraestructura de Dades Espacials Valenciana (<https://idev.gva.es/va/inicio>)



Des del **geoportal** de la IDEV podem accedir a la Informació Geogràfica de la Comunitat Valenciana.



1- Clicar Catàleg i descarregues, per accedir al llistat temàtic de dades geogràfiques i serveis.



Molt recomanable navegar pel contingut d'informació per tal de visualitzar la informació disponible.

2- Seleccionar el tema Infraestructures.

3- Seleccionar viàries:



4- Visualitzar el contingut, fixeu-vos en aquestes:



Al costat de cadascuna de les entrades (dades o serveis) podeu observar el format en que es poden descarregar les dades.

5- Per tal de visualitzar un breu resum de les Metadades (informació sobre les dades) de la **Xarxa d'itineraris No Motoritzats (XINM): Xarxa existent**, feu clic sobre l'entrada:



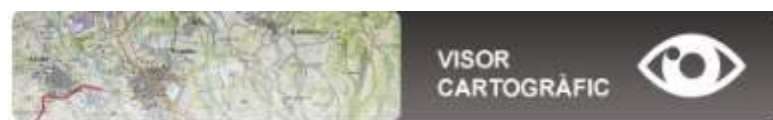
6- Des d'aquesta fitxa resumida podeu accedir a la visualització completa de les metadades, així com a la descàrrega de les dades (o servei) en els formats disponibles. En el cas de seleccionar el format GML, KMZ, o SHP, accedirem a la descàrrega de les dades.

Descàrrega de dades: S'obre una nova finestra amb l'enllaç de descàrrega del/s fitxer/s.



Accés al Servei: En cas de seleccionar el servei WMS (o WFS) s'obrirà un panell que permet accedir a la URL del Servei (el GetCapabilities, en cas de connectar-nos a través d'un Desktop com ArcGIS o QGIS, o bé la URL del servei, si el que volem és carregar-lo en un visor web propi).

Visor Cartogràfic (<https://visor.gva.es/visor/>)



Des d'aquí es pot accedir a **Bases cartogràfiques** del territori Valencià, es tracta d'una eina corporativa de la Generalitat de Valenciana per publicar la informació GEO referenciada d'arreu de València, d'una forma integrada i sistemàtica. Aquesta eina permet integrar en una mateixa plataforma les dades territorials generades des de tots els departaments del Govern valencià.

L'avantatge d'utilitzar el visor és que permet visualitzar les dades d'interès i realitzar diferents funcions típiques d'un Sistema d'informació Geogràfica com a pas previ a la descàrrega de les dades.

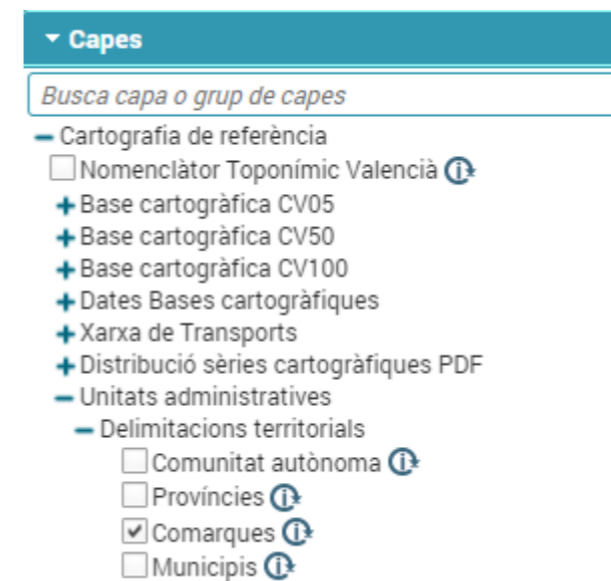
A la següent imatge podeu veure la interfície del Visor de Cartografia, amb el mapa centrat en el territori valencià, una barra d'eines a la part superior dreta i l'arbre de capes disponibles a la dreta de la interfície.




Molt recomanable anar expandint les diferents entrades per visualitzar la informació disponible en cadascuna de les agrupacions.

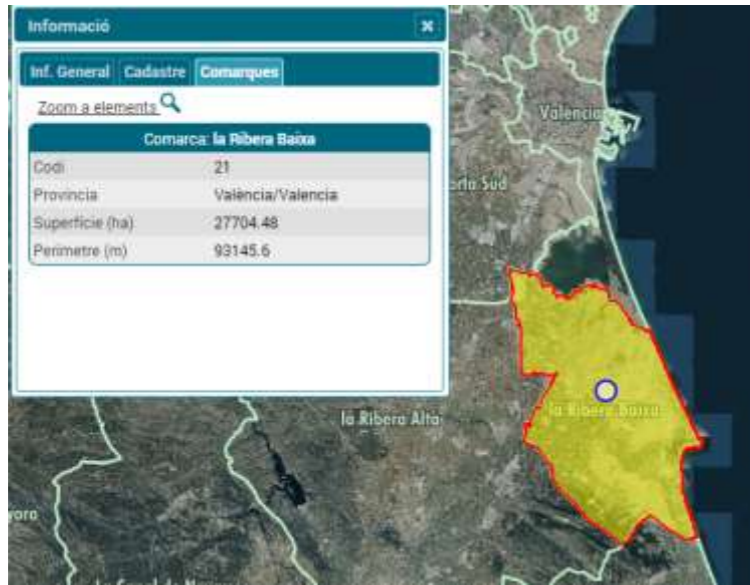
Per centrar-nos a l'àmbit d'estudi, la comarca de "la Ribera Baixa":

- 1- Expandir Cartografia de referència
- 2- Expandir unitats administratives i activar la visualització de Comarques:




- 3- Seleccionem l'eina Informació () i feu clic damunt del mapa dins el polígon de la comarca de "la Ribera Baixa"

4- S'activa el resultat de la identificació en una nova finestra, que us permetrà fer un zoom a l'element:



Com veieu aquesta eina permet fer una cerca i visualització de les dades d'interès com a pas previ a la seva descàrrega.

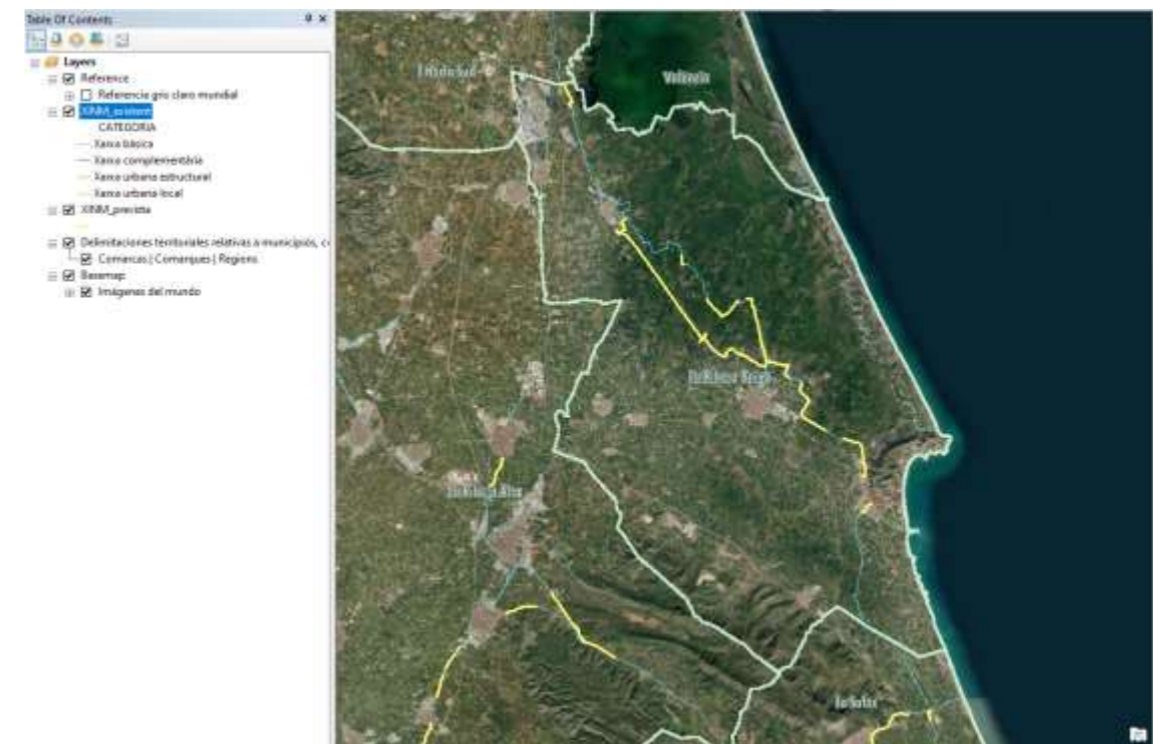
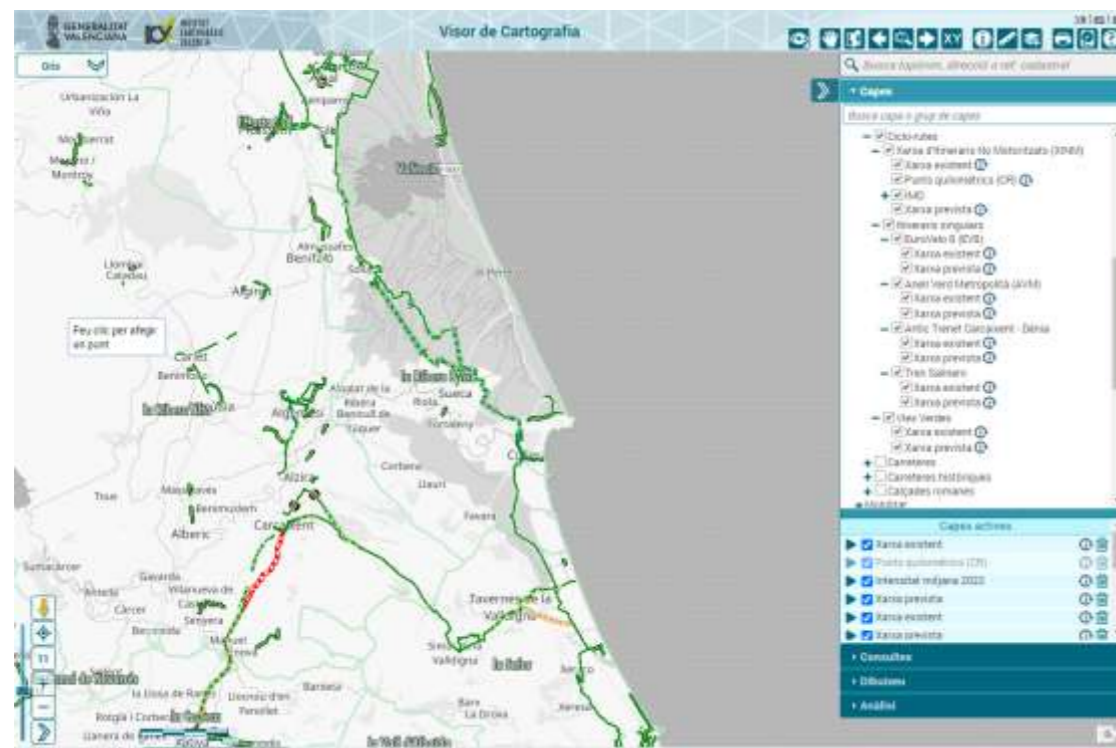
2- Per accedir a la descàrrega de les dades des del Visor, prémer el botó  al costat de la capa d'interès. I veureu com accediu a la interfície de la IDEV, amb la fitxa resum de metadades en el que hi ha les opcions disponibles de descàrrega de les dades/serveis per a la capa seleccionada.

Un cop descarregades les dades (serveis) es poden visualitzar al Desktop GIS que es vulgui (ArcMap, ArcGISPro, QGIS etc..). A la imatge es carreguen les capes: Xarxa d'Itineraris no motoritzats existent, Xarxa d'itineraris no motoritzats prevista, El servei WMS de límits comarcals, sobre el mapa base Imatge d'ArcGIS.

Cerca i visualització de dades d'interès:

1- A la part superior esquerra del mapa disposeu d'un desplegable que permet canviar el mapa base, proveu les diferents opcions.

- Carregueu per exemple les capes (Infraestructures>Infraestructures viàries>CicloRutes) i observeu el resultat:



EQUIP DOCENT

Directora del Departament

Anna Badia anna.badia@uab.cat

Coordinació dels estudis de grau i postgrau

Jordi Nadal (Màster) jordi.nadal@uab.cat

Mireia Baylina (Doctorat) mireia.baylina@uab.cat

Coordinació general del programa troncal

Àngel Cebollada angel.Cebollada@uab.cat

Coordinació del treball de camp

Àngel Cebollada angel.Cebollada@uab.cat

Professorat dels mòduls troncal

Ester Anaya Boig ester.anaya@uab.cat

Pau Avellaneda pauavellaneda@gmail.com

Maria Buhigas maria.buhigas@uab.cat

Carles Donat carles.donat@uab.cat

Jordi Honey-Roses Jordi.Honey@uab.cat

Joan López juan.lopez@uab.cat

Antonio López-Gay tlopez@ced.uab.cat

Francesc Muñoz franc.munoz@uab.cat

Oriol Nel·lo oriol.nello@uab.cat

Samuel Nel·lo-Deakin samuel.nello@uab.cat

Gemma Simón gemma.simon@uab.cat

Suport al programa troncal (edició i logística):

Laura Sala laura.sala@uab.cat



UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

G Departament
de Geografia

G+ màster en
estudis territorials i
planejament

APÈNDIX 2. LÀMINES DE PRESENTACIÓ DELS PROJECTES

MODELO TERRITORIAL

UNA COMARCA CARENTE DE GOBERNANZA Y DÉFICIT DE PLANEAMIENTO SUPRAMUNICIPAL.

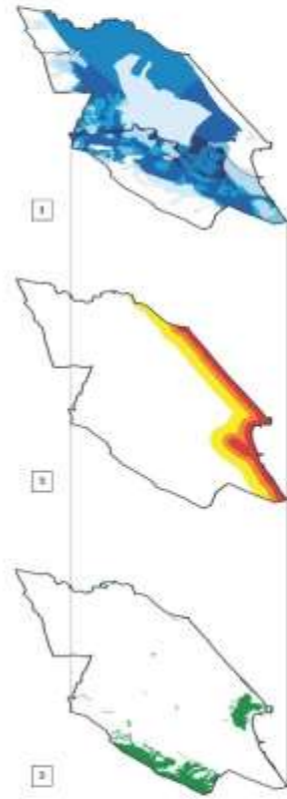
Aliaga Sanfederico, Saúl; Altieri, Giulio; Bouvet-Rousseau, Catherine; Mata García, Joan; Sánchez Ulloa, Diego
Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona




Población: 82.603 hab.
Municipios: 12
Area: 278 km²

La Ribera Baixa es una de las 34 comarcas de la Comunitat Valenciana. Al este tiene 22km de litoral; y comparte frontera con la ciudad de **València**, l'**Horta Sud** i la **Ribera Alta**. La comarca solo tiene un sistema hídrico, el **rio Xúquer**, que cruza el territorio de oeste a este, articulándolo, hasta desembocar en el mar; y que es uno de los elementos principales del **Parque Natural de l'Albufera**. Esta situación geográfica hace que la Ribera Baixa esté sometida a unos **procesos territoriales que superan sus límites y la capacidad** de sus gobiernos para gestionarlos.






1
2
3



La planificación territorial es un tipo de **planificación física** competencia de las **comunidades autónomas** que sirve para dar una respuesta a los **conflictos** que surgen en el territorio. En la Comunitat Valenciana, la **Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)** fija las determinaciones para este territorio y se desarrolla a través de **Planes de Acción Territorial**, tanto integrados como sectoriales.

La ETCV busca satisfacer las demandas de **movilidad en el territorio de forma eficiente e integradora** y que proteja y gestione su **patrimonio ambiental** de manera integrada, a partir de generar un **sistema de ciudades** en el que **Sueca** se convierte en el punto de **incardinación** de la Ribera Baixa con el conjunto de la Comunitat Valenciana por su papel de **Centro de Polaridad Complementaria**.



D

- Prevalencia del **planeamiento local** y falta de visión política de escala supra-local
- **Inercia** institucional
- Superposición de **sistemas territoriales**

A

- **Altemancia** de las orientaciones del gobierno
- Preeminencia del **interés privado** sobre el interés público
- Prevalencia de **intereses particulares y sectoriales** en los procesos de participación

T

- **Afinidad política** entre gobiernos locales
- Potencialidad del planeamiento sectorial para evitar un desarrollo urbano con efectos negativos
- Facilidad de organización y convocatoria por **tamaño demográfico**

U


- Posibilidad de institucionalización de un **gobierno supra-local**
- Programa temporal para la redacción de los planes
- **Unión Europea** impulsora del planeamiento territorial y a la protección ambiental

CRITERIOS

Instituir un sistema de **gobernanza comarcal, participativo y democrático**, capaz de gestionar el territorio y promover la movilidad activa.

Dotarse de un instrumento efectivo de **planeamiento territorial de ámbito comarcal**, que defina los **tres sistemas**: asentamientos infraestructura y espacios abiertos.

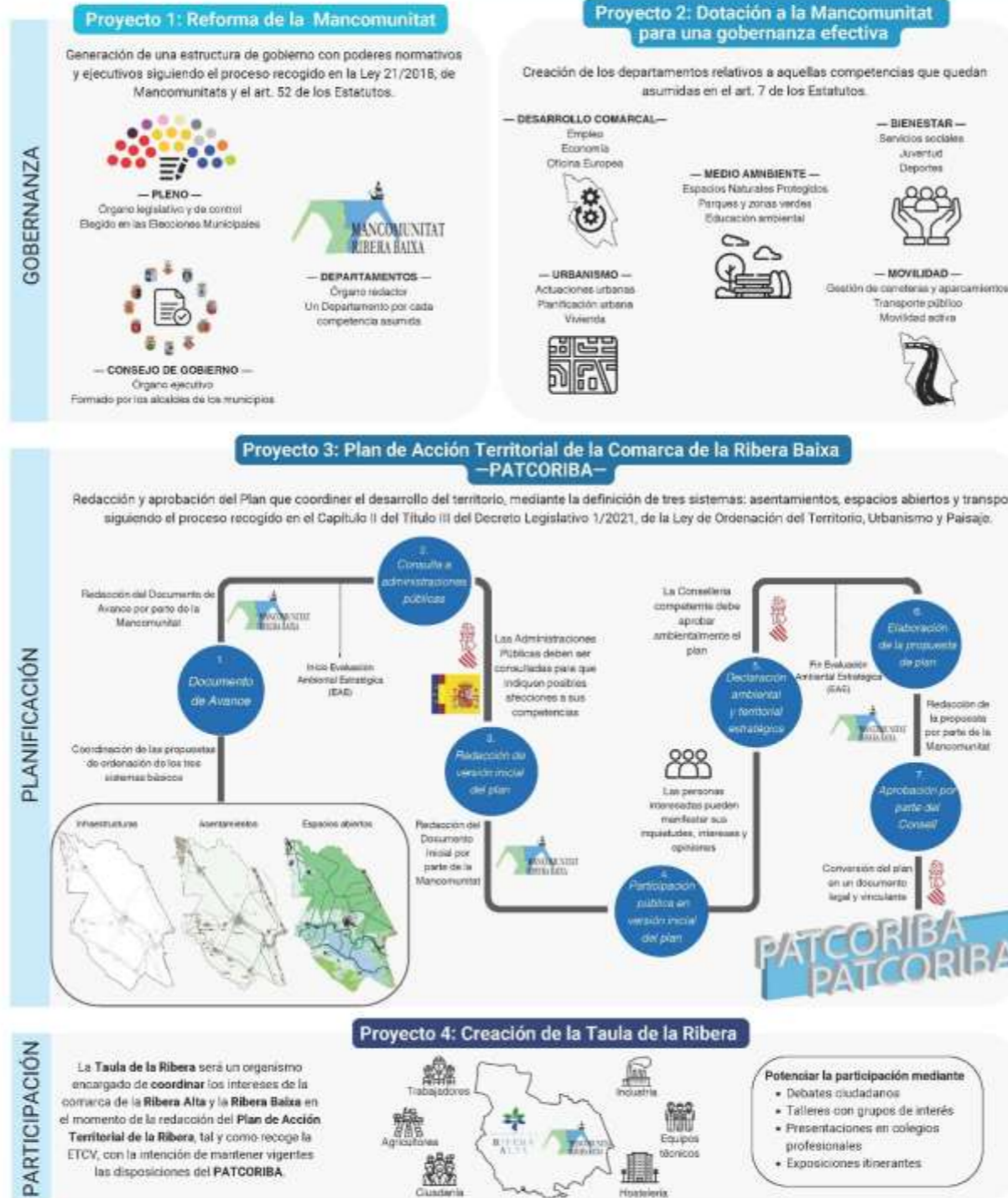
La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitans:
Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa.
Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament. Curs 2023-2024.



246

MODELO TERRITORIAL PROPUESTAS DE REFORMA Y REFUERZO DE PLANEAMIENTO

Aliaga Sanfederico, Saül; Altieri, Giulio; Bouvet-Rousseau, Catherine; Mata García, Joan; Sánchez Ulloa, Diego
Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona



La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitanos:
Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa
Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament. Curs 2023-2024.



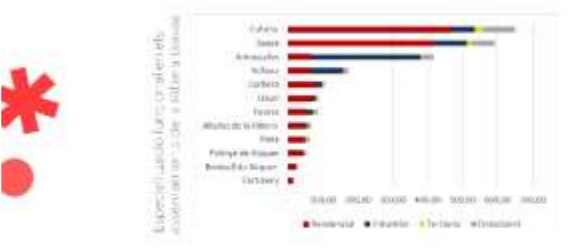
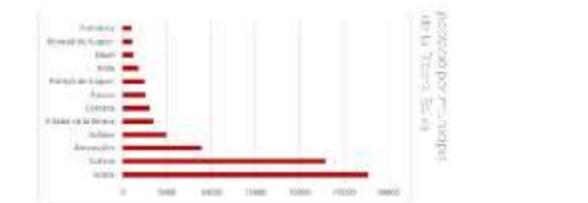
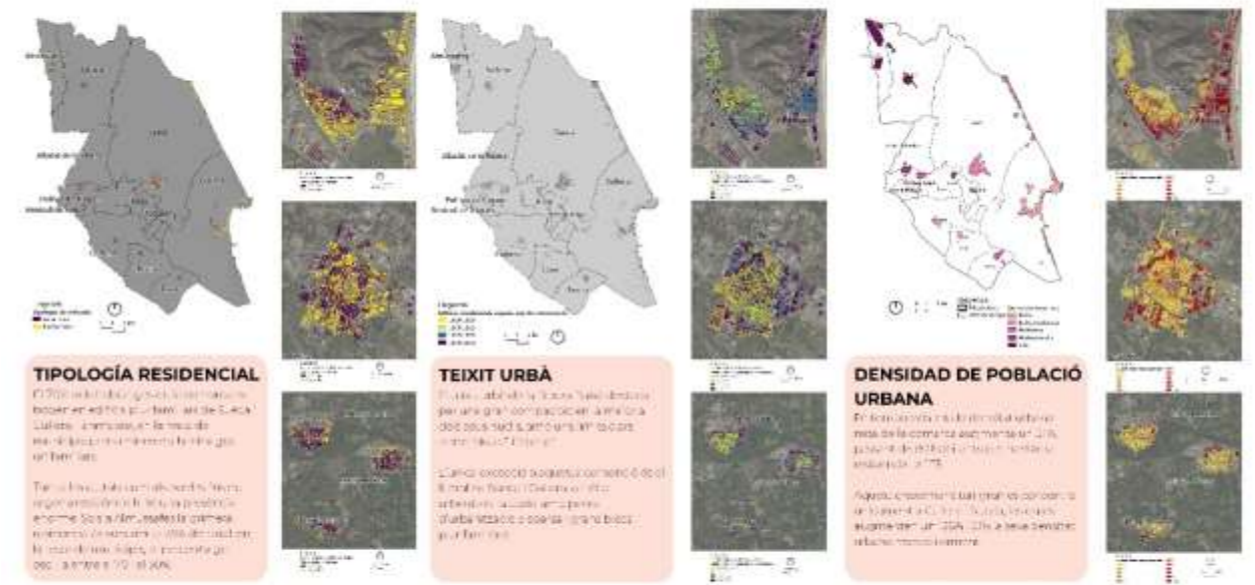
UN SISTEMA COMARCAL TRANSFORMAT PEL TURISME I LES DINÀMIQUES METROPOLITANES

Victor Elgueta Fariás, Oriol Pérez Padrós, Francisca Salazar Herrera, Arnau Vila Ujaldón
 Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

Assentaments urbans i planejament urbanístic

Hi ha una gran compacitat a la majoria dels assentaments de la comarca, amb uns límits molt clars entre ciutat i camp, a excepció de la línia de mar de Sueca i Cullera, que han rebut en excés els efectes de la urbanització de segona residència i grans complexes turístics.

- Més del **50%** del sòl urbà i urbanitzable de la Ribera Baixa és d'ús **residencial**, un 27% es destina a ús industrial, un 1% es dotacional, i l'0% terciari és el que té menor proporció, amb 2%.
- El **54%** de l'habitatge existent a la comarca és destinat a segona residència.
- La comarca de la Ribera Baixa compta amb 3 capitals comarcals: **Sueca, Cullera i Almassafes** que concentren béns i serveis.
- La **metat dels municipis** -ubicats al sud penínt- **no compten amb equipaments** de salut, educacional, esportiu, tenen un grau més baix d'equipaments comercials.



DAFO

jerarquia
 Un sistema tradicional d'assentaments s'ha transformat per la litoralització turística i la implantació de grans empreses industrials.

complexitat
 La jerarquia comercial tradicional centrada a Sueca ha estat alterada pels desenvolupaments turístics massius del litoral, la dispersió de la urbanització i la proximitat de l'Àrea Metropolitana de València.

trama urbana
 La complexitat d'usos ha estat saturada per l'especialització turística i residencial dels usos del sòl.

ús del sòl
 L'especialització i la colmatació litoral ha estat afavorida per polítiques de liberalització que poden ser modificades a través del planejament i l'estratègia de protecció del Sòl 2030.

La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitanos:
 Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa
 Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament. Curs 2023-2024.

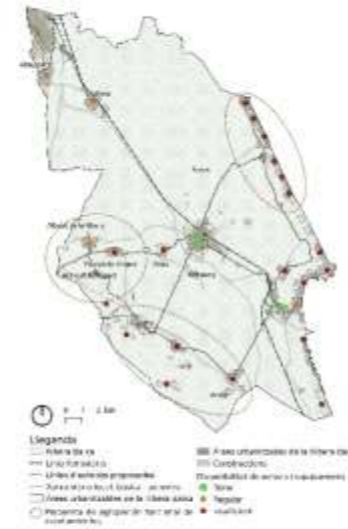
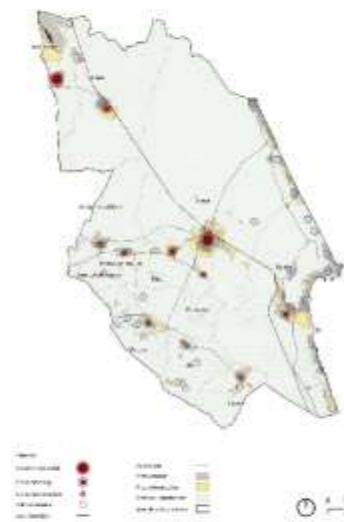


TRES PROJECTES I UN PLA PER TRANSFORMAR LA RIBERA BAIXA EN UN TERRITORI AMB DIVERSITAT FUNCIONAL I UNS ASSENTAMENTS COMPACTES, COMPLEXOS I COHESIONATS.

Victor Elgueta Fariás; Oriol Pérez Padrós; Francisca Salazar Herrera; Arnau Vilà Ujaldón
 Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

critèris

- Evitar la dispersió de la urbanització i fomentar l'autocontenció de la mobilitat a la Ribera Baixa.
- Assolir la complexitat funcional del territori a través de nuclis amb mixtura d'usos i evitar l'especialització del territori i la segregació urbana.
- Vetllar pel caràcter compacte, complex i cohesionat dels assentaments garantint qualitat de vida i assequibilitat de l'habitatge.
- Protegir els espais naturals i agroforestals a través de la contenció del creixement urbà i la reutilització de sòl ja artificialitzat.



Estratègia de desenvolupament dels assentaments

Objectius:

- Continuar la reactivació i consolidació dels nuclis existents i potenciar-ne la diversitat funcional i la qualitat de vida.
- Crear nous nuclis i potenciar-ne la diversitat funcional i la qualitat de vida.
- Crear nous nuclis i potenciar-ne la diversitat funcional i la qualitat de vida.

Estratègia de desenvolupament dels assentaments

Objectius:

- Millorar la qualitat de vida i l'accessibilitat de les mobilitats i espais públics i de recreació.
- Potenciar la qualitat de vida i l'accessibilitat de les mobilitats i espais públics i de recreació.

Estratègia de desenvolupament dels assentaments

Objectius:

- Promoure i millorar la diversitat funcional i la qualitat de vida dels nuclis existents i potenciar-ne la diversitat funcional i la qualitat de vida.
- Crear nous nuclis i potenciar-ne la diversitat funcional i la qualitat de vida.



PLA COMARCAL D'HABITATGE

Seguir el consens de les SP de la política d'habitatge de Barcelona:

- Promoció d'habitatge social assequible.
- Protecció de les persones vulnerables.
- Presència de diversitat funcional i habitatge.
- Participació i reproducció de les oportunitats d'habitatge.
- Preservació ambiental.

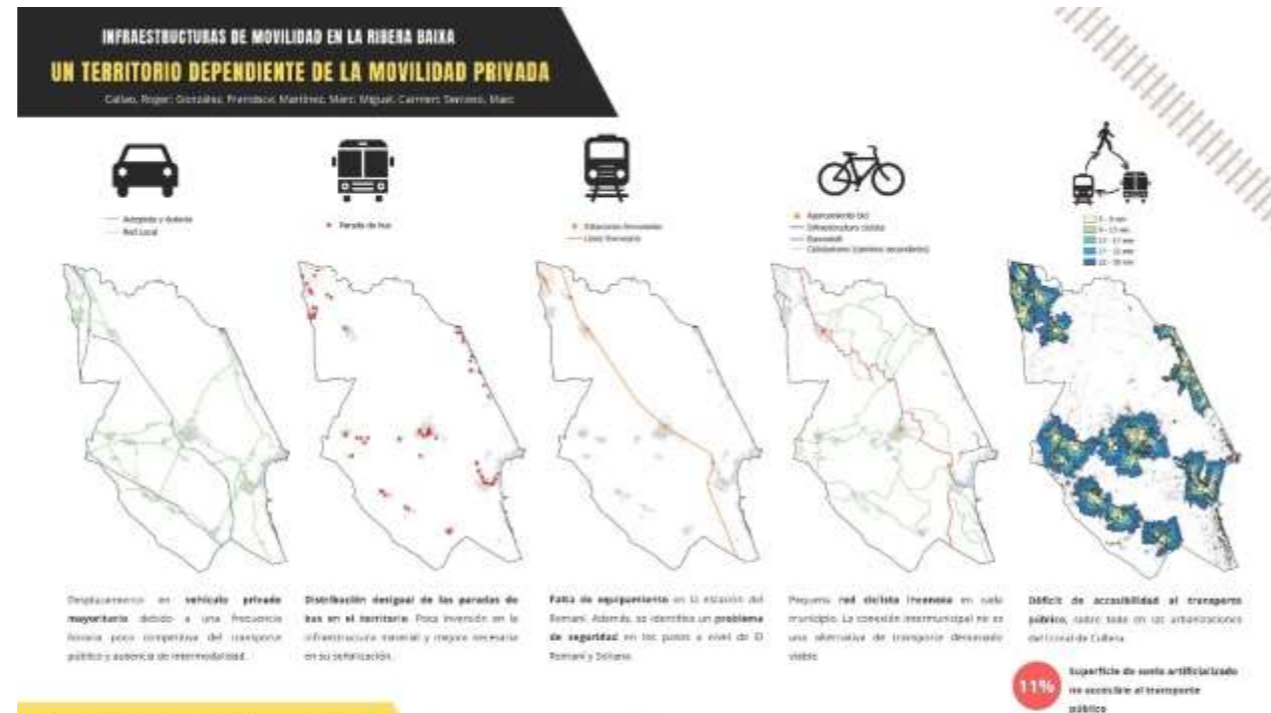
Objectius clau de desenvolupament:

- Ampliació del parc d'habitatge assequible i social.
- Millora i qualitat de vida i sostenibilitat.
- Crear el benestar d'habitatge.
- Presència funcional i diversitat funcional.

Suplementa el Pla Comarcal d'habitatge de la Ribera Baixa (CH-RB) i el Pla Comarcal d'habitatge de la Ribera Baixa (CH-RB).

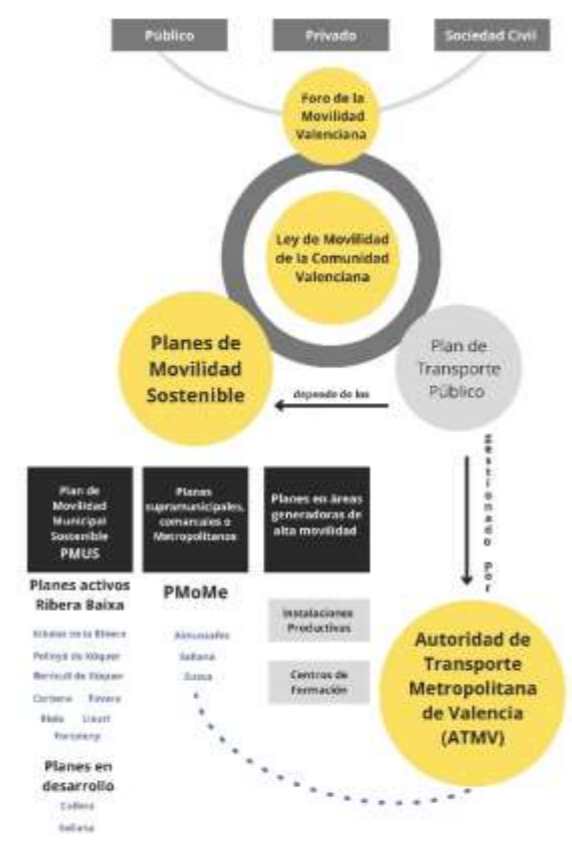
La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitanos:
 Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa
 Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament. Curs 2023-2024.





GESTIÓN DE MOVILIDAD EN VALENCIA Y LA RIBERA BAIXA

DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES



- Agentes Institucionales** (Publico, Privado, Sociedad Civil)
- Instrumentos de Planificación** (Ley, Planes)
- Agentes no Institucionales** (Asociaciones)
- Instrumentos de Gestión** (PMUS, PMoMe)
- D** (Debilidades):
- La Mancomunidad carece de representatividad democrática
 - Pocas asociaciones ciudadanas en movilidad sostenible
 - Falta de planificación de la movilidad a escala comarcal
 - Carencia de instrumentos de gestión integrada de la movilidad
- A** (Amenazas):
- Alternancia del gobierno de la Generalitat Valenciana
 - Políticas neoliberales que dificultan la cooperación
 - Falta voluntad política para aplicar recomendaciones de PMUS
 - Disolución de la Agencia Valenciana de Movilidad
- F** (Fortalezas):
- Objetivos de movilidad sostenible de la Mancomunidad
 - Potencial del asociacionismo en cada municipio
 - Coherencia del contenido de los PMUS
 - Importancia de los ayuntamientos en la movilidad sostenible
- O** (Oportunidades):
- Agentes institucionales sensibilizados con la movilidad sostenible
 - Iniciativas ciudadanas medioambientales en otros territorios
 - El planeamiento vigente promueve la movilidad sostenible y activa
 - La Ley de Movilidad promueve la sostenibilidad y participación

- CRITERIOS**
- Criterio general: Promover la movilidad sostenible a través del reforzamiento de la Mancomunidad y los agentes de la sociedad civil, dotándola de los instrumentos de planeamiento y gestión necesarios.
- AGENTES**
- Dotar a la Mancomunidad de la Ribera Baixa de competencias en movilidad sostenible.
 - Fomentar la participación ciudadana en las políticas de movilidad sostenible.
- INSTRUMENTOS**
- Integrar los criterios del planeamiento de la movilidad a escala comarcal.
 - Integrar la gestión de la movilidad y desarrollar las oportunidades que establece la Ley de Movilidad.

INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD EN LA RIBERA BAIXA TRES PROYECTOS PARA FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Catal, Roger, Guzmán, Rosendo, Martínez, Marc, Miguel, Casanvi, Teresa, Muri

PROPUESTA 1: Promover la movilidad sostenible en la Ribera Baixa a través de instrumentos de planificación y gestión territorial.

PROYECTO 1.1. Impulsar el Plan Director de Infraestructuras

El Plan Director de Infraestructuras (PDI) es un instrumento de planificación que tiene por objetivo el desarrollo sectorizado de las directrices de movilidad para los distintos medios o infraestructuras de movilidad.

Recoge todas las actuaciones estratégicas en la red viaria y ferroviaria de la Ribera Baixa, alineándose con el desarrollo sostenible y potenciando el uso del transporte público y la movilidad activa.

PROPUESTA 2: Promover la cooperación y la coordinación entre agentes involucrados y no involucrados, a través de la creación de organismos que fomenten la movilidad sostenible.

PROYECTO 2.1. Reformar la ATMV, asegurando la participación y representación de la Ribera Baixa

PROYECTO 2.2. Crear el Consejo de Movilidad de la Ribera Baixa con representación y coordinación del sector público, privado, tercer sector y ciudadanía.

SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

RIBERA BAIXA: GRAN POTENCIALIDAD AMBIENTAL, CON DEFICIENTE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN

Cedeño, Michael; Fernández, Rubén; Pulido, Anna; Santoni, Sergio
Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

PARQUE NATURAL L'ALSUFERA

Con una superficie de 21.120 hectáreas, se encuentra en el lado suroccidental de la Ribera Baixa. De esta superficie, aproximadamente 11.500 ha se encuentran en el territorio de la Ribera Baixa.

Además, al interior del parque están la zona de senderos naturales que forman parte del sistema de senderos.

XARXA NATURA 2000

Natura 2000 es un red europea de áreas protegidas que tiene como objetivo garantizar la protección de los espacios y los hábitats naturales y semi-naturales con la actividad humana que se desarrolla. La actividad pública debe garantizar la conservación de la naturaleza.

SUELO NO URBANIZABLE LITORAL

La LEY EN COSTAS (Ley 22/1989) es el instrumento que regula los usos en la zona litoral. Por otro lado, el PLAN DE ORDENACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, como instrumento general de observación sobre el litoral.

ZONAS HÚMEDAS

Según el art. 13 de la Ley 1/1984, se consideran por zonas húmedas a los marismos, lagunas, turberas o aguas raras, ya sean permanentes o temporales, así como las zonas de humedales, ríos, salinos o salobres, naturales o artificiales.

MAPA DE ESPACIOS ABIERTOS DE LA RIBERA BAIXA

Espacios abiertos de la Ribera Baixa, caracterizados por la armoniosa combinación de espacios agrícolas, naturales, forestales y costeros, que ofrecen una gran diversidad de paisajes y actividades.

Espacios naturales

Espacios forestales

Espacios agrícolas

Espacios costeros

CRITERIOS

D - Antropización del paisaje.
Ausencia de canales de espacio natural.
Falta de instrumentos normativos de protección.
Falta de regulación.

A - Diferencia global de cambio climático.
Aumento de interés por parte del mercado inmobiliario.
Previsión.
Proyectos inmobiliarios de origen corporativo.

F - Espacios con alto valor paisajístico y ambiental.
Usos mixtos y alta funcionalidad.
Instrumentos existentes de protección.
Potencialidad de valores ambientales.

O - Medidas de protección a escala europea.
Experiencia internacional con respecto a la implementación de diferentes vertientes.
Organismos internacionales competentes en la gestión y protección ambiental.
Mayor sensibilización y concienciación.

TERRITORIAL

- Medidas que velen por la protección de la biodiversidad y el valor ambiental.
- Métrica territorial como base para el funcionamiento del territorio.
- Potenciar las herramientas existentes con tal de que permitan una protección adecuada en el territorio.
- Fomentar el conocimiento por parte de la comunidad de los valores ambientales.

NORMATIVO

- Definir un sistema de espacios abiertos como infraestructura verde y azul, capaz de conectar todos los espacios naturales y mejorar la biodiversidad.
- Diseño de instrumentos normativos adecuados para la planificación que regule los usos de los diferentes espacios naturales.


La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitans:
Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa.
Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament, Curs 2023-2024.

SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

UN PLAN Y TRES PROYECTOS PARA UNA MEJOR GESTIÓN DE LOS ESPACIOS ABIERTOS

Cedeño, Michael; Fernández, Rubén; Pulido, Anna; Santana, Sergio
Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

1. Plan de espacios abiertos de la comarca




Construyendo a una red estratégica integrada y estratégica planificada de espacios abiertos verdes y azules y de áreas verdes urbanizadas, diseñada y gestionada para la conservación de los ecosistemas y el mejoramiento de las condiciones de vida.

La propuesta está conformada por los límites, espacios protegidos, Parque Natural i Natura 2000, Espacios de Conservación y Zonas Naturales complementadas por espacios no sujetos a la urbanización (PROVEU, ENTORONOS y ZONAS VERDES), con la finalidad de promover el uso de los espacios abiertos que sean la base de la planificación y la promoción urbana.

LEGENDA:
 - Límites Municipales
 - Límites de la Comarca
 - Límites de la Ribera Baixa
 - Límites de la Zona Metropolitana
 - Límites de la Zona de Protección Ambiental
 - Límites de la Zona de Protección Ambiental
 - Límites de la Zona de Protección Ambiental
 - Límites de la Zona de Protección Ambiental

2. Red de acceso a los espacios abiertos




Conectores de conexión entre espacios abiertos y puntos de acceso a espacios protegidos y urbanos.

Red de rutas que conectan los puntos de acceso a espacios abiertos, puntos de interpretación y refugio climático.


LEGENDA:
 - Red de rutas de acceso a espacios abiertos
 - Red de rutas de acceso a espacios protegidos y urbanos
 - Red de rutas de acceso a espacios protegidos y urbanos
 - Red de rutas de acceso a espacios protegidos y urbanos
 - Red de rutas de acceso a espacios protegidos y urbanos

3. Dirección Comarcal de los espacios abiertos



- CENTRALIZACIÓN DE GESTIÓN DE LOS ESPACIOS ABIERTOS Y NATURALES**
- GESTIÓN DE PUNTOS DE INFORMACIÓN Y REFUGIOS CLIMÁTICOS**
 Crear espacios de refugio climático
 Equipar los puntos físicos de información e interés con mobiliaria urbana (banco, mesa...) y conectarlos con el ambiente (vegetación de sombra) con sombra...
- EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN AMBIENTAL**
 Difusión y promoción de los accesos a los espacios abiertos
 Establecer puntos y accesos de información física en editores estratégicos a partir del mapa de red de acceso a los espacios abiertos
 Colaboración con escuelas por el fin de la educación ambiental
- MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE**
 Empleo del voluntariado en los espacios forestales con riesgo e incendio
 Redes de limpieza y mantenimiento

4. Plan de actuación para la desembocadura del Xúquer




- GARANTIZAR LA CONEXIÓN ENTRE ECOSISTEMAS MARINOS Y TERRESTRES
- DECLASIFICACIÓN DEL SUELO (DESEMBOCADURA DEL XÚQUER)
- PROPUESTAS COMPATIBLES CON LA PROTECCIÓN AMBIENTAL

Rotar esta zona de áreas verdes concretas que están vinculadas a los valores medioambientales.

LEGENDA:
 - Zona de Protección Ambiental
 - Zona de Protección Ambiental
 - Zona de Protección Ambiental
 - Zona de Protección Ambiental
 - Zona de Protección Ambiental

La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitanos:
 Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa.
 Projecte final del Màster en estudis territorials i planejament, curs 2023-2024.



Transporte público

El PDM integrará 4 proyectos para la reordenación de la red, la reforma de las estaciones, la integración tarifaria y una mejora de la información

Plan Director en movilidad en Transporte Público

- Intermodalidad entre el transporte público y la movilidad activa
- Eficiencia y cobertura de las redes de transporte público
- Transporte público adaptado, accesible e inclusivo
- Transporte privado motorizado

Reordenación de las líneas de autobuses

- Transformar 7 líneas en 3 líneas de mayor trayecto:
 - 2 líneas troncales de alta frecuencia
 - 1 línea de circunvalación que cubre zona litoral y zonas de menor densidad
- Horarios de autobuses locales ajustados con Renfe y líneas de autobús de la EMT
- Implantar un Sistema de Transporte a la Demanda para áreas de baja población

Reforma de estaciones y parque móvil

- Actuaciones para fomentar la intermodalidad:
 - Paradas de autobús delante las estaciones de Sueca y Cullera.
 - Aparcamientos de bicicleta conectados a las vías ciclables.
 - Rampas que permitan el acceso de bicicletas a los andenes y trenes.
 - Aparcamientos de bicicleta en algunos vagones.
- Actuaciones para aumentar la inclusividad:
 - Apoyos isquióticos
 - Pavimentos tacto-visuales cerámicos
 - Suplementos de borde de andén
 - Información en braille y alto relieve
 - Adecuación de interfonos
 - Señalización de elementos incorporados
 - Mejorar la iluminación de la estación mediante farolas fotovoltaicas
 - Tiras antiderrapantes en escaleras fijas

Integración del sistema tarifario y modificación de zonas

- Modificación de las zonas de tren y autobús para incluir todos los municipios de la comarca en la misma zona tarifaria
- Integración del sistema tarifario con títulos válidos para las líneas de autobús intracomarcales, las líneas de autobús metropolitanas y el ferrocarril

Sistemas de Información

- Desarrollo de una aplicación móvil con la información a tiempo real de los horarios de trenes y autobuses, y con posibilidad de compra online de los títulos digitales.
- Creación de trípticos informativos, diseñados para personas mayores, que se enviarán directamente a las casas.
- Instalación de diferentes dispositivos de audición (altavoces) e imagen (pantallas) con los datos renovados de los horarios y de las nuevas rutas.
- Personal de atención en los puntos de información.
- Situar en diferentes puntos estratégicos información en Braille sobre los trayectos y horarios.

Mapa Propuesta

Legenda:
 Línea 1 (Rojo)
 Línea 2 (Azul)
 Línea 3 (Verde)
 Línea a la Demanda (Naranja)

Modificación de Zona

Reordenación de líneas

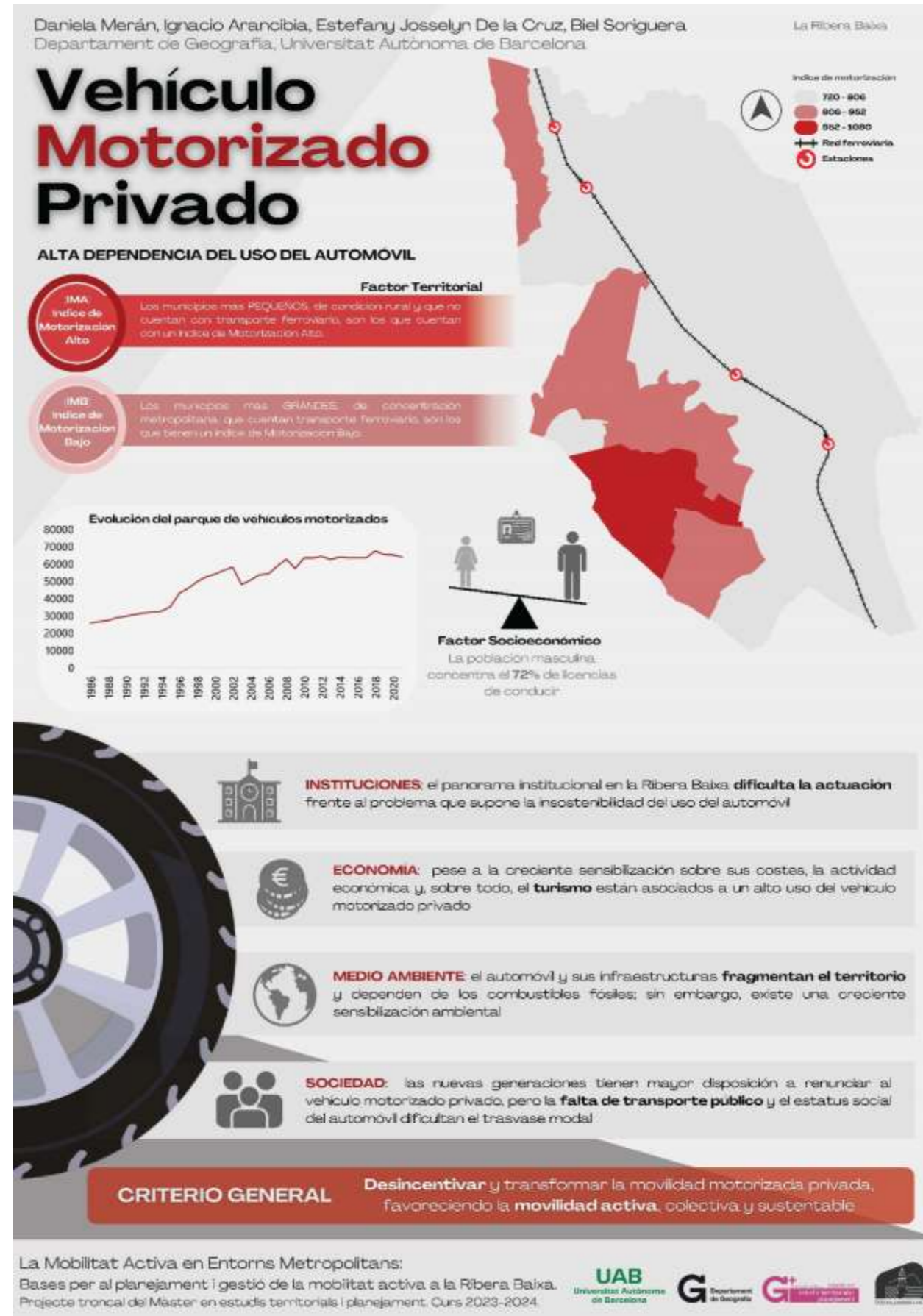
UAB
Universitat Autònoma de Barcelona

G+
Gestió i planejament territorial

La Ribera Baixa

La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitanos:
Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa.
Projecte troncal del Màster en estudi territorial i planejament, curs 2023 - 2024

Responsables:
Íñigo Escobedo, Francisco Ponsardic,
Rafael Portas, Oscar Torres,
María Villagrán



Daniela Merán, Ignacio Arancibia, Estefany Josselyn De la Cruz, Biel Soriguera
 Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

Vehículo Motorizado Privado

PROPUESTA 1

Restringir el acceso en vehículo privado en los espacios de interés ambiental y en las principales zonas urbanas mediante la aplicación de planeamiento específico

1 Sistema de estacionamiento regulado en las bolsas de aparcamiento existentes del litoral

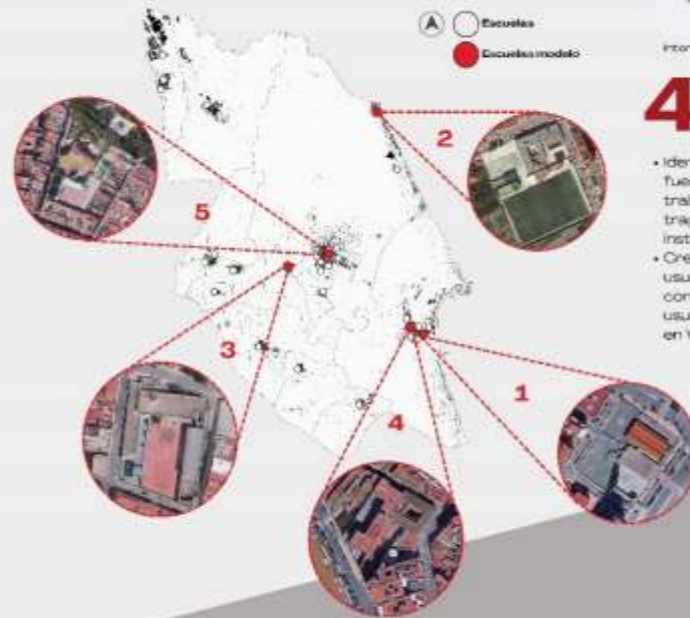
- Restringir el acceso en los aparcamientos no regulados y urbanizar las actuales zonas de aparcamiento.
- Plazas reservadas para residentes y plazas para el público general.
- Crear una herramienta digital de comunicación que muestre todas las **áreas de aparcamiento regulado** y se ofrezca la posibilidad de reserva.
- Instalar parquímetros en la entrada de los aparcamientos donde tramitar el pago según horas.



2 Plan de pacificación de los entornos de los centros escolares

- 5 tipologías de intervención**
1. Mejora de la habitabilidad
 2. Ampliación de acera
 3. Ampliación en esquina
 4. Calle convivencial
 5. Calle escuela

- 5 centros escolares modelo**
- a. CEP L'Escolástica en Cullera
 - b. CEP El Penelló en Sueca
 - c. CEP Miguel Hernández en Riba
 - d. Colegio La Misericordia en Cullera
 - e. CEP Camasquer en Sueca

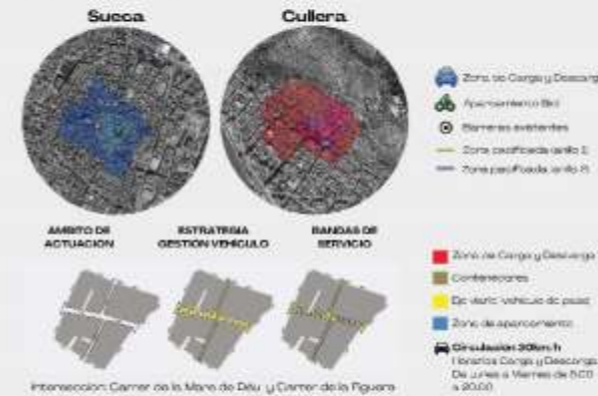


PROPUESTA 2

Desincentivar el uso del vehículo privado en los núcleos urbanos, fomentando el trasvase modal y la adopción de formas de movilidad activa

3 Regular la circulación del vehículo privado en los núcleos urbanos de Sueca y Cullera

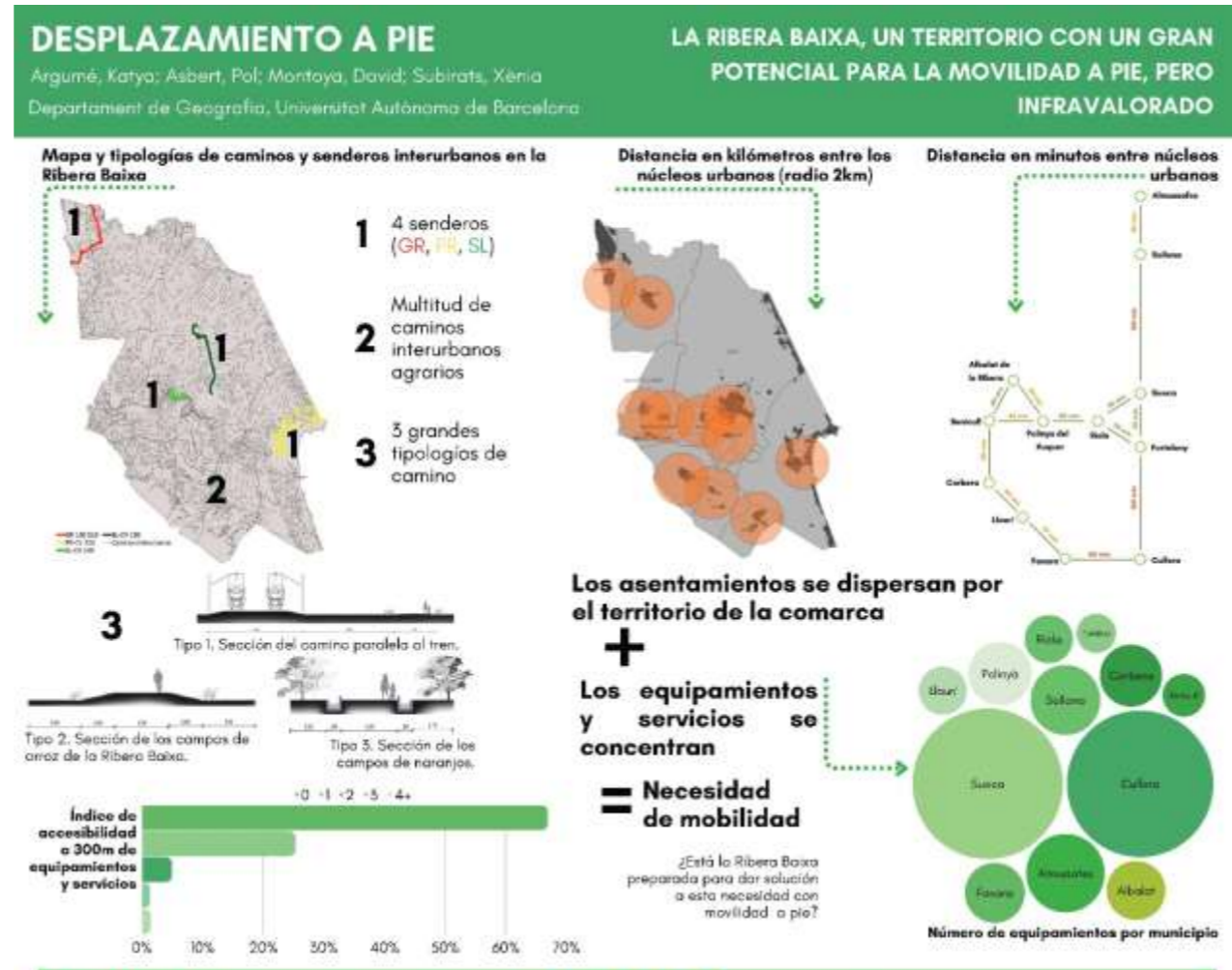
- Intervención en varias calles mediante una estrategia a corto, mediano y largo plazo con intervenciones puntuales mínimas de alto impacto que **regulen la velocidad y orienten los accesos y sentidos** del vehículo privado al ingresar a la zona pacificada.
- Estrategia urbana y un plan estatal de financiación que contribuya en su mejora en el tiempo.



4 "T-mueve" Servicio de movilidad privada compartida para trabajadores industriales

- Identificar los polígonos industriales que son fuentes de trabajo, la cantidad de trabajadores en cada uno ellos y los trayectos que realizan para llegar hasta sus instalaciones.
- Crear un **software operativo** con la lista de usuarios que permita la optimización de rutas, control en líneas y conectar a conductores y usuarios mediante un aplicativo y mensajería en WhatsApp.





La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitans:
Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa. Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament. Curs 2023-2024



DESPLAZAMIENTO A PIE

Argumé, Katya; Asbert, Pol; Mantoya, David; Subirats, Xènia
 Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

CUATRO PROYECTOS PARA EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD A PIE EN LA RIBERA BAIXA

1 ELABORACIÓN DE METROMINUTO PARA LOS MUNICIPIOS DE CULLERA Y SUECA

Se plantea la elaboración de un metrominuto de los municipios centrales de la comarca (Cullera y Sueca) para estimular los desplazamientos a pie:

- Establecer los puntos de interés, los caminos a seguir entre estos puntos y medir las distancias.
- Diseñar y elaborar el plano con una base ortográfica.
- Dar de señalización física los puntos de referencia del metrominuto, dando se visualizan aquellos otros puntos más cercanos, y el plano general del metrominuto.



Propuesta de un Esquema General de Senderos en la Ribera Baixa con:

- Criterios de diseño inclusivos.
- Itinerarios con continuidad.
- Interconectividad.
- Opciones de itinerarios turísticos buscando la integración paisajística, así como los itinerarios sin aberturas con adecuada señalización que conecten los centros urbanos.
- Para poder lograr una red consolidada se plantean proyectos complementarios como: puentes, túneles, pavimentación, etc.
- Red de senderos, parte del Plan Director de Infraestructuras que redactará y gestionará la Mancomunidad.

3 ELABORACIÓN DE UNA RED DE SENDEROS DE MOVILIDAD A PIE

3

- LEGENDA
- ÁREAS NATURALES LAZARERA
- ZONAS PREFERIDAS DE CONSERVACIÓN
- OTROS SENDEROS
- SENDERO NO ORGANIZADO
- SENDERO ORGANIZADO
- LEJERES
- PUENTES Y CIMENTOS
- ALTA SUPERFICIES
- BUNDA SUPERFICIES
- PLATA REGISTRADAS

VISUALIZACIÓN DE RUTA CULLERA-SUECA DE LA RED DE SENDEROS. En el gráfico se puede visualizar el tiempo, km y visualiza del trayecto.



2



DELIMITACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL

Se proyecta la delimitación de zonas peatonales y de prioridad peatonal en los centros urbanos de Cullera y Sueca con el fin de:

- Crear **islas peatonales** en el centro urbano de Sueca en el centro histórico de la ciudad, ya que es la zona con calles más estrechas, con más aglomeración de gente y con más comercios.
- Crear **zonas de prioridad peatonal** alrededor del centro histórico, añadiendo las calles principales hacia el centro histórico.
- **Mejorar la accesibilidad** de las calles, deteniendo de servicios como bancos y papelerías.



- **Campañas de sensibilización** sobre la convivencia entre ciclismo, vehículo y peatones.
- **Talleres participativos** con la ciudadanía.
- **Inclusión de premios** y/o placas conmemorativas a los diferentes ayuntamientos.
- **Sistema virtual** y afiches impresos de información.
- **Implementación de una plataforma participativa**, para interactuar y retroalimentar la ejecución de los proyectos planteados.
- **Encuestas** a usuarios para verificar percepciones.

PROGRAMA DE CONCIENCIACIÓN ENFOCADO A VISIBILIZAR LOS ITINERARIOS PEATONALES Y LOS BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD ACTIVA

4

La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitans:
 Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa. Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament, Curs 2023-2024



MOBILITAT CICLISTA I ALTRES VMP

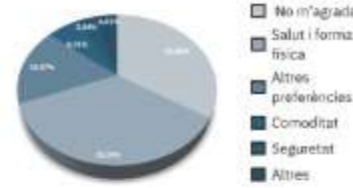
Salvatella, Robert - Cardozo, Federico - Arias, Alejandro - Cerezo, Sílvia
 Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

La Ribera Baixa: un territori que presenta deficiències d'infraestructura per a la mobilitat activa, amb problemes de connectivitat i accessibilitat, que comporten una sensació d'inseguretat i risc d'accidentalitat.

Freqüència d'ús de la bicicleta



Motius de NO utilització de la bicicleta



En la Comunitat Valenciana, el 2021 s'ha superat en un **51%** els accidents en bici i patinet elèctric del 2020, i han sigut superiors en un **195%** respecte 2016

- D**
 - Manca d'assumens integrals de planificació entre municipis
 - Abundància d'una xarxa fragmentada de la bicicleta
 - Baixa connectivitat entre ciutats
 - Manca de serveis de bicicleta i VMP compartits
- A**
 - Falta de gestió de diversos aspectes i amb una visió integral
 - Forta dependència i cost elevat promoció dels vehicle motoritzats
 - Els baixos llargs es poden veure afectats pel canvi climàtic i les condicions meteorològiques
- F**
 - Existència i opció de PMUS en tots els municipis de la Ribera Baixa
 - Creixent augment de la consciència ambiental
 - Possibilitat de rehabilitar les vies existents i gran oferta d'extensió
 - Alts atractius per al cicloturisme i possibilitat d'intermodalitat
- O**
 - Organitzacions de foment a nivell europeu
 - Existència de dispositius que fomenten l'ús de la bicicleta
 - Normatives favorables per la circulació de bicicletes i altres VMP en els territoris
 - Existència de la xarxa europea Eurovelo 8

PROBLEMÀTIQUES



CRITERIS

- 1** Promoure i sensibilitzar l'ús de la bicicleta i VMP
- 2** Assegurar l'ús coordinat d'instruments integrals de planificació a nivell comarcal i local
- 3** Atipular la xarxa ciclista, implementant a més a més un major confort i seguretat als trajectes
- 4** Implementar un servei de bici VMP compartit a nivell comarcal, millorant la oferta i incentivant la intermodalitat

PROPOSTES

- 1** Millorar l'oferta de servei i infraestructura, mitjançant l'adequació i l'extensió de la xarxa viària amb l'objectiu de millorar la connectivitat intra i inter municipal, i la creació d'un sistema comarcal de bicicleta pública compartida.
- 2** Gestionar la mobilitat ciclista i VMP a escala comarcal establint les bases comunes que garanteixen un funcionament coordinat entre tots els municipis, i sensibilitzant-ne l'ús amb diferents estratègies segons segments d'edat.

MOBILITAT CICLISTA I ALTRES VMP

Salvatella, Robert · Carcozo, Ferruccio · Arias, Alejandro · Cereza, Silvia
Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona

La Ribera Baixa té el potencial de connectar-se i servir-se adequadament, i per això proposem quatre projectes amb diferents nivells d'actuació, treballant en infraestructura, estratègies coordinades de gestió, sensibilització de la població i accessibilitat en un sentit ampli.

1 PROPOSTA 1


PROJECTE 1.1: Xarxa ciclista per a la Ribera Baixa

Promoure la mobilitat sostenible a la Ribera Baixa a través d'instruments de planificació i gestió per assegurar una mobilitat accessible, equitativa, integrada, segura i saludable. Estructurar una xarxa ciclista que faciliti la intermodalitat i estigui connectada a escala municipal i comarcal. Una xarxa ciclable eficaç, coherent i segura, pensada per a la totalitat de l'àmbit territorial i sense discontinuïtat, per així garantir la seguretat de ciclistes i vianants en els espais compartits.


Metrominuto Comarcal




Pla de la Xarxa Ciclista comarcal



Xarxa ciclista per al municipi de Sueca



Xarxa ciclista per al municipi de Cullera




2 PROPOSTA 2

PROJECTE 1.2: EnRiber Ando





Aplicació de mobilitat pública que integra diferents modes de transport com bicicletes, trens, busos, metro i altres vehicles de mobilitat personal (VMP).

PERFIL




MAIÇA



-    
-  SERVEI PÚBLIC DE LLOGUER DE BICICLETA I VMP
-  HORARIS TREN I BUS
-  RUTES RÀPIDES I SEGURES
-  DESAFIAMENT I ESDEVENIMENTS
-  REGISTRA EL PROGRÉS

PROJECTE 2.1: Enribera't en bici

BICIBÚS **CYCLING WITHOUT AGES**



BICI ESCOLA

PROJECTE 2.2: Guia de Disseny Urbà per a la mobilitat activa a la Ribera Baixa

Crear una eina referent a l'àmbit urbanístic i ambiental amb la finalitat de potenciar els espais públics de desplaçament. Garantint les accions coordinades, sobre unes bases comunes, a tot el territori de la Ribera Baixa.



La Mobilitat Activa en Entorns Metropolitanos:
Bases per al planejament i gestió de la mobilitat activa a la Ribera Baixa.
Projecte troncal del Màster en estudis territorials i planejament. Curs 2023-2024.

