EL ÁREA METROPOLITANA DE LA HUERTA DE VALÈNCIA

INTRODUCCIÓN

El presente documento aspira a servir como herramienta viva a todos los agentes involucrados en el desarrollo, gestión y defensa del territorio de las comarcas de l'Horta Sud, l'Horta Nord y Camp de Túria, provincia de València, a partir de la creación de un área metropolitana. El objetivo último es la creación de un marco de gestión cooperante donde todos los municipios que forman parte de este sistema social, económico, urbano y medioambiental se rijan mediante políticas públicas pactadas y coordinadas que impulsen la solidaridad y el desarrollo territorial, de tal forma que se distribuyan los beneficios y los costes de su planificación en el conjunto de este territorio de manera consensuada.

El Área Metropolitana de València (AMV) se ha desarrollado de forma intermitente durante este siglo y el anterior con el objetivo de planificar y ordenar la relación de la ciudad de València con los municipios de sus alrededores, sobre todo a nivel urbanístico, gestión de servicios y logística. Esta perspectiva unidireccional, ha promovido un desarrollo centralizado en una realidad territorial que, por su singularidad geográfica y evolución histórica, había funcionado de manera policéntrica y altamente cohesionada gracias a: la alta productividad de su cinturón de huerta; una elevada conectividad con el exterior a través del litoral mediterráneo y una red hidráulica de gran valor en todo el ámbito de la llanura aluvial del Turia.

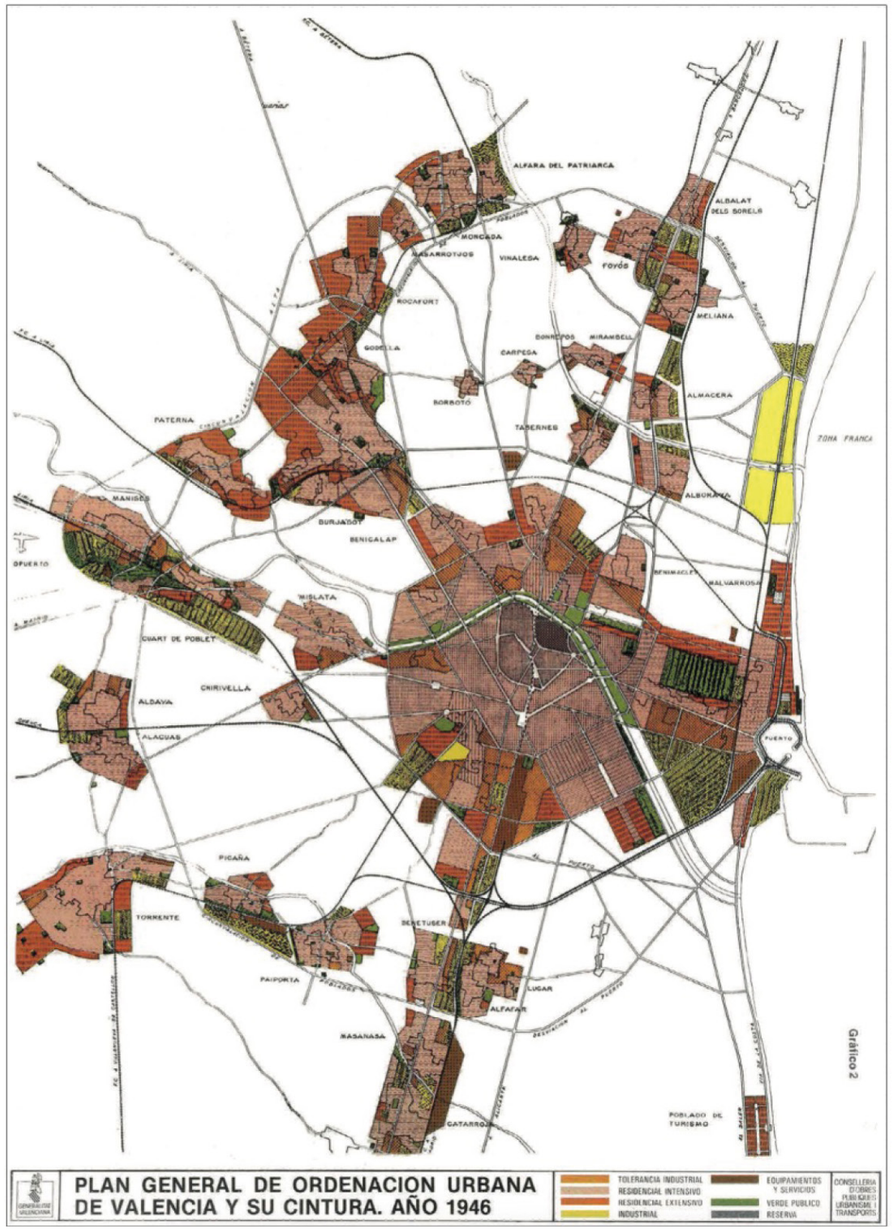
Para redefinir un área metropolitana contemporánea en este territorio, las variables a considerar deberán ampliarse y trascender la centralidad de València, ya que es necesario un modelo funcional y tributario en red, que sea capaz de gestionar el territorio, y donde sus recursos no estén delimitados o contenidos dentro de las fronteras municipales. Carece de utilidad definir una delimitación mediante una jerarquía vertical en la que València está en la cúspide, ya que el objetivo es dinamizar los recursos del territorio según su potencial y su protagonismo dentro de las estructuras en las que operan.

El criterio para definir un área funcional debe tener en cuenta, entre otras, la movilidad de personas y mercancías; los ecosistemas naturales y antrópicos de su medio físico; el mercado de trabajo; la dificultad del acceso a la vivienda o la morfología y densidad del parque inmobiliario construido. Son variables que trascienden los modelos o límites prefijados, pero que, en cualquier caso, deben adaptarse continuamente a cambios conforme avance el desarrollo del área funcional metropolitana.

El objetivo, por tanto, es entender estratégicamente el territorio antes de definir o ejecutar su planeamiento y gestión, teniendo en cuenta una perspectiva de gran escala y multisectorial, especialmente frente a retos donde la municipalidad tiene menor capacidad de acción, entre ellos: la movilidad territorial y el mantenimiento de sus redes de transporte público; la gestión y protección de los recursos naturales; la prevención frente a riesgos y crisis sobrevenidas; la regulación del turismo; la gestión del abastecimiento y producción de alimentos de calidad; la gestión de los residuos o el impulso del tejido empresarial, industrial y logístico, de la provincia de València.

En las últimas décadas, muchas voces han requerido la creación definitiva de una oficina metropolitana, principalmente, los técnicos encargados del planeamiento y gestión de este territorio. Tras el impacto sufrido por la DANA de 2024 en l'Horta Sud, multitud de sectores de la población civil y del tejido económico de la provincia de València se han sumado para reivindicar una gestión supramunicipal que promueva una planificación y gobernanza a futuro de un territorio más preparado y resiliente. Actualmente, existe una fragmentación administrativa y competencial que no favorece esa visión integral y estratégica del entorno metropolitano, ni permite, por tanto, definir líneas de actuación diferenciadas según el potencial y contribución a unos objetivos territoriales compartidos.

El presente documento se elabora a lo largo del mes de julio de 2026 tomando como principal referencia la tesis doctoral de Ana Gascón Hernández "Las áreas de actividad económica ante los nuevos retos territoriales. Revisión y cambio en las estrategias de intervención" (2024). Universitat Politècnica de València. https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/205223



Plano de zonificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura (1946). Fuente: COPUT 1986.



Conjunto de construcciones existentes en el entorno de la ciudad de Valencia, año 2026. Elaboración propia a partir de cartografla del IDEV

LA METRÓPOLI URBANA



Fondo y figura del suelo no sellado o no urbanizado del entorno metropoliano, año 2026. Elaboración propia a partir de cartografía del IDEV

EL MODELO DE CIUDAD DEL SIGLO XX

En 1946 se redactó el Plan General de Ordenación Urbana de València y su Cintura, precursor de una ordenación metropolitana en la que se entendían las municipalidades alrededor de la ciudad de València como ciudades satélites de la capital. En ese momento, los núcleos urbanos eran reconocibles y compactos, claramente diferenciados y conectados entre ellos exclusivamente por la red de caminos y carreteras, por la red hidráulica y por la huerta histórica productiva que envolvía cada municipio y que era un importante motor de la economía local por su alto valor agrícola. A pesar de las debilidades que mostraba este primer modelo, existía una visión de conjunto en la que Valencia ocupaba el lugar central, pero su expansión se limitaba al suelo municipal, manteniendo la morfología de cada núcleo urbano, por lo que las ciudades satélites podían mantener una independencia clara al mismo tiempo que pertenecían a una red estructurada y bien conectada.

Posteriormente, se redactaron nuevos planes metropolitanos con una idea de territorio muy diferente. El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca de 1966, siguió articulando el territorio, pero dando prioridad a las comunicaciones por carretera y diluyendo la identidad de los municipios de la corona de Valencia al servicio de un crecimiento radioconcéntrico conurbado al servicio de la capital. Cabe mencionar, también, las Normas de Coordinación Metropolitana de 1987, último episodio de planificación metropolitana, que por su propio nombre “coordinación” intentaba mostrar un camino de nuevo más cooperante entre municipios, aunque no tuvo aplicación directa.

EL MODELO DE CIUDAD DEL SIGLO XXI

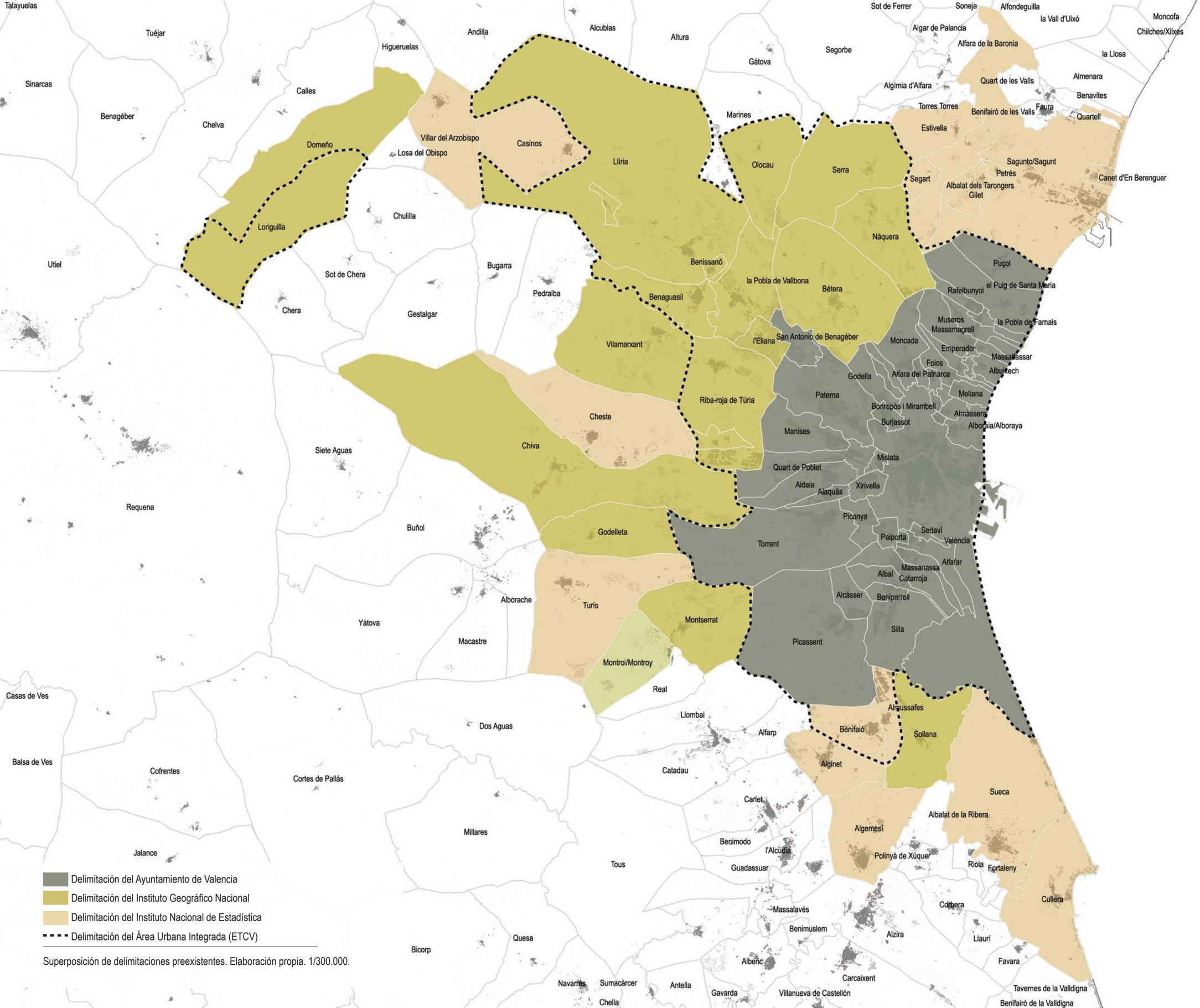
A partir de los años ochenta del siglo pasado, los límites administrativos ya no son un reflejo de la realidad construida, ni de la realidad social que la habita. La ciudad de València se expande absorbiendo algunos núcleos urbanos periféricos, lo que provoca que las municipalidades menores deban aceptar las dinámicas de la capital. El modelo de ciudad dispersa, en continuo crecimiento alrededor de las vías de transporte y comunicación, también incide de forma negativa, porque ya no configura una red de poblaciones dentro de un sistema articulado. La continuidad urbana crea una nueva delimitación, una nueva conurbación que, según criterios morfológicos y funcionales tiene una envergadura superior incluso a la planificada en 1947, 1966 y 1987.

La realidad urbana actual funciona y tiene una dimensión metropolitana y requiere una gestión integral. Esta nueva “ciudad” impulsa las primeras redes de movilidad de ámbito supramunicipal y la creación de la Entidad Metropolitana para el Tratamiento de Residuos (EMTRE), pero mantiene la misma idea centralizadora que arrastra desde el principio, València es el foco principal sobre el que dependen los otros municipios.

HACIA UN MODELO URBANO – TERRITORIAL

La herramienta principal que han utilizado los municipios para financiarse es la gestión del suelo y los impuestos que adquiere cuando se implementan los usos que define su planeamiento. Por lo tanto, para garantizar la buena salud económica municipal, durante todo el siglo XX, y se mantiene así durante el siglo XXI, se ha apostado por un modelo basado en el desarrollo y explotación del suelo. Bajo ese modelo, el suelo urbano y urbanizable es más productivo que el suelo no urbanizable; en ese sentido, los polígonos industriales se consideran áreas solventes y los suelos agrícolas protegidos y no urbanizables lo contrario, una carga para el municipio si no son explotados.

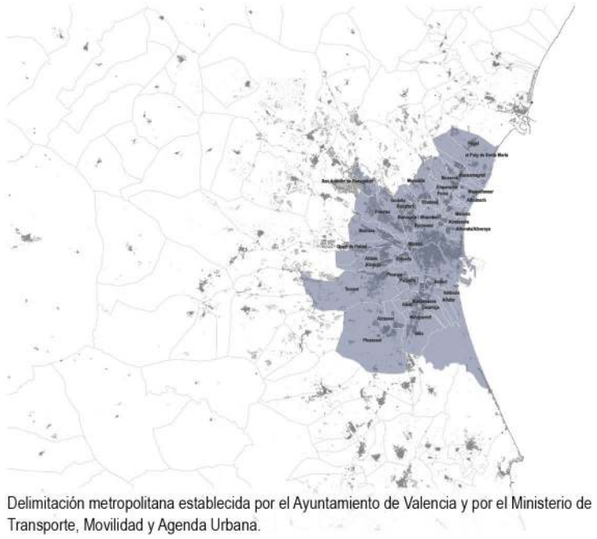
Esa dinámica no podrá cambiar a no ser que exista una alternativa que garantice la financiación municipal a través de la valoración y aprovechamiento de recursos que, aunque no sean productivos para el municipio, pueden resultar de un alto valor a nivel supramunicipal. El área metropolitana de València cuenta con recursos naturales de un valor extraordinario por su singularidad en todo el ámbito europeo, pero se rigen mediante un equilibrio muy complejo y delicado. La huerta histórica productiva ha desaparecido en un porcentaje muy elevado en l’Horta Sud debido a la presión urbanística y el ecosistema del parque natural de l’Albufera y la Devesa estuvieron muy cerca de su deterioro completo debido a la inundación y arrastre de materiales que provocó la DANA de 2024. La necesidad de tener un nuevo marco de análisis, con el foco puesto en el medio físico y natural, abre la posibilidad de un modelo de administración territorial que debe organizarse desde la escala metropolitana.



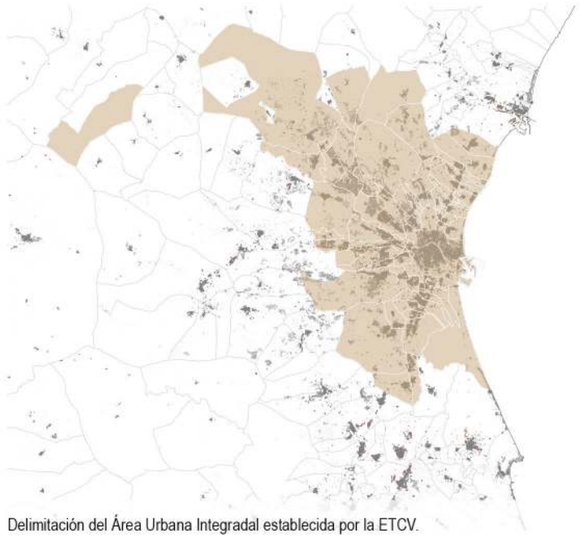
Superposición de delimitaciones preexistentes. Elaboración propia. 1/300.000.

LA DELIMITACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA

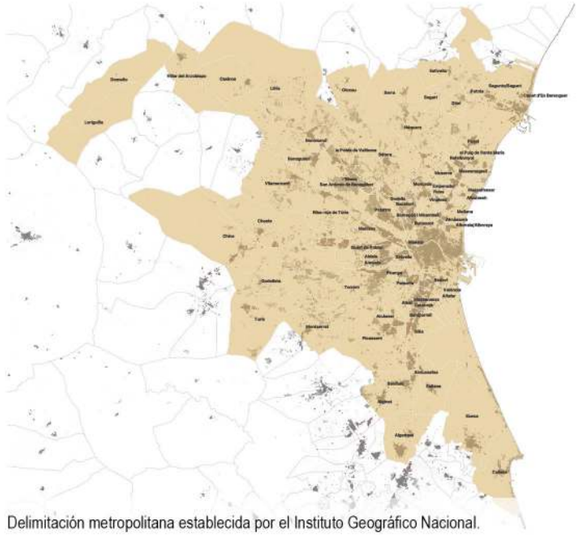
2



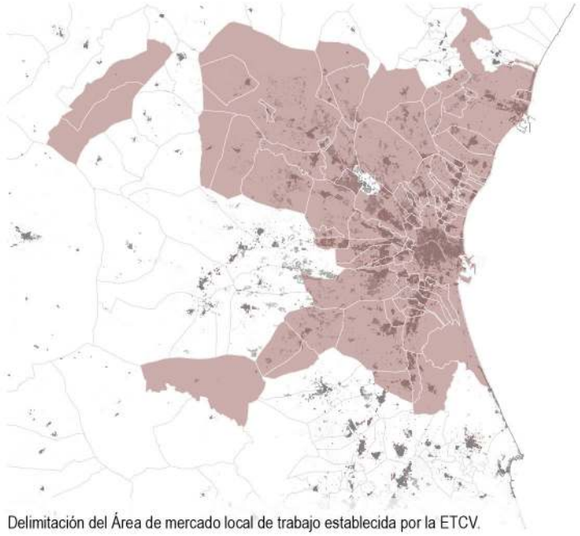
Delimitación metropolitana establecida por el Ayuntamiento de Valencia y por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.



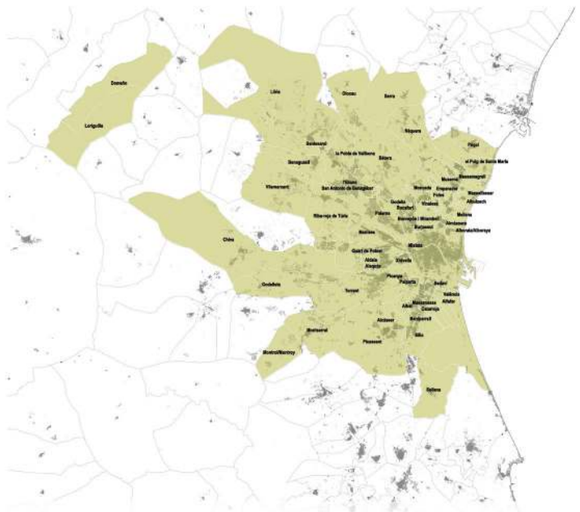
Delimitación del Área Urbana Integradal establecida por la ETCV.



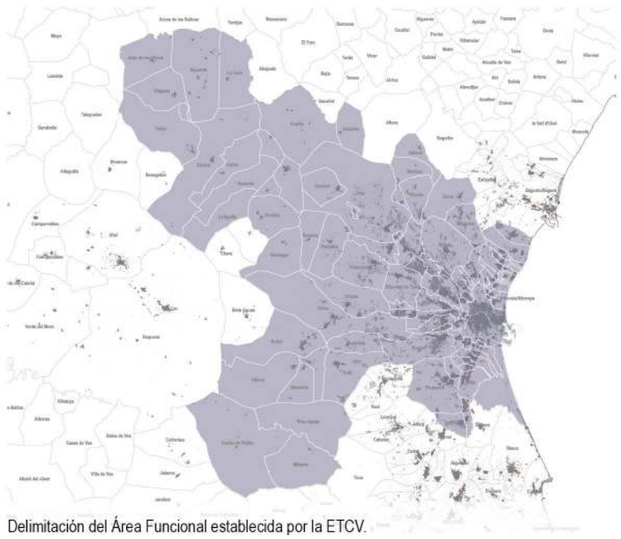
Delimitación metropolitana establecida por el Instituto Geográfico Nacional.



Delimitación del Área de mercado local de trabajo establecida por la ETCV.



Delimitación del Área Urbana Funcional establecida por el Instituto Nacional de Estadística.



Delimitación del Área Funcional establecida por la ETCV.

A lo largo de las últimas décadas, distintas administraciones públicas han elaborado sus propias delimitaciones del área metropolitana de València. Las conclusiones que alcazan difieren debido, no sólo a un entendimiento dispar a la hora de analizar el territorio, sino a la elección de las variables de inicio que se valoran dentro de cada estudio y su definición a nivel funcional a la hora de planificar el área metropolitana. La presente investigación se apoya directamente en estos trabajos previos y las conclusiones que alcanzaron para definir una propuesta propia.

ÁREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA DEL AYUNTAMIENTO DE VALÈNCIA Y DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actual Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana) elaboró desde el año 2000 diferentes Atlas Estadísticos de las Áreas Urbanas, en los que se delimitan las principales áreas urbanas españolas a partir de variables demográficas, funcionales y territoriales. Para la elaboración de las delimitaciones se consideran criterios estadísticos como la distribución de la población y la vivienda, así como la interpretación de los distintos documentos de planificación urbanística, la clasificación y usos del suelo.

Con la actualización correspondiente a 2022, el Área Urbana de València queda integrada por **45 municipios, con una superficie aproximada de 628,8 km²**. Esta delimitación coincide prácticamente con la definida por el Ayuntamiento de València y por la que realizó el Consell Metropolità de l'Horta en 1986, incluyendo los municipios de l'Horta Nord y l'Horta Sud y diferenciándose con la del Ministerio únicamente por la incorporación de San Antonio de Benagéber, anteriormente integrado dentro del término municipal de Paterna. Se trata, por tanto, de una delimitación consolidada y de gran estabilidad, ampliamente utilizada como referencia institucional para el estudio de la realidad metropolitana valenciana.

ÁREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (IGN). DELIMITACIÓN PROPUESTA POR FERIA TORIBIO

La delimitación metropolitana propuesta por Feria Toribio constituye una de las referencias más utilizadas en el ámbito académico para el análisis de las áreas metropolitanas españolas. A partir de los datos censales de 2001 y utilizando criterios basados en la movilidad residencia-trabajo, el autor definió un Área Metropolitana de València formada inicialmente por 74 municipios y una población cercana a 1,6 millones de habitantes. Posteriormente, en 2011, la incorporación de otras variables socioeconómicas permitió actualizar esta delimitación hasta alcanzar un total de 79 municipios.

A pesar de las ligeras diferencias en las bases censales, el resultado final es una delimitación muy similar: se incorporan 5 municipios más al AMV, que pasa a tener **80 municipios y 1.935.363 habitantes**, lo que demuestra, también en el resto de AM nacionales, cierta estabilidad del sistema metropolitano español (Feria-Toribio & Martínez Bernabéu, 2016). El resultado en València es un ámbito metropolitano notablemente más amplio que otras delimitaciones institucionales, incorporando municipios cuya integración funcional se fundamenta en las relaciones cotidianas de movilidad y en la intensidad de sus vínculos económicos y laborales con la ciudad de València.

ÁREA URBANA FUNCIONAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE)

El Instituto Nacional de Estadística define las Áreas Urbanas Funcionales siguiendo una metodología basada en los desplazamientos diarios por motivos de trabajo, esto es un punto de partida similar a la metodología empleada por el IGN, pero haciendo una interpretación distinta de los datos censales. Según este criterio, forman parte de una misma área funcional aquellos municipios en los que al menos el 15% de la población ocupada se desplaza diariamente hacia el núcleo urbano principal para desarrollar su actividad laboral. Este umbral se fija para municipios de más de 2.000 habitantes, pero en municipios con una población menor, la condición para considerarlos parte de un área funcional aumenta y es más exigente.

Aplicando esta metodología, el Área Urbana Funcional de València está integrada por **63 municipios, con una superficie aproximada de 1.741 km²**. Esta delimitación pone el foco en las relaciones funcionales derivadas del mercado de trabajo y permite identificar con precisión el espacio cotidiano de influencia de la ciudad de València.

Delimitación propuesta
Delimitación del Ayuntamiento de Valencia
Delimitación del Instituto Geográfico Nacional
Delimitación del Instituto Nacional de Estadística
Delimitación del Área Urbana Integrada (ETCV)

Delimitación propuesta. Elaboración propia. 1/300.000.

LA DELIMITACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA 2

DELIMITACIONES ESTABLECIDAS POR LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (ETCV)

Con la aprobación de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana en 2011 se incorporan nuevas delimitaciones territoriales que, más que describir una realidad metropolitana existente, buscan establecer ámbitos adecuados para la planificación territorial y la prestación coordinada de servicios. La estrategia organiza el territorio valenciano en diferentes escalas funcionales, definidas mediante criterios demográficos, económicos, ambientales y de movilidad, con el objetivo de favorecer una gestión más eficiente y equilibrada del territorio.

La ETCV define **15 Áreas Funcionales para toda la Comunitat Valenciana**, entre las que se encuentra el Área Funcional de València, configurada como un ámbito de planificación supramunicipal destinado a coordinar políticas territoriales y sectoriales. Esta delimitación incluye **90 municipios con una población total de 1.781.772 habitantes**.

Además, introduce el **concepto de Área Urbana Integrada**, entendido como una agrupación de municipios que constituyen células urbanas de funcionamiento conjunto, definidas a partir de criterios morfológicos, de movilidad, de actividad económica y de relaciones funcionales. En el caso de Valencia, esta delimitación comprende 57 municipios y se aproxima de forma más precisa al concepto de área metropolitana, al identificar un espacio urbano construido continuo y altamente interdependiente.

La ETCV incorpora también las **Áreas de Mercado Local de Trabajo**, delimitadas exclusivamente a partir de los desplazamientos laborales diarios, considerando aquellos ámbitos en los que al menos el 75% de las relaciones residencia - trabajo se producen internamente. Esta metodología amplía el ámbito de influencia de València hasta **74 municipios**, reflejando con mayor precisión la estructura funcional derivada de los flujos cotidianos de movilidad y de las relaciones económicas entre municipios.

Finalmente, la estrategia plantea otras **delimitaciones de carácter estratégico** vinculadas a diferentes dimensiones territoriales, como los flujos de movilidad de pasajeros, la actividad económica, los recursos y riesgos naturales o las características del medio físico. En conjunto, estas delimitaciones responden a una visión integral del territorio y resultan especialmente útiles como referencia para propuestas de delimitación metropolitana basadas en el funcionamiento real del sistema urbano, social y ambiental más allá de los límites administrativos tradicionales.

COMPARATIVA DE LAS CUATRO DELIMITACIONES DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS

Al superponer las cuatro principales delimitaciones del AMV se evidencia que no existe un único ámbito metropolitano, sino diferentes aproximaciones en función de los criterios empleados y de la finalidad de cada estudio. Los planos muestran un núcleo central ampliamente compartido, mientras que las principales diferencias aparecen en las coronas exteriores.

La delimitación del Ayuntamiento de València y del Ministerio responde en mayor medida a la continuidad urbana, los usos del suelo y los instrumentos de planificación, por lo que representa fundamentalmente el espacio metropolitano más consolidado. Frente a ella, la delimitación del IGN amplía considerablemente el ámbito al priorizar las relaciones funcionales y, especialmente, la movilidad residencia-trabajo. Esta tendencia va en aumento debido, entre otras muchas causas, a la crisis de la vivienda que sufre la ciudad de València y los municipios más próximos.

En una posición intermedia se encuentra el Área Urbana Funcional del INE que, aunque parte igualmente de los desplazamientos laborales, la aplicación de umbrales específicos genera una delimitación más contenida que la del IGN. La comparación entre ambas demuestra que criterios aparentemente similares pueden producir geografías metropolitanas diferentes dependiendo de cómo se cuantifique la intensidad de las relaciones funcionales.

Finalmente, la ETCV plantea la visión más compleja y flexible, ya que no establece una única delimitación: diferencia entre el Área Urbana Integrada, el Mercado Local de Trabajo y el Área Funcional de València. En conjunto, las cuatro aproximaciones permiten entender el AMV como una realidad territorial gradual y cambiante: existe un núcleo urbano continuo y conurbado, rodeado por sucesivas coronas cuya pertenencia metropolitana depende cada vez menos de la continuidad física y más de las relaciones laborales, económicas, de movilidad y de prestación de servicios.

PROPUESTA DEL ÁREA METROPOLITANA DE LA HUERTA DE VALÈNCIA

El análisis comparado de las distintas delimitaciones institucionales del Área Metropolitana de València muestra que el área metropolitana reconoce dos escalas o ámbitos de trabajo diferenciados según las variables incorporadas. En primera instancia, existe una conurbación próxima y densa, donde la morfología de la ciudad es continua y las relaciones entre municipios son altamente interdependientes que hace referencia al área urbana integrada y, seguidamente, se formaliza un segundo cinturón o área urbana funcional en la que las características de los núcleos urbanos y sus relaciones son más dispares y variables entre sí y en relación con València.

Esta distinción es relevante al valorar estrategias de planificación y gestión sobre desarrollo del suelo disponible, la implantación de usos y la capacidad del territorio de sostener dichas acciones.

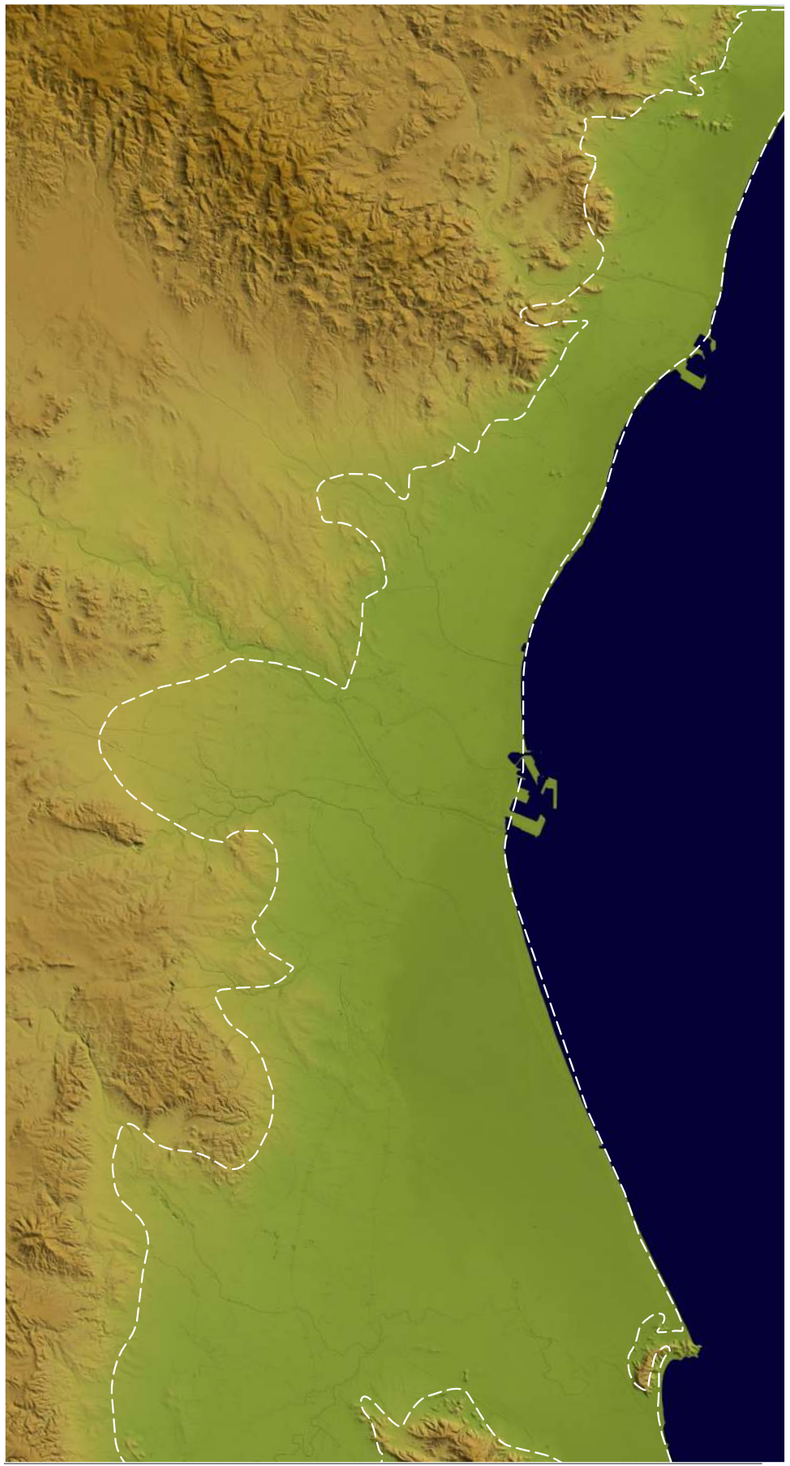
La propuesta para el Área Metropolitana de la Huerta de València se aproxima a la delimitación del área integrada de la ETCV, pero se centra de forma casi exclusiva en aquellos municipios incluidos dentro del ámbito de la circunvalación de València, tanto a un lado como al otro de la A7, ya que este eje de movilidad y transporte ha sido uno de los trazados que más ha condicionado la ciudad metropolitana tanto a nivel morfológico como en el desarrollo de los corredores de actividad económica en las últimas dos décadas. Este área contiene la mayor presión de suelo construido y la capacidad del medio físico natural y artificial de garantizar el equilibrio y protección de sus recursos ecosistémicos peligra profundamente, como quedó patente tras el paso de la DANA de 2024 por l'Horta Sud.

La propuesta comprende **50 municipios, con una población aproximada de 1,6 millones de habitantes**, lo que supone aproximadamente el 30% de la población de la Comunitat Valenciana, concentrada en un **ámbito cercano a los 950km²**. Los municipios incluidos son:

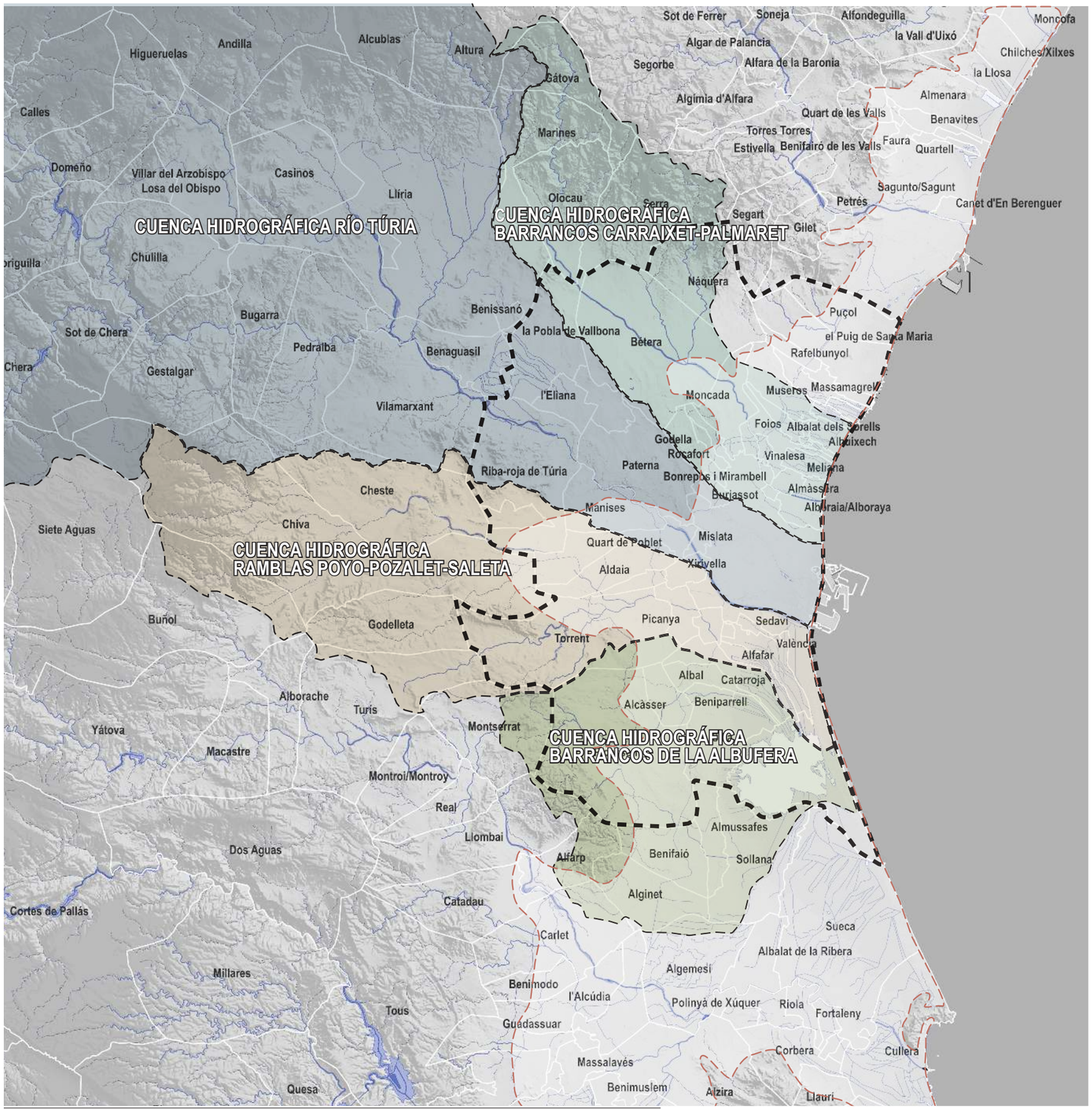
> Alaquàs, Albal, Albalat dels Sorells, Alboraya, Albuixech, Alcàsser, Aldaia, Alfafar, Alfafra del Patriarca, Almàssera, Benetússer, Beniparrell, Bétera, Bonrepòs i Mirambell, Burjassot, Catarroja, Foios, Godella, l'Eliana, Emperador, Llocnou de la Corona, Manises, Massalfassar, Massamagrell, Massanassa, Meliana, Mislata, Moncada, Museros, Náquera, Paiporta, Paterna, Picanya, Picassent, la Pobla de Farnals, la Pobla de Vallbona, Puçol, El Puig de Santa María, Quart de Poblet, Rafelbunyol, Riba-roja de Túria, Rocafort, San Antonio de Benagéber, Sedaví, Silla, Tavernes Blanques, Torrent, València, Vinalesa y Xirivella.

Esta delimitación reúne los municipios en los que el proceso de crecimiento ha generado una estructura urbana prácticamente continua, con límites urbanos en muchos casos poco reconocibles y una elevada dependencia mutua en materia de protección medioambiental, vivienda, dotaciones, actividad económica y movilidad cotidiana. A diferencia de delimitaciones más amplias, esta propuesta identifica el espacio donde las decisiones sobre planificación y gestión urbana, regeneración, infraestructuras o protección del suelo tienen una repercusión directa sobre el conjunto del sistema metropolitano.

En términos logísticos, la circunvalación de València constituye el principal elemento vertebrador de la propuesta. Además de funcionar como una infraestructura de circunvalación, la A-7 ha condicionado la localización de las principales áreas de actividad económica, consolidando un espacio funcional en el que convergen el Puerto de València, el Aeropuerto de Manises, Fuente del Jarro, el Parc Tecnològic y los ejes de la A-3, V-21, V-30 y CV-35. La elevada intensidad de los desplazamientos diarios por motivos laborales, educativos y de acceso a servicios básicos confirma que este ámbito constituye una unidad funcional en el territorio de la huerta de València.



Medio físico y llanura del entorno metropolitano de Valencia



Delimitaciones de las diferentes cuencas hidrográficas en el entorno de Valencia. Elaboración propia a partir del ICV

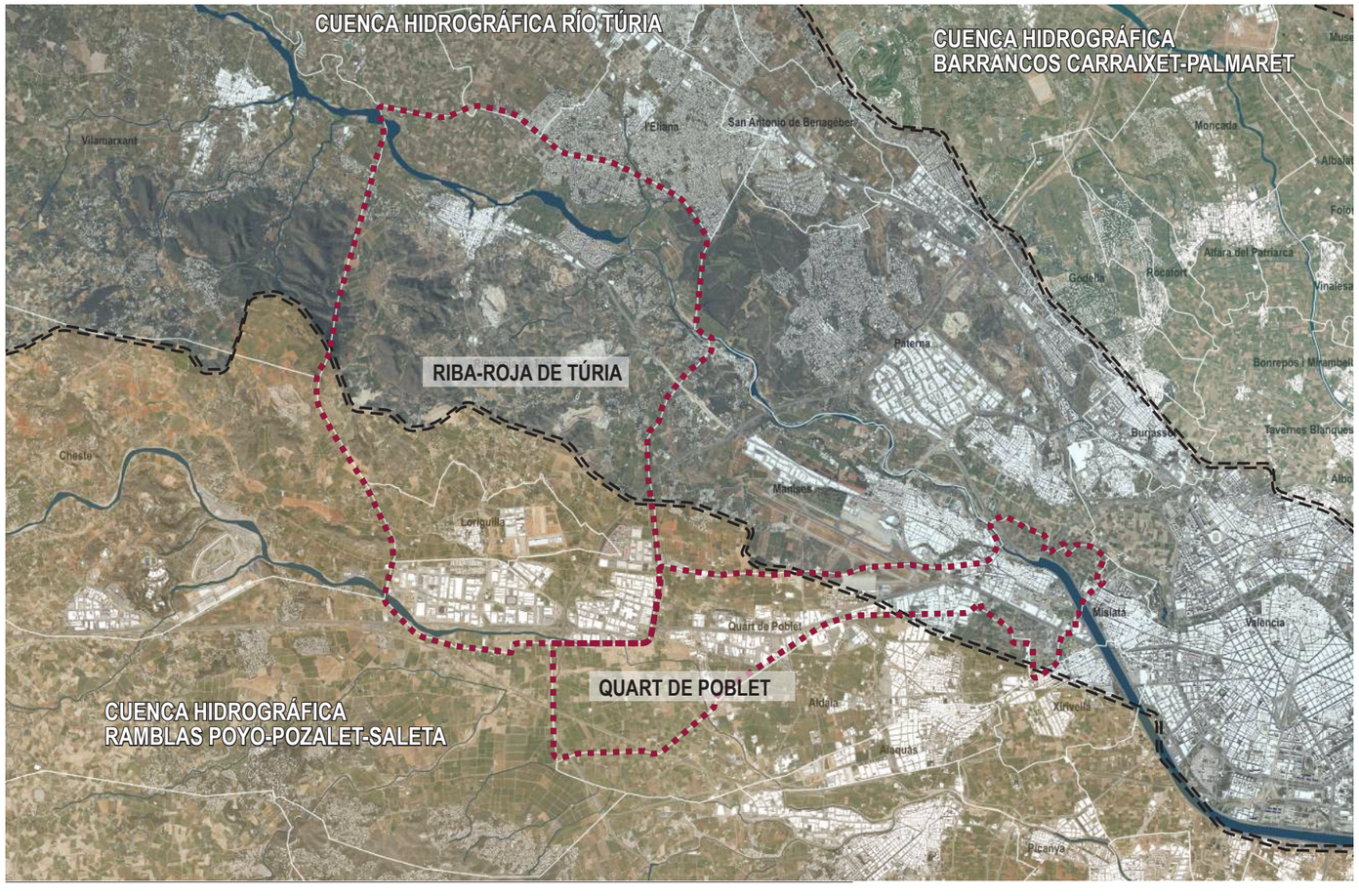
IDENTIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE LA HUERTA DE VALÈNCIA

3.1 EL MEDIO FÍSICO COMO ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL ÁREA METROPOLITANA

LA REALIDAD HIDROLÓGICA DEL AMHV

Existe una realidad previa, más estable y permanente, que condiciona el funcionamiento de todo el territorio: el medio físico y sus características ambientales. La geografía, las cuencas hidrográficas, los barrancos, la llanura aluvial y los sistemas agrícolas e hidráulicos históricos conforman una infraestructura ambiental que continúa regulando los procesos naturales sobre los que se desarrolla la actividad humana. Lejos de ser elementos residuales o espacios vacíos entre municipios, constituyen el soporte ambiental que proporciona los servicios ecosistémicos indispensables para garantizar la supervivencia.

Este territorio se organiza en torno a cuatro grandes sistemas hidrográficos claramente diferenciados: la cuenca del río Turia, la cuenca de los barrancos del Carraixet-Palmaret, la cuenca de las ramblas del Poyo-Pozalet-Saleta y su terminación en la cuenca de los barrancos de l'Albufera. Estas unidades territoriales representan auténticas estructuras funcionales cuyos límites nada tienen que ver con las divisiones administrativas municipales o comarcales. Cada una de ellas posee un comportamiento hidrológico propio, una morfología específica de sus barrancos y una capacidad diferente para infiltrar, almacenar o conducir el agua durante episodios de lluvias extremas. La DANA de octubre de 2024 puso de manifiesto esta realidad con contundencia. Las inundaciones no siguieron, evidentemente, límites municipales, sino el funcionamiento natural de las cuencas, los cauces y la llanura aluvial. El agua circuló siguiendo sus leyes, ocupó antiguos recorridos hidráulicos y respondió a la capacidad real del suelo para absorber, infiltrar o evacuar las escorrentías. Este episodio evidenció que el territorio continúa funcionando conforme a su estructura física original, independientemente de la urbanización acumulada durante las últimas décadas.



Detalle de las cuencas hidrográficas y su relación con los términos municipales. Elaboración propia a partir del ICV

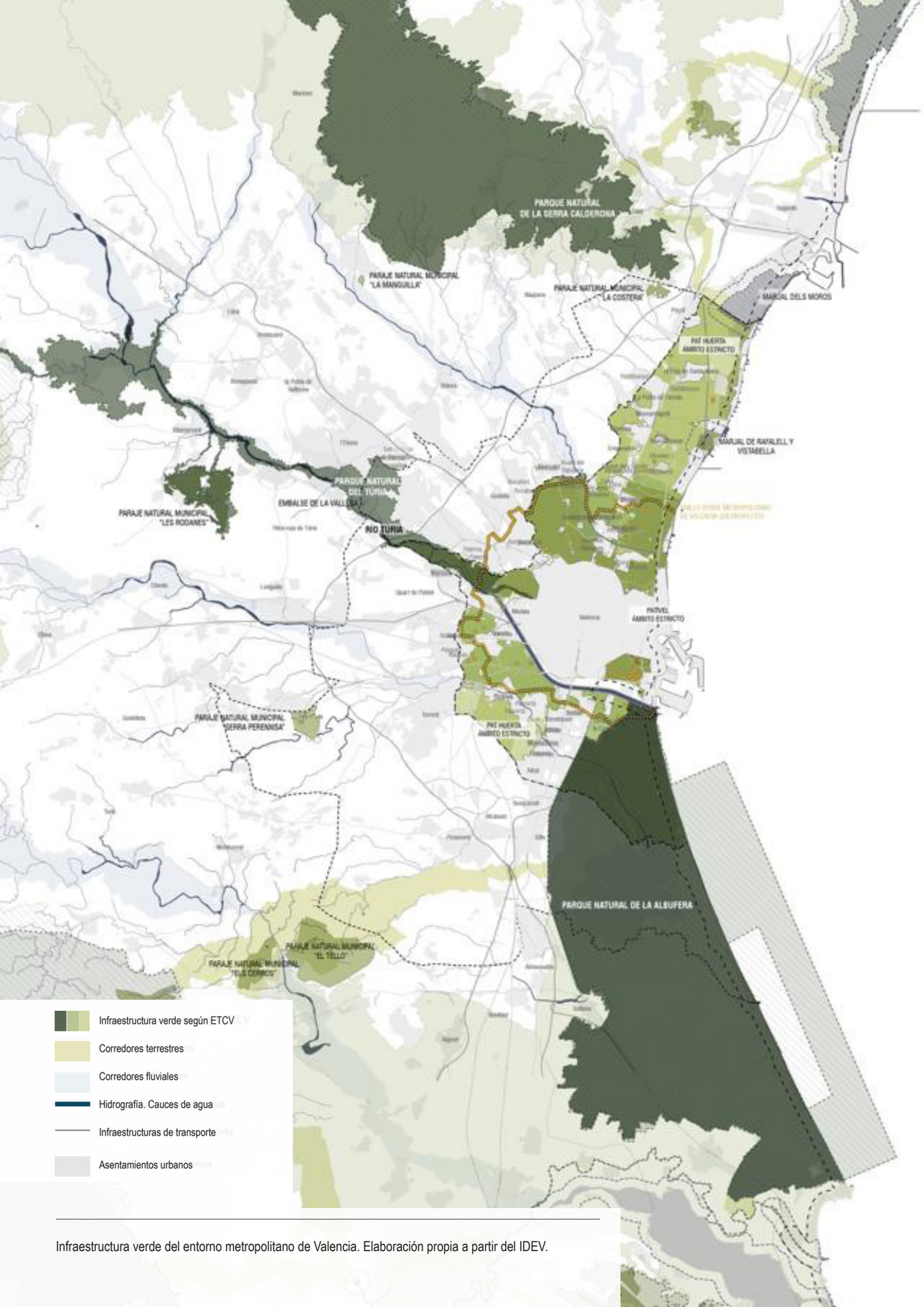
En este contexto, los barrancos no son exclusivamente estructuras hidráulicas destinadas a evacuar agua y deben recuperar su función como corredores ecológicos y espacios de regulación a escala territorial. Su conservación no responde únicamente a criterios ambientales, también a la necesidad de mantener la capacidad del territorio para amortiguar avenidas, conectar ecosistemas, favorecer la infiltración y reducir la vulnerabilidad frente a fenómenos extremos. Del mismo modo, la llanura aluvial sobre la que se asienta gran parte del área metropolitana constituye un sistema morfodinámico cuya ocupación debe abordarse desde el reconocimiento de sus limitaciones físicas y no únicamente desde la disponibilidad urbanística del suelo.

Un ejemplo representativo de esta complejidad territorial se localiza entre Riba-roja de Túria y Quart de Poblet. Ambos municipios se sitúan donde confluyen la cuenca del Turia y las ramblas del Poyo-Pozalet-Saleta. Como consecuencia, durante un episodio extraordinario pueden producirse comportamientos hidrológicos muy diferentes dentro de un mismo término municipal, llegando a inundarse completamente determinadas áreas industriales mientras el núcleo urbano permanece prácticamente indemne o, por el contrario, viéndose afectadas zonas residenciales por procesos completamente distintos. Este tipo de situaciones demuestra que el riesgo de inundación no puede abordarse con límites administrativos, el objetivo es comprender el comportamiento del territorio y de la interacción entre cuencas.

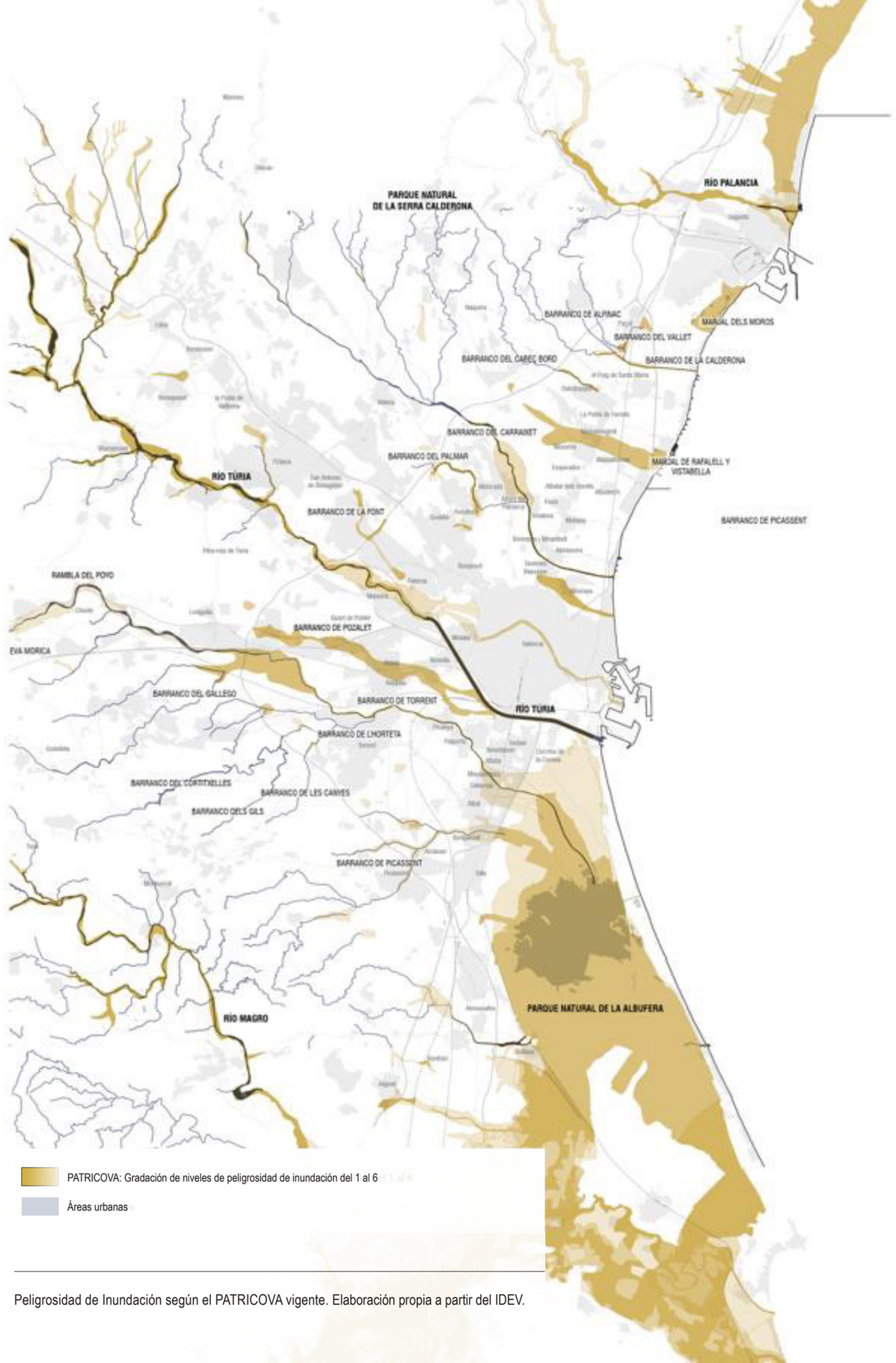
Esta lectura resulta igualmente válida para otros elementos que conforman el sistema ambiental metropolitano. La huerta histórica, la red de acequias, los suelos agrícolas, los parques naturales y las infraestructuras verdes urbanas —como el Jardín del Turia— forman parte de un sistema ecológico que presta funciones esenciales para la regulación hídrica, la producción de alimentos, la conectividad ecológica y la comprensión progresiva que impulsa el cambio climático. Se trata de infraestructuras verdes y azules cuya importancia para el funcionamiento de la metrópolis es tan importante como la de las grandes infraestructuras de transporte o de las áreas de actividad económica.

Desde esta perspectiva, la delimitación del Área Metropolitana de Valencia no debe responder exclusivamente a criterios urbanos o funcionales, sino incorporar también la componente ambiental. Las cuencas hidrográficas constituyen unidades de planificación mucho más coherentes para abordar cuestiones como la gestión del riesgo de inundación, la restauración de corredores ecológicos, la protección de los recursos hídricos o la adaptación climática. Del mismo modo que la movilidad o la logística requieren una coordinación supramunicipal, la gestión de los servicios ecosistémicos resulta hoy en día inviable desde una escala estrictamente local, ya que las decisiones adoptadas por un municipio afectan inevitablemente al comportamiento del conjunto de la cuenca.

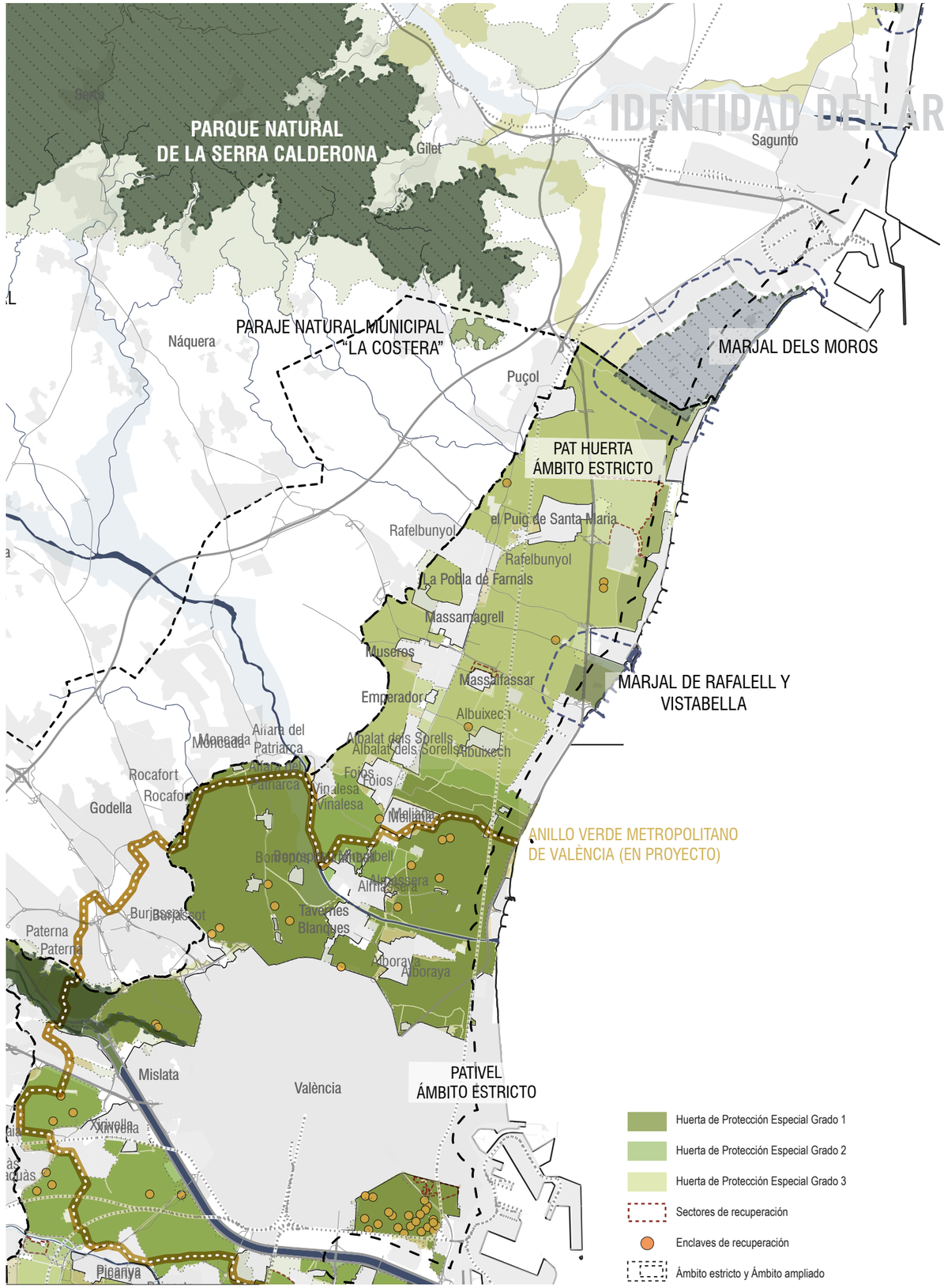
En consecuencia, la gobernanza metropolitana debe entenderse como el marco desde el que reconocer y gestionar la identidad natural del territorio y evitar convertirse en un instrumento para coordinar infraestructuras o servicios urbanos de forma localizada. Ningún municipio puede planificar de forma aislada un sistema hidrológico que atraviesa decenas de términos municipales ni preservar por sí solo la continuidad ecológica de la huerta o de los barrancos. Una visión metropolitana debe integrar el funcionamiento de los procesos naturales en la planificación urbana, garantizando que el desarrollo futuro del AMHV tenga como premisa y punto de partida la capacidad del suelo, del subsuelo y de los ecosistemas locales con tal de regular la actividad humana.



Infraestructura verde del entorno metropolitano de Valencia. Elaboración propia a partir del IDEV.



Peligrosidad de Inundación según el PATRICOVA vigente. Elaboración propia a partir del IDEV.



Detalle del PATPHDV en l'Horta Nord.

LOS ECOSISTEMAS DE LA AMHV Y LA AFECCIÓN DEL TEJIDO CONSTRUIDO

Los espacios naturales y agrícolas constituyen la infraestructura ecológica que sostiene el funcionamiento ambiental del Área Metropolitana de Valencia. Esta infraestructura no responde a una suma de espacios protegidos aislados, sino a una red continúa formada por parques, recursos naturales, corredores fluviales, huerta histórica productiva y los espacios litorales protegidos. Conjuntamente configuran el sistema ecológico metropolitano sobre el que descansan funciones esenciales como la regulación hídrica, la conectividad biológica, la producción agraria, la regulación climática, la estabilidad costera o la protección frente a fenómenos extremos.

En este contexto adquiere especial relevancia el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València (PAT de la Huerta), uno de los ejemplos más relevantes a tener en cuenta para la planificación supramunicipal desarrollados en la Comunitat Valenciana. Su principal aportación no consiste únicamente en proteger el suelo agrícola, sino en reconocer la huerta como una infraestructura territorial de carácter metropolitano, entendida como un sistema histórico productivo, hidráulico, paisajístico y ecológico cuya funcionalidad depende de la continuidad de todos sus elementos. La huerta es un ecosistema cultural capaz de prestar servicios ecosistémicos imprescindibles para el área metropolitana y la provincia de València.

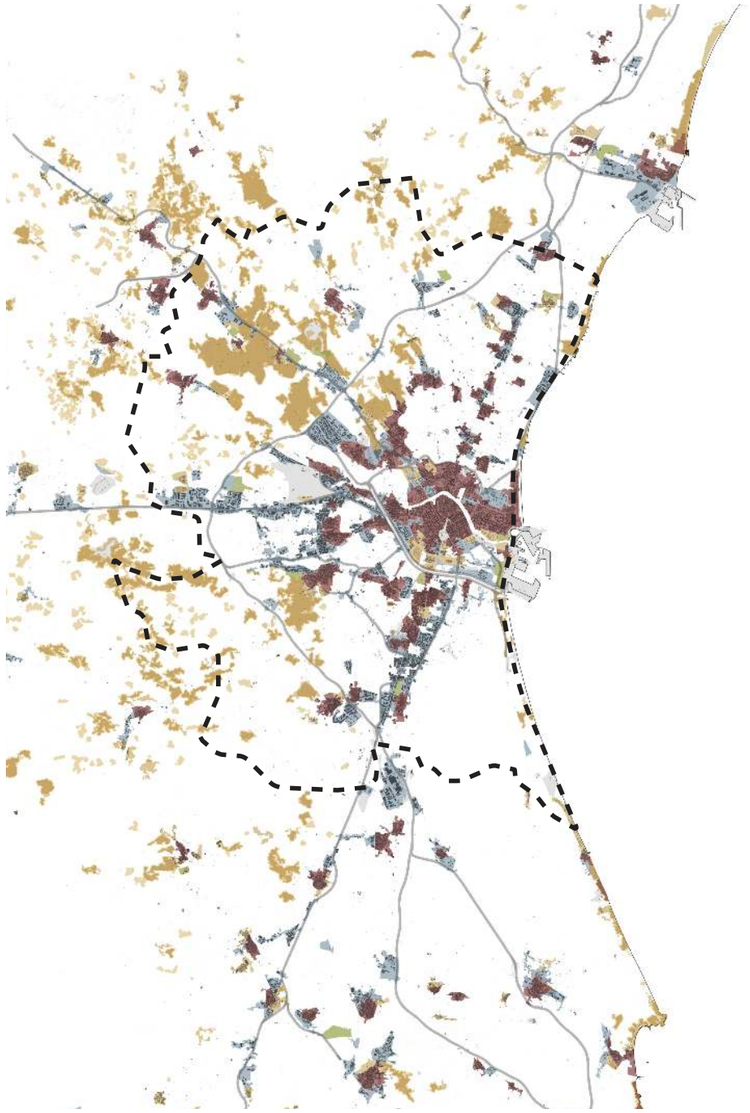
Existe actualmente una diferencia muy significativa entre l'Horta Nord y l'Horta Sud. En el norte, el desarrollo urbano ha permitido conservar, en gran medida, la continuidad de los principales cauces naturales y de la red hidráulica histórica, manteniendo una mayor conectividad entre la Sierra Calderona, la huerta, los marjales y el litoral. Por el contrario, en l'Horta Sud, grandes infraestructuras como la autovía V-31 y el crecimiento urbano e industrial de las últimas décadas han fragmentado este sistema, interrumpiendo corredores ecológicos y dificultando la continuidad de cauces, acequias y espacios agrícolas. Esta diferencia evidencia cómo determinadas decisiones de planificación pueden reforzar o debilitar el funcionamiento de un ecosistema metropolitano.

El PATRICOVA complementa esta lectura y la refuerza. La superposición entre las zonas con peligrosidad de inundación y el crecimiento urbano de las últimas décadas evidencia que buena parte del desarrollo reciente se ha producido sin atender suficientemente a la estructura natural del territorio. En numerosos ámbitos, cauces secundarios, barrancos, áreas de laminación o espacios tradicionalmente vinculados a la gestión del agua han sido progresivamente ocupados o seccionados por nuevos desarrollos urbanos e infraestructuras, reduciendo la capacidad del territorio para absorber y conducir las avenidas extraordinarias. La DANA de 2024 puso de manifiesto que estos procesos no eliminan el funcionamiento natural de las cuencas, sino que incrementan la vulnerabilidad de las áreas urbanizadas.

Paradójicamente, la ocupación histórica del territorio había seguido una lógica mucho más adaptada al medio físico. A pesar de la multitud de antecedentes catastróficos que siempre ha sufrido esta zona del litoral mediterráneo, los núcleos urbanos tradicionales que se implantaron aprovecharon las condiciones naturales de la llanura valenciana y desarrollaron una estrecha relación con la red hidráulica de la huerta, que actuaba simultáneamente como infraestructura de riego, drenaje y articulación territorial. Durante siglos, el crecimiento urbano se produjo en equilibrio con este sistema, entendiendo que el agua, el suelo y la topografía constituían la base sobre la que debía asentarse la actividad humana en la región de València. En cambio, gran parte del desarrollo y ocupación urbana que han incrementado extraordinariamente desde la segunda mitad del siglo XX, han respondido a una lógica fragmentada, donde cada municipio ha planificado su propio crecimiento dentro de sus límites administrativos, sin considerar suficientemente la continuidad ecológica e hidrológica del conjunto del territorio.

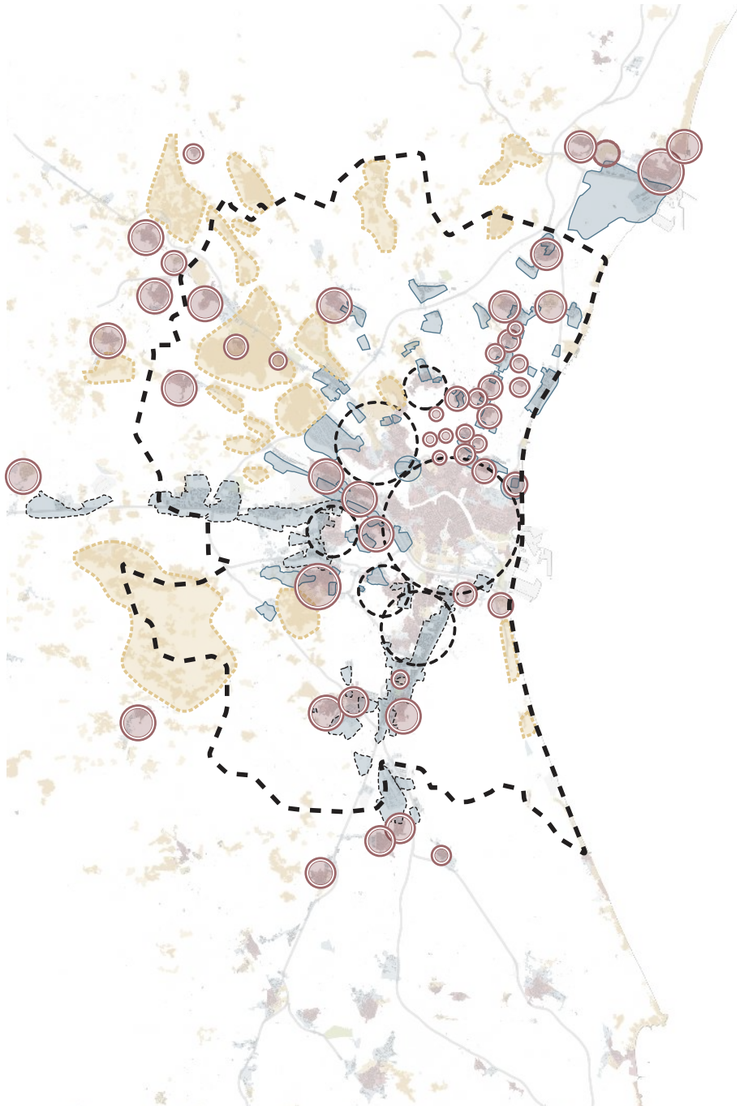
Esta circunstancia pone de manifiesto que una delimitación del Área Metropolitana de la Huerta de València basada en sus ecosistemas debe contar quizá con una estructura base de planos históricos de la región y no tanto el resultado contemporáneo con el que contamos. La continuidad de la huerta, la red de acequias, los corredores fluviales, los parques naturales, los marjales y los sistemas dunares configuran una unidad funcional cuya escala coincide mucho más con la realidad metropolitana que con la división administrativa municipal y segregación de los recursos.

La gestión de esta infraestructura verde, de los recursos naturales, no puede abordarse desde una perspectiva exclusivamente local. La planificación metropolitana no debe entenderse únicamente como un instrumento para coordinar infraestructuras o actividades económicas, sino también como la escala adecuada para gestionar y proteger los recursos naturales y los servicios ecosistémicos que hacen posible la vida en el territorio y su progreso de forma sostenible. Una estrategia metropolitana compartida podrá adecuar nuevos modelos económicos y financieros a la absoluta necesidad de conservación y protección de la infraestructura verde metropolitana, recuperando una relación con el medio físico que históricamente caracterizó a la Huerta de València.



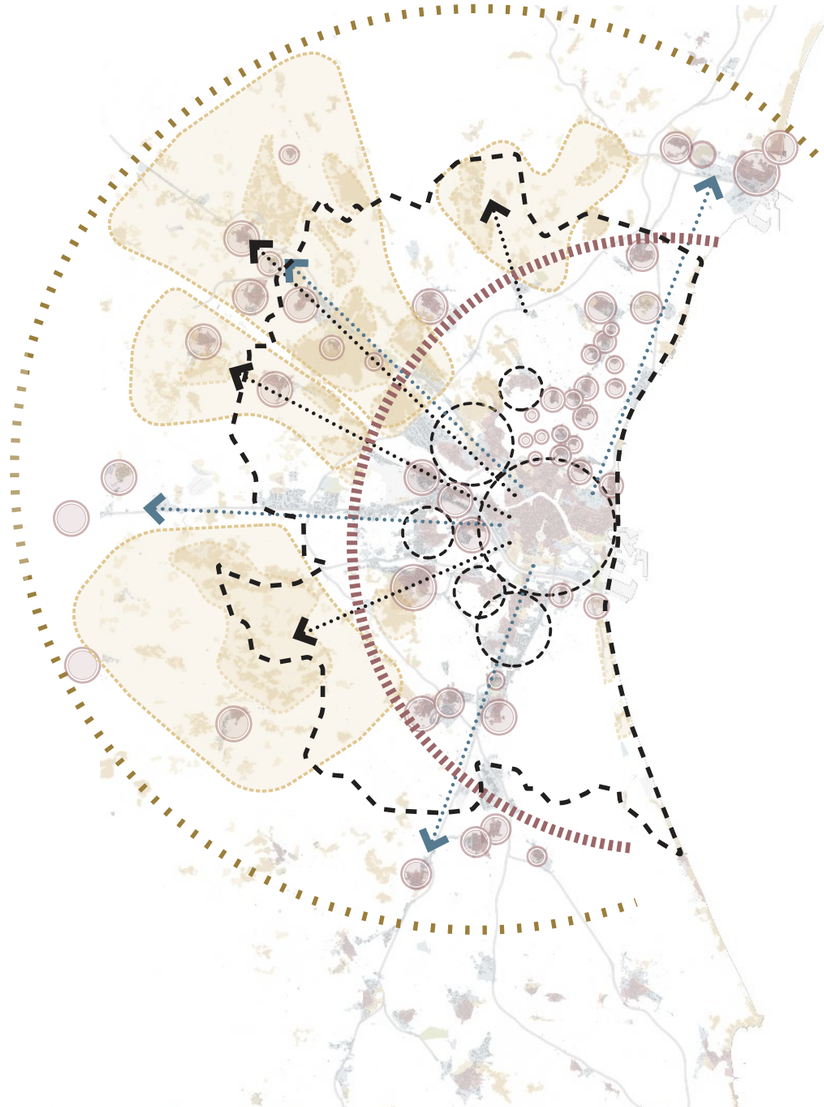
Ciudades compactas
Áreas de baja densidad
Áreas actividad económica

Las formas de asentamientos urbanos. Elaboración propia. 1/300.000.



Ciudades compactas - en continuidad - conurbadas
Ciudades compactas - nodales - no conurbadas
Áreas de baja densidad
Áreas actividad económica - en continuidad - conurbadas
Áreas actividad económica - nodales - no conurbadas

Las formas de asentamientos urbanos. Elaboración propia. 1/300.000.



Ciudades compactas - en continuidad - conurbadas
Ciudades compactas - nodales - no conurbadas
Áreas de baja densidad
Primera corona
Segunda corona
Ejes de desarrollo de los asentamientos residenciales
Ejes de desarrollo de las áreas de actividad económica

Caracterización a partirl de las formas de asentamientos urbanos. Elaboración propia. 1/300.000.



Imagen aérea de los términos municipales de municipios de l'Horta Sud. Fuente: ICV.

3.2 MORFOLOGÍA URBANA

La identidad del Área Metropolitana de Valencia (AMV) no responde a un único modelo de ocupación del territorio, sino que se define a partir de la gestión del suelo y de la realidad construida a través de distintas formas de asentamiento. Junto a los núcleos urbanos compactos tradicionales aparecen extensas áreas de baja densidad y una red de enclaves de actividad económica que estructuran el funcionamiento metropolitano más allá de los límites municipales.

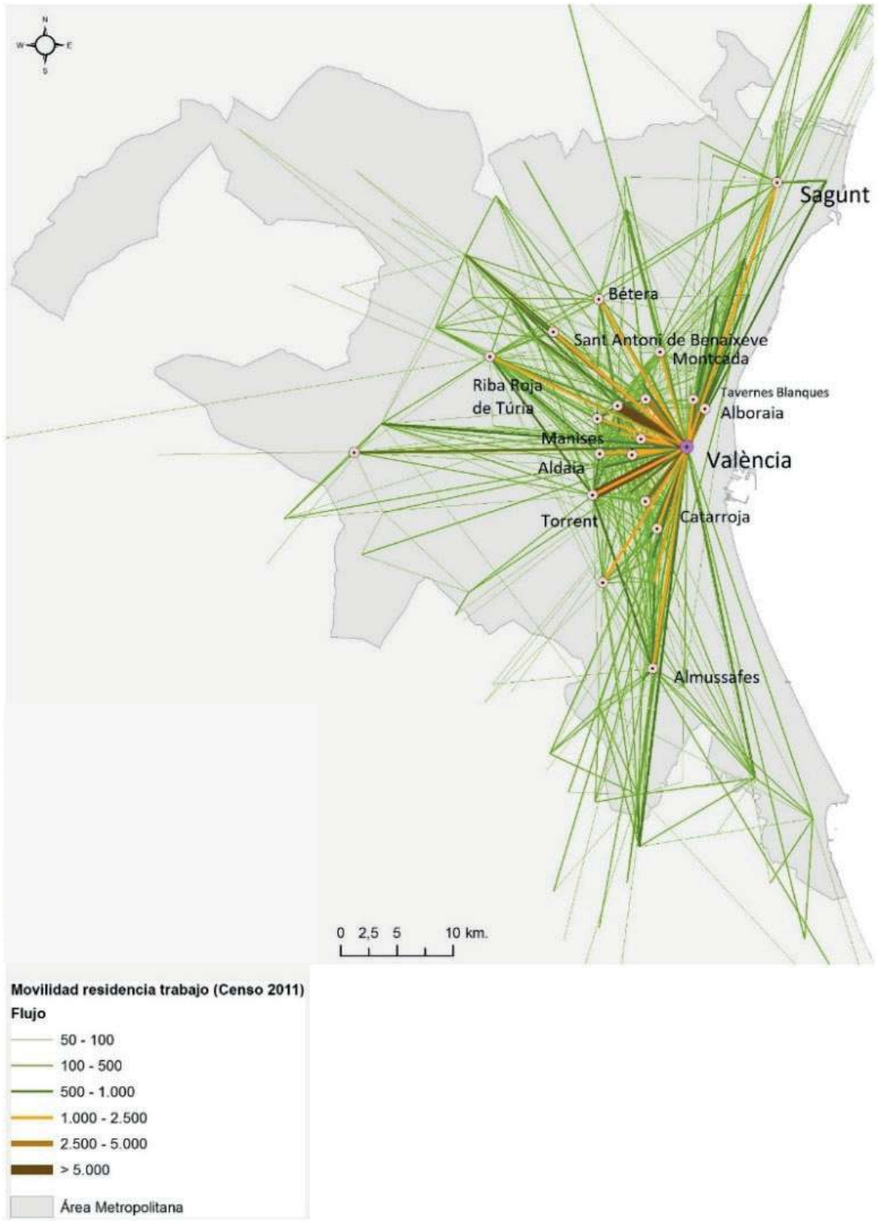
Esta diversidad permite reconocer una primera corona metropolitana donde predominan las poblaciones compactas conurbadas destacando el desarrollo a lo largo de l'Horta Sud, los crecimientos junto al desarrollo del cauce del río Turia como Mislata, Paterna o Quart de Poblet, y hacia el norte Burjassot o Alboraya. Además, en esta primera corona también se concentran grandes áreas de actividad económica que refuerzan la continuidad metropolitana, como las de Fuente del Jarro (Paterna), Vara de Quart, el entorno aeroportuario de Manises, el puerto de Valencia y los polígonos del eje de la V-31, conocida como Pista de Silla. Se trata del espacio de mayor intensidad urbana, mayor densidad poblacional, donde se ubican los principales equipamientos y una importante proporción de las áreas de actividad económica, conformando el núcleo funcional del principal sistema metropolitano.

A su alrededor se desarrolla una segunda corona, de límites más difusos y difíciles de definir debido a la progresiva transición entre lo urbano y lo rural. En este territorio el crecimiento reciente ha dado lugar a una ocupación más dispersa, caracterizada por la proliferación de grandes áreas residenciales de baja densidad, muchas de ellas conurbadas entre sí, y por la presencia de cascos urbanos de menor tamaño que conservan una identidad propia. La actividad económica también adopta un patrón más fragmentado, apoyándose en áreas industriales y nodos especializados vinculados a las principales infraestructuras viarias. Se evidencia una estructura metropolitana policéntrica y heterogénea, en la que la densidad urbana disminuye gradualmente desde el centro hacia la periferia, pero donde se mantienen entre ambas coronas fuertes relaciones funcionales.

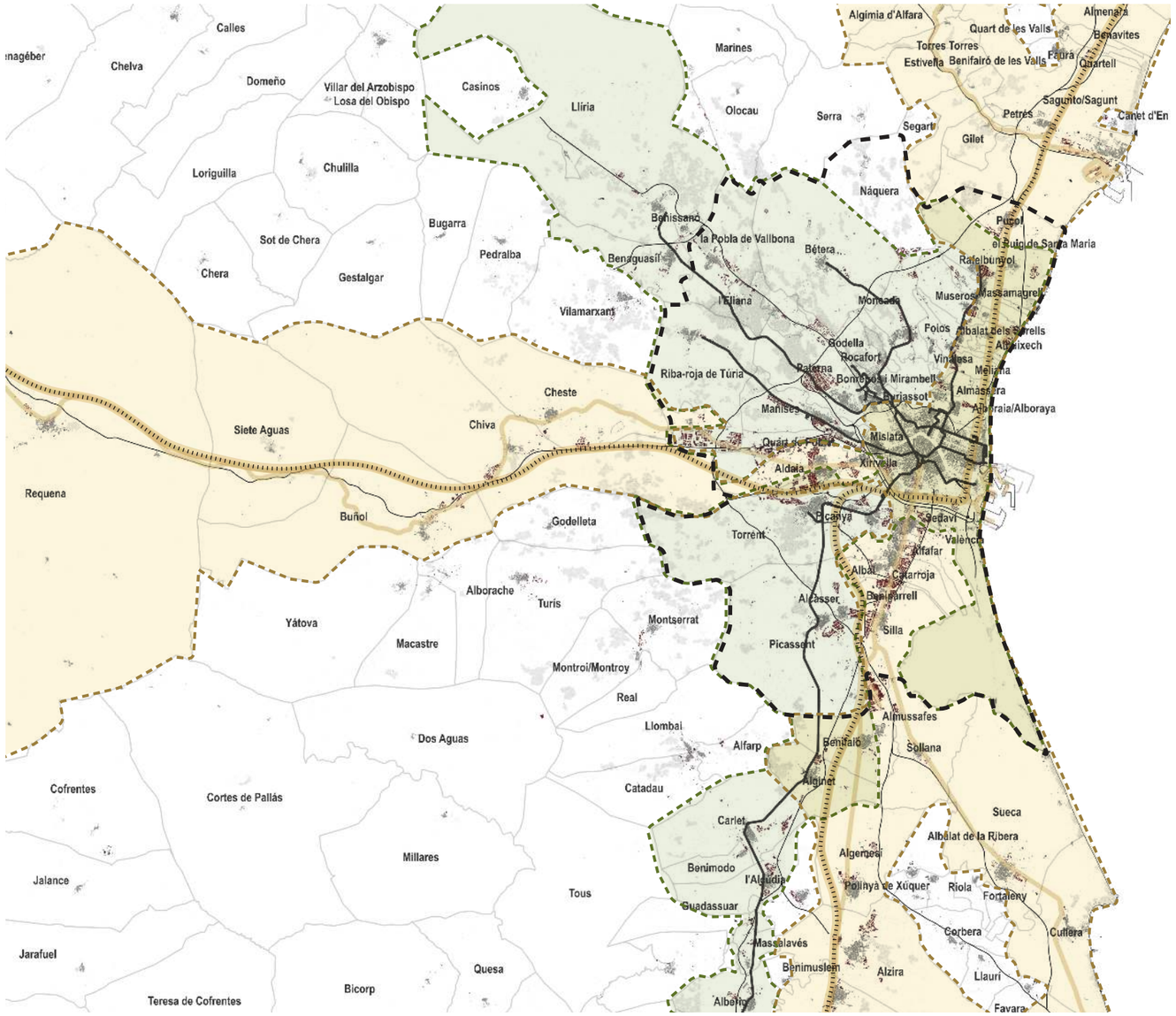
La gestión metropolitana no solo debe ser capaz de abordar los grandes retos territoriales, sino también de ofrecer soluciones a problemáticas de carácter local que superan el ámbito competencial de un único municipio. Esta necesidad resulta especialmente evidente en aquellos municipios que han agotado su capacidad de crecimiento, disponen de infraestructuras obsoletas o buscan avanzar hacia modelos urbanos más sostenibles basados en la regeneración, la optimización de los recursos existentes y una menor ocupación de suelo, una medida que se está implantando, por ejemplo, en las estrategias de planificación del municipio de Barcelona. En este contexto, la gobernanza metropolitana se convierte en un elemento clave para articular mecanismos de cooperación entre administraciones, coordinar actuaciones de interés común y garantizar una gestión más eficiente del territorio. La forma en que se estructure este modelo de gobernanza será, en última instancia, uno de los factores determinantes para asegurar la viabilidad y consolidación del proyecto metropolitano a largo plazo.

Un ejemplo representativo de ello es el municipio de Benetússer, enclavado entre Paiporta y Alfafar, caracterizado por una ocupación prácticamente completa de su suelo, lo que limita significativamente sus posibilidades de crecimiento y de generación de nuevos espacios libres. En contraste, el límite norte del término municipal de Alfafar presenta un ámbito actualmente infrautilizado y sin capacidad de desarrollo urbanístico. La puesta en valor de este espacio mediante una estrategia de cooperación supramunicipal podría permitir, en el caso de Benetússer, disponer de un nuevo parque urbano de carácter agrícola, ampliando la oferta de espacios libres para su población pese a localizarse administrativamente en un municipio colindante.

Este tipo de actuaciones pone de manifiesto la necesidad de una gobernanza metropolitana capaz de coordinar la cesión, gestión y mantenimiento de suelos e infraestructuras que, aunque trascienden los límites administrativos de cada municipio, prestan servicio al conjunto del sistema urbano. En este sentido, la oficina metropolitana podría desempeñar un papel fundamental como órgano de coordinación, facilitando acuerdos entre administraciones y promoviendo una planificación basada en las necesidades reales del territorio más allá de las fronteras municipales.



Estructura interna del Área Metropolitana de Valencia de acuerdo con los flujos residencia-trabajo apartir del censo de Población de 2011. Fuente: Salom Carrasco, J., Feria Toribio, J.M.ª, Casado Díaz, J.M., & Fajardo Magraner, F. (2024). The delimitation of metropolitan areas as a governance instrument: the case of the Valencian Community. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, (100).



Municipios servidos por la red ferroviaria

3.3 MOVILIDAD

La movilidad cotidiana constituye uno de los indicadores más representativos para comprender el funcionamiento real del Área Metropolitana de la Huerta de Valencia. Mientras que las delimitaciones administrativas responden a criterios políticos o competenciales, los desplazamientos diarios de la población ponen de manifiesto la existencia de un espacio funcional mucho más amplio, definido por las relaciones de residencia, trabajo, estudio y acceso a servicios. En este sentido, el transporte de pasajeros y mercancías se convierte en una variable clave para identificar una dimensión metropolitana más relacionada con el tejido social que con la morfología urbana.

La propuesta de delimitación de la AMHV representada en el plano toma como referencia la red ferroviaria de pasajeros, incorporando tanto la red de Cercanías como Metrovalencia. El trazado de esta infraestructura responde a una herencia histórica en vez de a una planificación contemporánea y el resultado es un ámbito territorial que supera claramente la delimitación metropolitana planteada previamente, extendiéndose hacia municipios que, aunque no forman parte del núcleo metropolitano consolidado, mantienen una estrecha dependencia funcional de València gracias a la accesibilidad que proporciona el ferrocarril. Municipios como Llíria, Casinos, Segorbe, Sagunto o Xàtiva ilustran cómo la infraestructura ferroviaria amplía el radio de influencia y favorece la integración cotidiana de territorios cada vez más alejados.

Sin embargo, esta delimitación debe entenderse únicamente como una aproximación conceptual. Para definir con precisión un ámbito metropolitano basado en la movilidad es necesario disponer de información detallada sobre la intensidad de los desplazamientos, los tiempos de viaje, la frecuencia de los servicios y el volumen de viajeros entre municipios. Los datos disponibles reflejan que las carencias en la infraestructura ferroviaria no radica principalmente en su trazado, sino en la falta de periocidad. No existe tanto un problema de conectividad, por tanto, sino de frecuencia y eso se traduce en una movilidad por ferrocarril con elevadas deficiencias a escala territorial.

La red ferroviaria no explica por sí sola la totalidad de las conexiones metropolitanas, ya que una parte muy significativa de la movilidad diaria continúa realizándose en vehículo privado, especialmente en aquellos municipios donde la oferta de transporte público resulta insuficiente o inexistente.

Esta cuestión adquiere una especial relevancia hacia el sur del área de estudio. La red ferroviaria permite identificar un corredor de influencia que alcanza municipios de la Ribera, aunque la verdadera extensión funcional probablemente sea aún mayor al incorporar los desplazamientos por carretera a través de la A-7, la A-38 y la V-31. De igual manera, los corredores occidentales y septentrionales también presentan relaciones funcionales intensas que no siempre quedan reflejadas exclusivamente mediante el transporte ferroviario.

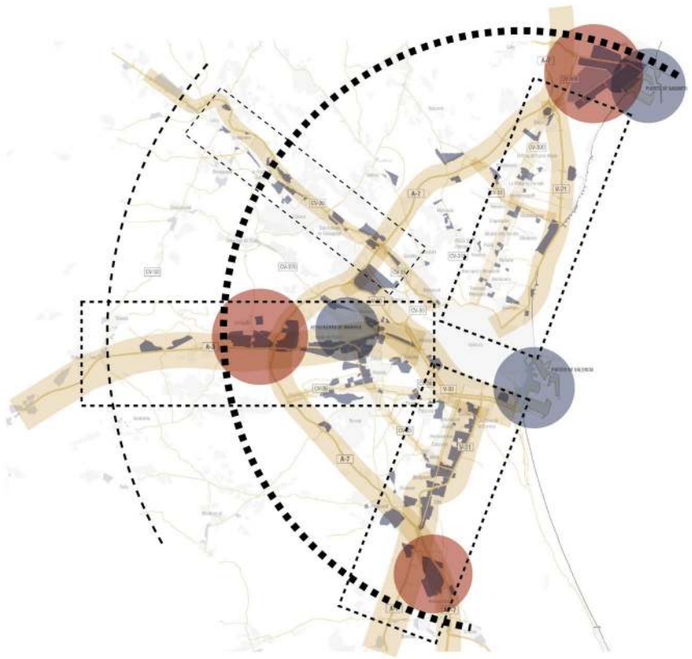
Los datos de movilidad residencia - trabajo refuerzan esta interpretación y en el caso de transportes de mercacías se agudiza. La mayor parte de los flujos convergen hacia la ciudad de Valencia, señalándola como principal polo de empleo y servicios logísticos del territorio. No obstante, también se evidencia un elevado número de relaciones transversales entre municipios metropolitanos, especialmente entre los principales núcleos de la primera y segunda corona, lo que demuestra que el sistema debe evolucionar hacia una estructura más compleja y policéntrica. Municipios como Paterna, Torrent, Sagunto, Manises, Riba-roja de Túria o Almussafes generan importantes flujos propios que complementan la centralidad ejercida por València.

En relación con esto, una de las principales debilidades del sistema de transporte público metropolitano actual es su estructura marcadamente radial, concebida para canalizar la mayor parte de los desplazamientos hacia el centro de València. Tanto la red de Cercanías como Metrovalencia responden a este esquema, ofreciendo una adecuada conectividad entre la capital y los municipios de su entorno, pero presentando importantes carencias en las conexiones transversales entre municipios periféricos. Como consecuencia, numerosos desplazamientos entre localidades de una misma corona metropolitana requieren pasar por València o realizar múltiples transbordos, incrementando significativamente los tiempos de viaje y reduciendo la competitividad del transporte público frente al vehículo privado. La ausencia de una red orbital o circunvalatoria de transporte público, capaz de conectar directamente los principales polos residenciales, productivos y de servicios sin atravesar el centro metropolitano, constituye uno de los principales retos para la consolidación de un sistema de movilidad más eficiente. El desarrollo de este tipo de conexiones permitiría reforzar las relaciones funcionales entre municipios, favorecer la policentralidad del área metropolitana y reducir la dependencia del automóvil.

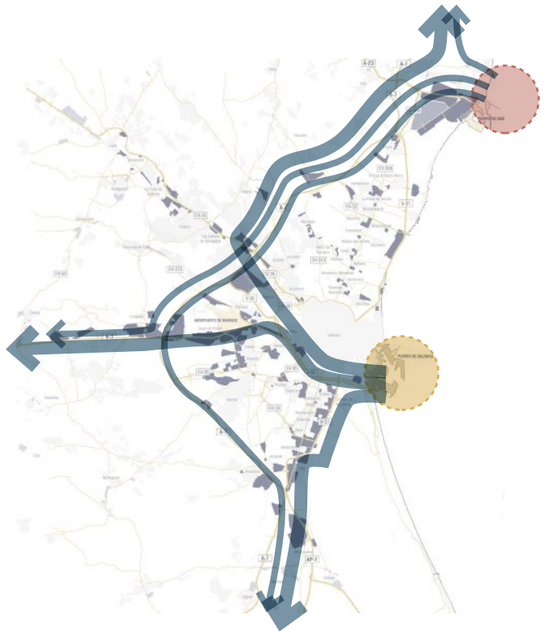
La movilidad configura un área funcional de dimensiones superiores a la delimitación propuesta para el área metropolitana. Mientras esta última busca definir un ámbito de gestión coherente desde el punto de vista identitario a nivel ambiental, urbano o administrativo, el análisis del transporte de pasajeros permite identificar un espacio estratégico de influencia mucho más amplio, cuyos límites son necesariamente variables y dependen de la intensidad de las relaciones funcionales. En consecuencia, la delimitación basada en la movilidad no debe interpretarse como una alternativa a la propuesta metropolitana, sino como una herramienta complementaria que evidencia la existencia de escalas territoriales diferentes según la variable analizada y la potencialidad que puede albergar el AMHV según las estrategias de planificación y de gestión que se lleven a cabo.

Categoría 1: Autovías y Autopistas
Categoría 2: Carreteras estructurantes
Categoría 3: Resto de vías
A-3 Denominación de las principales vías
Áreas de Actividad Económica (AAE)
Resto de asentamientos urbanos

Infraestructuras viarias del entorno metropoliano de Valencia. Elaboración propia



Esquema de los principales polos de actividad económica y su relación con los corredores viarios y la primera y segunda corona metropolitana. Elaboración propia.



Esquema de posible reorganización de flujos relacionada con el Puerto de Valencia y el Puerto de Sagunto. Elaboración propia.

3.4 ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

LAS ZONAS LOGÍSTICAS Y LA INFRAESTRUCTURA DE CARRETERAS

Las Áreas de Actividad Económica (AAE) representan una de las evidencias más claras de que el funcionamiento del territorio no responde a un modelo estrictamente monocéntrico. Las grandes áreas industriales, logísticas y empresariales no se localizan en el municipio de Valencia, sino que se distribuyen a lo largo de los principales corredores de transporte, configurando una red de nodos especializados con capacidad propia para atraer actividad económica, empleo y flujos de mercancías y personas. Esta organización territorial refleja una evolución hacia un modelo metropolitano policéntrico, en el que distintos municipios desempeñan funciones estratégicas complementarias dentro de un mismo sistema económico. Es en este tema, el de la gobernanza sobre el tejido económico de la región, donde el objetivo marcado inicialmente de anteponer la solidaridad territorial va a hacerse notar más acuciantemente y donde se deberá prestar especial atención.

La localización de las AAE mantiene una relación directa con las grandes infraestructuras viarias. La A-3, la A-7, la CV-35, la V-30, la V-31 y la AP-7 actúan como los verdaderos ejes estructurantes sobre los que se apoyan la mayoría de las AAE, evidenciando la fuerte dependencia del transporte por carretera para el traslado de mercancías. Esta accesibilidad ha favorecido la consolidación de importantes polos económicos como Almussafes, especializado en la industria del automóvil; el eje Loriguilla-Riba-roja, convertido en uno de los mayores centros logísticos del Mediterráneo; y Sagunto, cuyo crecimiento industrial y portuario lo sitúa como un enclave estratégico y un área logística de primer orden para el norte del área metropolitana. Junto a ellos, el Puerto de Valencia, el Puerto de Sagunto y el Aeropuerto de Manises completan una red de infraestructuras que da servicio y conectividad a la actividad económica metropolitana, que no gravita exclusivamente alrededor de la capital.

Precisamente, la existencia de estos polos evidencia que el territorio dispone de las bases necesarias para desarrollar un modelo logístico más descentralizado y eficiente. Sin embargo, el funcionamiento actual del sistema continúa respondiendo a una lógica excesivamente centralizada. Como se representa en el esquema de los principales polos de actividad económica y su relación con los corredores viarios, el Puerto de Valencia concentra la mayor parte de la gestión logística de mercancías, actuando como principal punto de entrada y salida incluso para flujos cuyo destino final se sitúa en corredores alejados del puerto. Como consecuencia, una gran cantidad de mercancías son redistribuidas posteriormente mediante transporte por carretera en todas las direcciones, generando recorridos adicionales que podrían evitarse, una elevada concentración de tráfico pesado y una importante presión sobre infraestructuras como la V-30 o la A-7.

Esta situación pone de manifiesto una de las principales debilidades del sistema logístico metropolitano: la falta de una estrategia integrada que aproveche el potencial de las diferentes infraestructuras existentes. A pesar de disponer de varios nodos con capacidad para asumir funciones especializadas, la organización actual continúa concentrando la mayor parte de los flujos en un único punto, desaprovechando las oportunidades que ofrece una estructura territorial ya claramente policéntrica.

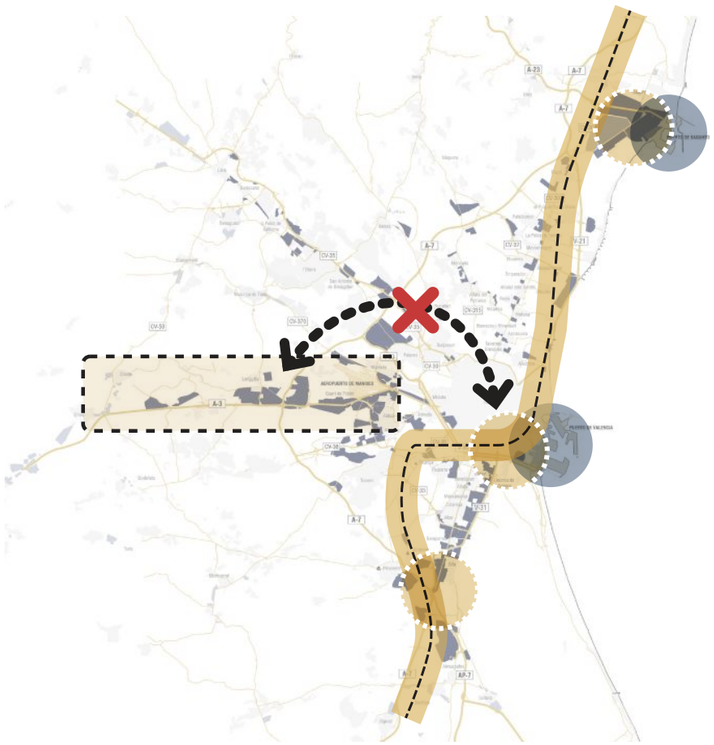
El esquema inferior plantea una posible reorganización de estos flujos basada en la especialización funcional de los principales puertos. En este modelo, el Puerto de Sagunto asumiría preferentemente la gestión de las mercancías destinadas al norte del corredor mediterráneo, aprovechando su posición estratégica y su conexión directa con la AP-7, con el Corredor Mediterráneo ferroviario y el eje Catábrico - Mediterráneo. Por su parte, el Puerto de Valencia concentraría los tráficos dirigidos hacia el oeste y el sur, donde mantiene una posición privilegiada respecto a los principales ejes de comunicación.

El reto del área metropolitana no pasa por crear nuevos polos, ni siquiera de aumentar excesivamente su capacidad, sino por adaptar la planificación y la gobernanza a una realidad territorial que ya existe, coordinando las infraestructuras de transporte rodado y de ferrocarril, los puertos, el aeropuerto, y las grandes plataformas logísticas como partes de un único sistema metropolitano. Una gestión integrada permitiría reforzar la competitividad económica del área metropolitana, reducir la dependencia del transporte por carretera y consolidar un modelo de desarrollo más equilibrado, eficiente y sostenible.

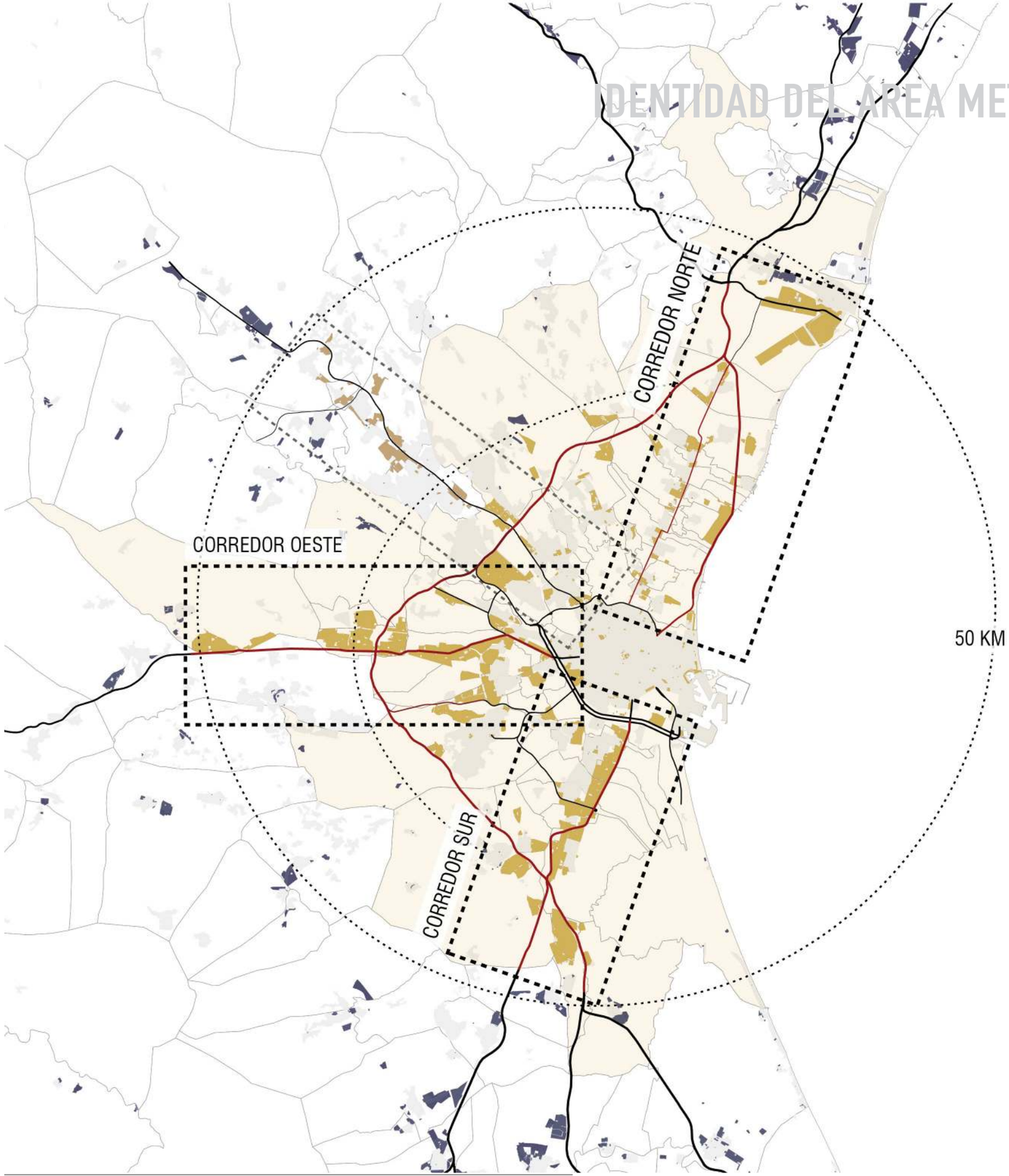
Olocau
Serra
Gilet
Sagunto
CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO
C6
C5
PUERTO DE SAGUNTO
C5-6
Náquera
Puçol
Lliria
Benissanó
Benaguasil
la Pobla de Vallbona
FFCC VALÈNCIA-CASTELLÓ DE LA PLANA · M-V
el Puig de Santa Maria
Rafelbunyol
La Pobla de Farnals
Massamagrell
Museros
Massalfassar
Bétera
Vilamarxant
l'Eliana
Moncada
Emperador
Albalat dels Sorells
Albuixech
San Antonio de Benagéber
Riba-roja de Túria
Alfara del Patriarca
Foios
Rocafort
Vinalesa
Meliana
Godella
Bonrepòs i Mirambell
Almàssera
Tavernes Blanques
Burjassot
Paterna
Alboraya
Manises
FFCC ARANJUEZ -VALENCIA · M-V
Cheste
Loriguilla
AEROPUERTO DE MANISES
Quart de Poblet
Mislata
Chiva
Aldaia
Xirivella
València
L.A.V. MADRID-VALENCIA
Alaquàs
PUERTO DE VALENCIA
Picanya
Paiporta
Sedaví
Benetússer
Alfafar
Llocnou de la Corona
Godelleta
Torrent
L.A.V. VALENCIA-ALICANTE
Massanassa
Catarroja
Albal
Beniparrell
Alcàsser
C1-2
Picassent
Silla
FFCC XÀTIVA-ALCOI · M-V
Almussafes
Benifaió
Sollana
CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO
Alginet

Red de tranvía y metro-Valencia - pasajeros
Red de Cercanías - pasajeros · mercancías
Línea de Alta Velocidad (L.A.V.) pasajeros · mercancías
Corredor Ferroviario Mediterráneo
Puertos y aeropuertos
Centros logísticos en funcionamiento / Futuros
1. Mercavalencia
2. Parque Logístico Valencia (PLV)
3. Parque Logístico Intermodal de Almussafes
4. Parc Sagunt
5. Zona de Actividades Logísticas ZAL Valencia
6. Zona de Actividades Logísticas ZAL Sagunto
7. Centro de Carga Aeroportuaria
Infraestructuas nodales logísticas en funcionamiento / Futuros
1. Silla Mercancías
2. Valencia Fuente San Luis
3. Sagunto Mercancías
Áreas de Actividad Económica (AAE)
Resto de asentamientos urbanos

Infraestructuras ferroviarias del entorno metropoliano de Valencia. Elaboración propia



Esquema de la desconexión entre principales infraestructuras portuarias y ferroviarias y el corredor con mayor carácter logístico del entorno metropolitano. Elaboración propia.



Posible delimitación estratégica del área metropolitana relacionada con las áreas de actividad económica.
Identificación de corredores y AAE incluidas. Elaboración propia.

LOS CORREDORES DE LAS AAE Y LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

El desarrollo económico del Área Metropolitana de la Huerta de Valencia no depende únicamente de la red viaria, sino también, y prioritariamente, de la capacidad de integración con las infraestructuras ferroviarias y logísticas. La superposición de las AAE con las líneas de Cercanías, Metrovalencia, Alta Velocidad y el Corredor Mediterráneo evidencia que el territorio dispone de una red ferroviaria con potencial de mejora, aunque su aprovechamiento para el transporte de mercancías continúa siendo escaso y desigual según los distintos corredores de las AAE.

El análisis permite identificar una estructura territorial organizada en torno a varios corredores de especialización económica, cada uno de ellos asociado a dinámicas y oportunidades diferenciadas. El corredor sur, vinculado históricamente a la actividad industrial y productiva, ha evolucionado hacia un espacio de creciente diversificación en el que conviven usos industriales, comerciales y productivos, aprovechando la accesibilidad proporcionada por la V-31, la A-7 y el Corredor Mediterráneo. El corredor norte, articulado en torno a Sagunto, combina el desarrollo industrial y portuario con una creciente relación con el paisaje agrícola de la huerta y los espacios abiertos del litoral, configurando un ámbito donde la actividad económica debe convivir con estrategias de protección ambiental y de integración paisajística. Por su parte, el eje de la CV-35 hacia Llíria reúne condiciones favorables para consolidarse como un corredor de innovación y desarrollo tecnológico, apoyándose en la proximidad a los campus universitarios, parques tecnológicos y áreas empresariales ya existentes.

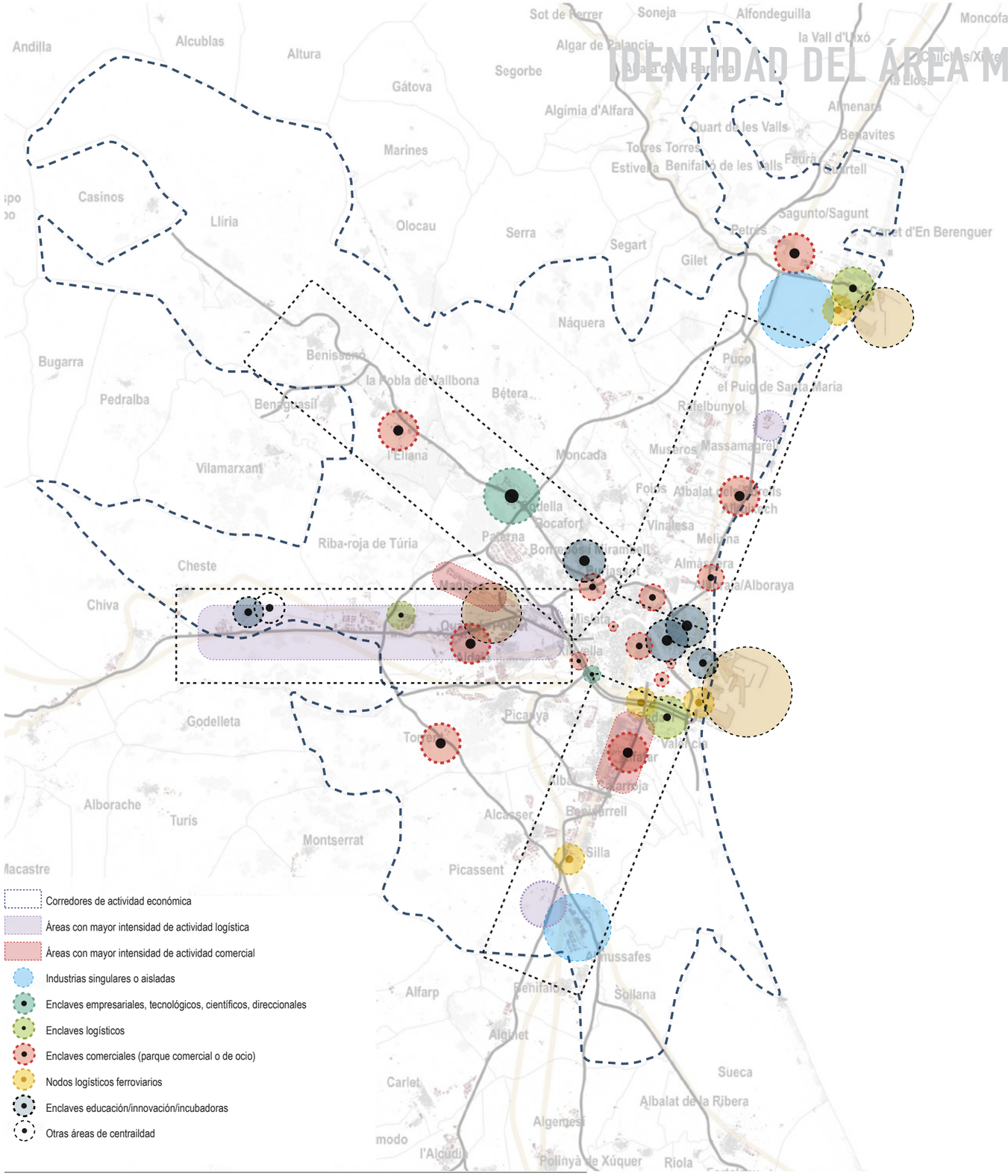
Especial relevancia adquiere el corredor oeste, actualmente el principal eje logístico del área metropolitana y el ámbito donde se concentran algunas de las mayores inversiones en plataformas de distribución y actividades vinculadas al transporte de mercancías junto con el puerto de Sagunto. Sin embargo, existe una contradicción territorial de gran importancia: a pesar de su papel estratégico, este corredor presenta una conexión muy limitada con la red ferroviaria destinada al transporte de mercancías que se dirigen hacia el Corredor Mediterráneo. La mayor parte de los flujos continúan dependiendo casi exclusivamente de la carretera, obligando a canalizar el tráfico pesado a través de infraestructuras viarias ya muy saturadas y reduciendo la competitividad logística del conjunto del sistema.

Esta desconexión resulta especialmente significativa si se considera la proximidad del corredor oeste al aeropuerto, a las principales plataformas logísticas y a las líneas ferroviarias de alta capacidad que atraviesan el territorio, actualmente empleadas únicamente para transporte de pasajeros. La ausencia de conexiones ferroviarias con el litoral y sus puertos impide aprovechar plenamente el potencial intermodal de este ámbito y limita la posibilidad de trasladar parte del transporte de mercancías desde la carretera al ferrocarril, uno de los principales objetivos de las políticas europeas de movilidad sostenible.

El área metropolitana dispone ya de una estructura económica organizada en torno a corredores funcionales especializados y complementarios. El reto, en la mayoría de municipios, reside en detener o contener la ocupación de suelo de las áreas de actividad económica mientras no haya una planificación territorial y mejorar la conectividad entre AAE y con el resto de España, reforzar la intermodalidad mediante una planificación metropolitana integrada y, a nivel de gestión, fomentar su actualización y modernización. La consolidación de conexiones ferroviarias con el corredor logístico occidental, junto con la especialización coordinada de los distintos corredores, permitiría aumentar la eficiencia del sistema económico y reforzar el carácter policéntrico del Área Metropolitana de la Huerta de València.



Ámbitos de influencia de las infraestructuras de transporte y AAE afectadas. Elaboración propia.



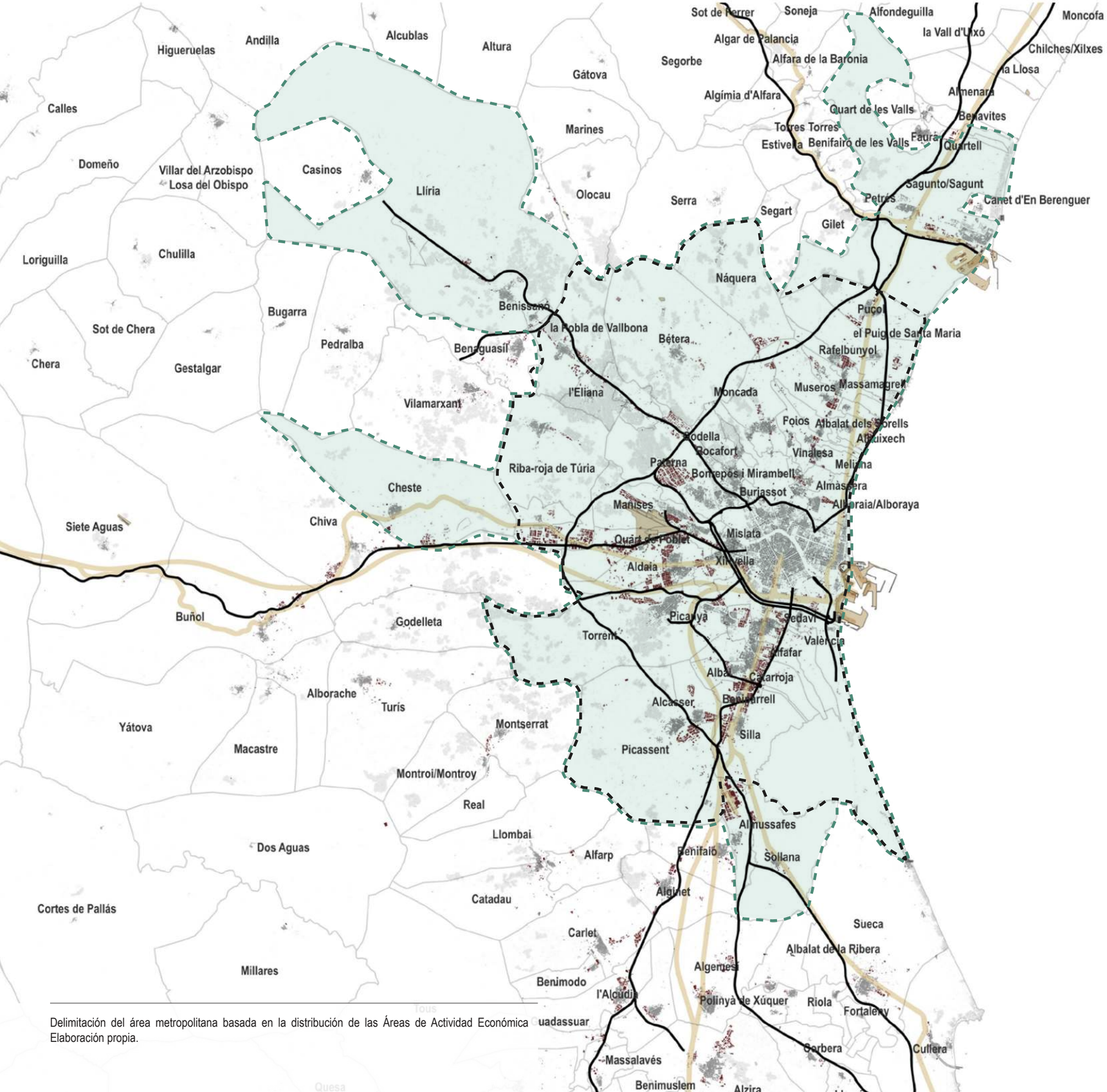
Principales centralidades vinculadas con la actividad económica, la formación e innovación Elaboración propia.

LA CIUDAD POLICÉNTRICA Y LA DIVERSIDAD DE LAS AAE

El Área Metropolitana de la Huerta de València dispone de una estructura productiva mucho más compleja y diversa de lo que podría interpretarse desde una visión centrada exclusivamente en la ciudad de València. La distribución territorial de las AAE evidencia la consolidación de un sistema económico policéntrico, articulado mediante distintos corredores especializados que concentran funciones complementarias y que constituyen una de las principales fortalezas del territorio metropolitano. Esta diversidad funcional permite entender que el desarrollo económico del AMV no depende de un único gran centro de actividad, sino de una red de nodos interrelacionados capaces de asumir roles diferenciados dentro de una estrategia común con el potencial de formentar tanto la movilidad de trabajadores como la de mercancías de una forma más versátil y completa.

Un aspecto relevante es la escasa distancia existente entre los principales nodos estratégicos. En un radio aproximado de apenas diez kilómetros se concentran algunos de los mayores polos logísticos, industriales y de redes de transporte del territorio, conectados mediante una potente infraestructura viaria y ferroviaria. A una escala ligeramente superior, dentro de un ámbito menor a los cincuenta kilómetros de distancia lineal, se integran el Puerto de Valencia, el Puerto de Sagunto, el Aeropuerto de Valencia, la industria de Almussafes, Loriguilla-Riba-roja, Sagunto, el Parque Tecnológico y los principales corredores industriales del área metropolitana. Esta proximidad constituye una ventaja competitiva excepcional, ya que permite plantear una organización funcional basada en la especialización de los nodos y la cooperación entre ellos más que en la concentración de actividades. La existencia de múltiples polos especializados favorece una distribución más equilibrada del empleo y disminuye la presión sobre las infraestructuras y el suelo urbano más consolidado.

Los ámbitos identificados representan, además, importantes espacios de oportunidad para orientar el crecimiento metropolitano. La mejora de las conexiones ferroviarias con el corredor logístico occidental, la especialización del Puerto de Sagunto como área logística disponible con un enorme potencial de crecimiento y conectividad con el Mediterráneo y el Cantábrico, la consolidación del corredor tecnológico de la CV-35, la regeneración de áreas industriales obsoletas y la integración paisajística del corredor norte constituyen estrategias complementarias que permitirían reforzar la competitividad del conjunto del sistema.



Delimitación del área metropolitana basada en la distribución de las Áreas de Actividad Económica
Elaboración propia.

LA DELIMITACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA SEGÚN LAS AAE

La delimitación del área metropolitana basada en la distribución de las Áreas de Actividad Económica ofrece una lectura complementaria a las propuestas planteadas anteriormente a partir de la morfología urbana y de las infraestructuras de movilidad, siendo esta última una variable íntimamente ligada. Mientras que la delimitación inicial identificaba el ámbito metropolitano desde la consolidación del tejido urbano y la movilidad ampliaba ese espacio atendiendo a las relaciones funcionales derivadas de los desplazamientos cotidianos, el análisis de las AAE revela la inclusión de los municipios de Sagunto, Cheste y Almussafes, indiscutiblemente, dentro del sistema económico metropolitano. Esta delimitación responde a la localización de los principales polos productivos, logísticos e industriales.

En términos generales, la delimitación segun AAE presenta un ámbito de influencia superior al definido únicamente por la continuidad urbana. La propuesta inicial se concentraba fundamentalmente en la primera y segunda corona metropolitana, delimitando un territorio donde predominan las relaciones residenciales y urbanas. Sin embargo, la actividad económica evidencia que el funcionamiento metropolitano trasciende esos límites, refuerza la segunda corona como zona de influencia y se apoya en corredores especializados que extienden la AMHV hacia municipios cuya relevancia no depende de su continuidad urbana con València, sino de su capacidad para generar empleo, actividad logística e intercambios económicos, como es el caso del corredor oeste.

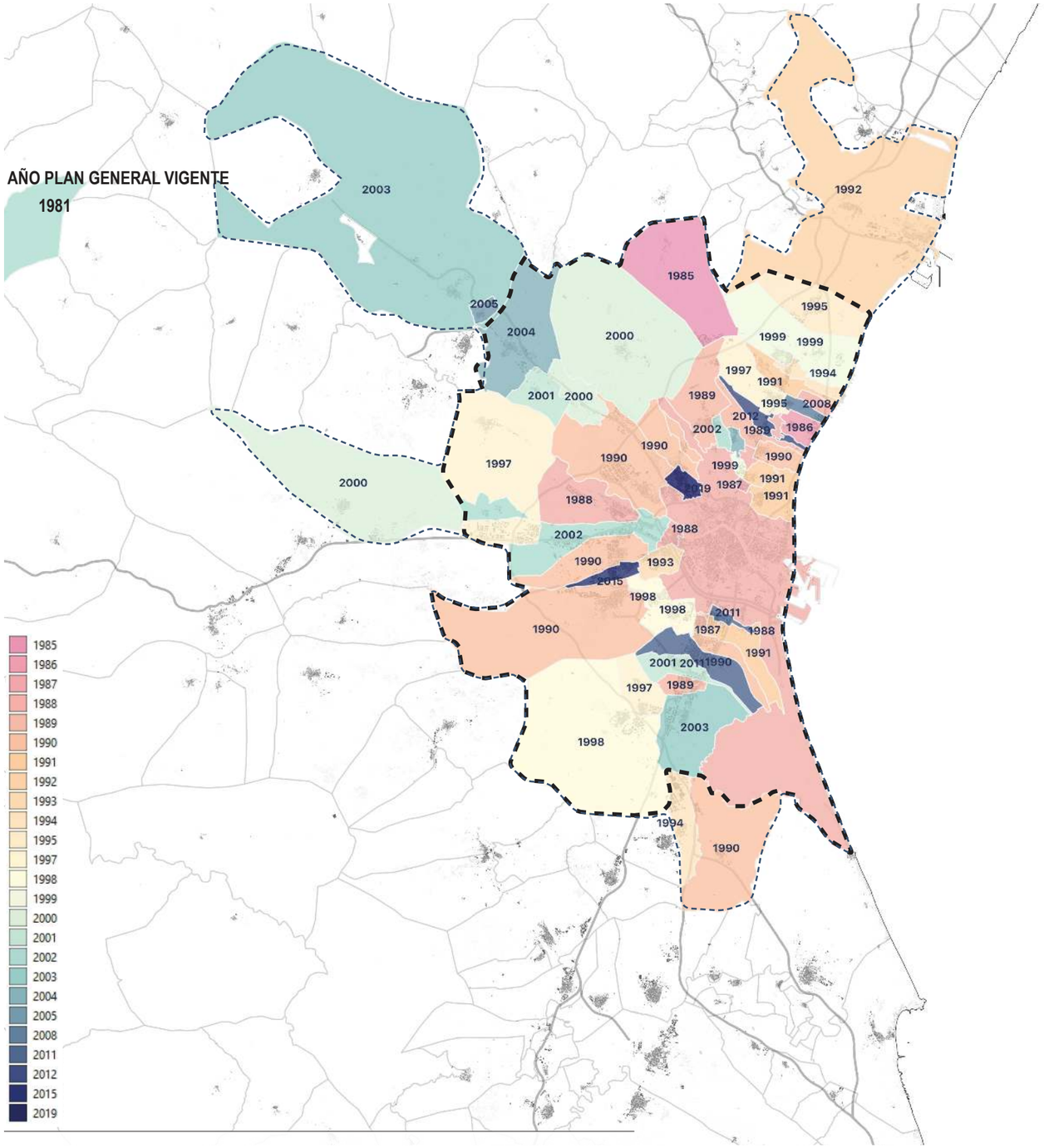
Uno de los casos más representativos es Almussafes, cuya incorporación dentro de la delimitación resulta prácticamente incuestionable desde esta perspectiva. La presencia del complejo industrial de Ford y del potente tejido empresarial asociado convierte al municipio en uno de los principales motores económicos del conjunto metropolitano, su emplazamiento se eligió, principalmente, debido a su óptima accesibilidad y buena conectividad en todas las escalas. Su capacidad para atraer trabajadores de numerosos municipios, su integración en los corredores viarios y ferroviarios y su papel dentro de la cadena logística regional hacen que su vinculación funcional con Valencia sea mucho más intensa de lo que podría deducirse mediante un primer análisis sobre proximidad física o continuidad urbana. En consecuencia, cualquier delimitación basada en la estructura económica debe incorporar Almussafes como parte integrante del sistema metropolitano.

Una situación similar se observa en Sagunto, cuya importancia trasciende ampliamente su condición de ciudad de la segunda corona. El puerto, las áreas industriales consolidadas, los nuevos desarrollos vinculados a la logística, la industria tecnológica y energética y su posición estratégica sobre el Corredor Mediterráneo y Cantábrico convierten a Sagunto en una auténtica centralidad económica metropolitana. Lejos de representar un nodo periférico, constituye uno de los principales polos de actividad del AMHV y un elemento esencial para la articulación del corredor norte.

La delimitación también incorpora de manera clara el eje de Llíria, cuya integración responde a la consolidación del corredor de la CV-35 como espacio de innovación, actividad empresarial y crecimiento tecnológico. La continuidad de parques empresariales y la estrecha relación con los municipios de l'Eliana, San Antonio de Benagéber, Benaguasil y la Pobla de Vallbona configuran un corredor económico con identidad propia que mantiene una intensa relación funcional con el núcleo metropolitano.

En el extremo occidental, Cheste adquiere igualmente un papel relevante. Su posición sobre el corredor de la A-3, la proximidad al eje logístico de Loriguilla-Riba-roja, la disponibilidad de grandes superficies para actividades industriales y de distribución y el gran equipamiento deportivo que alberga, lo convierten en un espacio estratégico para el desarrollo económico metropolitano. Aunque su relación residencial con Valencia es menor que la de otros municipios, su integración dentro de la red económica y empresarial justifica plenamente su inclusión en este ámbito funcional.

Comparada con la delimitación basada en la movilidad de personas, esta propuesta presenta, lógicamente, importantes coincidencias, ya que ambas reconocen la gran influencia de las redes de transporte en la configuración del área metropolitana. Sin embargo, mientras la movilidad responde principalmente a los desplazamientos cotidianos de la población, la delimitación derivada de las AAE pone el foco en los flujos económicos y logísticos, incorporando municipios cuya importancia radica en su capacidad productiva más que en su intensidad residencial. Ambas aproximaciones convergen al identificar un territorio metropolitano más amplio que el definido exclusivamente por la ciudad compacta, aunque cada una responde a una lógica funcional diferente.



Año de aprobación del planeamiento vigente en los municipios del AMV a fecha de marzo de 2023.
Elaboración propia a partir de datos de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio.

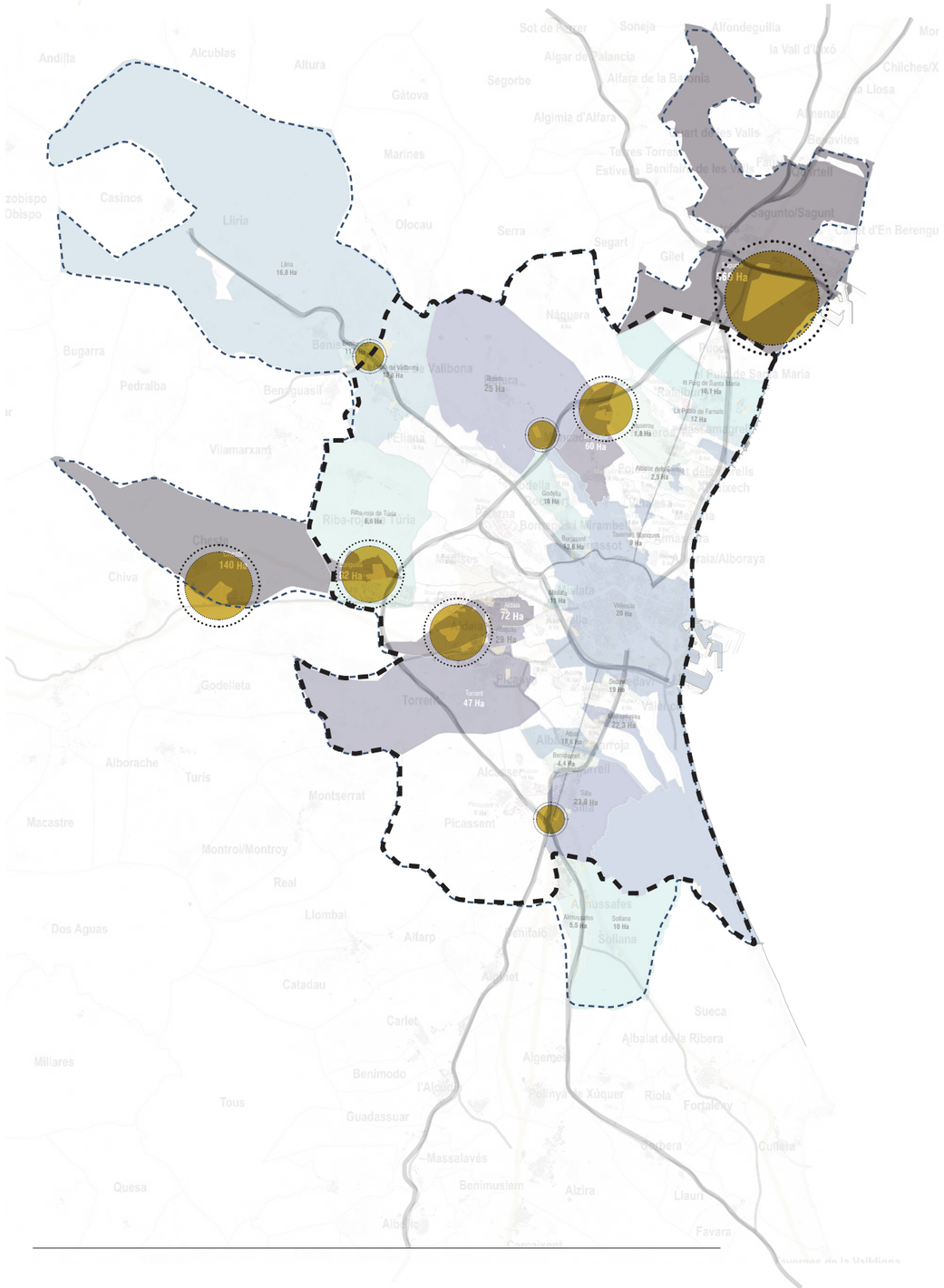


Diagrama de áreas con suelo previsto para AAE. Elaboración propia

3.5 PLANEAMIENTO MUNICIPAL, PLANIFICACIÓN Y DISPONIBILIDAD DE SUELO

El análisis conjunto del planeamiento urbanístico municipal y de las reservas de suelo destinadas a futuras Áreas de Actividad Económica (AAE) pone de manifiesto la necesidad de incorporar una visión metropolitana en la planificación del territorio. Existen aproximadamente 1.200 hectáreas de suelo industrial y terciario previsto por el planeamiento, pero todavía no consolidado, distribuidas principalmente en la segunda corona metropolitana y asociadas a los grandes corredores de transporte. Estas bolsas de suelo representan oportunidades de intervención, pero ponen de relieve la ausencia de una estrategia supramunicipal que coordine su desarrollo.

La localización de este suelo latente responde a una lógica territorial clara. La elevada consolidación urbana de la primera corona metropolitana, la necesidad de mantener y proteger los espacios agrícolas que han sobrevivido y un alto grado de ocupación del suelo, evidencian la poca viabilidad de implantar nuevos desarrollos de gran escala. Como consecuencia, las principales reservas de suelo para actividades económicas se desplazan hacia municipios de la segunda corona, especialmente en torno a los corredores de la A-3, la CV-35, la A-7 y el entorno de Sagunto, donde todavía existe capacidad para planificar nuevos ámbitos de crecimiento. Este proceso refleja la evolución natural de las áreas metropolitanas, cuyos límites funcionales se redefinen continuamente en función de las dinámicas económicas y de la disponibilidad de suelo.

No obstante, el interés de este análisis no debe centrarse únicamente en las AAE. La misma metodología podría aplicarse al estudio del suelo latente destinado a usos residenciales, dotacionales, sanitarios, educativos o de espacios libres, permitiendo construir una visión integral de las reservas territoriales disponibles en el conjunto metropolitano. Planificar estos suelos constituye una herramienta importante para anticipar necesidades futuras, evitar duplicidades entre municipios y orientar las inversiones públicas desde una perspectiva territorial sostenible.

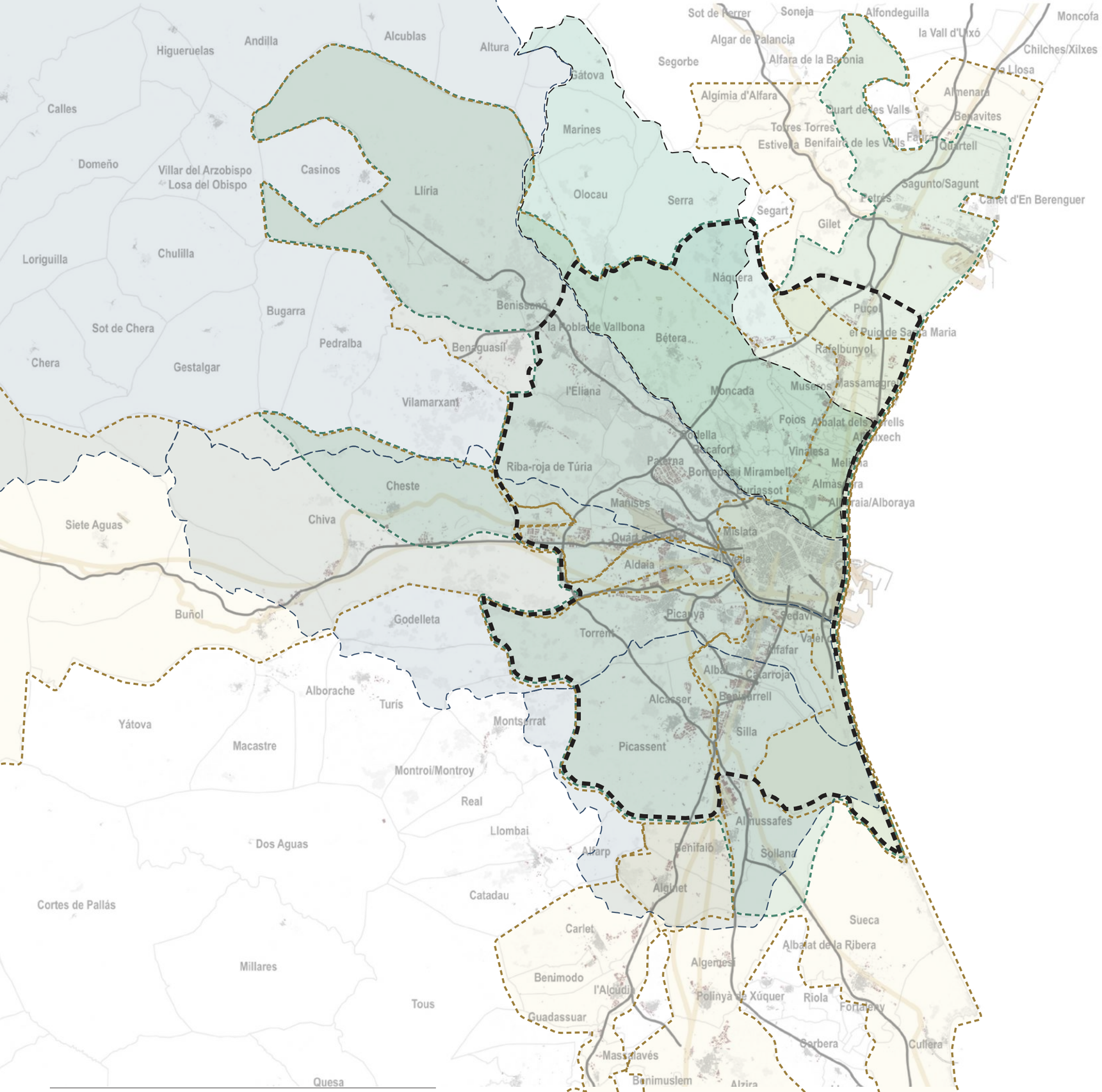
Existe, pues, una diferencia fundamental entre las dos coronas metropolitanas, que debería traducirse en estrategias de intervención claramente diferenciadas. La primera corona presenta un territorio prácticamente consolidado, con escaso suelo disponible y un importante parque edificado e industrial que, en muchos casos, requiere procesos profundos de regeneración, renovación y modernización. En este ámbito, el crecimiento extensivo ha dejado de ser una opción viable, por lo que las políticas urbanas deberían centrarse en la reutilización de suelos infrautilizados, la rehabilitación del parque construido que ha quedado obsoleto, la mejora de las infraestructuras existentes y el aprovechamiento de tejidos urbanos ya consolidados.

Por el contrario, la segunda corona concentra la mayor parte de los ámbitos de oportunidad identificados por el planeamiento. Esta disponibilidad de suelo permite abordar nuevos desarrollos con perspectivas ambientales y territoriales adecuadas en cuanto a sostenibilidad, favoreciendo modelos urbanos más compactos, una mejor integración con el paisaje, una adecuada mezcla de usos, infraestructuras preparadas para la movilidad sostenible y una planificación coordinada con la red logística y ferroviaria. La existencia de estos espacios supone una oportunidad para evitar la repetición de modelos expansivos del pasado y avanzar hacia un crecimiento más eficiente y equilibrado.

Sin embargo, alcanzar estos objetivos resulta especialmente complejo cuando el territorio se encuentra regulado por instrumentos de planeamiento elaborados en momentos históricos muy diferentes. Los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) municipales muestran una notable heterogeneidad temporal, con documentos aprobados entre principios de la década de 1980 y la actualidad, existiendo diferencias cercanas a cuatro décadas entre municipios colindantes. Esta disparidad implica que cada ayuntamiento planifica el territorio bajo marcos normativos, modelos urbanos y prioridades muy distintas, dificultando enormemente la coordinación de actuaciones que, por su propia naturaleza, trascienden el ámbito municipal.

Esta realidad evidencia una de las principales limitaciones del modelo actual de planificación y gestión. Mientras la economía, la movilidad o las infraestructuras funcionan a escala metropolitana, el planeamiento continúa fragmentado en múltiples documentos municipales, redactados en contextos diferentes y con prácticamente ninguna coordinación entre sí. La implantación de una gobernanza metropolitana no implica, no obstante, la sustitución de las competencias urbanísticas municipales ni la creación de un órgano que redacte o gestione directamente el planeamiento municipal. La potestad para aprobar y desarrollar los instrumentos de planeamiento corresponde a cada ayuntamiento ya que son los que tiene capacidad de afectar y gestionar directamente la realidad local.

El papel de una entidad metropolitana es diferente: actuar como un organismo de coordinación, capaz de definir estrategias territoriales compartidas, identificar prioridades supramunicipales, facilitar la cooperación entre administraciones, promover nuevas líneas de financiación municipal y supramunicipal y garantizar la coherencia de aquellas decisiones que, por su alcance, trascienden el ámbito de un único municipio.


Sot de Ferrer
Soneja
Alfondeguilla
Moncofa
Algar de Palancia
la Vall d'Uixó
Chilches/Xilxes
Segorbe
Alfara de la Baronia
Algímia d'Alfara
Almenara
Quart de les Valls
Bevavites
Torres Torres
Estivella
Benifairó de les Valls
Quartell
Sagunto/Sagunt
Petrés
Canet d'En Berenguer
Segart
Gilet
Náquera
Puçol
el Puig de Santa Maria
Rafelbunyol
Museros
Massamagrell
Foios
Albalat dels Tarongers
Vinalesa
Meliana
Almàssera
Alboraia/Alboraya
Mislata
Quart de Poblet
Aldaia
Picanya
Sedaví
Torrent
Alfafar
Albal
Catarroja
Alcàsser
Benetússer
Silla
Picassent
Almussafes
Benifaió
Sollana
Algimet
Sueca
Carlet
Albalat de la Ribera
Algemesí
Benimodo
l'Alcúdia
Polinyà de Xúquer
Riola
Fortaleny
Guadassuar
Sorbera
Cullera
Massalavés
Benimuslem
Alzira
Gátova
Marines
Olocau
Serra
Llíria
Casinos
Villar del Arzobispo
Losa del Obispo
Domeño
Calles
Higueruelas
Andilla
Alcublas
Altura
Loriguilla
Chulilla
Bugarra
Sot de Chera
Chera
Gestalgar
Pedralba
Benaguasil
Vilamarxant
Riba-roja de Túria
Cheste
Chiva
Siete Aguas
Buñol
Godelleta
Alborache
Turís
Yátova
Macastre
Montserrat
Montroi/Montroy
Real
Llombai
Dos Aguas
Cortes de Pallás
Millares
Tous
Quesa
Catadau
Alfarp
Benicull
Benicull
Benicull

LAS ÁREAS METROPOLITANAS DE LA HUERTA DE VALÈNCIA

4

El análisis conjunto de las distintas variables — medio físico y medioambiental, morfología urbana, movilidad, áreas de actividad económica e infraestructuras de transporte— demuestra que el Área Metropolitana de la Huerta de València no puede definirse según criterios aislados, únicos o estáticos. Cada una de estas dimensiones proyecta un ámbito de influencia diferente, reflejando que la realidad metropolitana es un sistema complejo y cambiante, cuyas relaciones funcionales varían según las estrategias a llevar a cabo y las necesidades del territorio.

No obstante, la superposición de todas ellas permite identificar con claridad un núcleo metropolitano consolidado, formado por los 50 municipios que integran la primera corona. En este ámbito coinciden la continuidad del tejido urbano, la intensidad de los desplazamientos diarios, la concentración de la actividad económica, las principales infraestructuras y una estrecha relación ambiental e hidráulica. La coincidencia de todas estas variables confirma que este espacio constituye el verdadero núcleo funcional e integral del Área Metropolitana de la Huerta de Valencia y, por tanto, representa el ámbito más adecuado para establecer una estructura estable de gobernanza metropolitana.

Más allá de este núcleo consolidado aparece una segunda corona metropolitana, cuya delimitación resulta necesariamente más abierta y flexible. En vez de realizar una interpretación fija, este ámbito puede entenderse, también, como un espacio de transición en evolución, donde la incorporación de municipios dependerá de las estrategias territoriales que se pretendan desarrollar y de los retos que el área metropolitana deba afrontar en cada momento. La movilidad, la logística, la protección de los ecosistemas, la adaptación al cambio climático, la gestión del riesgo de inundación o el desarrollo de nuevas centralidades económicas pueden requerir ámbitos de actuación diferentes, sin que ello implique modificar la identidad del núcleo metropolitano consolidado.

Existen otras variables que no se han tenido en cuenta en el análisis, pero que deberán formar parte de estudios minuciosos para comprender las identidades de esta región y los retos a futuro. Así, el turismo, una variable que reconfigura las áreas de actividad económica tradicionales y muestra riesgos mucho más complejos a nivel social; la disponibilidad de acceso a la vivienda y la disponibilidad de suelo público, como herramientas de lectura del bienestar o exclusión social de los habitantes del área metropolitana o la catalogación de los ecosistemas naturales según el nivel de emergencia en el que se encuentran para poder sobrevivir protegiendo su calidad ambiental.

En este sentido, es necesario subrayar que el debate sobre la delimitación del Área Metropolitana de Valencia no debe centrarse en establecer una única frontera administrativa o funcional, sino en reconocer que la realidad metropolitana se rige mediante geometrías variables, donde cada estrategia territorial exige una escala de intervención específica. La gobernanza metropolitana del siglo XXI no debe fundamentarse en límites rígidos, sino en la capacidad de coordinar un núcleo estable con ámbitos funcionales adaptables, permitiendo responder con mayor eficacia a las dinámicas económicas, sociales y ambientales que caracterizan al territorio metropolitano.

De este modo, el Área Metropolitana de la Huerta de Valencia podrá prosperar si se consolida como un sistema dinámico, policéntrico, resiliente y competitivo, capaz de integrar la diversidad de sus municipios bajo una visión estratégica compartida.

COACV COL·LEGI D'ARQUITECTES DE LA COMUNITAT VALENCIANA

CTAA COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE ALICANTE

CTAC COL·LEGI TERRITORIAL D'ARQUITECTES DE CASTELLÓ

CTAV COLEGIO TERRITORIAL DE ARQUITECTOS DE VALENCIA

Créditos:
Julia Cano Blasco
Ana Mª Gascón Hernández
Vicent Esteban Chapapría

Julio 2026.