EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

UNA REALIDAD INELUDIBLE

Necesidades para
la mejora de la movilidad

CEV

NOVIEMBRE 2026

Dirección y coordinación:

- **Eva Blasco García,** presidenta de CEV Valencia
- **Vicent Esteban Chapapría**, presidente de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil (2016-2020)

Organizaciones participantes:

- **ADISLEV** · ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE DISTRIBUCIÓN A HORECA
- **ADIVA** · ASOCIACIÓN EMPRESARIAL TRANSPORTE VIAJEROS VALENCIA
- **ANGED** · ASOCIACIÓN NACIONAL DE GRANDES EMPRESAS DISTRIBUIDORAS C.V.
- **ANV** · ASOCIACIÓN NAVIERA VALENCIANA
- **APROVA** · ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE PROMOTORES INMOBILIARIOS Y AGENTES DE LA EDIFICACIÓN Y DE LA REHABILITACIÓN DE VALENCIA
- **ASUCOVA** · ASOCIACIÓN DE SUPERMERCADOS DE LA C.V.
- **ATA** · ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES AUTÓNOMOS DE LA C.V.
- **AVA-ASAJA** · ASOCIACIÓN VALENCIANA DE AGRICULTORES
- **COIAL** · COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS AGRÓNOMOS DE LEVANTE
- **COACV** · COLEGIO OFICIAL ARQUITECTOS COMUNIDAD VALENCIANA
- **COII CV** · COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA C.V.
- **COGIVITAL** · COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS TÉCNICOS INDUSTRIALES DE VALENCIA
- **CONFECOMERÇ** · CONFEDERACIÓ D'EMPRESARIS DEL COMERÇ, SERVICIS I AUTÒNOMS DE LA COMUNITAT VALENCIANA
- **FECOVAL** · FEDERACIÓN DE EMPRESAS DE LA C.V. CONTRATISTAS DE OBRAS DE LA ADMINISTRACIÓN
- **FEHV** · FEDERACIÓN EMPRESARIAL DE HOSTELERIA DE VALENCIA
- **FEVEC** · FEDERACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS DE LA CONSTRUCCIÓN
- **FVET** · FEDERACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA
- **PROPELLER** · PROPELLER CLUB DE VALENCIA
- **UNION PROFESIONAL DE VALENCIA**

EVA BLASCO

Presidenta de CEV Valencia

Hace tiempo que Valencia no termina en sus límites municipales. Valencia ya es una metrópoli. Lo es en la manera en que vivimos, trabajamos y nos movemos, aunque todavía no en la forma en que se planifica y se gestiona. Este informe que tienen en sus manos parte de esa evidencia, al igual que el estudio "El Área Funcional Metropolitana de la Huerta de València", elaborado por el Colegio Oficial de Arquitectos de la Comunitat Valenciana (COACV), a petición de la CEV. Ambos nos proponen algo tan sencillo de enunciar como difícil de llevar a cabo: empezar a pensar, decidir y actuar a escala metropolitana.

El informe no esquiva los problemas. En el transporte de mercancías, el ferrocarril apenas alcanza en España una cuota de entre el 4 y el 4,7%, cuando la media europea ronda el 30%. En 2024, solo el 6,7% de las mercancías del puerto de Valencia entraba o salía por tren. El by-pass ferroviario entre Almussafes y el puerto, que liberaría de mercancías las líneas de Cercanías del sur, sigue pendiente después de años de compromisos. Mientras tanto, la V-30 sigue siendo el único acceso viario de importancia al puerto para vehículos pesados y, cada vez más, el distribuidor del tráfico diario de toda el área.

En la movilidad de las personas, el diagnóstico es igual de claro. En 2018, solo el 24% de los desplazamientos metropolitanos en modos mecanizados se hacía en transporte público, frente al 43% de Barcelona o el 54% de Madrid. Cercanías Valencia transporta hoy unos tres millones de viajeros menos que en 2008. Metrovalencia sufre saturación en el tramo central bajo la ciudad. El estudio pone además el foco en los grandes equipamientos. Ni el Roig Arena ni el futuro Nou Mestalla, con capacidad este último para más de 70.000 espectadores, cuentan con una solución de transporte público a la altura de los públicos que mueven.

Detrás de muchas de estas carencias hay decisiones de inversión. En el conjunto de España, Cercanías transporta a más del 90% de los viajeros en tren y ha recibido apenas el 6% de la inversión ferroviaria. A ello se suma un déficit que conocemos bien, nuestra dotación de capital público por habitante ronda el 80% de la media española. El informe recuerda que las sociedades avanzadas sostienen una inversión pública de al menos el 2% del PIB para no acumular cuellos de botella. Esa es la referencia que deberíamos tener presente.

Pero sería un error leer este documento como una lista de agravios. Es, sobre todo, una propuesta. Identifica necesidades concretas, para mercancías y para personas, por carretera, ferrocarril, metro y autobús, y las ordena en siete ejes estratégicos, que van desde una red metropolitana integrada hasta nuevos intercambiadores de alta capacidad o la colaboración público-privada para ampliar el metro. Su objetivo es ambicioso y a la vez sensato: que el transporte público sea la primera opción para ir a trabajar, estudiar, o disfrutar del tiempo libre.

El informe del Colegio de Arquitectos completa esta mirada desde el territorio. Su punto de partida es que el área metropolitana no tiene una única frontera válida. La movilidad, la actividad económica o el medio físico dibujan cada uno un ámbito distinto, y por eso propone límites abiertos y revisables. Al superponerlos, sin embargo, aparece con claridad un núcleo consolidado de 50 municipios donde coinciden la continuidad urbana, los desplazamientos diarios, la concentración de la actividad económica y una estrecha relación ambiental e hidráulica. Ese es el ámbito natural para una gobernanza metropolitana estable.

El estudio aborda también cuestiones que afectan de lleno a nuestras empresas. Propone dejar de mirar los polígonos uno a uno y entenderlos como corredores con vocaciones distintas: la logística en el eje oeste, la innovación en el de la CV-35, la diversificación productiva en el sur o la actividad portuaria e industrial en torno a Sagunto. El puerto, el aeropuerto, Almussafes o Loriguilla-Riba-roja están a menos de cincuenta kilómetros entre sí, pero el corredor oeste, hoy el principal eje logístico del área apenas está conectado con la red ferroviaria de mercancías, y el transporte sigue respondiendo a un esquema radial en el que casi todo converge en Valencia,

A ello se suma un planeamiento fragmentado, con planes generales aprobados con casi cuatro décadas de diferencia entre municipios vecinos, y unas 1.200 hectáreas de suelo industrial y terciario previsto, pero sin desarrollar, que solo serán una oportunidad real si responden a una estrategia común.

El informe deja clara, además, una idea importante, una gobernanza metropolitana no significa quitar competencias urbanísticas a los ayuntamientos, sino coordinar aquello que, por su alcance, supera a cada uno de ellos.

La DANA de octubre de 2024 nos enseñó, de la forma más dura, que nuestras fragilidades no entienden de límites municipales. Nuestras soluciones tampoco deberían hacerlo.

Como presidenta de CEV Valencia sé que la movilidad es competitividad para nuestras empresas y bienestar para las personas que trabajan en ellas. Cuando un trabajador pierde una hora en un atasco o un contenedor espera un tren que no llega, perdemos todos. Por eso queremos que estos dos informes abran un debate serio, con todas las administraciones sentadas a la misma mesa: el Gobierno de España, por sus competencias y su capacidad de financiación; la Generalitat, por su experiencia en la gestión metropolitana del transporte; el Ayuntamiento de Valencia, como motor del área, y el resto de los municipios. Y junto a ellos las empresas y la sociedad civil.

Hay ejemplos que nos marcan el camino, como Transport for London, aunque, lo importante, como señala el estudio de movilidad, no es elegir hoy el modelo perfecto, sino iniciar un proceso al que puedan ir sumándose todos los que quieran.

Este informe lo resume en una palabra que conviene subrayar: generosidad. El de los arquitectos habla de solidaridad territorial. Sin ellas, ni siquiera es posible empezar el camino. Con ellas, el área metropolitana de Valencia tiene todo lo necesario para ser la metrópoli moderna, conectada y resiliente que sus ciudadanos y sus empresas merecen.

Quiero agradecer a Vicent Esteban Chapapría el rigor y el compromiso con que ha elaborado este trabajo. Mi agradecimiento también a todas las asociaciones que forman parte del grupo de trabajo de CEV Valencia por sus aportaciones porque este proyecto es fruto de su implicación y de una visión compartida, y muy especialmente a Manuel Miñés, Alfredo Soler, Carlos García y Joan Ignasi Pla.

Gracias igualmente al Colegio de Arquitectos por su respuesta a nuestra petición, a través del trabajo de Julia Cano Blasco, Ana María Gascón Hernández y el propio Vicent Esteban Chapapría. Ahora nos toca a todos pasar del diagnóstico a la acción.

ÍNDICE

CONTENIDO

1. Introducción _____ 5
2. El Área Metropolitana de Valencia, la escala necesaria _____ 6
3. El necesario impulso a la gestión metropolitana _____ 8
4. La movilidad de personas y mercancías _____ 11
5. Flujos de mercancías y nodos de generación _____ 14
6. La movilidad de las personas _____ 17
7. Redes y transporte _____ 19
    6.1. Red viaria
    6.2. Red ferroviaria
8. Problemas existentes para la movilidad metropolitana _____ 26
    7.1. Problemas en el transporte de mercancías.
    7.2. Problemas en el transporte público.
9. Necesidades para la mejora del transporte y la movilidad metropolitana _____ 32
    8.1. De carácter general.
    8.2. Para mercancías en la red viaria.
    8.3. Para mercancías en la red ferroviaria.
    8.4. Para viajeros en Cercanías Renfe.
    8.5. Para viajeros en Metrovalencia.
    8.6. Para viajeros en autobús.
10. Gobernanza y gestión _____ 37
11. Conclusiones _____ 38

FIGURAS

Figura 1. Las áreas metropolitanas de Tokio -a la izquierda, la más poblada del mundo-, y de Nueva York -a la derecha, la mayor del mundo-. _____ 6

Figura 2. Área Metropolitana de Valencia. _____ 10

Figura 3. Red de carreteras principales en el Área Metropolitana de Valencia. _____ 20

Figura 4. Intensidades de tráfico en la red de carreteras del Estado en el Área Metropolitana de Valencia. _____ 22

Figura 5. Red ferroviaria en el Área Metropolitana de Valencia. _____ 24

1. INTRODUCCIÓN

El transporte de mercancías y la movilidad es clave para la competitividad de las empresas y el bienestar de las personas. De hecho, posibilita:

- La vertebración y cohesión territorial.
- El impulso de sectores clave.
- La actividad socioeconómica.
- La mejora del bienestar social.
- La reducción de emisiones de CO_2.
- La atención a las necesidades de la ciudadanía.

Por ello la CEV presenta este informe cuyo objetivo principal es enunciar la necesidad de una concepción metropolitana en nuestros entornos. Particularmente y, en primer lugar, en el Área Metropolitana de Valencia, la conurbación central y mayor de nuestra Comunidad. Porque es esa precisamente la realidad funcional y socioeconómica que tenemos, al igual que ocurre en muchos otros lugares a nivel mundial.

Además de la sobradamente conocida infrafinanciación de nuestra Comunidad, hay que señalar que las inversiones públicas en equipamientos no se han repartido equitativamente. Desde años atrás, la dotación de capital público en obras y servicios per cápita en la Comunidad Valenciana solo alcanza valores en el entorno del 80% de la media española, mientras que la productividad real supera claramente el 110%.

2. EL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA, LA ESCALA NECESARIA

La existencia, realidad e importancia funcional y socioeconómica de los espacios geográficos de ámbito metropolitano, que se conforman como conurbaciones de mayor o menor extensión y población, son patentes a nivel mundial. Un área metropolitana es una red, una región urbana que engloba una ciudad principal que da nombre al área y un conjunto de ciudades y espacios que atienden necesidades residenciales, industriales, comerciales y de todo tipo de servicios necesarios.

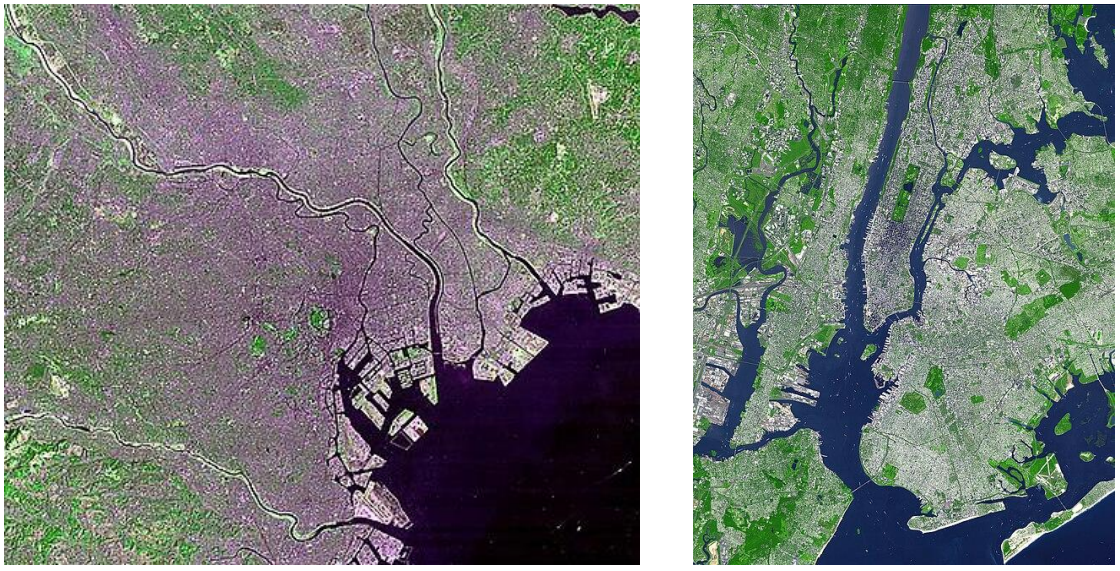


Fig. 1. Las áreas metropolitanas de Tokio -a la izquierda, la más poblada del mundo-, y de Nueva York -a la derecha, la mayor del mundo-. *(Fuente: Google Maps)*

El concepto de área metropolitana es indispensable para comprender la realidad urbana de nuestro tiempo: se trata de una realidad principalmente desarrollada a partir del siglo XIX, relacionada en sus inicios con la revolución industrial y que, sobre todo, desde final del siglo pasado afecta a la mayoría de las ciudades grandes y medias en los países emergentes y del tercer mundo, ya no solo derivado del desarrollo económico y social, sino también debido a las altas tasas de crecimiento demográfico. Se puede analizar con la evolución de las redes de transporte, con la proliferación de nuevas actividades, la expansión urbanística y socialmente, con la ubicación indistinta de todos los estratos sociales en toda el área como domicilio habitual.

El comportamiento social y la funcionalidad económica, tan intensamente relacionados, siguen además pautas y patrones que hoy día son cada vez más conocidos con el seguimiento digital.

En consecuencia, existen en la actualidad instrumentos y métodos de análisis que permiten la optimización de la organización social y económica a la escala territorial necesaria, que hoy día supera en numerosos casos la escala municipal. El enfoque metropolitano tiene las siguientes ventajas:

- Adecuarse a una escala territorial acorde con la realidad funcional.
- Superar la escala municipal y sectorial, que no pueden atender debida, eficaz y eficientemente las necesidades a atender.
- Coordinar, ampliar y mejorar servicios esenciales, especialmente los de movilidad y logística.
- Dar una oportunidad de futuro con un desarrollo económico social y respetuoso ambientalmente, acorde con los estándares y necesidades del siglo XXI.
- Aumentar la resiliencia del territorio, superando limitaciones para el bienestar y seguridad de los ciudadanos.
- Mejorar la competitividad y la pervivencia de los diversos sectores en los nuevos escenarios en el que se van a desenvolver las sociedades avanzadas.

Y ese es el caso, desde luego, de la realidad en la Comunitat Valenciana, donde se delimitan varios de esos espacios metropolitanos, el principal de los cuales es el Área Metropolitana de Valencia, que incluye en una primera corona las comarcas de l'Horta Sud, la ciudad y l'Horta Nord con una población en el entorno de 1,75 millones de habitantes.[1] También es válida en una definición espacialmente más amplia, siendo también una realidad funcional, si se incluye una segunda e incluso tercera coronas. Esta última configuración es en ocasiones denominada Región Metropolitana de Valencia, e integra 10 comarcas y una población de 2,35 millones de habitantes, esto es, el 50% de la población de la Comunitat Valenciana y el 5% de la población española. Tanto con una como con otra definición del espacio metropolitano, la funcionalidad y las relaciones sociales y económicas son muy intensas.

El Área Metropolitana de Valencia se define -en consecuencia, y sea cual sea su delimitación-, como el marco de las relaciones cotidianas de los ciudadanos, tiene enormes potenciales de progreso a medio y largo plazo y es una realidad con importancia socioeconómica innegables. Pero, además del día a día, las inundaciones de octubre de 2024 pusieron de manifiesto de manera clara que también existen importantes riesgos, fragilidades y grandes carencias. Por todo ello resulta innegable la conveniencia de planificar, proyectar, actuar y gestionar servicios y equipamientos a una escala metropolitana. Ello permitiría concebir, dotar, mejorar y optimizar recursos y gestionarlos a la escala adecuada. La dimensión demográfica, productiva y logística del Área Metropolitana de Valencia la sitúa en un lugar relevante en el sistema de ciudades de la Unión Europea, dentro del nivel siguiente a las grandes metrópolis continentales. Por tanto, el enfoque metropolitano en la gestión de servicios es el necesario.

[1] Cano Blasco, J; Gascón Hernández, A.M.; Esteban Chapapría, V. (2026) *El área metropolitana de la Huerta de València.* COACV, Col.legi Oficial d'Arquitectes de la Comunitat Valenciana.

3. EL NECESARIO IMPULSO A LA GESTIÓN METROPOLITANA

El Área Metropolitana de Valencia es la realidad actual y funcional. Los elementos claves del nuevo modelo pasan sin duda por trabajar integralmente en el territorio en una diversidad de frentes:

1. Desarrollo y adaptación de las redes de infraestructuras al servicio de la movilidad y de la logística más sostenibles y equilibradas, como elementos esenciales de la articulación del espacio metropolitano, y que sean capaces de vectorizar adecuadamente el desarrollo de los usos del suelo. Esto es, que ayuden a desarrollar el crecimiento metropolitano sobre zonas especialmente aptas para ellos. Junto con las infraestructuras lineales es necesario abordar los grandes nodos metropolitanos de conexión con el exterior: Puerto, Aeropuerto y gran Estación Central de Valencia.

2. Políticas públicas de creación de suelo para actividades residenciales y productivas, así como para la regeneración de tejidos urbanos obsoletos.

3. Protección frente a inundaciones y otras inversiones relacionadas con la mejora de la disponibilidad y la calidad del agua.

4. La protección y regeneración de los espacios naturales del espacio metropolitano (especialmente de los que son más vulnerables como la Albufera o el Parque Fluvial del Turia, pero sin olvidar las masas boscosas del interior y su vulnerabilidad a los incendios forestales), incluyendo tanto los litorales como los interiores, así como el desarrollo de la red de equipamientos metropolitanos, con una red de bosques y espacios libres diseñados en relación con las políticas ambientales y de prevención de avenidas.

5. El impulso de políticas públicas que eviten el abandono de tierras agrícolas y refuercen su papel en la gestión del agua y del riesgo climático, integrándolas en la planificación territorial y dotándolas de instrumentos técnico-económicos que reconozcan su valor estratégico.

6. Una política específica para el frente litoral metropolitano que armonice los diversos usos y compagine la protección de la costa y su disfrute.

El desarrollo de estas líneas de acción requiere un ciclo sostenido de inversión pública (en las sociedades avanzadas se considera normalmente de un mínimo del 2% del PIB) que restaure el nivel de capital público infraestructural necesario para evitar cuellos de botella que impidan el progreso razonable del área. Pero, sin duda, lo que es ineludible es el inicio de una gestión metropolitana, lo que demanda la puesta en marcha de marcos de relación que sean capaces de concertar foros e instrumentos y, sobre todo, acciones, con la perspectiva metropolitana. El

proceso, que debe ser a iniciativa política, requiere debate, concertación, ir sumando con una dinámica con la que crezca la visión y acción estratégica.

La acción territorial estratégica que se plantea implica varios elementos que deben de avanzar en paralelo:

a) Un profundo y urgente debate público sobre el futuro del área metropolitana en el que intervengan las administraciones, los sectores empresariales y ciudadanos y los profesionales en la materia.

b) Un marco de planeamiento estratégico surgido de la concertación de las administraciones concernidas, que coordine los grandes elementos planteados. las acciones estructurales esenciales, previa su adecuada concertación con las directrices básicas del citado plan.

c) La puesta en marcha urgente de las piezas que se vayan concretando como imprescindibles.

d) Instrumentos normativos que consoliden, faciliten y estabilicen a medio plazo la línea de acción preservándolos de las turbulencias de los poderes ejecutivos.

El impulso y liderazgo de todo este proceso debe nacer de la concertación entre las diversas administraciones. El gobierno de la nación ostenta las competencias esenciales de acción territorial en la región metropolitana en temas claves para el desarrollo del territorio, y en ese sentido le concierne profundamente la regeneración metropolitana. Las políticas del Estado no pueden ceñirse a lo interurbano. Parece necesario que los ministerios competentes en la materia tengan una estrategia metropolitana y urbana concretada, tal como sucede en otros países avanzados, con independencia del marco competencial, y como ha sucedido en España en otras etapas. El papel de la Generalitat Valenciana es igualmente esencial por las competencias intracomunitarias que ostenta en materia de política territorial, infraestructuras y servicios metropolitanos, espacios libres y políticas ambientales y sectoriales. La ciudad de Valencia es sin duda el polo esencial y elemento tractor del ámbito, y de ahí que deba jugar una función de liderazgo local junto con el resto de los ayuntamientos, representados directamente o encuadrados por instituciones tales como la FVMP y la Diputación Provincial.

Uno de los aspectos en los que ya existe cierta acción en el ámbito metropolitano es el de la movilidad y el transporte. Así, la creación de la Autoritat de Transport Metropolità de València (ATMV), organismo autónomo de la Generalitat Valenciana encargado de coordinar, planificar y gestionar el transporte público de viajeros en el Área Metropolitana de Valencia fue un acierto. En la ATMV participan 50 ayuntamientos y la propia Generalitat Valenciana. El sistema integrado de tarifas SUMA, es otro avance muy importante. Porque es una de las cuestiones que más preocupa a la ciudadanía y posiblemente es un tema en el que pueden alcanzarse rápidamente objetivos de mejora que sean apreciables. Pero la movilidad debe ser abordada con planificación y gestión metropolitana general, integrando todos los agentes participantes, cosa que no ocurre hasta el momento al no estar integrado el servicio de Cercanías Renfe, pues Renfe no participa en la ATMV.

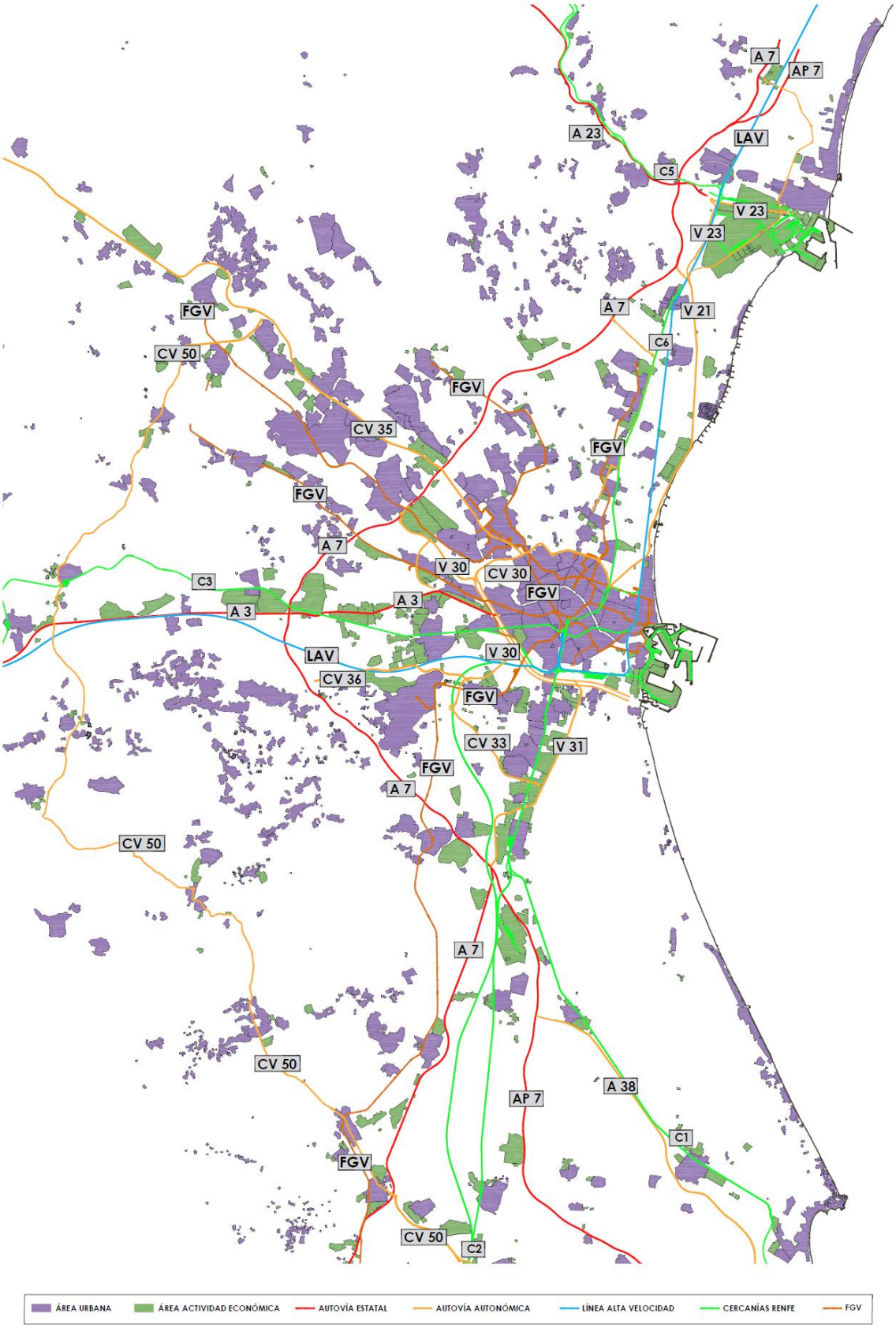


Fig. 2. Área Metropolitana de Valencia. *(Elaboración propia)*

4. LA MOVILIDAD DE PERSONAS Y MERCANCÍAS

La movilidad tiene un papel fundamental en la vida de las personas y es una de sus mayores necesidades y preocupaciones. Se liga al lugar de residencia y al ejercicio efectivo del derecho al trabajo. Y es indispensable para acceder a servicios públicos esenciales como son la educación y formación, la sanidad, así como al ocio y disfrute del tiempo libre. Resulta, en definitiva, un elemento determinante del bienestar de las personas y su calidad de vida, muy especialmente la movilidad cotidiana. Por ello, la regulación jurídica, recogida en la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible la reconoce como un derecho de la ciudadanía -tan importante como son la sanidad, la asistencia social y la educación y la cultura-, situándola en el centro de las debidas acciones económicas, de cohesión social y climáticas.

Los desplazamientos por motivo de trabajo representan entre el 25% y el 35% de la movilidad diaria en España. El Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMe, 2022)[2] estableció que en el Área Metropolitana de València se realizan aproximadamente 4,9 millones de desplazamientos al día, lo que supone el 39,1% de toda la Comunitat Valenciana. En la ciudad de Valencia, más de 2,3 millones de viajes diarios. En un día laborable tipo, el 26,6% de los viajes diarios tienen como motivo el trabajo. En 2018 se realizó una encuesta de movilidad que concluyó que el 31,3% de los desplazamientos totales se realizan entre municipios del Área Metropolitana. Dicha encuesta determinó que la mayor parte de los viajes en vehículo privado se realizaban entre municipios (55,6%) mientras que la mayor parte de los viajes en transporte público (61,6%) se realizaban en viajes internos, fundamentalmente por el peso de la ciudad de Valencia. La mayoría de los desplazamientos se realizan en vehículo privado, poco más de 2 millones, mientras que 660.000 viajes diarios son en transporte público. Las cifras, como se observa, son de una importante magnitud.

La Resolución del Parlamento Europeo, de 2 diciembre de 2015, sobre Movilidad Urbana Sostenible, 2014/2242 (INI) ya entendía la movilidad como un derecho del ciudadano, estableciendo que «*la movilidad no es un fin en sí, sino que debería ser un derecho para todos (…) La misión de la movilidad es facilitar a todos, incluidas las personas de movilidad reducida, el acceso a los centros de enseñanza, al trabajo, a la cultura, a las actividades de ocio y a los servicios de salud (…)*». Pero la movilidad aparece también esencialmente vinculada al desarrollo económico y social de los territorios, resultando fundamental para el logro de los objetivos de cohesión de los diferentes estados y regiones.

A nivel internacional existe cierto consenso en que la movilidad se centra en las personas y la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento, mientras que el transporte, en el que se incluyen los vehículos, los servicios y las infraestructuras, es el instrumento necesario para

[2] "Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València, PMoMe". Generalitat Valenciana. Junio 2022

permitir los desplazamientos necesarios para el desarrollo de la movilidad y el abastecimiento de la población.

El sector del transporte se encuentra ante una etapa de profundos cambios que se seguirán acentuando. Las tecnologías de comunicación, la automatización, los retos medioambientales, los aspectos sociales y la concentración cada vez mayor de la población en grandes núcleos urbanos, en ocasiones siguiendo un modelo de ciudad más dispersa, especializada y de menor densidad que se sustenta en una alta movilidad, están produciendo una transformación profunda del sector.

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible tiene en cuenta para España cuatro aspectos fundamentales que la Comisión Europea ya señalaba también:

a) el impulso del transporte multimodal;

b) el papel creciente de la movilidad multimodal automatizada y conectada y de los sistemas de gestión inteligente del tráfico;

c) la relación entre el precio del transporte y sus repercusiones sobre el medio ambiente y la salud, y

d) la necesidad de un transporte, y en especial de un transporte urbano, menos contaminante, así como de un tratamiento combinado de las emisiones, congestión urbana y mejora del transporte público.

Esa ley daba cumplimiento a lo señalado en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por la Comisión Europea el 16 de junio de 2021, que estableció, dentro de las reformas a acometer, la aprobación de una ley que regulara las actividades relacionadas con el transporte y la movilidad. Señaló también que debía incluir cuestiones relacionadas con la planificación y financiación de infraestructuras y servicios de transporte, la mejora de la gobernanza, los combustibles alternativos, la movilidad inclusiva, el fomento de la innovación y la digitalización, la mejora de la transparencia y la rendición de cuentas, atendiendo a la Componente 1 «*Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos*».

El transporte de mercancías es esencial para la producción de todo tipo de bienes y el abastecimiento de la ciudadanía. El transporte de mercancías por ferrocarril representa en España una cuota de mercado muy baja (4 % de t-km). A todos los niveles se reconoce necesario impulsar acciones para conseguir que su participación sea mayor a fin de lograr un sector del transporte de mercancías más eficiente y con un menor impacto de costes medioambientales en el conjunto de la sociedad. En los últimos veinte años, se han diseñado numerosos planes para alcanzar este fin, sin que hasta el momento esta política haya tenido suficiente éxito.

La evolución de la industria ha llevado a dinámicas que no provienen de la planificación metropolitana. Se ha producido la terciarización de la industria, cobrando importancia tareas de gestión, planificación, diseño, logística, comercialización y servicios en general. Los servicios, a su vez, han pasado a ser el nuevo motor principal del crecimiento, y la producción se ha segmentado y es flexible, por lo que las ciudades han centrifugado actividades y flujos por el

territorio. El resultado ha sido que los sistemas metropolitanos son discontinuos y con jerarquías blandas.

Además, es necesario mejorar el funcionamiento de la cadena logística. La actividad logística es una parte fundamental tanto de la gestión de la cadena de suministro como de la distribución, especialmente en áreas de concentración de población. Comporta la organización y gestión de los flujos de bienes relacionados con la compra, producción, almacenamiento, distribución y disposición, reutilización e intercambio de productos, así como con la prestación de servicios de valor agregado.

Una gran parte de la actividad logística se produce en los denominados «nodos logísticos», puntos de intercambio de mercancías donde se realizan actividades que aportan valor añadido a la cadena de transporte, tales como la manipulación, el procesamiento y el almacenamiento de la mercancía.

Por todo ello, es imprescindible atender las necesidades vitales y centrarse en mejorar la movilidad de la ciudadanía y del transporte de mercancías de los sistemas productivos, aprovechando otras ventajas actuales como la potencialidad de la digitalización y las tecnologías de comunicación, y garantizando un uso eficiente de los recursos.

Las infraestructuras son la base del sistema de movilidad y logística de cualquier territorio. Su desarrollo, cuando se traduce en mejoras efectivas para las personas usuarias, es un instrumento eficaz para contribuir al desarrollo económico, equilibrio territorial y cohesión social. No son un fin en sí mismas sino un instrumento para atender las necesidades de los ciudadanos, bien sirviendo la movilidad cotidiana, bien posibilitando la llegada de mercancías para la producción y el abastecimiento y prestación de otros servicios. Por su naturaleza de bien público, por implicar a diversos sectores y territorios, y por tener impactos a muy largo plazo que trascienden a los gobiernos y generaciones que las deciden, acometen y financian, la movilidad y las infraestructuras son, por tanto, un derecho, base de nuestro bienestar y de la cohesión social.

5. FLUJOS DE MERCANCÍAS Y NODOS DE GENERACIÓN

Los flujos de mercancías en los espacios metropolitanos se deben a movimientos entre los diferentes nodos de entrada y salida de mercancías y las áreas industriales y de servicios para la producción, almacenaje, distribución y consumo. Existe mucha información sobre el origen, evolución y realidad industrial actual del Área Metropolitana de Valencia. La situación actual es la de una localización policéntrica servindustrial, con una alta dispersión y heterogeneidad. Los flujos de mercancías se establecen entre áreas de actividad económica. Pero además de los flujos de mercancías, las relaciones que establecen los ciudadanos no dependen de la ciudad central, sino que se establecen con las áreas de trabajo, consumo, de ocio, estudio, salud, etc. Todos esos flujos se han venido generando entre esas áreas. El asentamiento de áreas industriales se ha venido desarrollando sobre criterios e intereses privados una vez se ha establecido el planeamiento territorial y urbanístico y el desarrollo de infraestructuras de transporte. El suelo industrial es espacio cotidiano de muchos ciudadanos, especialmente por cuestión laboral y empresarial, lo que genera movilidad. Y lo que no es suficientemente conocido a día de hoy es la población de cada área de actividad económica (un área industrial, por ejemplo) ni las necesidades para su movilidad (turnos, horarios, etc.).

Los nodos de generación de flujos de mercancías en el Área Metropolitana de Valencia son:

- **Áreas industriales**, con producción y servicios asociados, con gran número, diversidad y heterogeneidad.
- **Puertos de Sagunt y Valencia**, los mayores intercambiadores modales (tierra-mar y mar-tierra) de grandes y variados volúmenes de mercancías.
- **Aeropuerto de Valencia-Manises**, intercambiador modal (tierra-aire y aire-tierra), para viajeros y con su centro de carga aeroportuaria.
- **Centros logísticos**, áreas, parques y zonas logísticas, asociados a la estructura productiva y del sector del transporte. [3]
- **Centros comerciales**, asociados al consumo público de bienes, utilizando o estando en ocasiones cercanos a suelo industrial.
- **Mercavalència**, el mayor centro agroalimentario de la CV, para la distribución, comercialización y elaboración de productos frescos y congelados.

La parte oeste del Área Metropolitana de Valencia contiene una serie de ejes viarios estructurantes, la A-3 y la A-7 circunvalando Valencia, y una muy elevada concentración empresarial multisectorial y con gran vinculación con las principales cadenas logísticas. Está atravesada por dos ejes ferroviarios, la línea de AV y la línea a Madrid por Cuenca. Abarca, de un lado, comarcas como L'Horta Oest, El Camp de Túria y la zona este de La Hoya de Buñol. Al sur de Valencia existen otras importantes áreas industriales y logísticas, abarcando comarcas como

[3] "*Estudio del Sector Logístico. Áreas de oportunidad*". Generalitat Valenciana, 2018.

L'Horta Sud, La Ribera Baixa y La Ribera Alta, con los ejes de la AP-7, la A-7 y la V-31, que incluyen importantes áreas de concentración logística: Picassent-Silla-Alcásser y la relativa a la factoría Ford y Parque Industrial en Almussafes, además de otros nodos. Completa el Área Metropolitana de Valencia su zona norte, que incluye el puerto de Sagunt, sus parques logísticos y áreas industriales de gran pujanza e importantes ejes estructurantes: parte norte de la circunvalación de Valencia, A-7, conexión con el eje viario y ferroviario Cantábrico- Mediterráneo, corredor mediterráneo y la V-21, así como otros recorridos transversales que permeabilizan el espacio. En ella se asientan importantes áreas industriales, como el Polígono Industrial Mediterráneo y otros, pero con cierta dispersión. Precisamente la menor densidad de ocupación del territorio ha posibilitado la existencia de mucho espacio natural de gran valía en l'Horta Nord. Sin embargo, el área costera se encuentra en un elevado grado de deterioro y desatención.

Respecto al movimiento de mercancías en los últimos años hay que subrayar como cuestiones más importantes las siguientes:

- **Los puertos de Valencia y Sagunt**, integrados en Valenciaport**,** son el motor principal de importación-exportación. En 2025 movieron más de 80 millones de toneladas, con un total de 5,6 millones de TEU's. El de Valencia es el puerto comercial más importante de España y uno de los mayores de Europa en tráfico de contenedores. En 2025 el tráfico de exportación de contenedores creció un 5,56% y las importaciones aumentaron más del 15,5%.

- **Ejes viarios y ferroviarios:** La **Autovía del Mediterráneo (A-7)** y el **Corredor Mediterráneo** y el **Corredor Cantábrico-Mediterráneo** son las arterias principales para el transporte por carretera y ferrocarril.

- **Infraestructuras logísticas:** Destacan por su importancia y desarrollo, especialmente en Parc Sagunt y ZAL del Puerto de Valencia (68 hectáreas para carga en contenedores), así como el Nodo Logístico de Fuente de San Luís (FSL), que potencia la intermodalidad con el tren.

- **Conectividad global:** China, Estados Unidos y Argelia lideran los principales intercambios comerciales de mercancías a través del puerto.

- **La distribución urbana:** tanto la distribución alimentaria como de todo tipo de otros bienes (combustibles y todo tipo de productos comerciales) es esencial para la ciudadanía. Determinadas formas de compra, especialmente la online, se ha incrementado, aumentando a su vez esas necesidades de distribución.

- **Cuota de mercado del transporte ferroviario de mercancías en España:** aunque la apuesta por este modo es clara en Europa, a pesar del esfuerzo realizado y del impulso, declaraciones y planes, tiene una cuota entre el 4-4,7 % del total de mercancías transportadas en el país. En Europa la media ronda el 30 %. El transporte por carretera, principalmente en camiones, supera el 90% de cuota de mercado, con las consiguientes implicaciones sociales, sobre las redes viarias y la sostenibilidad.

- **By-pass de mercancías Almussafes-puerto de Valencia**. Uno de los problemas que se vienen arrastrando en el tiempo con una gran trascendencia y efecto sobre el transporte de mercancías, y también de viajeros es el incumplimiento de ADIF para la ejecución de la implantación del ancho estándar UIC y electrificación a 3 KV del ferrocarril entre la Factoría Ford y su área industrial y terminal logística de Almussafes y la estación de Font

de Sant Lluis y el puerto de Valencia, también conocido como *by-pass* de mercancías. Ello permitiría liberar de mercancías y descongestionar las Líneas de Cercanías C-1 y C-2, en el tramo Valencia-Sedaví-Alfafar-Benetússer-Silla, ahorrando además molestias, ruidos, riesgos, etc. a las poblaciones. Ford, tras su implantación en 1976, acometió a su costa la construcción de vía férrea para conectar la factoría con la línea Valencia-La Encina, lo que le ha permitido enviar/recibir 800 trenes con unos 15.000 vagones/anuales. Hubo compromiso público para asumir la mejora de la accesibilidad y conectividad con el puerto para la viabilidad de la planta. En 2019 se licitaron las obras y, tras diferentes conflictos, se volvieron a licitar en 2023, quedando desierto el concurso, por lo que se halla pendiente aún. Todo ello se ha traducido, además, en grandes costes por las subvenciones de la Generalitat Valenciana acordadas con Ford por los graves trastornos económicos y de logística.

- **La inexistencia de eje pasante ferroviario subterráneo en la ciudad de Valencia** obliga a circunvalar Valencia y a que los trenes tengan que hacer entrada y salida a las estaciones del Nord y Sorolla. Esa inexistencia del túnel pasante ha imposibilitado que: a) el actual eje subterráneo de Serrería, que no fue debidamente completado en su trazado ya que debía concluir en la margen derecha del antiguo cauce del río Turia a la altura de Nazaret, que soporta todo el tráfico norte-sur, no se ha podido liberar y ser destinado a tráfico ferroviario de mercancías, por ejemplo provenientes del puerto; b) esa inexistencia ha impedido que los servicios de Cercanías Renfe sean pasantes norte-sur, lo que sería una mejora indiscutible por ahorro de operaciones y tiempos, intermodalidad, etc.

Al respecto de los túneles pasantes, que en realidad pueden servir tanto tráficos de mercancías como de viajeros, hay que subrayar que Madrid dispone de 4 ejes pasantes ferroviarios, -3 norte-sur, de los cuales uno es de AVE, recientemente ejecutado y en servicio, que conecta Atocha-Chamartín, y el cuarto este-oeste-. El enlace con el aeropuerto es el quinto túnel, pero este en la periferia. En la ciudad de Barcelona existen dos túneles convencionales y uno de alta velocidad y se halla otro túnel en construcción, el acceso AVE al aeropuerto-. Mientras en Valencia el de Serrería no llegó a completarse y las obras del canal de acceso concluirán previstamente en 2030.

6. LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

Desde el punto de vista funcional, socioeconómico y ambiental, para convertir el Área o Región Metropolitana de Valencia en un espacio moderno y sostenible, acorde con el desarrollo que impera en la mayoría de las conurbaciones importantes actuales, es necesario un cambio importante en la movilidad de las personas.

Con datos de la última encuesta domiciliaria de movilidad del Área Metropolitana de Valencia realizada en 2018, la participación del transporte público en los desplazamientos metropolitanos en modos mecanizados es del 24%, menor que en 2010 (30%) y que en 1991 (26,7%), fechas de realización de las anteriores encuestas. Los sucesos acaecidos desde 2018 (pandemia, crisis inflacionaria causada por la invasión de Ucrania, DANA de 2024) han provocado cambios importantes en la movilidad metropolitana de Valencia.

De un lado resulta urgente actualizar la información detallada sobre las pautas de movilidad de las personas, y sobre sus actitudes y opiniones respecto al transporte, en el Área Metropolitana de Valencia, conociendo bien la población laboral en cada área y sus hábitos y necesidades. Resulta imprescindible para llevar a cabo una planificación estratégica de infraestructuras y servicios de transporte. Pero, de otro lado, resulta ya evidente que existe un amplio margen de mejora que se debe desarrollar potenciando el transporte público metropolitano de viajeros.

La participación del transporte público de viajeros en la movilidad mecanizada metropolitana era notoriamente baja en 2018, comparada con otras áreas urbanas españolas (Barcelona 43,1%, Bilbao 44,2%, Madrid 54%) y europeas (Atenas 31,7%, Birminghan 31,2%, Dublin 36,1%, Helsinki 39%, Estocolmo 28%, etc.). Dicha participación ha aumentado recientemente solo como consecuencia de las ayudas tarifarias de las diferentes administraciones públicas, pues la oferta de servicio apenas ha cambiado desde 2018, lo que, a su vez, ha inducido saturación toda vez que la capacidad no se ha incrementado.

En gran medida, la baja participación del transporte público de viajeros en la movilidad mecanizada debe atribuirse a sus deficiencias y carencias que es necesario suplir. Muchas de ellas son claras, pero, en cualquier caso, existen diferencias notables en la posibilidad y viabilidad de actuaciones. Mientras que algunas mejoras, como las imprescindibles ferroviarias, precisan de importantes inversiones, de plazos de ejecución grandes y de tiempos de estudio y maduración considerables, otro tipo de actuaciones son mucho más flexibles, como es el caso de las mejoras en los servicios de transporte público con autobuses.

No hay que dejar de señalar en este apartado la existencia de focos de generación de viajes muy importantes, especialmente en la ciudad de Valencia, en los que se dan flujos simultáneos periódicamente, con usos sanitarios, acontecimientos deportivos, conciertos, etc. como son:

- **Hospital Univesitari i Politècnic La Fe**, que dispone de cerca de 1.000 camas y tiene asignada una población en el entorno de 300.000 habitantes.
- Otros, como el **Hospital General**, con una población asignada cercana a los 390.000 habitantes y casi 550 camas, el **Hospital Universitari Peset Aleixandre**, con más de 500 camas y otros 300.000 habitantes asignados, el **Hospital Clínico**, también con cerca de 600 camas y con cerca de 350.000 habitantes asignados, etc.
- **Estadi de Mestalla**, Valencia C.F., con una capacidad superior a 49.000 espectadores.
- **Estadi Ciutat de València**, cuya capacidad es de más de 26.000 espectadores.
- **Roig Arena**, que dispone de un aforo máximo de hasta 20.000 espectadores.

A los que hay que añadir en breve plazo el:

- **Estadi Nou Mestalla**, diseñado para una capacidad superior a los 70.000 espectadores.

Ninguno de los estadios deportivos existentes, ni el que se halla en construcción, antes referidos ha contemplado soluciones para las necesidades de accesibilidad mediante transporte público. Ni el Roig Arena, cuyo uso se inició exitosamente en septiembre de 2025, ni tampoco hubo ni ha habido en el caso del Nou Mestalla. No se dispone de transporte público capaz de atender los flujos asistentes a esos acontecimientos con afluencias muy importantes y una elevada simultaneidad. Además, muchas de las personas asistentes provienen no solo de la ciudad de Valencia, sino de las poblaciones del entorno metropolitano. Son sobradamente conocidos las grandes afecciones viarias por aparcamiento indebido de vehículos privados, pero, lo cierto y notorio es que no hay servicio de transporte público para ellos. La red de hospitales, en cambio, sí está atendida, en mayor o menor medida por servicios de autobuses y algunos de ellos se hallan cercanos a la red de Metrovalencia.

Ya se ha referido en el apartado anterior la importancia de la inexistencia de eje pasante ferroviario subterráneo en la ciudad de Valencia. Ello obliga a circunvalar Valencia y a que los trenes tengan que hacer entrada y salida a las estaciones del Nord y Sorolla impidiendo que los servicios de Cercanías Renfe sean pasantes norte-sur, lo que sería una mejora indiscutible por ahorro de operaciones y tiempos, intermodalidad, existencia de accesos directos a otros puntos de la ciudad al establecerse estación en la zona universitaria, por ejemplo, etc.

7. REDES Y TRANSPORTE

Ya han sido enunciadas en el apartado 4 cuáles son las infraestructuras de transporte principales y los nodos de generación de flujos de mercancías. Por otra parte, la movilidad con vehículos privados en el Área Metropolitana de Valencia se ha incrementado en los últimos años. Tal y como ya se ha señalado, con datos de la encuesta domiciliaria de movilidad del Área Metropolitana de Valencia realizada en 2018, indicó que la participación del transporte público en los desplazamientos metropolitanos en modos mecanizados es del 24%, menos que en 2010, un 30%, y menos que en 1991, un 26,7%. Es también un porcentaje muy inferior a otros casos europeos. En los últimos años se ha fomentado la movilidad no motorizada, especialmente mediante la creación de carriles bici, tanto en Valencia como en un buen número de municipios del área. Pero, obviamente, esa movilidad no puede atender de manera eficaz todas las necesidades, tanto en verano por las altas temperaturas, como en ciertas distancias de desplazamientos necesarios.

Las infraestructuras de transporte existentes en el Área Metropolitana de Valencia son:

- Red viaria, estatal, autonómica y provincial.
- Red ferroviaria, Adif/Renfe y de Metrovalencia.
- Puertos de Valencia y Sagunt.
- Aeropuerto de Valencia-Manises.
- Centros logísticos en funcionamiento:
  - Mercavalencia
  - Parque Logístico valencia (PLV)
  - Parque Logístico Intermodal de Almussafes
  - Parc Sagunt
  - Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Valencia
  - Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Sagunt
  - Centro de Carga Aeroportuaria
- Infraestructuras nodales logísticas:
  - Silla Mercancías
  - Valencia- Font de Sant Lluis
  - Sagunto Mercancías

Se describen seguida y sucintamente las redes y servicios de transporte público existentes en el Área Metropolitana de Valencia a fin de poder comprender qué redes y servicios pueden ser utilizados para la movilidad de mercancías y personas, y poder así determinar seguidamente las necesidades.

6.1. RED VIARIA

La configuración (ver figura 3) de los grandes ejes viarios en el Área Metropolitana de Valencia es claramente radial -con las V-21, CV-35, A-3, V-31, A-7 y AP-7-, completada con dos arcos: la circunvalación, conocida coloquialmente como *by-pass*, exterior a la ciudad, y la V-30/CV-30, en torno a la ciudad. Esa estructura principal se completa con otras redes entre poblaciones, con algunas vías de cierta importancia: la CV-36, CV-33, CV-400, CV-407 en l'Horta Sud, y la CV-315, CV-300/CV-309 y CV-32 en l'Horta Nord. Por fuera del arco de la circunvalación la red viaria mantiene una configuración igualmente radial, unida transversalmente con algunas vías de menor capacidad como la CV-50 y otras de titularidad autonómica y provincial.

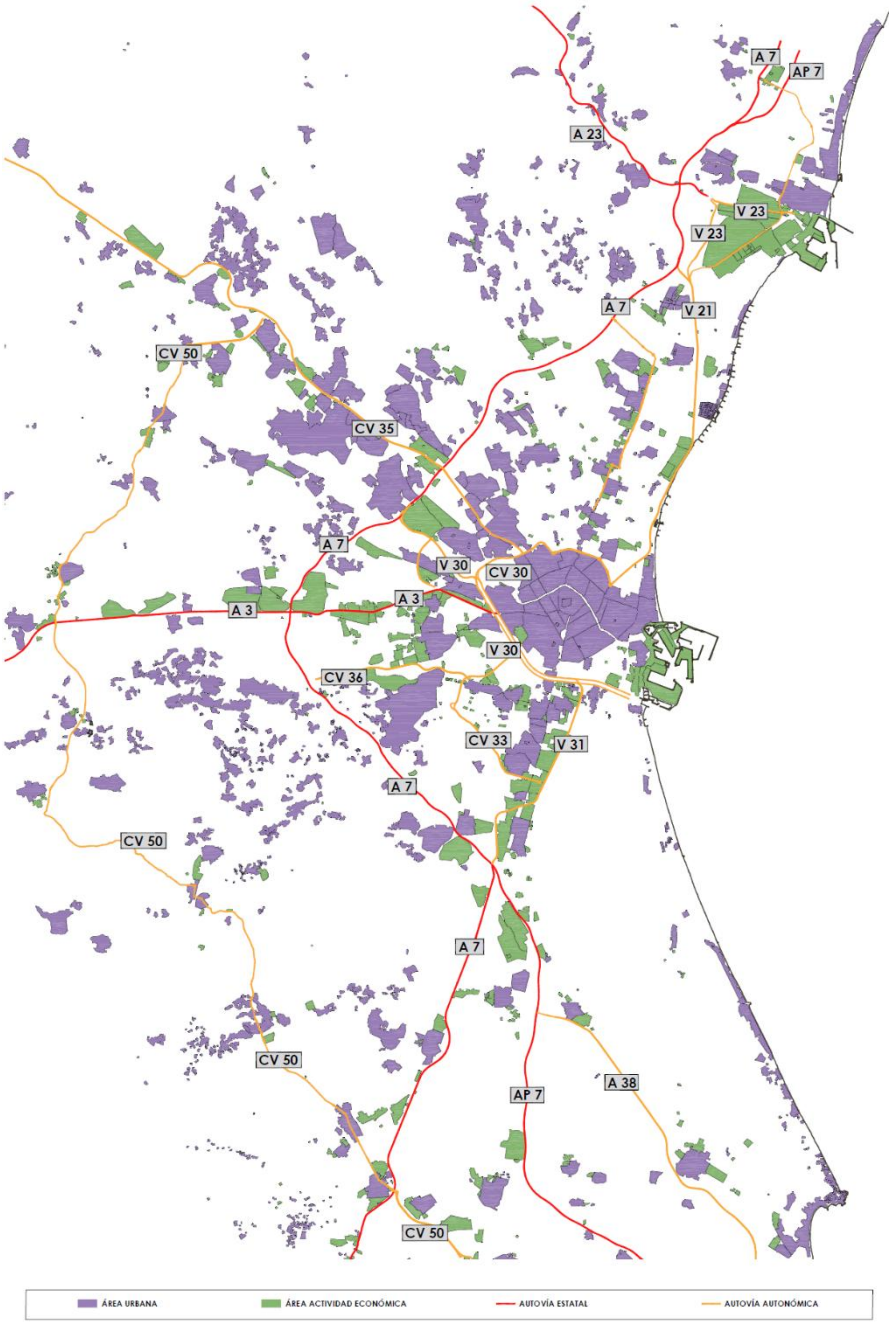


Fig. 3. Red de carreteras principales en el Área Metropolitana de Valencia. *(Elaboración propia)*

Obviamente esta red viaria tiene una relación muy directa tanto con las poblaciones como con las áreas de actividad económica, actuando como ejes vertebradores de unas y otras, lo que supone que los flujos de personas y mercancías se canalizan en ellas, estableciendo un papel estructurante claro. Esa accesibilidad ya favoreció en su día, por ejemplo, la decisión de implantación de Ford en Almussafes -con los decretos 3339/1972 y 3757/1972 que la desarrollaron-, con iguales argumentos que sirvieron a esa empresa para implantarse en otros entornos metropolitanos en el mundo: Detroit y Chicago en USA y Londres y Colonia en Europa. La accesibilidad se ha desarrollado tras el crecimiento de los puertos de Valencia y Sagunt y los ejes Loriguilla-Riba-roja (uno de los mayores centros logísticos en el Mediterráneo) y el área industrial y logística de gran extensión e importancia de Sagunt, con enorme potencial y conectividad, tanto a lo largo del Mediterráneo hacia Europa como con el eje Cantábrico-Mediterráneo.

Como se señaló existe una fuerte dependencia del transporte de mercancías de la red viaria, siendo claramente mayoritaria su utilización. Además, esta red asume el transporte de viajeros, tanto con autobuses como, fundamentalmente, mediante vehículos privados.

Los tráficos en el Área Metropolitana de Valencia son muy elevados, con muy altos porcentajes de pesados en algunos tramos (figura 4). El tráfico de vehículos privados es también muy elevado, soportando la mayoría de los desplazamientos de los ciudadanos tanto por razones laborales como por otras necesidades. Un total de más de 1 millón de vehículos acceden diariamente a la ciudad de Valencia. Los tráficos de vehículos más importantes en las principales vías son:

Vía	**IMD (veh./día)**
V-21	91.440
CV-30	99.997
CV-35	79.577
A-3	111.994
CV-36	81.397
V-31	110.243

La V-30, además de ser el único acceso viario de importancia para los tráficos de entrada y salida al puerto de Valencia, actúa durante estos últimos años, y cada vez más, como canal y distribuidor de los tráficos diarios metropolitanos de los ciudadanos. En algunos de los tramos de la V-30 la intensidad de tráfico, con aforos de 2024, alcanza los 151.150 vehículos diarios, con continuas y diarias situaciones de congestión y bajos niveles de servicio, lo que supone elevados costes económicos. Curiosamente hay que señalar que tráficos de esa envergadura no suelen darse siquiera en los accesos y vías principales de Madrid: por ejemplo, en la M-40 se registran, en su zona oeste tráficos medios de 123.000 veh. /día, en su zona sur de 163.000 y en la norte de 107.000 vehículos diarios. Mientras, en los accesos a Madrid, esas intensidades diarias, por ejemplo, son: desde Alcobendas 141.000 vehículos, desde Torrejón 119.000, desde Pozuelo 130.000, desde Alcorcón 117.000 y desde Getafe 127.000. Y todo ello con tres coronas de circunvalación, M-30, M-40 y M-50, y una tupida red de autovías y una de autopistas de peaje, esta de uso muy reducido.

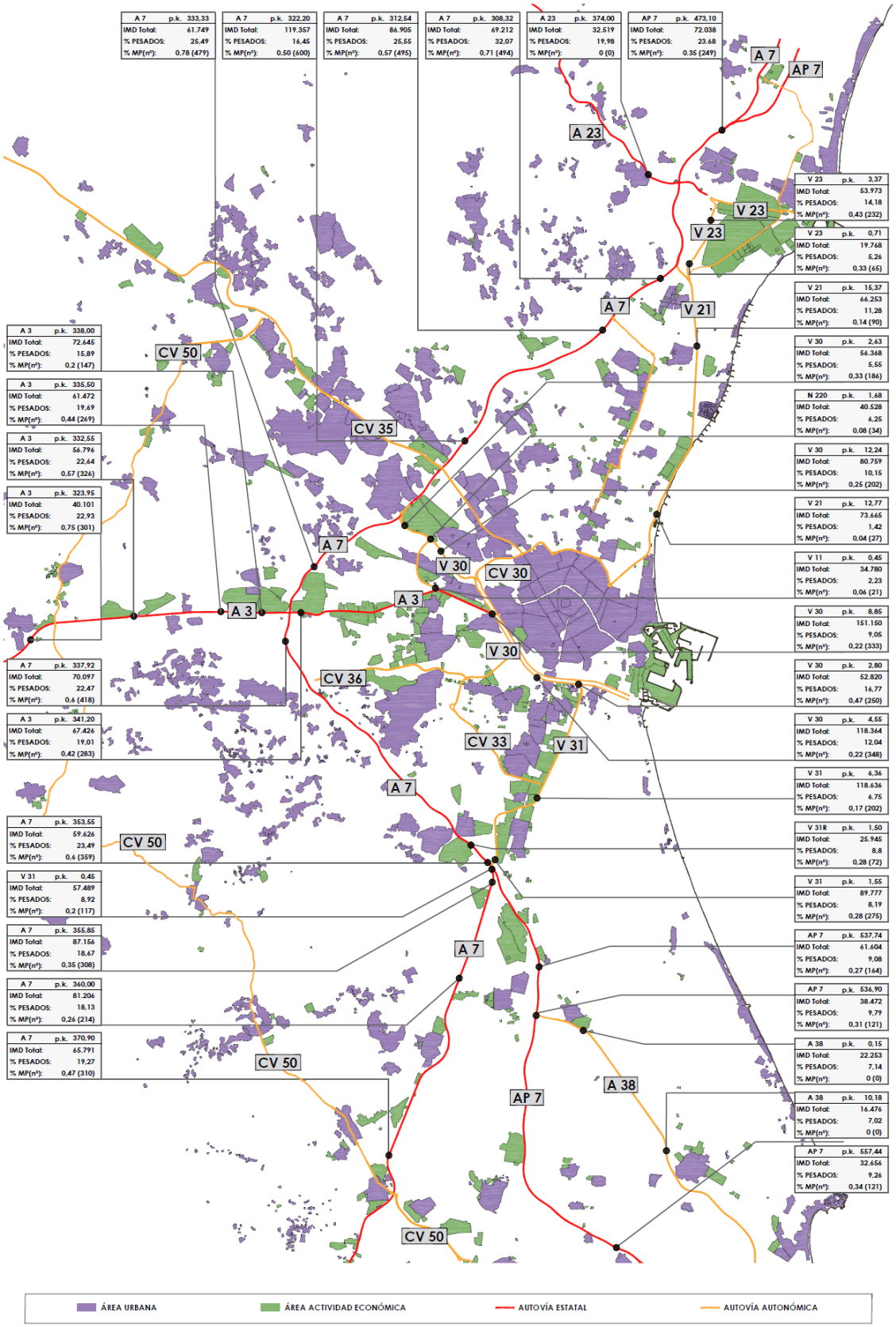


Fig. 4. Intensidades de tráfico en la red de carreteras del Estado en el Área Metropolitana de Valencia. *(Elaboración propia con datos del MTMS)*

Los principales servicios de transporte público con autobuses en el Área Metropolitana de Valencia son:

- **METROBÚS**, planificada, regulada, gestionada y coordinada por la Autoritat de Transport Metropolità de València (ATMV), organismo autónomo de la Generalitat Valenciana. Con una flota renovada cercana a las 200 unidades, transportó en 2025 cerca de 19 millones de viajeros y tiene 109 líneas.

- La **EMT** en la ciudad de Valencia, perteneciente en su totalidad al Ayuntamiento de Valencia. Con una flota cercana a las 500 unidades, configura una red de 47 líneas y casi 1.100 paradas. Transportó en 2025 un total de 120,5 millones de viajeros, con una media diaria algo superior a los 380.000 viajeros.

6.2. RED FERROVIARIA

La red ferroviaria y su operación en el Área Metropolitana de Valencia está compuesta por las infraestructuras gestionadas por ADIF/RENFE y por las de METROVALENCIA. Concretamente, las infraestructuras ferroviarias clave (ver figura 5) para la movilidad de mercancías y viajeros son:

- las plataformas del AVE Valencia-Madrid, línea inaugurada en 2010, y la de Valencia-Alicante.
- las vías convencionales de Aranjuez-Valencia (hacia Buñol y Utiel), la de Valencia-Castelló y la Valencia-Alicante, estas dos últimas del Corredor Mediterráneo.
- la red de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), con líneas de metro y tranvía.

Tras los efectos de la DANA del 2024, no sólo la circulación de viajeros quedó interrumpida por completo. La vía convencional que discurre por l'Horta Sud, compartida con las líneas de Cercanías, es la única conexión ferroviaria entre el puerto de Valencia y las terminales intermodales de Valencia – Fuente de San Luis y Silla – Mercancías con Madrid y el centro y sur peninsular. En 2024, un 6,7% de las mercancías del puerto de Valencia empleaban el ferrocarril para entrar o salir del recinto. Hay que recordar de nuevo la importancia del puerto de Valencia en la economía española; sus instalaciones concentran el 40% de las mercancías de importación y exportación del país. Además, en su hinterland se encuentra Madrid, capital y mayor centro de consumo de España. La interrupción del servicio ferroviario por la DANA obligó al desvío de mercancías al transporte por carretera en una situación ya de por sí complicada por los cortes viarios de las inundaciones.

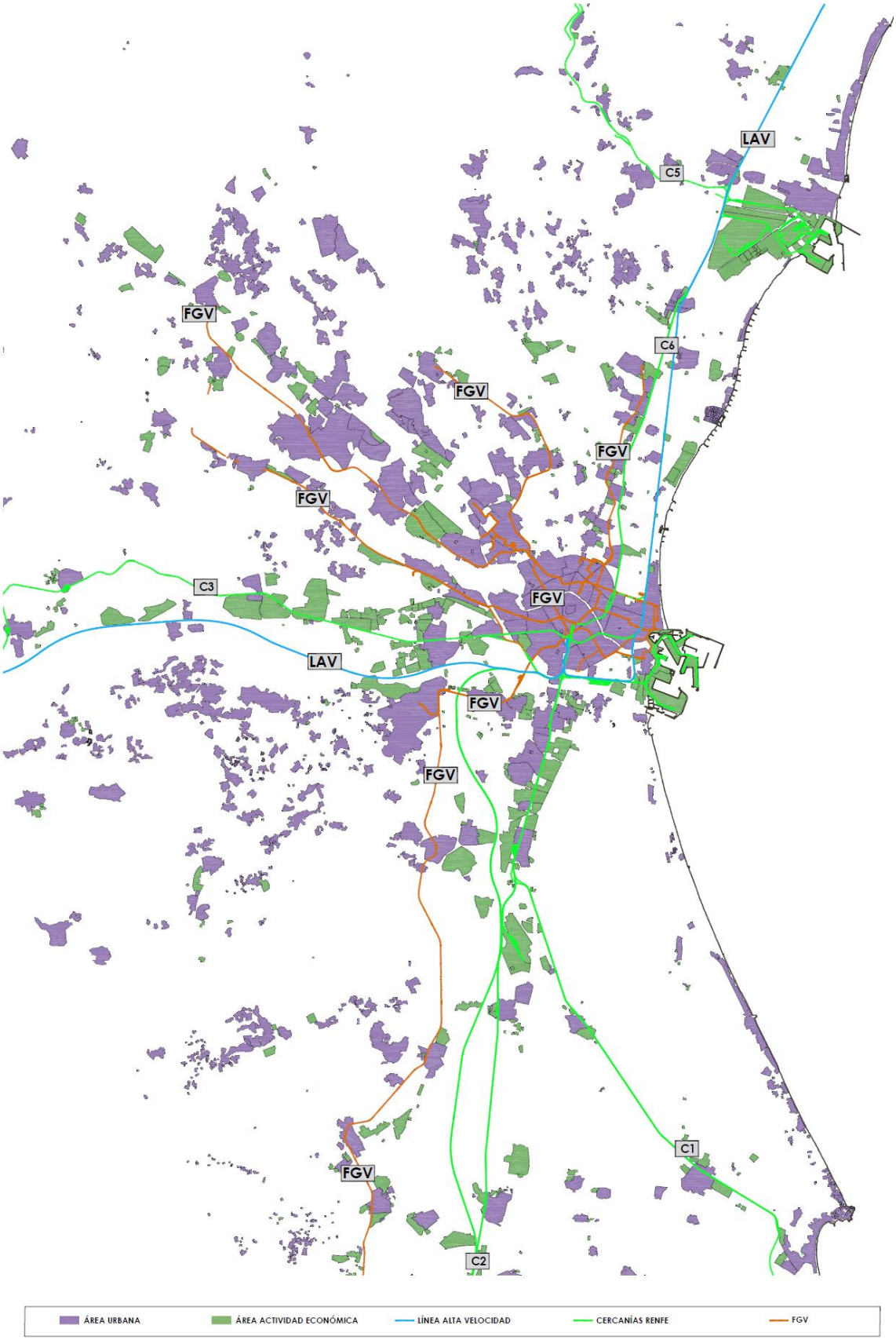


Fig. 5. Red ferroviaria en el Área Metropolitana de Valencia. *(Elaboración propia)*

La Estación Intermodal de Valencia-La Font de Sant Lluis es el principal nodo logístico y de mercancías de Valencia, además de funcionar como estación de pasajeros de Cercanías. Tiene una posición estratégica y está diseñada para gestionar hasta 150.000 UTI (Unidades de Transporte Intermodal) y la operación de 2.600 trenes de mercancías al año.

Los principales servicios de transporte público ferroviario en el Área Metropolitana de Valencia son:

- **CERCANÍAS-RENFE** opera cinco líneas con salida desde la Estación del Norte de Valencia, con 323 kms de vías y 72 estaciones. Según datos de RENFE, en el año 2025 el servicio de Cercanías transportó un total de 20,9 millones de viajeros. En 2008 tenía 23,9 millones de viajeros. En 10 años se perdieron 7,7 millones de viajeros. Es la única red de Cercanías en España que perdió viajeros. Sin duda, a causa de un servicio muy deficiente, como es público y notorio.

- **METROVALENCIA (FGV, *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*)** opera una red basada en la que fue la de FEVE que, tras la autonomía, quedaría a cargo de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), creada en 1986. Gestiona en la actualidad 10 líneas (4 de ellas de tranvía, 4, 6, 8 y 10), con un total de 148 paradas (39 subterráneas) y una flota compuesta por 62 trenes y 46 tranvías. Transportó 91,6 millones de viajeros en 2025. El tramo del canal central de la red, al hacer coincidir 4 líneas en el centro de la ciudad de Valencia (3, 5, 7 y 9), se halla en situación de saturación operativa. Es una red con importantes problemas de conservación y mantenimiento, saturación y de servicio. Requiere claramente también de planes de mejora, modernización y ampliación para poder servir debidamente la movilidad metropolitana.

8. PROBLEMAS EXISTENTES PARA LA MOVILIDAD METROPOLITANA

Desde el punto de vista funcional, socioeconómico y ambiental, para convertir el Área Metropolitana de Valencia en un espacio moderno y sostenible, acorde con el desarrollo que impera en la mayoría de las conurbaciones importantes actuales, es necesario un cambio importante en el transporte de mercancías y la movilidad de las personas. De un lado, en relación con el transporte de mercancías hay que transferir al modo ferroviario. De otro, hay que reducir la cuota de movilidad en vehículos privados e incrementar y mejorar el transporte público, como ocurre en todos los entornos metropolitanos modernos. De nuevo hay que insistir en que, tal y como ya se ha dicho, la participación del transporte público de viajeros en la movilidad mecanizada metropolitana era notoriamente baja según los últimos datos disponibles, antes de la pandemia, un 24% en 2018. Ese dato es más llamativo si es comparado con el de otras áreas urbanas: españolas -Barcelona con un 43,1%, Bilbao 44,2% y Madrid con un 54%-, y europeas -Atenas 31,7%, Birminghan 31,2%, Dublin 36,1%, Helsinki 39%, Estocolmo 28%, etc.-. Sin duda, lo que ocurre en el Área Metropolitana de Valencia se debe a los déficits existentes importantes, entre otras cuestiones.

Pero hay también cuestiones que señalan las decisiones de inversión en los últimos años. Mientras en la red de Alta Velocidad se han invertido 63.900 millones de euros para transportar 67,95 millones de viajeros, Cercanías Renfe transportó 437,13 millones de pasajeros con una inversión de 4.100 millones de euros. Es decir, que para transportar y atender la movilidad en Alta Velocidad y Larga Distancia del 9,8 % de viajeros en tren se ha destinado el 94 % de la inversión, mientras que, para atender a los usuarios de Cercanías, más del 90 % de viajeros en tren, se ha destinado el 6% de la inversión en ferrocarril[4].

Los servicios de Cercanías permiten desplazamientos de hasta 40.000 viajeros/hora y sentido, con velocidades de 20-70 Km/h. Son, por tanto, un modo de transporte muy eficiente para los movimientos pendulares de cualquier población metropolitana. La inversión en Cercanías se concentró en las áreas de Madrid y Barcelona (que desplazan el 89 % de los viajeros), Cádiz, Asturias y Málaga, que recibieron el 86 % del total de la inversión de los 4.100 millones de euros. Mientras, los núcleos de Valencia/Alicante, con más de 20 millones de usuarios, ni siquiera están entre los cinco primeros núcleos que más recursos recibieron, a pesar de que Valencia es el tercer núcleo del país por número de pasajeros, por detrás de Madrid y Barcelona.

Para incrementar el uso del transporte público es necesario acometer diversas actuaciones. Pero, adicionalmente hay que considerar que existen otras medidas necesarias para configurar un sistema de transporte público metropolitano de viajeros más robusto. Por ejemplo, basarlo también en una red mallada que preste especial atención a la coordinación intermodal entre las diferentes líneas de autobuses y entre los autobuses y los servicios ferroviarios, facilitando

[4] AIReF (2019). "Infraestructura del Transporte. Evaluación del gasto. 1990-2019". chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.airef.es/wp-content/uploads/2020/07/INFRAESTRUCTURAS/Anexo-1_La-inversion-y-el-stock-de-infraestructuras-de-transporte-en-Espa%C3%B1a.pdf

también el uso por parte de viajeros que utilizan el coche. Por ello, es preciso ampliar estaciones ferroviarias para facilitar el intercambio modal con autobuses, y también entre autobuses, incluyendo aparcamientos para coches, y coordinar horarios. Se suele señalar que los ejemplos desarrollados no han tenido éxito, pero hay que explicar que las dimensiones de esos intercambiadores existentes son muy reducidas: así, por ejemplo, ¡¡¡la estación de FGV de Empalme dispone de un intercambiador con aparcamiento para 45 vehículos!!!

Un sistema de transporte público metropolitano de viajeros ampliado y mejorado como el que se debe disponer debe ser apoyado por medidas complementarias que lo hagan más atractivo y utilizado, facilitando su rentabilidad social. Para ello, es conveniente poner en marcha actuaciones especiales de apoyo al transporte público: carriles exclusivos, prioridad de circulación, políticas de aparcamiento coherentes, campañas de concienciación.

Finalmente, para la movilidad sostenible y para situaciones de emergencia, es preciso poner de manifiesto la importancia general, aunque con las correspondientes limitaciones, de la movilidad peatonal y ciclista. Proteger al peatón y facilitar el uso de la bicicleta es muy importante para mejorar la sostenibilidad de la movilidad de las personas. Además, son imprescindibles para apoyar el uso del transporte público metropolitano, pues muchos de sus usuarios llegan caminando a paradas de autobús y estaciones de tren. Y facilitar la intermodalidad con la bicicleta es un deber por parte del transporte público que está recogido en la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana. Consecuentemente, es conveniente mejorar itinerarios peatonales y vías ciclistas especialmente aquellos que conectan con paradas de autobús y estaciones de metro y tren.

Para la logística y el transporte de mercancías es imprescindible disponer de buena conectividad con las redes viaria y ferroviaria y entre los nodos de generación de cargas y descargas, así como la existencia de servicios para atender las necesidades que se generan por las actividades auxiliares y complementarias derivadas del tráfico portuario que, ya se ha dicho, es un nodo generador de flujos de enorme importancia. Ese es el caso de, por ejemplo, la necesidad de disponer de espacios destinados al almacenamiento y reparación de contenedores que necesariamente deben ubicarse en el área de influencia del puerto y de las zonas de actividades logísticas, por tanto, en el área metropolitana, con conexiones viarias adecuadas.

A continuación, se enuncian los problemas existentes que es preciso abordar. [5,6, 7,8] Su enunciado se ha organizado en diferentes apartados: en primer lugar, los problemas en el transporte mercancías (en la red viaria, en la red ferroviaria y, por último, en la logística y la distribución urbana); en segundo lugar, los problemas del transporte público (de carácter general, en Cercanías Renfe, Metrovalencia y autobuses)

[5] ADIVA, Asociación Empresarial de Transporte de viajeros (2026). "*Propuesta integrada para la movilidad metropolitana del Área de Valencia".*

[6] FVET, Federación Valenciana de Empresarios del Transporte y la Logística (2025). *"Área Metropolitana de Valencia*. *Infraestructuras necesarias. Justificación".*

[7] FVET, (2025) "*Reorientación del enfoque de la distribución urbana de mercancías (DUM) en Valencia".*

[8] CPS, FVET (2018) "*Estudio de distribución urbana de mercancías en la ciudad de Valencia y propuestas de actuación*".

7.1. PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

RED VIARIA

- Situación de congestión y bajo nivel de servicio de la circunvalación o *by-pass* A-7, especialmente entre sus enlaces con CV-35 y la CV-30.

- Situación de la V-30 y de sus enlaces, en ambas márgenes, con deficiencia en sus conexiones con la A-3, CV-30, acceso al puerto, polígonos logísticos y corredores metropolitanos.

- Inexistencia de conexión directa V-30/A-3.

- Conectividad única del puerto de Valencia.

- Conectividad puerto de Valencia-puerto de Sagunto.

- Ausencia de espacios para el descanso y aparcamientos seguros para vehículos pesados.

- Problemas de conservación de firmes, limpieza, drenajes y señalización en vías de acceso a áreas de actividad económica.

RED FERROVIARIA

- Incumplimiento de realización del *by-pass* ferroviario Almussafes-Font de Sant Lluis, que liberaría de mercancías la Línea Cercanías C-2 en el tramo Silla-Catarroja-Massanassa-Alfafar/Benetússer- Sedaví.

- Falta de prolongación del túnel de Serrería. El actual se puso en servicio en 1991, tras sufrir un recorte en su trazado, no emergiendo donde debía, pasado el cauce antiguo del Turia, a la altura de Nazaret, por problemas de disponibilidad económica en el ministerio. Es punto crítico para el Corredor Mediterráneo.

- Situación de la línea férrea Zaragoza-Sagunto (línea 610, ADIF): vía única, electrificación, estado conservación, retrasos en obras…

- Conectividad puerto de Valencia- puerto de Sagunto.

LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN URBANA

- Para la logística, por su importancia, existen necesidades de espacios para atender las actividades auxiliares y complementarias derivadas del tráfico portuario: destinados al almacenamiento y reparación de contenedores, por ejemplo.

- La logística y distribución urbana conforma una problemática multisectorial, capilar y compleja, no exclusivamente centrada en las grandes superficies.

- Diversidad de tipologías de mercancías. Multisectorialidad de mercancías (paquetería, pallets, alimentación, electrodomésticos, materiales, mudanzas, mercancías peligrosas…)

- Incremento de la distribución capilar, con fragmentación, multiplicidad de destinos y ausencia de un modelo concentrado.

- Insuficiencia de número de áreas de carga y descarga, ocupación indebida, gestión deficiente, lo que produce, congestión e ineficiencia operativa.

- Insuficiencia de la longitud de las reservas de carga y descarga, mayoritariamente de 10-12 metros.

- Diferencias entre la distribución para grandes superficies (planificada, con baja fricción urbana y muelles propios) y la urbana real (múltiple, con alta rotación…).

- Diferencias de estructura y volúmenes de entregas entre diferentes operaciones.

- Insuficiencia de los horarios de distribución en zonas peatonales.

- Rigidez del procedimiento de solicitud de licencias de mudanzas.

7.2. PROBLEMAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

GENERALES

- Ausencia de información unificada al usuario.

- Problemas en transbordos, congestión de tráfico en la ciudad de Valencia y vías de acceso.

- Funcionamiento del servicio ferroviario, con falta de continuidad de tráfico ferroviario norte-sur, obligando la entrada/salida del tráfico ferroviario a Estación del Norte/Estación Joaquín Sorolla.

- Existencia de dos estaciones ferroviarias operativas, Estación del Norte y Estación Joaquín Sorolla.

- Parálisis en proyectos de ejecución del Eje Pasante Subterráneo Norte-Sur.

- Falta de prolongación del túnel de Serrería. El actual se puso en servicio en 1991, tras sufrir un recorte en su trazado. No alcanzó donde debía emerger -esto es, pasado el cauce antiguo del Turia, a la altura de Nazaret-, por problemas de disponibilidad económica en el ministerio. Es punto crítico para el Corredor Mediterráneo. Necesario además para completar reurbanización de esa área de la ciudad

- Incumplimiento de la Cofinanciación para el Fomento e Impulso de Inversiones Aplicadas al Transporte Metropolitano (cofinanciación 30% GV-70% MITMS).

- Baja dotación presupuestaria de infraestructuras ferroviarias y baja ejecución de lo presupuestado.

CERCANÍAS

- La inexistencia de un eje pasante ferroviario subterráneo en Valencia impide la mejora clara de los servicios de Cercanías Renfe.

- Incumplimiento constante y generalizado de las determinaciones de inversiones de mejora del Plan Cercanías 2017-2025 y otros planes y anuncios.

- Repercusión por el incumplimiento de la realización del *by-pass* ferroviario Almussafes-Font de Sant Lluis en Línea Cercanías C-2, que liberaría de mercancías esa línea en Silla-Catarroja-Massanassa-Alfafar/Benetússer- Sedaví y mejoraría su uso para viajeros.

- Deficiencias en Línea Cercanías C-3, Valencia-Buñol-Utiel. Ha tenido gran descenso de usuarios. Desde 2019 se anunciaron inversiones, solo ejecutadas de forma parcial. Desde 2024 se acometió la rehabilitación y mejora de esta línea. Sigue funcionando en vía única y no electrificada con un plan Alternativo de Transporte, con servicio ferroviario solo entre San Isidro y Buñol/Utiel.

- Problemas en el material móvil. Necesidad de flota de trenes moderna. La edad media de la flota en Valencia superior a 21 años. Eliminar las transferencias de vehículos desechados en Madrid y Barcelona.

- Problemas de puntualidad, fiabilidad, nula conectividad, intermodalidad, averías, frecuencias de servicio.

- Servicio muy poco competitivo para los usuarios por la comparativa de tiempos de recorridos con el uso del vehículo privado[9].

- Ausencia de intercambiadores con servicios de metro y autobuses, lo que no ocurre ni en el núcleo de Madrid (Atocha, Nuevos Ministerios, etc.), ni en el de Barcelona (Sans, plaza de Cataluña, etc.).

- Falta de integración y participación de Renfe en la Autoritat del Transport Metropolità de Valéncia, lo que no ocurre, aunque sea parcialmente, en el caso de Madrid o Barcelona. Sí existe integración tarifaria mediante la tarjeta SUMA.

[9] Miñés Muñoz, M. (14 enero 2026) "*Plan de Cercanías: incumplimiento y caos*" Las Provincias. https://www.lasprovincias.es/economia/fracaso-total-plan-cercanias-comunitat-mitad-obras-20260112003937-nt.html

METROVALENCIA

- Frecuencia insuficiente en primera corona del Área Metropolitana.
- Saturación de tráfico operativa en canal subterráneo en el centro de Valencia.
- Reducción de servicios en fin de semana y ausencia de servicio nocturno.
- Insuficiencia de intercambiadores de capacidad.
- Ausencia de información unificada al usuario.
- Baja velocidad comercial de servicio en el caso del tranvía.

AUTOBUSES

- Congestión de líneas por alta demanda. Por ejemplo, en las provenientes del norte.
- Replantear la entrada de Metrobús en la ciudad de Valencia, superponiéndose con servicio de EMT y Metrovalencia.
- Falta de uso compartido de paradas e intercambiadores perimetrales.
- Insuficiencia de la red de intercambiadores y sus capacidades.
- Ausencia de información unificada del servicio al usuario.
- Necesidad de incrementar la velocidad comercial de servicio, falta de prioridad de uso en vías principales.
- Eficiencia operativa de las concesiones de Metrobús.

9. NECESIDADES PARA LA MEJORA DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD METROPOLITANA

En primer lugar, en el primer subapartado se recogerán las necesidades de carácter general, esto es, aquellas que conciernen tanto al transporte de mercancías como a la movilidad de las personas.

Seguidamente, en los subapartados sucesivos se listarán las necesidades específicas para mercancías (tanto en la red viaria como en la ferroviaria), para, a continuación, enumerar las correspondientes a la movilidad de las personas (en Cercanías Renfe, Metrovalencia y autobuses).

8.1. DE CARÁCTER GENERAL

- Información de la movilidad en el Área Metropolitana de Valencia, con conclusiones para la ejecución de planes, programas y acciones de mejora, incluyendo información de la población laboral en las diferentes Áreas de Actividad Económica.

- Movilidad al servicio de la actividad laboral y económica, mejorando la conectividad con las áreas industriales, comerciales y de ocio y turismo (Parc Sagunt, Parque Tecnológico, Riba-roja, Almussafes, puertos de Valencia y Sagunt, etc.).

- Favorecer la movilidad compartida través del desarrollo y uso de app's.

- Utilización compartida de paradas e intercambiadores.

- Información de servicio de los sistemas de transporte público unificada para el usuario.

- Contrato-programa para la financiación del transporte en el Área Metropolitana de Valencia.

- Completar el Corredor Mediterráneo. Prolongación del túnel de Serrería.

- Nueva Estación Central de Valencia. Primer proyecto constructivo de Portela presentado en 2004. Nuevo concurso convocado en 2025, adjudicado en junio 2026 a Sener Mobility.

- Eje pasante subterráneo Norte-sur con estaciones intermodales y conexiones con Metrovalencia y EMT. Liberación del túnel del Cabanyal para el acceso al puerto de Valencia y tráficos de mercancías. Con Estudio Informativo concluido por IDOM en junio 2025, sometido a Información Pública.

8.2. PARA MERCANCÍAS EN LA RED VIARIA

- Mejoras funcionales, de capacidad y de seguridad vial y medidas de integración ambiental de la autovía A-7, en diferentes tramos: Enlace con la CV-35-Enlace con la CV-30, CV-370 hasta el cruce con A-3, CV-35 hasta el cruce CV-370.

- Remodelación del nodo entre V-21, A-7, V-23 y CV-309 en Puçol.

- Desdoblamiento completo de la CV-309 (Parc Sagunt).

- Mejora de la accesibilidad a los Polígonos de La Reva y Riba-rroja del Túria.

- Finalización del desdoblamiento de la CV-32, Museros.

- Ampliación de la capacidad de la V-30, mejora de enlaces y de sus conexiones con la A-3, CV-30, acceso al puerto, polígonos logísticos y corredores metropolitanos.

- Conexión directa entre la V-30 y la A-3 sentido Madrid y mejora de la capacidad de la conexión en sentido puerto.

- Remodelación de la V-30 y viales de servicio para protección de vehículos y mercancías en puntos inundables.

- Desarrollo completo de la infraestructura nodal logística de Valencia- Font de Sant Lluis como gran *hub* metropolitano sur.

- Mejora de los accesos viarios al puerto de València, con una visión intermodal que combine carretera, ferrocarril y conexión con nodos logísticos.

- Solucionar la unicidad de acceso al puerto de Valencia.

- Conservación, mejora de seguridad y revisión funcional de la V-31 y de su conexión con la AP-7, A-7 y el eje industrial hacia Almussafes.

- Creación de una red de áreas de descanso y estacionamientos seguros para vehículos pesados en el entorno metropolitano: área portuaria, eje A-3/Riba-roja, *by-pass* A-7, corredor sur/V-31, AP-7 y zonas próximas a polígonos logísticos.

- Planes plurianuales y estables para la conservación de carreteras que incluyan reposición de firmes, señalización, drenaje en accesos a polígonos, enlaces y vías con alta presencia de tráfico pesado.

- Creación de una red suficiente y bien dimensionada de zonas de carga y descarga, espacios logísticos urbanos, digitalización de reservas y regulación homogénea en las poblaciones del área metropolitana.

- Renovación de planes para solucionar la distribución urbana que contemplen la diversidad, estructura, operativas, fragmentación, etc. no solo de las grandes superficies y la alimentación, sino la realidad del sistema multisectorial.

- Nueva regulación y ordenación de la distribución urbana de mercancías, especialmente en zonas peatonales, áreas de carga y descarga, horarios, regulación de tipología de vehículos, infraestructuras urbanas de apoyo, gestión y administración, etc.

8.3. PARA MERCANCÍAS EN LA RED FERROVIARIA

- Ejecución del *by-pass* ferroviario Almussafes-Terminal Font de Sant Lluis-puerto de Valencia.

- Desarrollo completo y conexión eficiente de la terminal intermodal y logística de València-Font de Sant Lluís con el puerto, la ZAL y el Corredor Mediterráneo.

- Conexión ferroviaria entre el puerto de Valencia y el puerto de Sagunto.

- Corredor Cantábrico-Mediterráneo: salto de carnero para conexión directa entre Sagunt y Valencia y entre el puerto de Sagunt y la Terminal intermodal Parc Sagunt.

- Mejora de la línea ferroviaria Zaragoza-Sagunt para potenciar el eje Cantábrico-Mediterráneo. Mejora de gálibos. Mejora y suavizado de pendientes y rampas

8.4. PARA VIAJEROS EN CERCANÍAS RENFE

- Duplicación de vía en Línea C-1 en Cullera-Tavernes-Gandía.

- Renovación de vía en Línea C-1 en tramo Silla-Cullera.

- Sustitución enclavamientos eléctricos en Línea C-1, Cullera-Gandía.

- Supresión de 22 pasos a nivel, 12 en la C-1, 4 en la C-2 y 6 en la C-3.

- Renovaciones de vía y catenaria en Línea C-2.

- Renovación parcial, duplicación y electrificación de vía en Línea C-3 en Valencia-Xirivella-Aldaia-Cheste-Buñol-Utiel.

- Renovación de vía y electrificación en Línea C-5, Sagunt-Caudiel.

- Renovación de vehículos en la flota. Actualmente se cuenta con 72, de los cuales cerca de una treintena están obsoletos, con una edad media superior a 21 años.

- Adaptación de andenes y mejora de estaciones y su accesibilidad.

- Renovación de instalaciones de seguridad en toda la red.

8.5. PARA VIAJEROS EN METROVALENCIA

- Ampliación de la red subterránea de metro mediante la utilización de modelos de participación público-privada.

- Desarrollo de una red de intercambiadores exteriores a la ciudad de Valencia con capacidad elevada: Empalme-Burjassot, Avda. Alfahuir, Avda. de los Naranjos-Avda Aragón, Avda. Tres Cruces.

- Conexión directa subterránea de la estación Túria de las Líneas 1 y 2 de Metrovalencia con la Estación de Autobuses-Avda. Menéndez Pidal.

- Información unificada al usuario.

- Prioridad semafórica general en líneas de tranvía.

- Prolongación línea 4 de tranvía hasta el Parque Tecnológico.

- Aumento de la frecuencia de servicios en líneas L1 Seminari-Turia y , L-2 La Vallesa-Turia.

- Aumento general de frecuencias de servicio en la primera corona metropolitana en fin de semana y de nocturno.

- Mejoras en la seguridad y conservación del material móvil, las líneas y estaciones.

- Soterramiento de las líneas 1 y 2 a su paso por Burjassot, Godella, Benimámet y Paterna.

- Financiación público-privada para la ampliación de instalaciones de las líneas de metro.

- Ampliación de la Línea 10 desde la estación de Alacant hacia el centro de Valencia, pasando por Xàtiva y Mercat Central y conexión con barrios norte -Orriols, Torrefiel y Benicalap-.

- Duplicación de vía en Línea 3 y nueva estación en Torrent.

- Línea 12 de Metrovalencia para conectar la red actual con el Hospital la Fe, Sociópolis-La Torre-Benetússer-Alfafar-Parque Alcosa-Massanassa-Catarroja.

- Ampliación de la capacidad de intercambiadores modales vehículo privado/metro-tranvía.

8.6. PARA VIAJEROS EN AUTOBUSES

- Desarrollo de una plataforma unificada de información del transporte público al usuario.

- Intensificar campaña de comunicación sobre los servicios de transporte público.

- Creación de plataformas reservadas para líneas de Metrobús.

- Intercambiadores de pasajeros Metrobús/EMT evitando trayectos superpuestos.

- Creación de intercambiadores perimetrales en la ciudad de Valencia: Estación de Autobuses-Avda. Menéndez Pidal, Avda. de los Naranjos-Avda Aragón, Hospital General-Avda. del Cid, Avda. Tres Cruces, Ciudad de la Justicia, Hospital La Fe- Font de Sant Lluis, Parque Central.

- Conexión directa subterránea de la Estación de Autobuses-Avda. Menéndez Pidal con estación Túria de las Líneas 1 y 2 de Metrovalencia.

- Creación de servicios lanzaderas con áreas de actividad económica, con coordinación con horarios laborales y adaptación a los cambios de turnos.

10. GOBERNANZA Y GESTIÓN

No cabe duda de que la puesta en marcha de un trabajo real con perspectiva metropolitana tiene enormes dificultades y muy diversas. El mapa o el plan, es sin duda más amplio y complicado que una simple, como ahora se denomina, hoja de ruta. Desde el debate necesario, hasta la toma de decisiones, la planificación, financiación, ejecución, gestión y operación, el camino está trufado de dificultades, a cuál más importante.

Pero, también sin duda, más allá de la delimitación del Área Metropolitana de Valencia, más allá de los objetivos y funcionamiento de la creación de la existencia de coordinación metropolitana en diferentes ámbitos -planificación territorial y urbanística, servicios de todo tipo, etc.-, más allá de todas las dificultades a orillar y vencer, la necesidad de la generosidad a todos los niveles es indispensable, elemento básico, trascendente, porque sin ella no es posible andar, ni siquiera iniciar, el camino necesario.

Una de las cuestiones que más preocupa a la ciudadanía es su movilidad, tan asociada a su vivienda, su situación laboral y sus necesidades vitales. Es verdad que la creación de la Autoritat del Transport Metropolità de València, organismo autónomo de la Generalitat Valenciana, fue un acierto, si bien, por razones políticas, en los primeros años se renunció a posibles fuentes de financiación y no se tuvieron los beneficios de financiación que se pueden obtener de la administración central.

El proceso de implantación de las acciones metropolitanas es complejo, pleno de aristas y dificultades, si bien existen numerosos ejemplos y configuraciones, especialmente en lo que al transporte y la movilidad se refiere. Uno de los más integrados y ejemplo de buenos objetivos y práctica, con un desarrollo temporal ya extenso, es el caso de *Transport For London* (TFL). En nuestro caso, la existencia desde 2017 de la Autoritat del Transport Metropolità de València (ATMV) proporciona una muy buena experiencia acumulada y la existencia de la integración tarifaria con la tarjeta SUMA es un avance muy destacable.

Sea cual sea el modelo de gobernanza que se adopte, sea cual sea la gestión que se vaya estableciendo, lo importante es iniciar un proceso que debe ser dinámico, de manera que vayan sumándose cuantos lo deseen. Un proceso en el que actores principales sean el municipio de Valencia (por su importancia y población, como metrópoli), la Generalitat Valenciana y su Autoridad Transporte Metropolitano de Valencia (por su experiencia habida en estos años y gestión participada de 50 ayuntamientos), pero también el gobierno de la nación y su administración ministerial (por sus competencias en la planificación metropolitana, capacidad de financiación y gestión de los servicios de Cercanías) y obviamente la participación del mayor número posible de municipios del área. Pero el proceso debe contar con grandes dosis de generosidad para obtener la mayor participación posible de agentes y poder acometer el mayor número de acciones posibles. Tarea, sabido es, nada fácil, pero sí ineludible si se quiere avanzar.

11. CONCLUSIONES

1. El Área Metropolitana de Valencia es una realidad funcional ineludible. Se define, sea cual sea la delimitación que se desee considerar, como el marco de las relaciones cotidianas de los ciudadanos. Tiene sin duda grandes potenciales de progreso a medio y largo plazo y es una realidad con importancia socioeconómica innegable: funciona como un único espacio económico, laboral, educativo y social.

2. El transporte de mercancías es esencial para la actividad económica y el abastecimiento y comercio. La movilidad tiene un papel fundamental en la vida de las personas y es una de sus mayores necesidades y preocupaciones. Se liga al lugar de residencia y al ejercicio efectivo del derecho al trabajo. Y es indispensable para acceder a servicios públicos esenciales como son la educación y formación, la sanidad, así como al ocio y disfrute del tiempo libre. La movilidad cotidiana resulta, en definitiva, un elemento determinante del bienestar de las personas y su calidad de vida, muy especialmente.

3. Sin embargo, las redes de transporte y para la movilidad continúan respondiendo, -no solo a nivel nacional, también en el Área Metropolitana de Valencia-, a una estructuración radial diseñada y desarrollada desde hace años, asociada en nuestro entorno a áreas urbanas y de actividad económica, lo que obliga a concentrar gran parte de los desplazamientos en el centro de la metrópoli, la ciudad de Valencia. Ello hace también que no exista adecuada conectividad transversal.

4. La experiencia de la DANA, el crecimiento de las áreas industriales, la expansión universitaria y el incremento de los desplazamientos intermunicipales hacen necesaria una transformación del modelo hacia un transporte y movilidad en una red metropolitana integrada, multimodal y resiliente.

5. El objetivo que se debe establecer para la movilidad de las personas es que el transporte público sea la primera opción para acceder al empleo, la educación, el comercio, el ocio y el turismo. Los déficits existentes son notorios. Por tanto, hay que mejorar su oferta, haciéndola útil y fiable para la ciudadanía y competitiva con el uso del vehículo privado. El diseño de soluciones y la adopción de decisiones deben basarse en criterios técnicos con datos de la movilidad y de los flujos necesarios. A pesar de las posibilidades tecnológicas actuales, no se dispone de datos e información adecuados. Así, por ejemplo, en las áreas de actividad económica no se dispone de información del número de trabajadores existentes. Información al respecto debería usarse para caracterizar las necesidades de movilidad laboral y resolverlas.

6. A su vez la competitividad de nuestras empresas depende en buena medida de costes logísticos y de transporte. El transporte y la distribución de mercancías es hoy día clave

para la economía. El Área Metropolitana de Valencia tiene una importancia extraordinaria en España por razón del crecimiento del tráfico a través del puerto de Valencia y de la actividad de grandes e importantes Áreas de Actividad Económica.

7. Para la mejora de la movilidad en Área Metropolitana de Valencia se plantean siete ejes estratégicos:
    1. Creación de una red metropolitana integrada, con la mejora del transporte público.
    2. Movilidad al servicio de la ciudadanía.
    3. Movilidad al servicio de la actividad económica.
    4. Financiación de nuevas infraestructuras subterráneas de Metrovalencia mediante la participación público-privada.
    5. Nueva estructura territorial basada en intercambiadores de alta capacidad.
    6. Priorización de las acciones para mejorar y potenciar el autobús metropolitano.
    7. Gobernanza integrada, digitalización y resiliencia.

8. La implantación de esta estrategia permitiría alcanzar los objetivos principales buscados que son:
    a) Consolidar un modelo metropolitano moderno, coordinado y sostenible.
    b) Mejorar y modernizar el transporte de mercancías, incrementando el uso del modo ferroviario.
    c) Incrementar el uso del transporte público.
    d) Reducir significativamente los tiempos de viaje y mejorar las frecuencias.
    e) Disminuir la congestión y las emisiones.
    f) Mejorar el acceso al empleo, la educación y los servicios.
    g) Reforzar la competitividad del tejido empresarial.
    h) Aumentar la resiliencia del sistema de movilidad frente a emergencias.

9. Se han enunciado los problemas más importantes para el transporte de mercancías, tanto en las redes viarias como en las ferroviarias, así como la problemática en la movilidad de la ciudadanía, proponiendo acometer la solución de una serie de necesidades para la mejora del transporte y la movilidad en el Área Metropolitana de Valencia.

10. En la red viaria del Estado los problemas de congestión y de deficiente nivel de servicio en el Área Metropolitana de Valencia -en general, y muy especialmente en la V-30 y la circunvalación A-7-, son constantes y elevados. La V-30 actúa como canal y distribuidor del tráfico en el Área Metropolitana de Valencia. Las intensidades de tráfico diario y el número de vehículos pesados, sobre todo en la circunvalación A-7, son muy grandes, generándose continuos problemas, lo que supone elevados costes económicos. Además, la V-30 es el único acceso viario al puerto de Valencia.

11. Tráficos de esa envergadura no suelen darse siquiera en los accesos y vías principales de Madrid: en la M-40 se registran en su zona oeste tráficos medios de 123.000 veh./día, en su zona sur de 163.000 y en la norte de 107.000 vehículos diarios. Mientras, en los accesos a Madrid, esas intensidades diarias son: desde Alcobendas 141.000 vehículos, desde Torrejón 119.000, desde Pozuelo 130.000, desde Alcorcón 117.000 y desde Getafe

127.000. Y todo ello con tres coronas de circunvalación, M-30, M-40 y M-50, y una tupida red de autovías y una de autopistas de peaje, esta última de uso muy reducido.

12. En materia ferroviaria es preciso cambiar las decisiones de inversión en los últimos años en España. Mientras en la red de Alta Velocidad se han invertido 63.900 millones de euros para transportar 67,95 millones de viajeros, Cercanías Renfe transportó 437,13 millones de pasajeros con una inversión de 4.100 millones de euros. Es decir, que para transportar y atender la movilidad en Alta Velocidad y Larga Distancia del 9,8 % de viajeros en tren se ha destinado el 94 % de la inversión, mientras que, para atender a los usuarios de Cercanías, más del 90 % de viajeros en tren, se ha destinado el 6% de la inversión en ferrocarril.

13. La inexistencia de un eje pasante ferroviario subterráneo en Valencia ha impedido claramente liberar el túnel de Serrería, acabado de manera incompleta en su día, de tráficos para poderlo dedicar a tráficos de mercancías desde el puerto y, de otra parte, ha impedido la mejora del servicio de Cercanías haciéndolo pasante norte-sur y con estaciones intermodales en otros puntos de la ciudad. La ejecución de ese eje pasante ferroviario subterráneo en Valencia es absolutamente necesaria.

14. Madrid dispone de 4 ejes pasantes ferroviarios, -3 norte-sur, de los cuales uno es de AVE, recientemente ejecutado y en servicio, que conecta Atocha-Chamartín, y el cuarto este-oeste-. El enlace con el aeropuerto es el quinto túnel, pero este en la periferia. En la ciudad de Barcelona existen dos túneles pasantes convencionales y uno de alta velocidad y se halla otro túnel en construcción: el acceso AVE al aeropuerto. Mientras, en Valencia no existe eje pasante subterráneo, el túnel de Serrería no llegó a completarse y la conclusión de las obras del canal de acceso está prevista en 2030.

15. El servicio de Cercanías Renfe en el Área Metropolitana de Valencia es muy deficiente, ha registrado una situación reiterada de incumplimiento de planes e inversiones, tiene una flota de trenes obsoleta, parcialmente aún no electrificada, está muy limitado por la inexistencia del eje pasante subterráneo en la ciudad de Valencia y no está integrado en la gestión de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia. Precisa de modernización y mejora ingentes.

16. Se han estructurado las NECESIDADES PARA LA MEJORA DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD METROPOLITANA en los siguientes tipos:

    - DE CARÁCTER GENERAL, concernientes tanto mercancías como a viajeros
    - PARA MERCANCÍAS EN LA RED VIARIA
    - PARA MERCANCÍAS EN LA RED FERROVIARIA
    - PARA VIAJEROS EN CERCANÍAS RENFE
    - PARA VIAJEROS EN METROVALENCIA
    - PARA VIAJEROS EN AUTOBUSES

17. Es necesario disponer de planes estables de seguridad y conservación de las líneas de Metrovalencia, así como acometer obras de ampliación en su red subterránea, solucionando el tapón que supone la saturación operativa de tráfico existente en el canal central bajo el centro de Valencia. Para la ampliación de dichas instalaciones de las líneas

de metro, por las dificultades de financiación, se debe recurrir a la financiación público-privada.

18. Es necesario crear intercambiadores de alta capacidad, tanto entre servicios de autobuses, como con los servicios ferroviarias. Se propone la ubicación de intercambiadores perimetrales en la ciudad de Valencia, así como aparcamientos capaces en las estaciones de metro y Cercanías, y la reordenación de las redes de autobuses con la perspectiva de mejoras de la oferta y favorecer la transferencia entre servicios.

19. La Autoritat de Transport Metropolità de València (ATMV), en funcionamiento desde 2017, es un organismo autónomo de la Generalitat Valenciana en el que participa, además de ese gobierno y administración, 50 ayuntamientos del área. Es una buena iniciativa en el ámbito de lo aquí analizado, debe reforzarse y desarrollarse, incrementando su capacidad financiera con fondos que provengan de la administración central. Su servicio de Metrobús, con su nueva flota, debe potenciarse, tener una comunicación mayor para que se conozca y use en mayor medida, conformar una plataforma unificada informativa con los otros servicios de transporte público, coordinarse mejor con la EMT y trabajar para obtener mejor velocidad comercial, incrementando su oferta y frecuencias.

20. Resulta preciso acometer planes para solucionar la distribución urbana que contemplen la diversidad, estructura, operativas, fragmentación, etc. no solo de las grandes superficies y la alimentación, sino de la realidad del sistema multisectorial. Se hace preciso establecer una nueva regulación y ordenación de la distribución urbana de mercancías, especialmente en zonas peatonales, áreas de carga y descarga, horarios, regulación de tipología de vehículos, infraestructuras urbanas de apoyo, gestión y administración.

CEV www.cev.es