
DOCUMENT D'INICI DEL PROCÉS D'AVUACIÓ
AMBIENTAL I TERRITORIAL ESTRATÈGICA DEL **PLA**
D'ACCIÓ TERRITORIAL METROPOLITÀ DE VALÈNCIA

Índice

A. ESBORRANY DEL PLA.....	3
1. Diagnòstic i potencialitats.....	4
1.1. Introducció.....	4
1.2. L'evolució de la planificació supramunicipal en l'Àrea Metropolitana de València.....	6
1.3. La definició de l'Àrea Metropolitana de València.....	8
1.4. Evolució recent de la població i perspectives a mig i llarg termini.....	13
1.5. L'Àrea Metropolitana de València: potencialitats econòmiques i competitivitat.....	16
1.6. El creixement del sòl segellat.....	21
1.7. La Infraestructura Verda de l'Àrea Metropolitana de València.....	26
1.8. Capacitat actual del planejament urbanístic de l'àrea Metropolitana de València.....	30
1.9. La mobilitat i la connectivitat en l'Àrea Metropolitana de València.....	34
2. Objectius del Pla d'Acció Territorial Metropolità de València.....	43
3. Propostes del Pla d'Acció Territorial Metropolità de València.....	46
3.1. Propostes en matèria d'Infraestructura Verda.....	46
3.2. Propostes en matèria d'assentaments.....	57
3.3. Propostes en matèria d'infraestructures de mobilitat.....	69
4. Normativa de coordinació.....	76
5. Estudi de Paisatge.....	77
B. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC.....	86
1. Objectius de la planificació i descripció de la problemàtica sobre la qual s'actua. .	87
2. L'abast, àmbit i possible contingut de les alternatives que es plantegen.....	93
2.1. Alternativa 0.....	94
2.2. Alternativa 1: de creixement concèntric.....	95
2.3. Alternativa 2: de creixement axial entorn de grans corredors de comunicació.....	96

2.4. Alternativa 3: de creixement dispers en el territori.....	97
2.5. Alternativa 4: de creixement nodal, model de xarxa de ciutats compactes.....	98
3. El desenvolupament previsible del Pla d'Acció Territorial Metropolitana de València	102
4. Un diagnòstic de la situació del medi ambient i del territori abans de l'aplicació del pla en l'àmbit afectat.....	103
5. Efectes previsibles sobre el medi ambient i el territori, tenint en compte els efectes del canvi climàtic.....	106
6. La seua incardinació en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i la seua incidència en altres instruments de la planificació territorial o sectorial.....	108
C. ANNEXOS.....	110
Annex I: Relació de municipis de l'Àrea Metropolitana de València atenent les relacions de treball.....	111
Annex II: Relació de municipis de l'Àrea Funcional de València.....	113

A. ESBORRANY DEL PLA

1. DIAGNÒSTIC I POTENCIALITATS

1.1. INTRODUCCIÓ

Aquest Pla d'Acció Territorial de caràcter integrat es desenvoluparà sobre dos àmbits territorials: l'Àrea Metropolitana de València, definida segons els criteris tècnics més utilitzats en la literatura científica per a la delimitació d'espais metropolitans (és a dir la contigüitat física i les àrees de treball), i l'Àrea Funcional, definida pels criteris de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, que inclouen altres criteris complementaris relacionats amb la mobilitat forçosa a equipaments públics, la xarxa de transport, les dinàmiques urbanístiques, etc. Encara que el tractament serà comú en els dos àmbits, és a dir s'adoptaran determinacions sobre la infraestructura verda, el sistema d'assentaments i les infraestructures de mobilitat, és en l'àmbit metropolità on es concentren els principals problemes urbanístics i territorials patrocinats per la desequilibrada concentració de població i activitat econòmica en aquest àmbit, ja que aglutina més del 95 % de la població de l'Àrea Funcional.

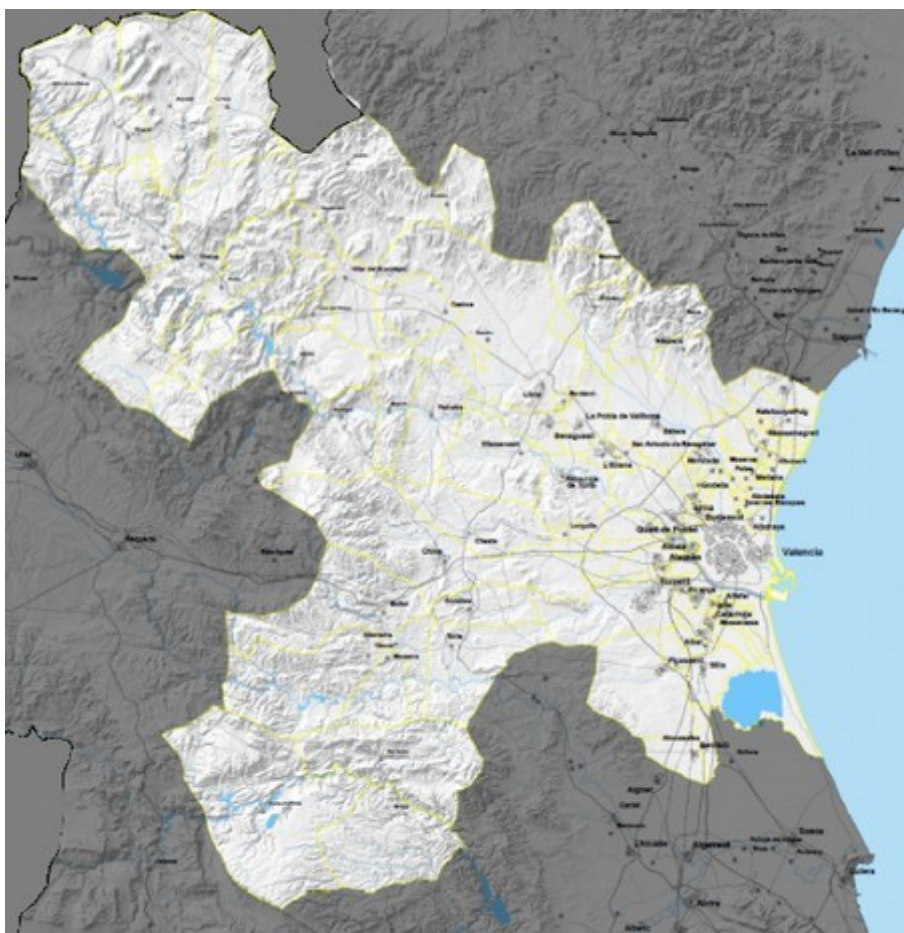


Figura 1: Àrea Funcional de València. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En aquest sentit, l'Àrea Funcional de València, tal com es defineix en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, comprén una superfície de 3.897 km² i compta amb una població de 1.774.550 habitants l'any 2015. En el seu àmbit inclou 90 municipis pertanyents a les comarques tradicionals de l'Horta, el Camp del Túria, la Foia de Bunyol, els Serrans i alguns municipis de la Ribera Alta. Igual que succeeix amb Castelló, l'Àrea Metropolitana de València

exerceix una gran atracció urbana sobre els municipis de l'interior amb escassa població pel que fa a desplaçaments forçosos i voluntaris, tant per motius de treball com per l'accés als equipaments públics o privats o simplement per motius d'oci. Aquesta atracció, originada per l'elevada grandària funcional de l'AMV i la cada vegada major incorporació de nuclis perifèrics al conjunt metropolità, bé per continuïtat urbana o per la intensificació de les relacions de treball de mobilitat recurrent, ha impedit la creació de nodes urbans a l'interior de la província de València amb capacitat per a desenvolupar polaritats pròpies que siguen prou intenses per a formar una àrea funcional específica. Les úniques excepcions, que ja provenen d'una comarca històrica, són els nuclis de Requena i Utiel, les quals configuren la seua pròpia àrea funcional definida en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i presten una àmplia gamma de béns i serveis de caràcter supramunicipal als municipis del seu entorn.

Per això, aquest Pla d'Acció Territorial, i una vegada determinada la seua àrea funcional, proposa la definició de l'àmbit metropolità, que podrà incloure municipis, com és el cas de Sagunt que, encara que estan inserits en unes dinàmiques territorials pròpies com a capçalera de l'Àrea Funcional de la Vall del Palància, són necessaris per a donar sentit a les propostes de mobilitat metropolitana, que no serien correctes sense la seua inclusió en aquest àmbit i per a aquests efectes. Tot això sense perjudici de la redacció futura d'un Pla d'Acció Territorial de l'Àrea Funcional de la Vall del Palància. Aquest fet el que demostra fefaentment és la gran complexitat del territori valencià i la seua ambivalència i solapament quant a les seues funcions territorials.

En tot cas, el Pla d'Acció Territorial tindrà en compte la seua coordinació amb les àrees funcionals limítrofs, de manera que les seues determinacions en matèria d'infraestructura verda, sistema d'assentaments i infraestructures de mobilitat siguen coherents. Per això, el Pla, encara que de manera esquemàtica, haurà d'ordenar una franja perimetral d'un quilòmetre respecte dels límits de l'àrea funcional.

1.2. L'EVOLUCIÓ DE LA PLANIFICACIÓ SUPRAMUNICIPAL EN L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

De manera contrària a altres àrees metropolitanes europees, els documents que consideren un enfocament més o menys integrat de la ciutat amb el seu entorn urbà més pròxim no arribaren fins a l'aprovació del Pla General de València i la seua cintura de 1946. Es va tractar d'un pla més retòric que real, ja que no es tenia pressupostos i condicions idònies per al seu desenvolupament. L'aprovació del pla va comportar la creació de la Corporació Administrativa Gran València com a òrgan polític administratiu encarregat de gestionar el pla. Aquest preveia el seu desenvolupament a través d'una sèrie de plans parcials que regulaven l'ordenació urbanística de 31 municipis de l'Horta de València, elegits sense criteris territorials objectius, com ara els relacionats amb mercats de treball o mobilitat.

El pla no va aconseguir els seus objectius, ni tampoc el posterior Pla General de València de 1966, que va suposar l'adaptació del pla de 1946 al denominat Pla Sud (nou llit del riu Túria després de la riuada de 1957), amb les desencertades propostes viàries en l'antic llit àmpliament conegudes. Aquest nou pla va ser incapaç de controlar les operacions especulatives a gran escala que es van produir durant la fase desenrotllista del període 1960-75, temps en el qual es produeix la primera gran pulsó immigratòria cap a València i el seu entorn metropolità.

L'adveniment de la democràcia a Espanya i la constitució de les primeres corporacions municipals democràtiques va suposar, contràriament al que podia esperar-se, una desregulació i descoordinació en la formulació de plans urbanístics en l'Àrea Metropolitana de València, de manera que cada municipi va dissenyar la seua planificació sense atendre el conjunt. Ni tan sols l'obsoleta Corporació Administrativa Gran València, que es va mantindre fins a la seua dissolució en 1986, va poder ordenar un procés amb greus implicacions territorials sobre l'Horta de València i la mobilitat en l'àrea que es continuen arrossegant en l'actualitat.¹

En aquest context de descoordinació intermunicipal es va aprovar la Llei 12/1986, de 31 de desembre, del Consell Metropolità de l'Horta, i al seu empara es van redactar unes Normes de Coordinació Metropolitana, donant audiència als 44 municipis de la comarca. A la vista del que va succeir, no pot dir-se que aquest òrgan coordinador de l'Àrea Metropolitana haja tingut un èxit rellevant. Són diverses les interpretacions que la literatura científica addueix como causes d'aquest fracàs: l'insuficient marc financer, les aritmètiques de la representativitat política, les disputes entre els partits polítics, la falta de creença en la necessitat d'una planificació supramunicipal o una manifesta insuficiència quant a les competències urbanístiques d'aquest òrgan gestor. El resultat és que l'any 2000 se suprimeix per llei l'esmentat ens metropolità, del qual realment ha perviscut, i de forma descoordinada, la gestió dels residus (EMTRE), el cicle hidràulic (EMSHI) i l'ens de transport (EMT). També cal destacar l'aplicació de les determinacions normatives en matèria d'infraestructures de mobilitat incloses en les Normes de Coordinació Metropolitana, que van ser respectades en l'aprovació del planejament general municipal.

D'aquesta manera el debat territorial queda una vegada més ajornat, fins que l'any 2011 s'aprova l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, en la qual s'estableix el marc per a l'ordenació supramunicipal de la Comunitat Valenciana, i en la qual es defineixen els distints àmbits de planificació de l'entorn territorial de València; aquests àmbits, en funció dels

1 SORRIBES, J. (2015): València 1940-2014: Construcción y destrucción de la ciudad. Colección Desarrollo Territorial, 15, Universitat de València.

objectius marcats pel pla que s'estan considerant, poden comprendre des de l'àrea urbana integrada definida per contigüitat física dels municipis, l'àrea de treball metropolitana que satisfà el 75 % d'aquestes relacions de caràcter supramunicipal fins a l'Àrea Funcional definida per una envolupant molt més àmplia que inclou l'àmbit d'influència dels equipaments públics de rang supracomarcal.

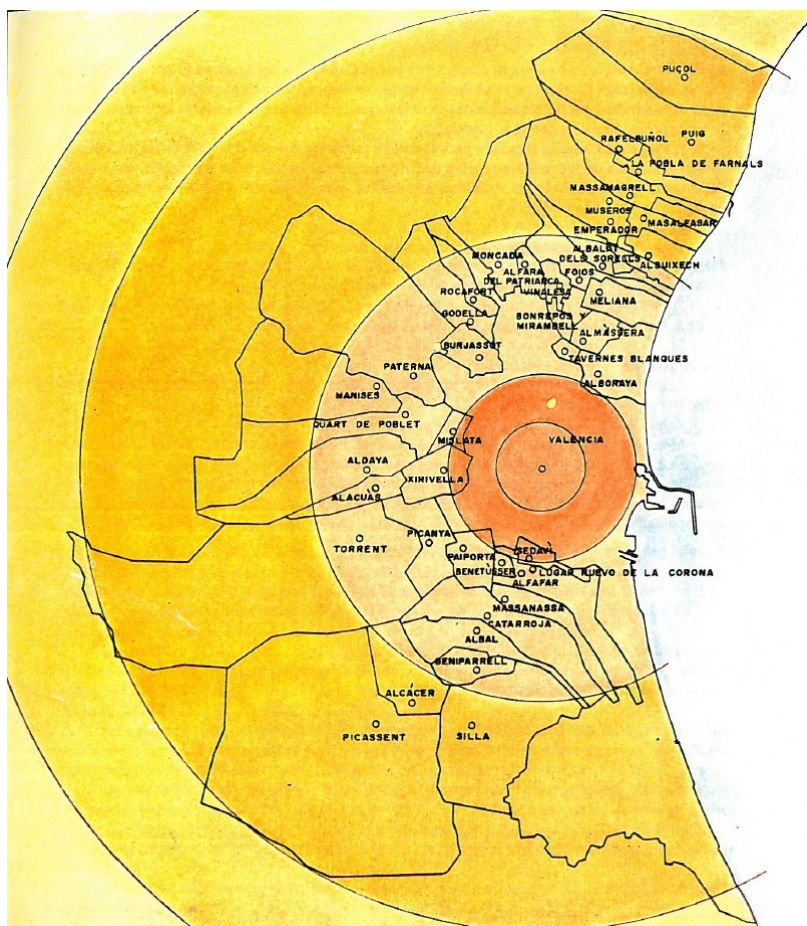
El debat territorial sobre la futura governabilitat de l'Àrea Metropolitana de València, la necessitat de crear un ens de govern supramunicipal, o la possibilitat de desplegar una llei metropolitana (de forma semblant a Barcelona o Vigo), no constitueixen l'objecte d'aquest Pla d'Acció Territorial i s'han d'ajornar fins després de la seua aprovació. Són qüestions que formen part d'un procés en què és necessari el consens de tots els actors involucrats en l'ordenació i gestió diària de l'Àrea Metropolitana de València, i l'aprovació d'un Pla d'Acció Territorial integrat com aquest no és sinó una condició necessària per a l'inici d'aquest procés. Tot això sense perjudici que s'estan avançant qüestions de coordinació sectorial, com és el cas de l'autoritat metropolitana de transport.

Parlant de govern del territori, hi ha experiències foranes que fan molta llum respecte d'aquestes fórmules de gestió metropolitana, i les quals s'enquadren en models diferents segons el grau de vinculació. És a dir, tenim governs metropolitans forts, amb determinacions vinculants i amb moltes competències (hard governance) i uns altres són de caràcter voluntari, amb menors competències i menor grau de vinculació (soft governance). Els exemples de governs metropolitans més representatius els trobem a Alemanya (Stuttgart, Hamburg, Munic, etc.), que és un país federal, però que també posseeix una cultura federal molt arrelada.

1.3. LA DEFINICIÓ DE L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

Hi ha un cert consens entre els experts en matèria d'ordenació territorial a l'hora d'utilitzar criteris per a la delimitació de les àrees metropolitanes. Entre ells, destaquen com més importants els relacionats amb la continuïtat dels teixits urbans; els patrons de mobilitat obligatòria, generalment constituïts pels desplaçaments per motius laborals intermunicipals, que conformen les denominades àrees urbanes de treball; i els temps de desplaçament mitjà en sistemes de transport públic d'alta capacitat, els quals defineixen àmbits superiors a les àrees metropolitanes, com són les denominades regions urbanes. Paral·lelament, també es poden definir aquestes àrees metropolitanes per arguments i criteris de naturalesa politicoadministrativa.

En el cas de València, i sense entrar en delimitacions antigues d'arrel cultural o històrica, és la Llei 12/1986, de creació del Consell Metropolità de l'Horta, en la qual s'inclouen els 44 municipis de la comarca tradicional de l'Horta, i arreplega els distints treballs de comarcalització duts a terme durant els anys 70 i 80 del segle passat, especialment des de fòrums acadèmics.



AMBITO METROPOLITANO Y EQUIDISTANCIAS

	> 2 Km.		10 a 20 Km.
	2 a 4 Km.		20 a 25 Km.
	4 a 10 Km.		> 25 Km.

Figura 2: Normes de coordinació del planejament dels municipis integrants del Consell Metropolità de l'Horta. Font: Generalitat Valenciana (1988). Normas de coordinación metropolitana.

Posteriorment, en el “no-nat” Pla de Desenvolupament Urbanístic-Estratègies de Vertebració Territorial de la Comunitat Valenciana (COPUT, 1995) s'inclou una delimitació de la denominada àrea urbana integrada de València aplicant criteris bàsics d'interacció urbana produïda per la proximitat dels usos dels diferents municipis, aquesta contigüitat urbana comprén 43 municipis. Seguint aquesta mateixa metodologia, l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana incorpora 58 municipis a l'àrea en la seua anàlisi de l'any 2009, la qual cosa és indicativa de la potència d'aquests processos de metropolitanització, lligats en aquest cas a la forta activitat urbanística d'aquests últims anys. Per aquests criteris urbanístics, s'ha de considerar aquest àmbit com molt idoni per a la coordinació de planejament supramunicipal i la dimensió mínima de l'àmbit global del conjunt metropolità. Aquesta delimitació de l'àrea urbana integrada de València té en 2015 una població de 1.694.772 habitants.

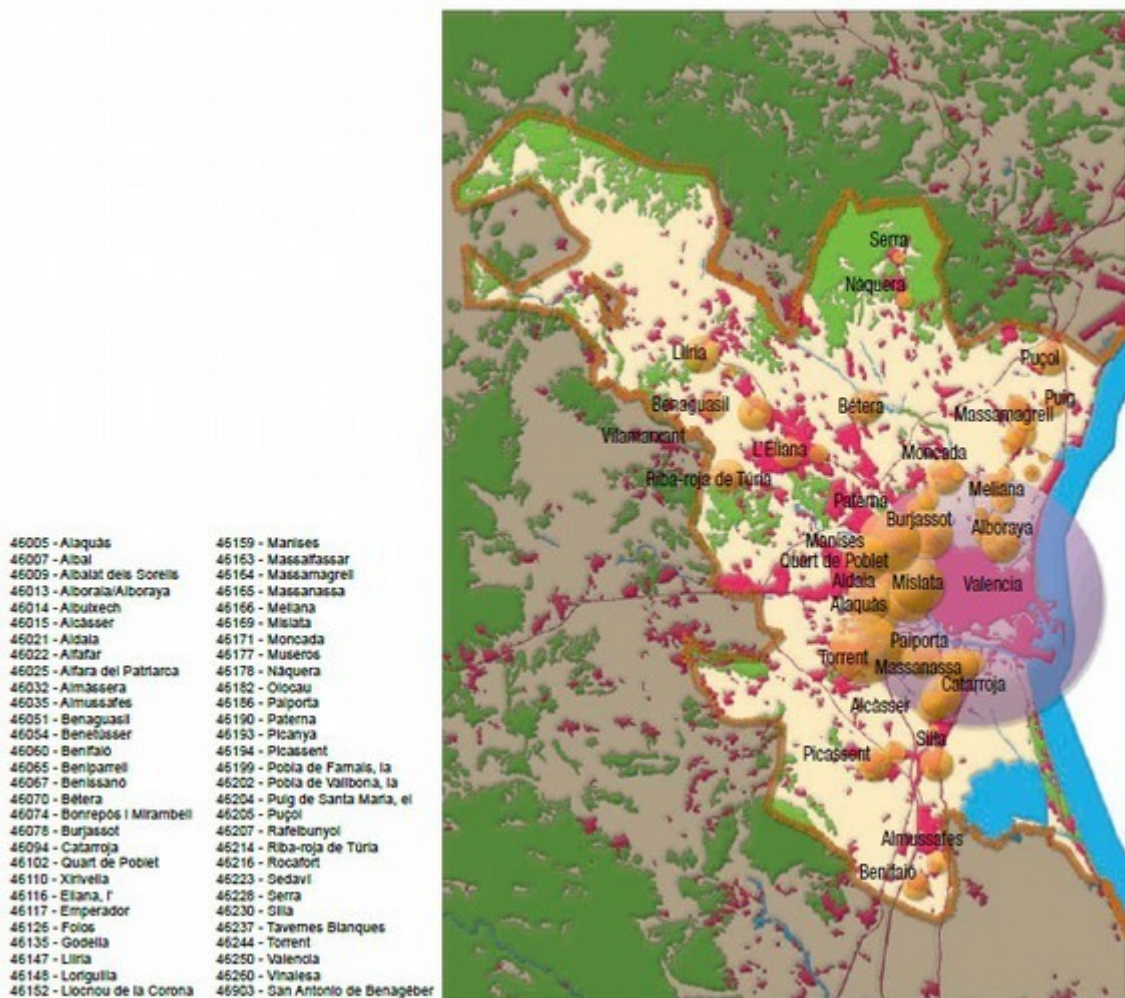


Figura 3: Delimitació de l'àrea urbana de València atenent criteris urbanístics. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Un altre criteri de delimitació, tal vegada el més utilitzat perquè reflecteix la unitat del mercat de treball, és el dels fluxos de desplaçaments per motius de treball, que suposa més del 30 % del total de la mobilitat metropolitana motoritzada en l'Àrea Metropolitana de València. En concret, el llinar més utilitzat és el del 75 % de les relacions de treball dins de l'àrea. És a dir, l'envolupant territorial que, de forma conjunta i interactiva, satisfà les tres quartes parts de les relacions de treball supramunicipal. Aquest àmbit, que inclou la primera corona metropolitana (A-7, circumval·lació) la segona corona metropolitana (delimitada per l'autovia CV-50 prevista) i

espais més perifèrics és, de partida, l'àmbit de treball utilitzat en aquest Pla; tots els municipis que queden englobats segons aquest criteri estan inclosos en l'Àrea Funcional de València, amb l'excepció de Sagunt i el seu entorn, els quals encara que formen part d'una àrea funcional diferent, es troben plenament immersos en les dinàmiques de l'Àrea Metropolitana de València. En aquest sentit el municipi de Sagunt s'ha d'incloure als efectes de la planificació metropolitana de les infraestructures de mobilitat, sense perjudici d'ordenar des del punt de vista supramunicipal la seua pròpia àrea funcional, de la qual és centre de polaritat principal, denominada la Vall del Palància.

En total aquesta delimitació de l'Àrea Metropolitana de València, amb dues corones, suma 76 municipis amb una població de 1.807.826 habitants en 2015.

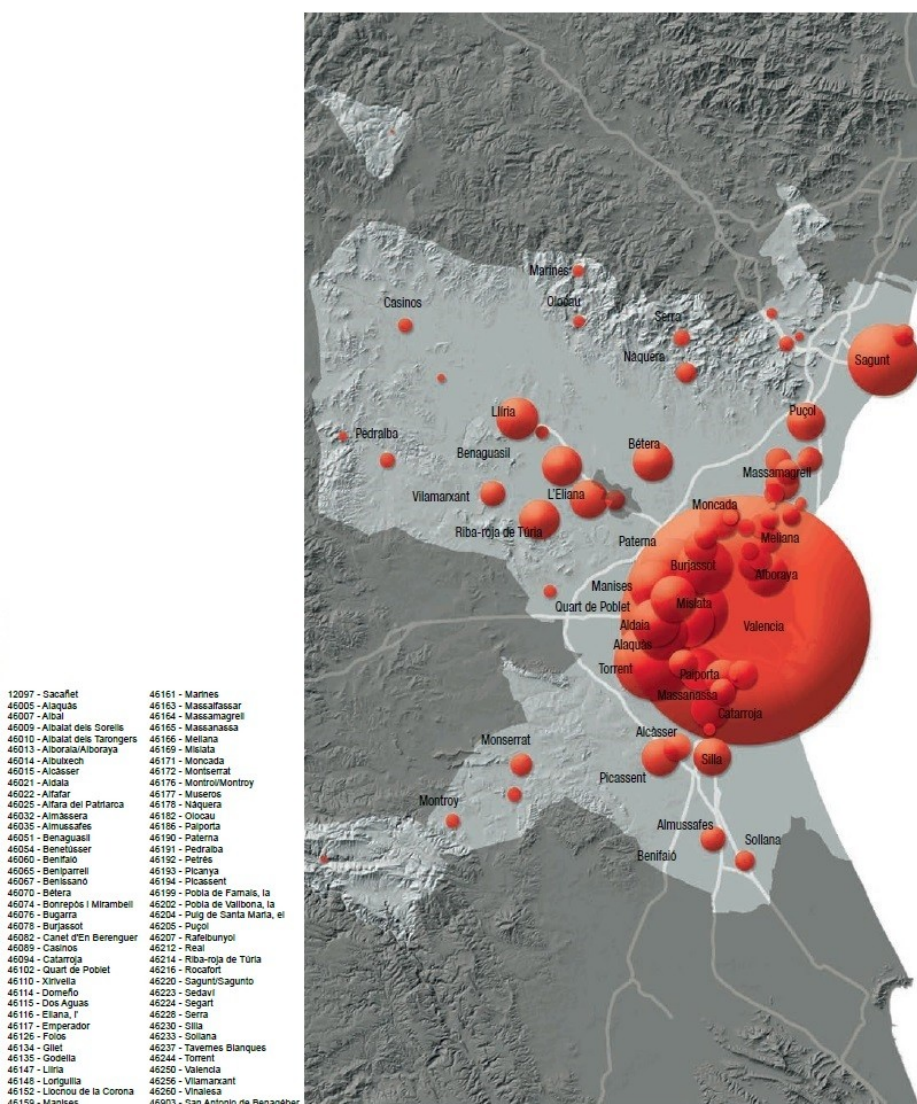


Figura 4: Delimitació de l'àrea urbana de València atenent les relacions de treball.
Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Un altre grup de criteris per a la definició d'entitats urbanes supramunicipals són els relacionats amb les distàncies a la ciutat, o ciutats centrals, mesurades en temps de desplaçaments en sistemes de transport públic d'alta capacitat (metro, tramvia, ferrocarril de rodalia, etc.). Aquests criteris conformen unes relacions funcionals significatives però de menor intensitat que en el cas precedent. Són les denominades regions urbanes o regions funcionals

urbanes, les quals prenen com a referència temps entre 45 minuts i una hora a la ciutat central. En el cas de València, la seua regió urbana tindria com a límits Castelló, Requena, Xàtiva i Gandia, amb una població en l'entorn dels tres milions d'habitants.



Figura 5: La regió urbana de València. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En resum, l'àmbit d'aquest Pla d'Acció Territorial Metropolità de València (PATEVAL) té dos àmbits perfectament definits:

- L'Àrea Metropolitana de València, definida per les relacions quant als desplaçaments intermunicipals per motius de treball, i continuïtat física, que, a grans trets, inclou les dos corones metropolitanes de València.
- L'Àrea Funcional de València, tal i com està definida per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En ambdós casos es pot concretar en la fase de pla una modificació dels àmbits. En el primer cas, per ajustos del Pla de Mobilitat Metropolità de València (PMUS), a realitzar pel departament competent de la Generalitat i, en el segon cas, per un estudi de major detall que l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i amb aprovació del Ple Municipal d'aquells municipis que expressen la seua disconformitat amb la seua ubicació en aquest àmbit territorial.

1.4. EVOLUCIÓ RECENT DE LA POBLACIÓ I PERSPECTIVES A MIG I LLARG TERMINI

Les dinàmiques demogràfiques recents, associades a un període de crisi econòmica de gran abast, mostren una situació semblant a les grans àrees urbanes espanyoles que es caracteritza per una atonia, quan no un decreixement de població, que coincideix amb el final de la forta pulsació immigratòria (nacional i estrangera), que ha sigut la causant del gran creixement poblacional dels últims anys, atesa la precarietat del creixement vegetatiu que ja es troba des de fa uns anys en xifres negatives.

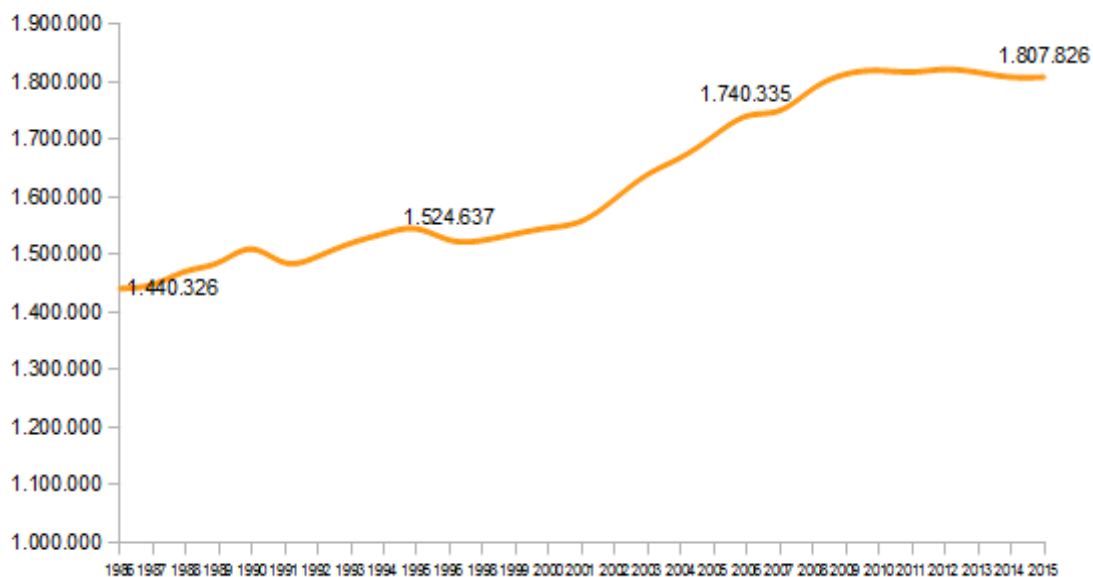


Figura 6: Evolució de la població de l'Àrea Metropolitana de València (hab.). Font: Subdirecció General d'Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i elaboració pròpia.

Aquesta situació de canvi de tendència afecta naturalment les prediccions demogràfiques realitzades per les institucions oficials, les quals, en el millor dels escenaris, preveuen un estancament de la població per a l'Àrea Metropolitana de València. Aquesta situació restringiria notablement les demandes de nou sòl per a activitats residencials o per a activitats econòmiques, més encara tenint en compte la gran extensió de sòls que es troben ja urbanitzats però sense consolidació per l'edificació, o només planificats.

En aquest sentit, de les dades disponibles en el departament d'ordenació del territori de l'administració autonòmica, i utilitzant la font SIOSE (Sistema d'Informació sobre Ocupació del Sòl a Espanya), hi ha a l'Àrea Metropolitana de València 895 hectàrees de sòl urbanitzat sense edificar de vocació residencial, amb capacitat d'albergar 22.375 habitatges nous, i 1.280 hectàrees de sòls industrials i terciaris en les mateixes condicions de desenvolupament, capaços d'acollir 51.200 ocupacions noves.

A diferència de les prediccions anteriors, molt expansives en el període de bonança econòmica, l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) preveu un increment moderat de població per als pròxims anys, la qual cosa fa recomanable mantindre aquest escenari, almenys com el més optimista, però que ha de tindre's en compte en la planificació per a cobrir totes les eventualitats possibles.

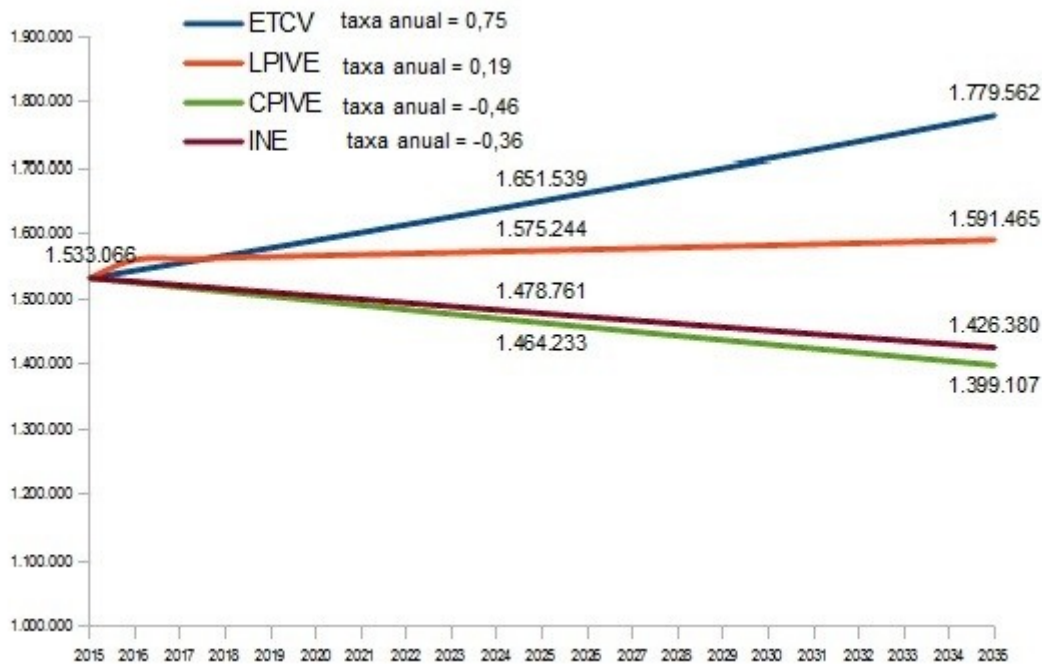


Figura 7: Perspectives demogràfiques de l'Horta. Font: INE, Subdirecció General d'Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i elaboració pròpia.

En la figura 7 s'aprecia que, tant les previsions a 20 anys basades en les metodologies de l'antic Institut Valencià d'Estadística (IVE), com les de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) a curt termini, estimen un decreixement en la comarca de l'Horta d'un poc menys de 135.000 habitants en el cas més desfavorable. D'altra banda, l'ETCV mostra un escenari optimista d'uns 250.000 habitants d'increment i situa la població de la comarca en quasi 1.800.000 habitants.

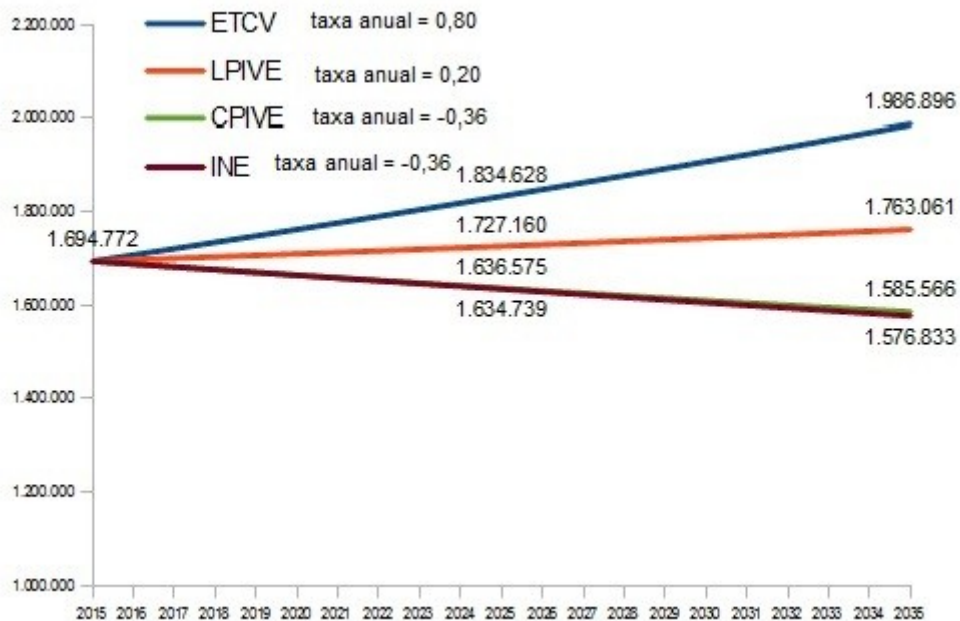


Figura 8: Perspectives demogràfiques de l'àrea urbana de València. Font: INE, Subdirecció General d'Estadística. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball i elaboració pròpia.

Si l'anàlisi demogràfica se centra en l'àrea urbana integrada de València definida en l'ETCV, el qual inclou la segona corona metropolitana, la població a 1 de gener de 2015 era d'1.700.000 habitants aproximadament. Com succeeix en el cas anterior, les metodologies de l'INE i de l'IVE a curt termini estimen un decreixement de la població en l'entorn de 120.000 habitants per a l'escenari més negatiu. D'altra banda, l'ETCV augura un increment entorn de 290.000 habitants, arribant a una població total pròxima als dos milions d'habitants per a l'àrea urbana de València.

Com ja s'ha comentat, aquest és un escenari de probabilitat baixa, però que el pla ha de tindre en compte, sempre prenent com a referent la realitat actual del planejament municipal vigent, on hi ha encara una capacitat important per a satisfer aquestes demandes. Per això, s'ha de dotar aquest instrument de planificació de la necessària flexibilitat perquè, si és el cas, evite tensions sobrevingudes en el mercat de sòl, tant per a ús residencial i dotacional com per a activitats econòmiques.

En síntesi, el Pla d'Acció Territorial prepara, per seguretat, aquest escenari de màxims i ordena un territori metropolità de dos milions d'habitants; és a dir, un increment on un poc més de 300.000 habitants, i unes 120.000 ocupacions, que cal afegir als actuals. És evident que aquesta predicció només es pot satisfer en l'horitzó temporal del Pla per la concreció d'un important saldo migratori positiu, nacional o estranger, el qual està indexat a una millora sostinguda del creixement de la renda i l'ocupació en l'àrea. Tot això tenint en compte, a més, que l'evolució demogràfica de l'Àrea Metropolitana de València també està en funció de la naturalesa dels sectors econòmics que es vagen desenvolupant i de l'estadi de maduresa de l'Àrea Metropolitana.

No obstant això, i com ja s'ha comentat anteriorment, aquest escenari és un límit superior, i el més probable és una evolució molt més moderada de la població. En aquest sentit, els registres demogràfics dels últims cinc anys mostren xifres de creixement poblacional negatives en la Comunitat Valenciana, trencant un procés de creixement continu des de meitat del segle XIX (primer cens oficial), només interromput per processos catastròfics com l'epidèmia de còlera o la guerra civil. Per tant, les determinacions que han de predominar en la planificació territorial de l'Àrea Metropolitana de València són l'aprofitament del sòl existent ja urbanitzat, la regeneració dels teixits urbans i la desclassificació de sòls planificats que resulten insostenibles i d'escassa viabilitat segons els criteris d'ordenació territorial d'aquest Pla d'Acció Territorial. Fins i tot l'escenari més optimista ha de ser compatible amb aquesta eficiència dels teixits urbans, i només en casos justificats, i una vegada s'haja esgotat la capacitat de la planificació actual que siga compatible amb els objectius del pla, es podrà desenvolupar nou sòl.

El PATEVAL també definirà criteris generals de programació espacial i temporal, amb la finalitat d'evitar desenvolupaments desequilibrats d'unes zones de l'àrea funcional respecte a altres, tot això en detriment de la necessària vertebració del territori. Fins i tot, per a aconseguir una major flexibilitat del PATEVAL, aquest podrà establir desenvolupaments que, mantenint la dimensió global dels creixements, permeten, amb la deguda justificació en criteris territorials, trasllats de zones de nous desenvolupaments a unes altres de major dinàmica contrastada.

1.5. L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA: POTENCIALITATS ECONÒMIQUES I COMPETITIVITAT

Amb els seus quasi dos milions d'habitants, l'Àrea Metropolitana de València és la tercera del conjunt nacional i ocupa una posició entre la 30 i 35 àrees urbanes de la Unió Europea. En aquest sentit, l'estudi més recent sobre delimitació d'àrees metropolitanes a Espanya li assigna una població pròxima als dos milions d'habitants, incloent 80 municipis, tot això partint de l'enquesta de mobilitat intermunicipal per motius de treball del Cens de Població i Habitatge de 2011, el qual, a diferència dels censos del 1991 i 2001, obté les xifres de mobilitat intermunicipal a través d'enquestes.²

Àrea metropolitana	2001		2011	
	Nombre de municipis	Població	Nombre de municipis	Població
Madrid	172	5.623.784	172	6.729.769
Barcelona	130	4.340.618	139	5.088.201
València	74	1.594.762	80	1.935.363
Sevilla	49	1.369.708	51	1.581.798
Málaga - Marbella	29	1.000.900	25	1.239.954

Figura 9: Dimensions bàsiques de les àrees metropolitanes espanyoles en 2001 i 2011.

Font: Ciudad y territorio: Estudios territoriales, núm. 187, 2016, pp. 9-24.

El primer debat que cal plantejar en el Pla d'Acció Territorial ha de centrar-se en el model productiu desitjable, i abastable, per a l'Àrea Metropolitana de València a mig i llarg termini. És a dir, abans de parlar de determinar les morfologies del territori s'ha de tindre clara la seua funció, cap a on evoluciona aquest territori en el marc de la competitivitat econòmica a escala global.

Aquest espai urbà i metropolità posseeix, des del punt de vista de les potencialitats econòmiques, un conjunt de sectors d'activitat que compten en l'actualitat amb un diferencial de productivitat favorable respecte del conjunt nacional. Aquests sectors econòmics diferencials han de ser tinguts en compte en el disseny de les polítiques públiques, tant territorials com sectorials, de manera que s'orienten cap a la consecució d'un nou model productiu més equilibrat, solidari i resilient respecte de les conjuntures econòmiques. Aquesta nova orientació de l'activitat econòmica ha de basar-se en un major contingut innovador de productes i processos, i un increment del pes dels sectors econòmics exposats a les dinàmiques competitives externes, trencant el model dels últims anys basats en un sector, com la construcció, de baixa productivitat i poca obertura al sistema exterior.

Segons un estudi recent de la Fundació Cañada Blanch i la London School of Economics and Political Science³ i extrapolant les dades regionals a la realitat metropolitana, els que es podrien denominar sectors "campions" en l'Àrea Metropolitana de València són els següents:

- Indústria agroalimentària.
- Productes informàtics, electrònics, òptics, etc.

2 FERIA TORIBIO, J. M., MARTÍNEZ BERNABEU, L.: La definición y delimitación del sistema metropolitano español: permanencias y cambios entre 2001 y 2011. Ciudad y territorio: Estudios territoriales, nº 187, 2016, pp. 9-24.

3 RODRÍGUEZ-POSE, A. Foro Cañada Blanch 2015. Crisis y resiliencia. ¿Economías abiertas o protegidas?.

- Material de transport.
- Sector financer i assegurances.
- Indústria cultural.

Tot això sense oblidar sectors agregats en què l'Àrea Metropolitana de València manté aquestes diferències favorables en productivitat, com ara l'agricultura i la construcció. És a dir, el mix econòmic de l'Àrea Metropolitana de València que manté una competitivitat diferencial està basat en sectors industrials tradicionals (clústers agroalimentari i automoció), uns incipients sectors d'indústria intensiva en tecnologia i capital, i un model terciari al voltant de la indústria cultural, la qual no ha desenvolupat tot el gran potencial que l'Àrea Metropolitana de València posseeix.

D'altra banda, i junt amb els sectors d'activitat econòmica més competitiu, hi ha en l'Àrea Metropolitana de València un conjunt d'actius territorials d'excel·lència, que són aquells elements que singularitzen el territori i el diferencien d'altres competidors, i són un bon punt de partida per a l'activació del territori en favor del desenvolupament econòmic i l'atracció de talents i inversions. En aquest sentit, l'Àrea Metropolitana de València compta amb alguns d'aquests components d'inqüestionable valor, com ara:

- Proximitat a quatre ecosistemes que li atorguen una singularitat respecte d'altres àrees metropolitanes europees: l'Horta, el parc Natural de l'Albufera, el parc del Túria (urbà i rural) i el mar Mediterrani.
- El port de València és, sens dubte, el més important del Mediterrani, que és el cinquè d'Europa i el 29 en el rànquing mundial.
- València és el municipi espanyol amb major extensió de platges urbanes capaces de dinamitzar un model turístic de "sol i platja" alternatiu.
- És una àrea metropolitana que, a diferència d'altres de l'àmbit mediterrani, pot expandir-se ordenadament cap a l'interior sense pressionar en excés sobre els recursos ambientals.
- L'àrea de València té la concentració industrial meridional més important de la Unió Europea.
- Una distància òptima per a connexions viàries i ferroviàries amb Barcelona i Madrid.
- Un clima amb elevat nivell de confort.
- La tolerància social dels valencians és, sens dubte, un actiu important per a atraure població creativa i activitat econòmica.
- Un turisme urbà en expansió, és una de les capitals europees amb major creixement en aquest segment.

- València posseeix un dels centres històrics més grans i de major valor patrimonial d'Europa.
- La dotació de contenidors culturals de qualitat per habitant és de les més altes de la Unió Europea.
- Un incipient desenvolupament d'empreses emergents lligades a sectors tecnològics amb sistemes de finançament de capital risc o àngels inversors.

Per això, i a la vista de les seues potencialitats i de l'evolució econòmica i territorial recent, es podrien distingir fins a quatre models econòmics diferenciats d'àrees metropolitanes que és important tindre en compte a l'hora d'adoptar el dimensionament i les localitzacions dels usos estratègics a l'interior de l'Àrea Metropolitana de València. És important remarcar que aquest Pla d'Acció Territorial no és un pla estratègic de foment de l'activitat econòmica, sinó que és un pla territorial la missió del qual és preveure i dissenyar la millor articulació i provisió dels usos del sòl, orientant-los cap a la potenciació d'aquest nou model productiu, sobre el qual no cap alternativa possible si es vol mantindre i millorar els nivells de benestar de la població i la sostenibilitat del territori. Aquests models teòrics són:

- Model metropolità fortament terciaritzat:

És el model de les grans ciutats globals (Londres, París, Frankfurt, etc.), que compten amb un sector terciari per damunt del 85 % de la població activa, i normalment amb activitats financeres d'elevat valor afegit i, en aquests moments, sotmeses a les incerteses del Brexit. En el nostre cas, aquesta possibilitat, al marge de la seua dificultat i la carència de recursos públics necessaris per al seu foment, no s'estima viable, ja que es requereix una gran accessibilitat global i una acumulació dels estocs financers. De totes maneres, aconseguir aquesta fase de terciarització quasi absoluta comportaria un gran canvi qualitatiu, que reduiria la base industrial i agrícola de l'Àrea Metropolitana de València, produint un transvasament d'actius al sector terciari els quals, en el context real de València, no ocuparien precisament ocupacions d'elevada productivitat.

- Model metropolità de terciarització relativa:

És el model de ciutats de segon nivell i que són capitals d'estat com Madrid, Dublín, Amsterdam, etc. Suposa incrementar la terciarització en una proporció entre 5 i 10 punts respecte a l'actual, mantenint una base industrial d'un cert pes, però per davall del 15 % del total dels actius, sent insignificant la població activa agrària. Aquest model poc viable no sent capital d'estat, presentaria un menor transvasament del sector secundari i de la construcció al terciari, però no afavoriria el manteniment de l'Horta com a font de creació de béns i serveis, i suposaria un notable esforç de terciarització en sectors de menor valor afegit.

- Model metropolità industrial-terciari:

És el model de ciutats com Barcelona, Milà, Torí, etc., on encara que el terciari és el sector d'actius que domina clarament, manté un sector manufacturer fort, de l'ordre del 25 %. Un model d'aquest tipus suposaria per a València incrementar significativament el seu pes en el sector industrial, la qual cosa es podria traduir en una major demanda de sòl industrial en àrees d'elevat valor ambiental i cultural, com l'Horta de València. També suposaria dedicar gran quantitat de recursos a fomentar l'atracció d'empreses multinacionals sense atendre el cost

d'oportunitat, i sense garantia de permanència com ha succeït en altres territoris que han sigut fortament castigats per la subcontractació. Tot això, sense perjudici que es puguen implantar projectes selectius, i es potencie la innovació dins dels districtes industrials locals.

- Model metropolità terciari-industrial mantenint una base agrícola competitiva:

És el model que més s'aproxima al que s'estima desitjable per a l'Àrea Metropolitana de València, i en aquest sentit ja s'han donat els primers passos per la preservació i dinamització de l'Horta com a espai agrícola innovador i generador de valor afegit. D'altra banda, les potencialitats de la logística i de determinats sectors industrials són prou importants per a condicionar l'ordenació territorial de l'Àrea Metropolitana de València i apostar pel seu manteniment i innovació.

En aquest sentit, un sector industrial potent permet el creixement d'activitats terciàries que presten serveis a les indústries, i la desagregació sectorial de les quals és cada vegada més confusa (el denominat sector servoindustrial). Per això, els països més avançats estan intentant recuperar part de la manufactura perduda perquè s'han detectat pèrdues irreparables de l'estoc de coneixements tecnològics, els quals són necessaris per al foment de la innovació de productes i especialment de processos industrials. D'altra banda, el sector terciari entorn de la indústria cultural pot ser un sector afavoridor de la rehabilitació i regeneració de teixits urbans de forta personalitat com els que hi ha a la ciutat de València.

Per això, i encara que no és competència estricta d'aquest Pla d'Acció Territorial, l'opció per aquest model econòmic condiona decisions territorials de llarg abast a l'hora de planificar el sòl que es necessitarà, o no, per a un futur de mig i llarg termini. Entre altres, aquestes decisions són:

1. Desenvolupar un Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València, la qual cosa suposa generar una agricultura d'alt valor afegit, potenciar el clúster agroalimentari, i orientar els possibles nous creixements de major dimensió a la segona corona metropolitana.
2. Pensar en clau metropolitana a l'hora d'implantar noves activitats industrials i terciàries que requerisquen un gran consum de sòl, tant privades com públiques. És una cultura metropolitana nova que implica que, a *priori* i des del punt de vista del Pla d'Acció Territorial, qualsevol teixit urbà metropolità que posseïska unes condicions d'accessibilitat general avantatjosa té el mateix valor amb independència del seu municipi, evitant aglomerar els serveis supramunicipals en la ciutat central que a causa del caràcter radial de l'àrea podrien conduir a una major congestió i a la generació d'externalitats negatives.
3. Definir altres centres de polaritat supramunicipal dins del conjunt metropolità, bé perquè ja exercisquen d'alguna manera aquest paper o per les seues potencialitats quant a localització, centralitat, disponibilitat de sòl, accessibilitat, etc.
4. Potenciar el corredor mediterrani com a element bàsic des del punt de vista d'aquesta orientació industrial-logística, la qual cosa suposa adoptar decisions sobre els problemes d'accés al Port de València, el túnel passant, la doble plataforma ferroviària, la relació amb els nodes emissors de mercaderies i amb altres plataformes logístiques, etc.
5. En aquest sentit, les demandes de sòl per a activitats logístiques s'incrementaran en el futur,

entre altres causes, pel desenvolupament de les potencialitats que té l'Àrea Metropolitana en aquest sector i l'auge del comerç electrònic.

6. Rehabilitar els edificis i regenerar els teixits urbans amb personalitat històrica i cultural, i facilitar la creació de nous espais per a la retenció i atracció de professionals creatius, que prefereixen clarament aquests entorns, considerant a més els potencials que té l'Àrea Metropolitana de València des del punt de vista de desenvolupament de la indústria cultural.

7. Racionalitzar l'oferta de sòl industrial des de dues aproximacions: les activitats compatibles amb l'ús residencial i la concentració del sòl en zones de major accessibilitat i potencial logístic, evitant la dispersió i multiplicitat d'àrees industrials en cada municipi, moltes de les quals no són viables.

8. Afavorir els usos innovadors d'alt valor afegit i poc consum de sòl en la primera corona metropolitana i les de major intensitat en consum de sòl en la segona.

9. La ciutat de València pot tindre estrangulació d'oferta de sòl terciari de localització "prime", per la qual cosa les operacions de renovació i regeneració urbana en la ciutat han de tindre en compte aquesta oferta, i a més desenvolupar seguint criteris de creació de noves centralitats urbanes que tendisquen a l'equitat territorial.

10. Evitar el creixement desordenat de les demandes de mobilitat de caràcter radial, en favor d'un model més equilibrat per la presència d'aquestes noves centralitats tant urbanes com metropolitanes.

11. Orientar els nous desenvolupaments residencials cap al model de ciutat compacta amb masses crítiques suficients per al transport públic i l'eficiència econòmica, ambiental i social dels seus teixits urbans.

1.6. EL CREIXEMENT DEL SÒL SEGELLAT

El creixement demogràfic de l'Àrea Metropolitana de València durant el període 1991-2015, ha sigut lleugerament superior al 20 %, la qual cosa marca una xifra modesta comparant-la amb l'evolució del conjunt de la Comunitat Valenciana. No obstant això, és un creixement d'acord amb la pròpia maduresa de l'Àrea Metropolitana, on la seua segona corona, especialment les comarques del Camp del Túria, la Foia de Bunyol, les dues Riberes i la Vall del Palància, són les que reben majoritàriament els processos de deslocalització metropolitana en termes de població i activitat econòmica.

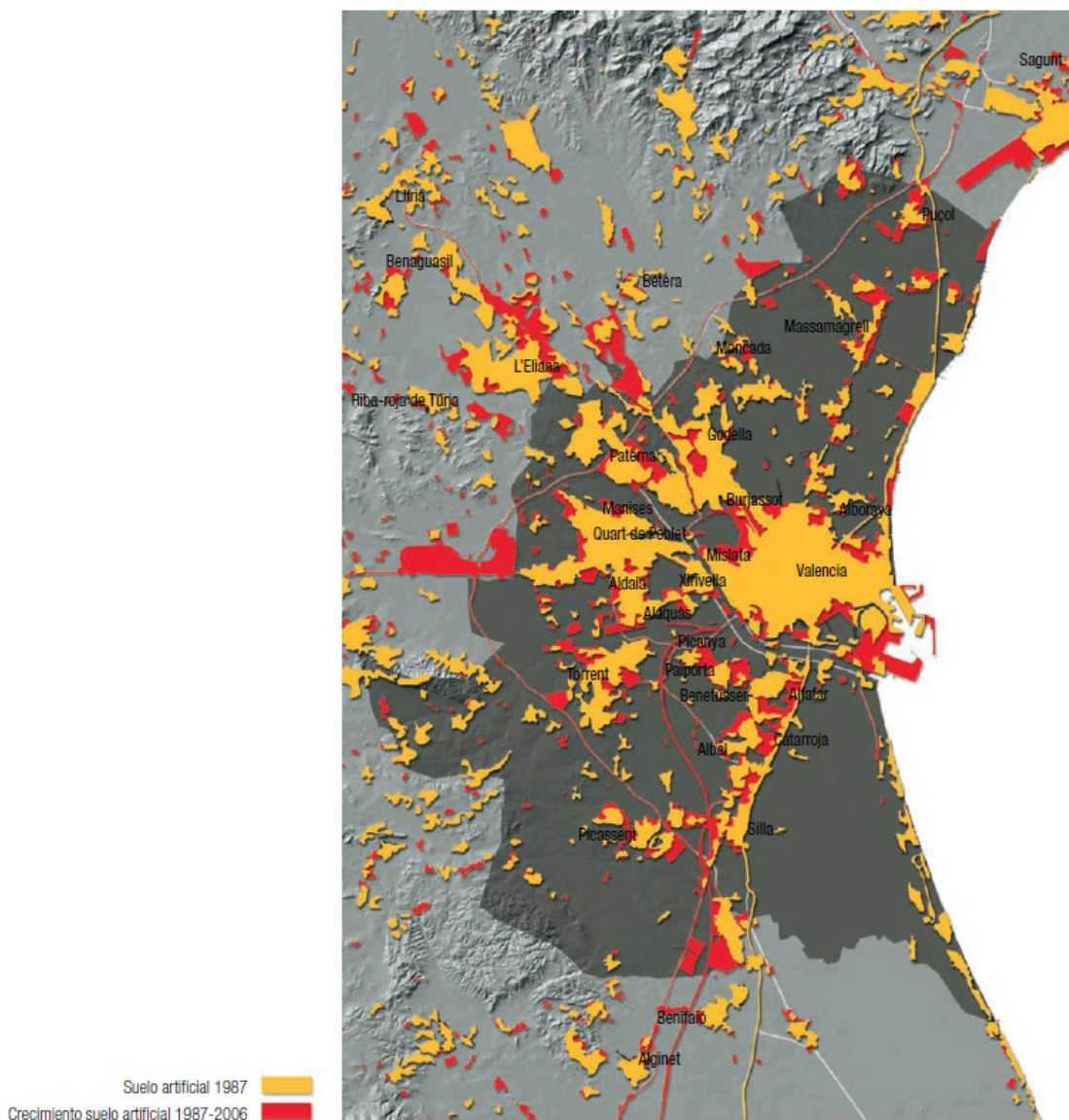


Figura 10: Evolució del sòl artificial de l'Àrea Metropolitana de València, 1987-2006. Font: Corine Land Cover.

Conseqüentment, els augments del sòl urbanitzat també han estat per davall de l'extraordinari creixement del conjunt de la Comunitat (80 % entre 1987-2007, any que posa fi al cicle expansiu de la construcció), i se situa uns 20 punts per davall. Però així i tot, aquest increment

ha sigut d'un 60 %⁴, tres vegades superior al creixement de la població en l'Àrea Metropolitana de València. Aquest desequilibri entre població i consum de sòl es deu en gran manera a tres factors: l'increment de la xarxa d'infraestructures de transport, el desenvolupament urbanístic de baixa densitat de la segona corona metropolitana i l'augment dels usos industrials del sòl.

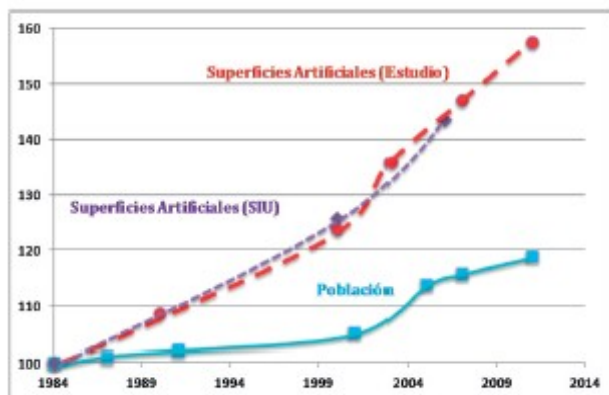


Figura 11: Evolució de la població i del sòl artificial (1984-2011). Font: Revista de la Asociación Española de Teledetección. Número 44. Desembre de 2015.

Com es pot apreciar en la figura 11, aquests creixements no han contribuït precisament a la sostenibilitat de l'àrea metropolitana per diverses raons:

- La gran dispersió dels nous usos del sòl pel territori sense connexió amb els principals corredors de transport públic.
- Els creixements produïts sobre els municipis de l'Horta de València, que no sols han contribuït a la seua reducció, sinó a la fragmentació del territori i la conurbació dels municipis.
- La sobredimensió de projectes de creixement de sòls per a l'activitat econòmica que han provocat un excés d'oferta.
- Els creixements de baixa densitat cap a zones de l'interior d'elevada fragilitat per al manteniment de la funcionalitat de la infraestructura verda.
- El creixement dels teixits disseminats en la segona corona metropolitana i al marge de tota la legalitat urbanística.

Per això, el més destacable d'aquest creixement, al marge del pes de les infraestructures, és que, per primera vegada, la superfície ocupada pels teixits urbans dispersos de baixa densitat s'equipara amb els teixits compactes de casc i eixample, que deriva cap a un model urbà de baixa eficiència quant al consum de recursos i lligat a la mobilitat en transport privat.

És un model territorial que, fins i tot obeint a decisions personals de preferència per un tipus d'hàbitat diferent del de la ciutat compacta, genera importants externalitats negatives i una

4 FERNÁNDEZ-GIMENO, L.; LÓPEZ-GARCÍA, M.J.: Expansión urbana del Área Metropolitana de Valencia en el periodo 1984-2011 a partir de imágenes Landsat TM y ETM+. Revista de la Asociación Española de Teledetección. Número 44. Diciembre de 2015.

transferència de recursos des de la ciutat compacta respecte al seu manteniment pels impostos als ciutadans. Aquest major cost de la conservació dels serveis induïts per la dispersió urbana ha sigut avaluat en un 20 % de mitjana a la Comunitat Valenciana, encara que hi ha municipis de l'Àrea Metropolitana de València, especialment en la segona corona metropolitana (Montserrat, Turís, Bétera, Llíria, Riba-roja de Túria, etc.) on aquests percentatges superen el 40 % d'increment respecte els costos mitjans de prestació de serveis bàsics.⁵

5 GIELEN, E (2015): Costes del Urban Sprawl para la Administración local. El caso valenciano.

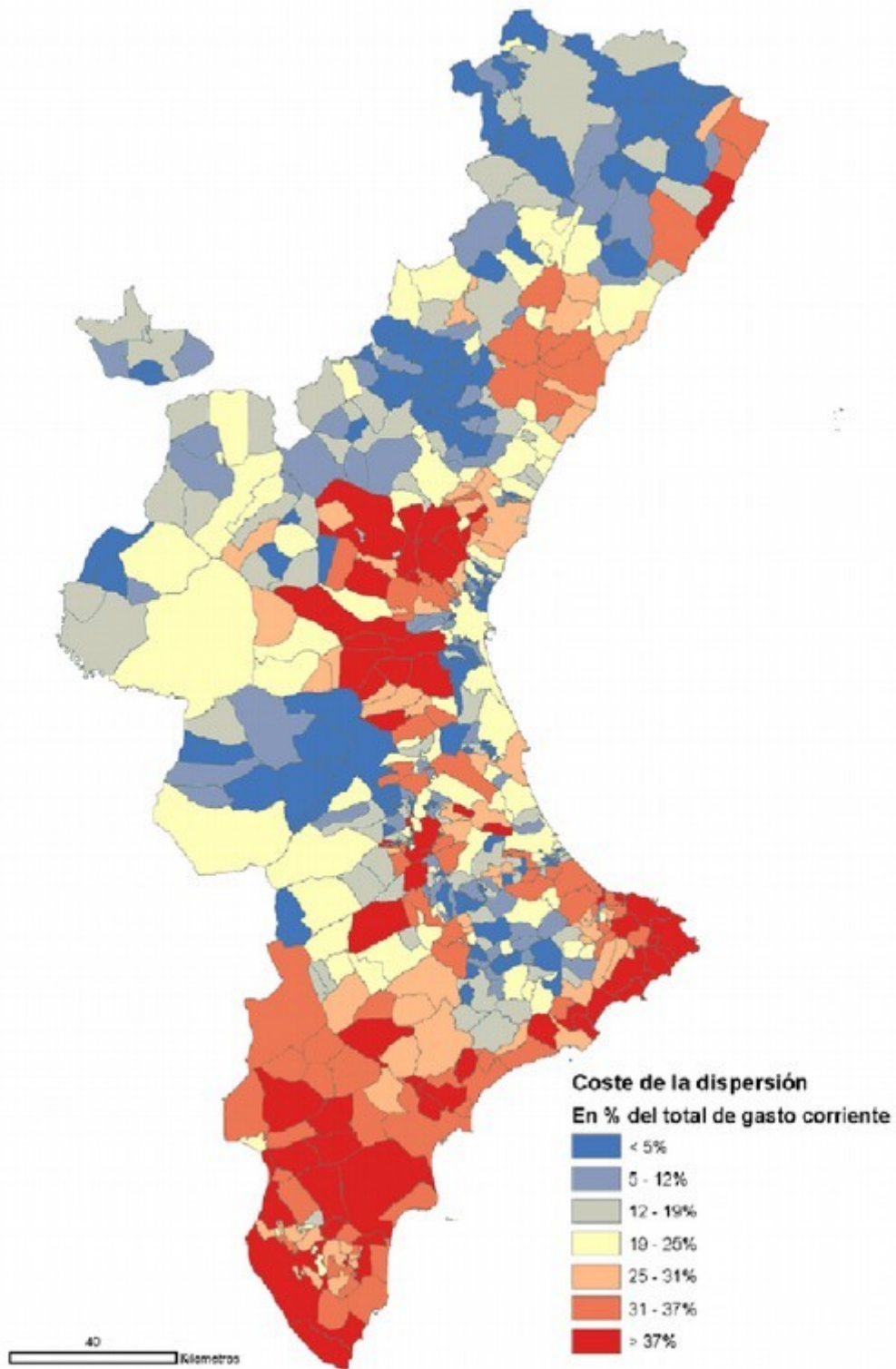


Figura 12: Cost de la dispersió urbana a nivell municipal (% de despesa corrent). Font: Gielen, E (2015): *Costes del Urban Sprawl para la Administración local. El caso valenciano.*

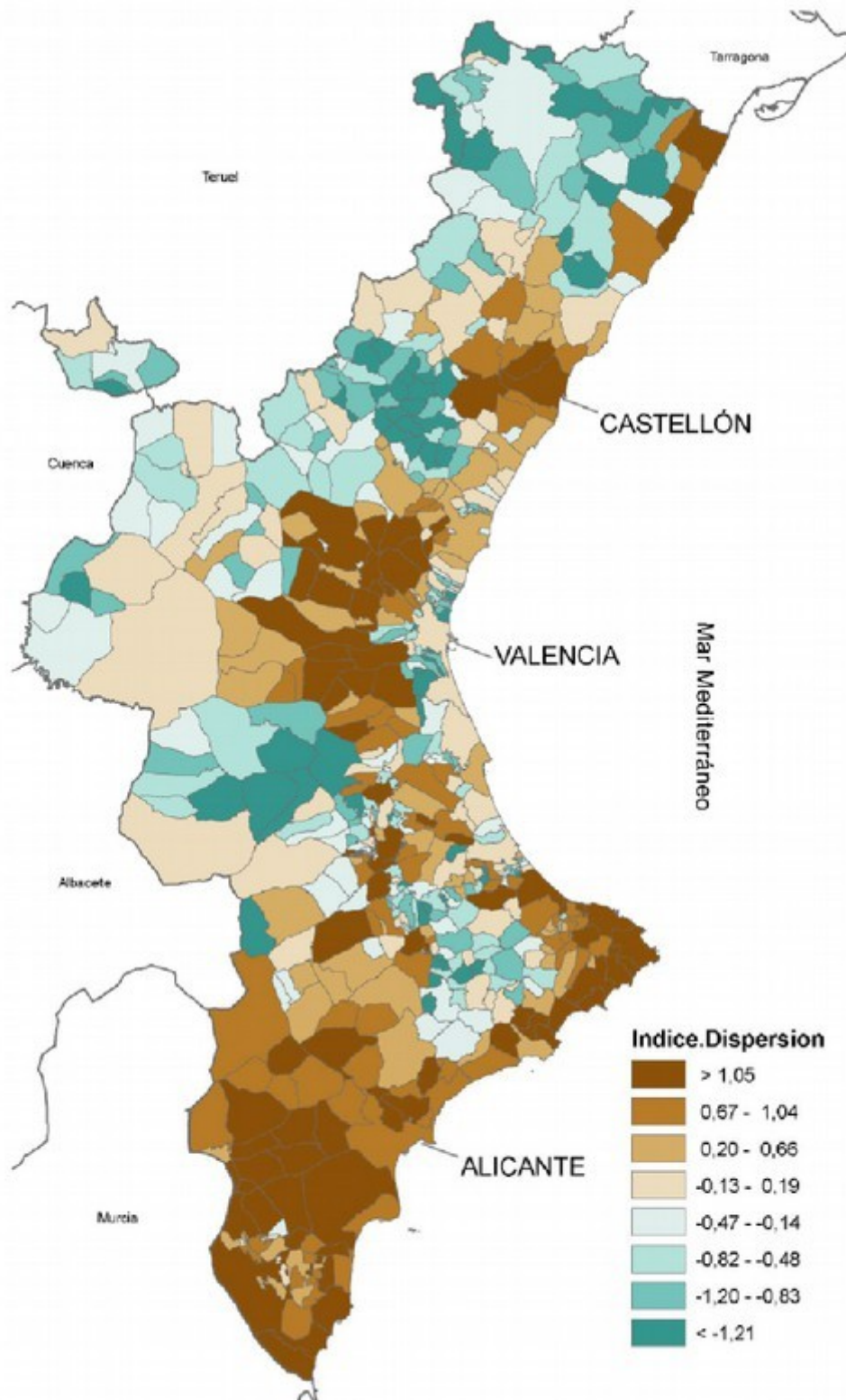


Figura 13: Índex de dispersió municipal. Font: Gielen, E (2015): Costes del Urban Sprawl para la Administración local. El caso valenciano.

1.7. LA INFRAESTRUCTURA VERDA DE L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

L'evolució dels usos de sòl en l'Àrea Funcional de València durant els últims anys registra un patró prou semblant al del conjunt del territori:

- Pèrdua de sòl agrícola de regadiu per la urbanització que es fa evident en la comarca de l'Horta, però també en els espais agraris de la comarca del Camp del Túria o de la Foia de Bunyol.
- Abandó del sòl agrícola de secà de les comarques de l'interior que ha afavorit el desenvolupament de masses forestals, especialment coníferes, i de zones de pastos, que han afavorit el desequilibri quant a la producció de biomassa.
- Pèrdua de la diversitat del patró agroforestal, homogeneïtzació del paisatge rural i increment del risc d'incendis forestals.
- Models d'urbanització més dispersa i de menor densitat que han incrementat la fragmentació de la infraestructura verda i els impactes ambientals en el territori.
- Efecte barrera de les infraestructures de mobilitat que dificulten els intercanvis de matèria, energia i informació entre els ecosistemes.
- Abandó dels cultius de regadiu que suposen una greu amenaça a la sostenibilitat del territori, un balafament de recursos econòmics i una afecció al paisatge i a la sanitat vegetal.

Aquesta situació s'agreuja per la reducció de la funcionalitat de la connexió biològica i funcional entre els ecosistemes litorals i els de l'interior, on els paisatges agrícoles de secà han vist reduïda la seua capacitat per a complementar i reforçar els espais naturals protegits de l'àrea funcional, i complir el seu paper de transició i continuïtat dels paisatges de regadiu de les comarques costaneres.

D'altra banda, i des del punt de vista de l'articulació de la infraestructura verda de l'Àrea Metropolitana de València, la coexistència de quatre ecosistemes com l'Horta, el mar Mediterrani, el riu Túria i l'Albufera en un únic espai metropolità confereix a València i el seu entorn una excel·lència territorial sense parangó en altres regions urbanes de la Unió Europea. No obstant això, aquests ecosistemes, per la proximitat a espais fortament habitats, presenten una gran fragilitat, tant intrínseca com des del punt de vista de la seua continuïtat ambiental i territorial.



Figura 14: Grans elements de paisatge de l'Àrea Metropolitana de València. Font: Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València.

Per això, i una vegada definit, i en tràmits per a la seua aprovació definitiva, el Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València que constitueix la matriu biofísica del primer cinturó metropolità, el principal repte que planteja la infraestructura verda és el d'ordenar i gestionar adequadament la connectivitat ecològica i funcional de l'Horta de València amb el seu rerepaís on, a manera d'arc o anell verd, se succeeixen el parc Natural de la Serra Calderona i les Zones d'Especial Conservació (ZEC) de les serres de Martes i Malacara. Per a aconseguir aquest objectiu és bàsic reforçar el paper connector, tant ecològic com funcional, que juguen llits fluvials i barrancs com el de la Calderona, el Carraixet, el Túria i la rambla de Poio. A aquests elements caldrà afegir-ne altres de naturalesa forestal o agrícola de rellevància supramunicipal, gran part d'ells relacionats amb el Parc Natural del Túria.

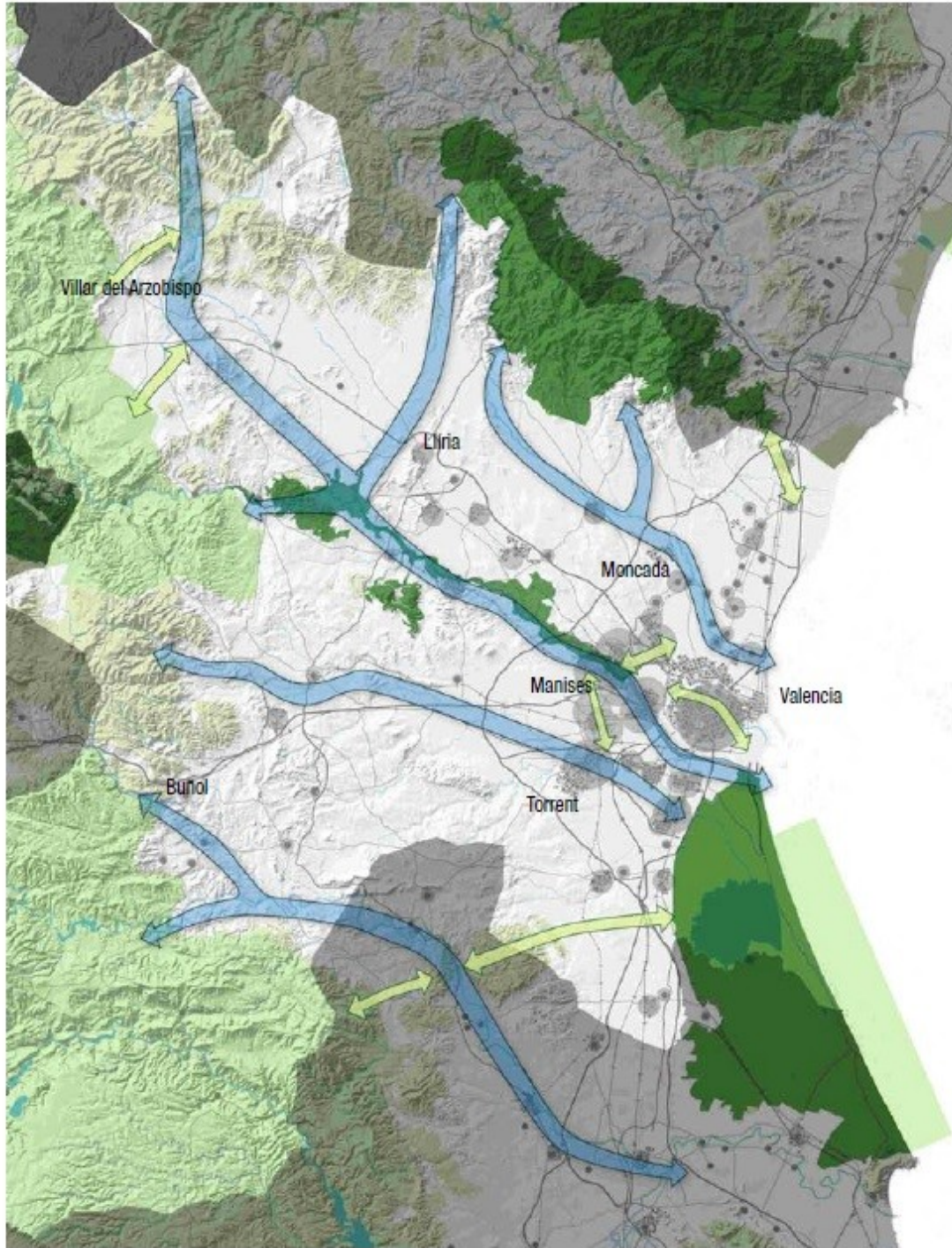


Figura 15: Esquema dels elements de connexió de la Infraestructura Verda de l'àrea urbana de València.
 Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Aquesta proposta implica una acurada regulació d'usos i activitats en l'entorn d'aquests corredors fluvials, el manteniment o regeneració de la seua vegetació de ribera, i la seua articulació amb els espais agrícoles adjacents o, si és el cas, amb els sistemes d'espais verds i oberts dels teixits urbans més pròxims.



Figura 16: Esquema bàsic d'infraestructura verda supramunicipal. Font: Elaboració pròpia.

Aquest esquema bàsic d'infraestructura verda supramunicipal s'haurà de completar amb altres elements que doten de permeabilitat i continuïtat visual el territori, perquè posteriorment els municipis de l'àrea funcional incorporen els seus elements d'escala local, tant rural com urbana, per a configurar un sistema territorial complet, el qual s'ha de convertir en l'instrument bàsic de disseny del territori. Aquesta ordenació i caracterització de la infraestructura verda de l'àrea funcional ha de tindre com a grans objectius:

- La potenciació dels serveis ambientals de la infraestructura verda: lluita contra el canvi climàtic, producció d'aliments, millora de la contaminació atmosfèrica, prevenció contra inundacions, etc. És a dir, el reforç de la infraestructura verda en el seu paper com "infraestructura" prestadora de serveis.
- La connectivitat territorial d'aquesta com a base de l'ús i gaudi ciutadà dels paisatges de més valor del territori. És a dir, el paper de la infraestructura verda com a dotació pública.

1.8. CAPACITAT ACTUAL DEL PLANEJAMENT URBANÍSTIC DE L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

El planejament urbanístic actualment vigent compta en l'Àrea Metropolitana de València amb 22.637 hectàrees de sòl urbà i 12.509 de sòl urbanitzable, la qual cosa suposa una ràtio urbanitzable/urbà del 0,55, per davall de la mitjana de la Comunitat Valenciana, situada en l'entorn del 0,80. No obstant això, aquestes 12.509 hectàrees urbanitzables, de les quals 6.138 són residencials i 3.468 industrials, acullen una demanda potencial molt significativa. Així, si s'estima en una mitjana de 25 habitatges/hectàrea bruta, els habitatges que es podrien construir desenvolupant el planejament són aproximadament uns 150.000. A més, si es considera que les demandes de nou habitatge en l'Àrea Metropolitana de València en anys normals (ni la situació de crisi actual ni un procés de bombolla immobiliària) pot estar entorn dels 5.000 habitatges a l'any, es disposaria de capacitat de sòl classificat per a 30 anys. A aquests habitatges caldria afegir els habitatges corresponents a tot el sòl urbà sense edificar, la qual cosa evidentment supera amb escreix les previsions del Pla d'Acció Territorial a 20 anys.

D'altra banda, si es considera el sòl industrial, i utilitzant la ràtio de 40 treballadors/hectàrea bruta, la capacitat d'acollida del planejament urbanístic vigent seria d'uns 138.000 ocupacions noves; aquesta xifra està també per damunt de l'escenari més optimista, ja que a més cal sumar el sòl industrial urbanitzat desocupat i el que està per edificar, que és d'una quantia important.

	Àrea Metropolitana de València	Àmbit PAT Horta
Sòl urbà	22.637,21	13.709,05
Residencial	14.612,94	7.985,56
Dotacional	3.693,67	2.781,57
Activitats econòmiques	4.328,24	2.939,56
Industrial	4.002,39	2.689,76
Terciari	325,84	249,80
Domini públic	2,36	2,36
Sòl urbanitzable	12.590,19	4.325,01
Residencial	6.138,86	1.790,72
Dotacional	1.987,26	1.054,38
Activitats econòmiques	4.464,07	1.479,91
Industrial	3.468,74	1.031,79
Terciari	995,33	448,12
Sòl no urbanitzable	169.059,47	44.417,24
Comú	64.781,58	14.450,46
Domini públic	6.133,85	3.575,81
Protegit	95.461,08	24.977,31
Dotacional	2.581,79	1.413,66
Terciari	101,18	0,00
Anul·lat Sentència	285,37	82,08
Superfície municipal	204.572,24	62.533,38

Figura 17: Planejament urbanístic (ha) (maig 2016). Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

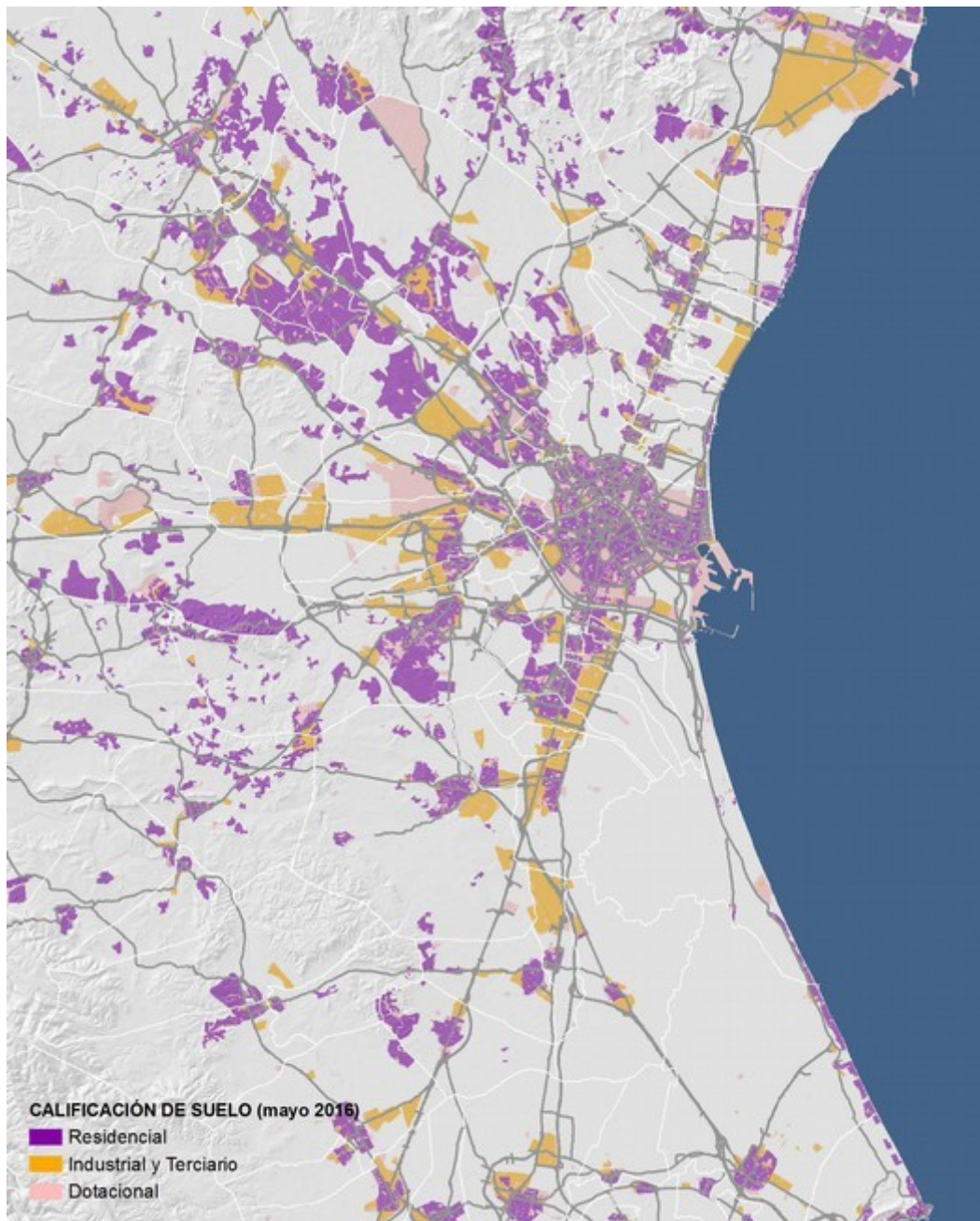


Figura 18: Qualificació del sòl (maig 2016). Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

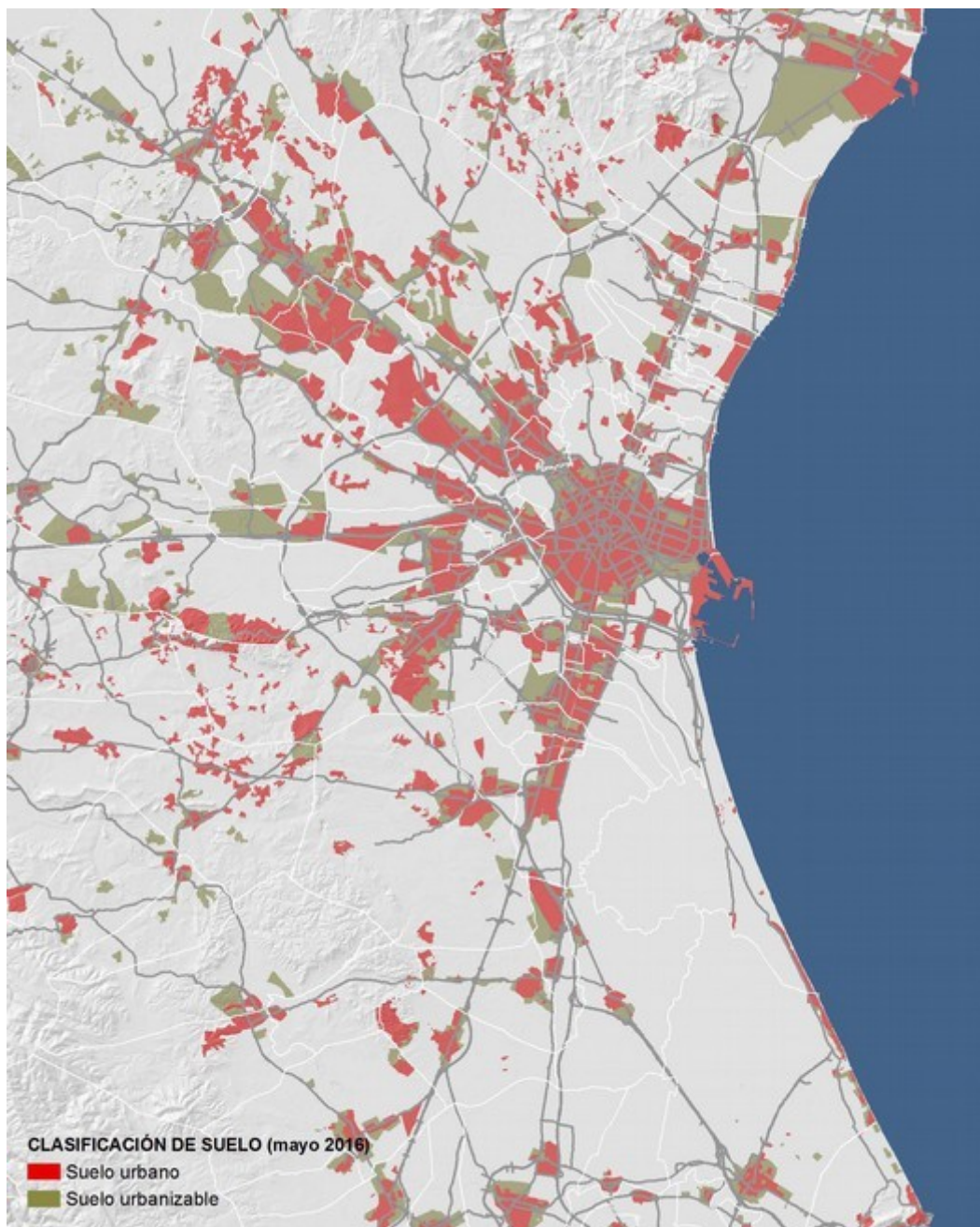


Figura 19: Classificació del sòl (maig 2016). Font: Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

En el cas que aquestes xifres se circumscriuen a l'àmbit de l'Horta de València, la capacitat del planejament vigent és proporcionalment molt més baixa, amb predomini d'uns teixits urbans més compactes a València i les poblacions de la comarca de l'Horta que en les comarques del Camp del Túria o la Foia de Bunyol. La ràtio de sòl urbà residencial per habitant en aquesta primera corona metropolitana és aproximadament de 50 metres quadrats per habitant, mentres que en la segona corona aquesta ràtio ascendeix a 220 metres quadrats per habitant (més de quatre vegades), la qual cosa indica la gran dispersió dels teixits de baixa densitat de la segona corona metropolitana. Aquest gran contrast entre la primera i segona corona metropolitanes es fa també patent en la majoria d'àrees metropolitanes espanyoles i europees, i és un procés lògic d'expansió metropolitana condicionat pels preus del sòl, les infraestructures, la dispersió d'activitats pel territori propiciades per la terciarització de l'activitat econòmica i les preferències personals per aquest tipus d'hàbitat.

Una realitat, però, és que amb les xifres exposades es puguen complir les noves demandes de residència i activitats econòmiques en l'Àrea Funcional de València i una altra molt distinta, és que el model actual que resulta de la superposició de la totalitat dels models municipals siga satisfactòria. És a dir, que aquest model resultant no s'ajuste als objectius del Pla d'Acció Territorial. Gran part d'aquest sòl classificat pel planejament urbanístic en vigor no té cap viabilitat, i hi ha sectors que presenten una marcada insostenibilitat per sobrepassar els índexs màxims de creixement de sòl de l'ETCV, per estar allunyats dels teixits compactes preexistents o perquè són clarament incompatibles amb la infraestructura verda del territori. Per tant, són sòls sobre els quals, en funció de la seua situació jurídica i urbanística, s'hauran de prendre determinacions de major o menor abast per a garantir el seu ajust al model territorial i urbanístic que pretén el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València.

1.9. LA MOBILITAT I LA CONNECTIVITAT EN L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

Quant a la connectivitat externa de l'Àrea Metropolitana de València, s'han de destacar especialment les deficiències en el corredor ferroviari mediterrani que constitueix la principal estrangulació quant a les relacions de l'Àrea Metropolitana de València amb l'exterior, tant pel que fa al trànsit de passatgers com de mercaderies. Respecte als passatgers els temps de connexió amb Barcelona i amb la frontera francesa no són acceptables en un context, com l'espanyol, on s'han desenvolupat gran part de les connexions en alta velocitat sense atendre el cost d'oportunitat i el necessari equilibri entre el cost i el benefici. És urgent posar en marxa aquesta connexió amb un model ferroviari d'altres prestacions, amb inversió de l'Estat, igual que s'ha fet amb altres connexions ferroviàries de molt menor potencial de generació de viatges. Tot això sense oblidar la culminació de l'alta velocitat amb Alacant, fonamental per a la vertebració interna de la Comunitat Valenciana, i la connexió amb Saragossa i el nord peninsular que, en aquests moments, és altament ineficient respecte dels seus grans potencials.

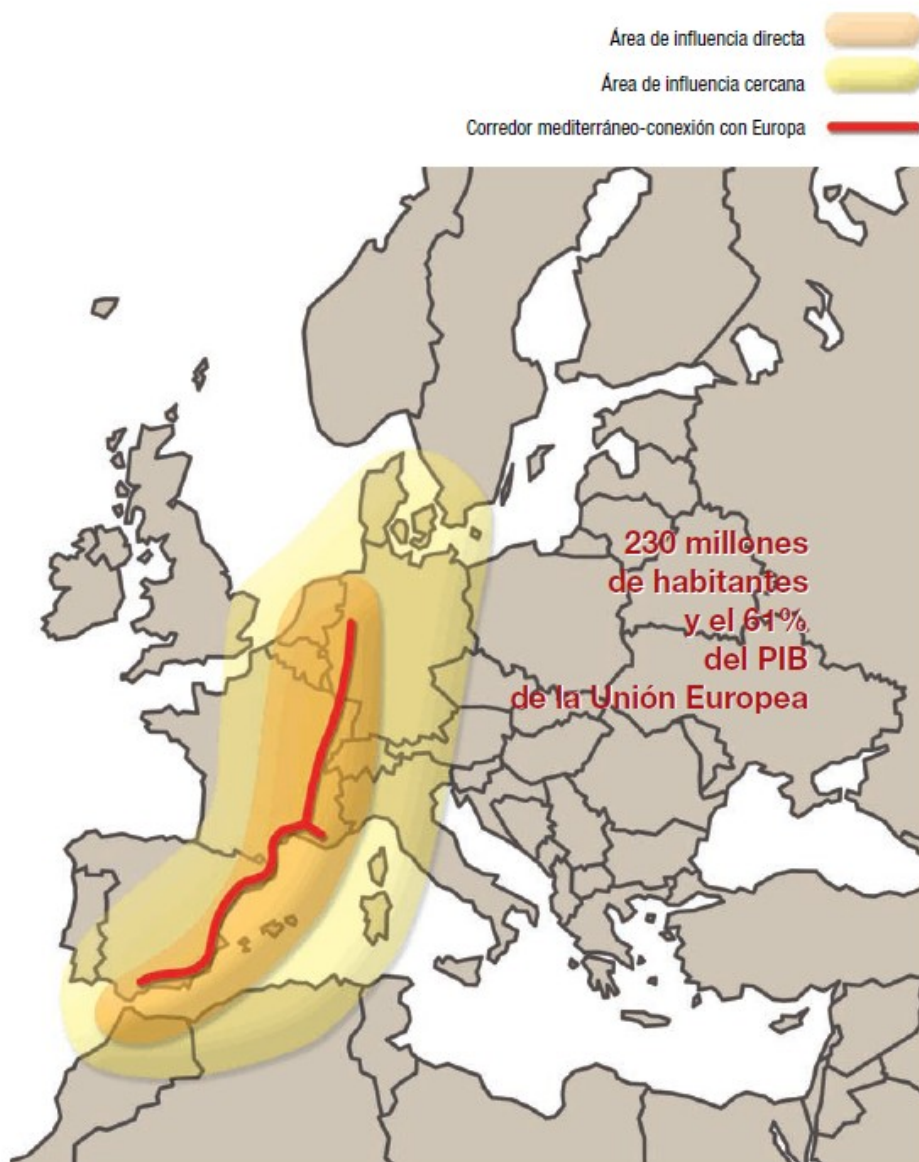


Figura 20: El corredor ferroviari mediterrani. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Quant al transport de mercaderies, l'Àrea Metropolitana de València compta amb un potencial logístic de primera magnitud: una localització privilegiada com la porta sud d'Europa al Mediterrani, el port més important del Mediterrani, l'existència d'instal·lacions logístiques de gran capacitat, una estructura empresarial de forta tradició logística i una xarxa de coneixement en aquesta matèria capaç de difondre innovacions cap a tots els sectors involucrats.

En aquest sentit, no és admissible l'actual taxa de captació de mercaderies pel ferrocarril, quan l'eix mediterrani és el de major trànsit per carretera d'aquest tipus de càrrega d'Espanya, amb els problemes ambientals i de congestió que això comporta. Per això, és urgent dedicar tots els esforços possibles a resoldre aquesta disfunció territorial que està generant greus pèrdues de competitivitat per als sectors econòmics valencians i de posició geoestratègica de la Comunitat Valenciana en un context global enormement competitiu.

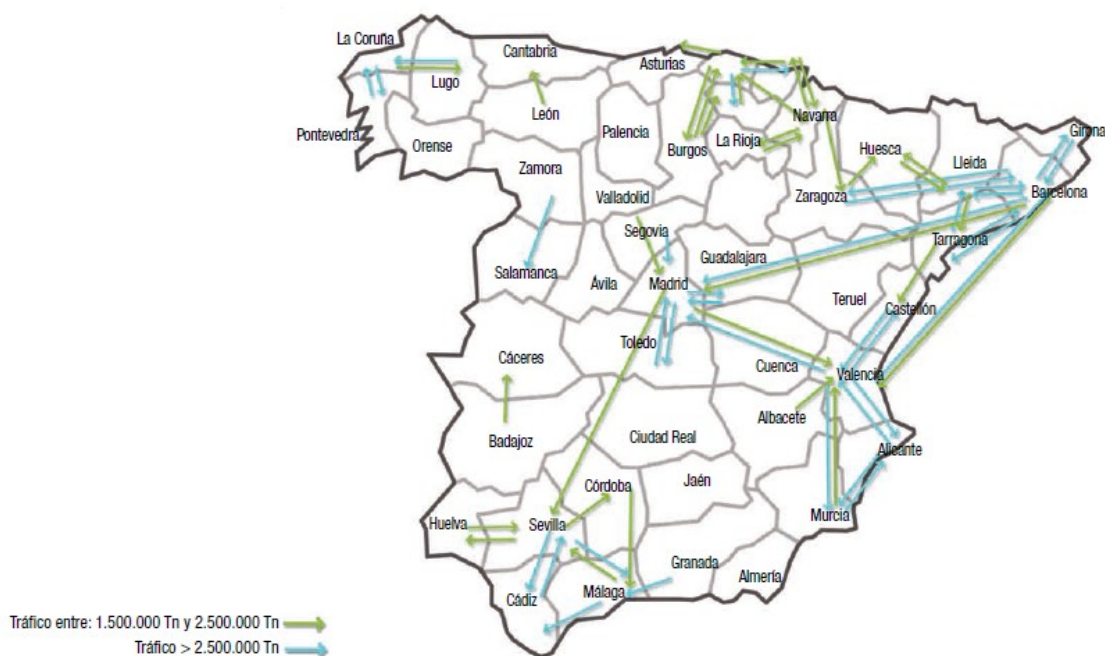


Figura 21: Transport de mercaderies per carretera. Font: Plan estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España. Ministerio de Foment.

D'altra banda, i des del punt de vista de la mobilitat interna de l'Àrea Metropolitana de València, l'estructura morfològica de la xarxa viària metropolitana presenta una estructura semicircular amb accessos radials, que és característica de les àrees metropolitanes litorals, on set grans eixos viaris convergeixen en una espècie de semi-ronda urbana de gran capacitat formada per la V-30 des del port de València, i la CV-30, ronda nord amb connexió a V-21. Aquesta xarxa viària, reforçada per l'esquema ferroviari de rodalia i la xarxa de metro, compta amb una segona circumval·lació, la A-7, que exerceix de variant de la primera corona metropolitana, canalitzant el trànsit de pas intercomunitari però també l'interurbà metropolità. És un esquema de comunicacions en què predominen de manera quasi absoluta els fluxos radials propis de sistemes urbans metropolitanos que posseeixen una ciutat central de grans mides funcional, però també és indicatiu que el policentrisme de l'àrea no ha aconseguit la maduresa suficient perquè es produïsquen processos d'especialització urbana generadors de

desplaçaments significatius de naturalesa orbital. Per això, i dins de la predominança d'aquest esquema radial, l'accessibilitat global als equipaments i serveis disminueix a mesura que ens allunyem del centre i al llarg d'aquests aqueixos principals.

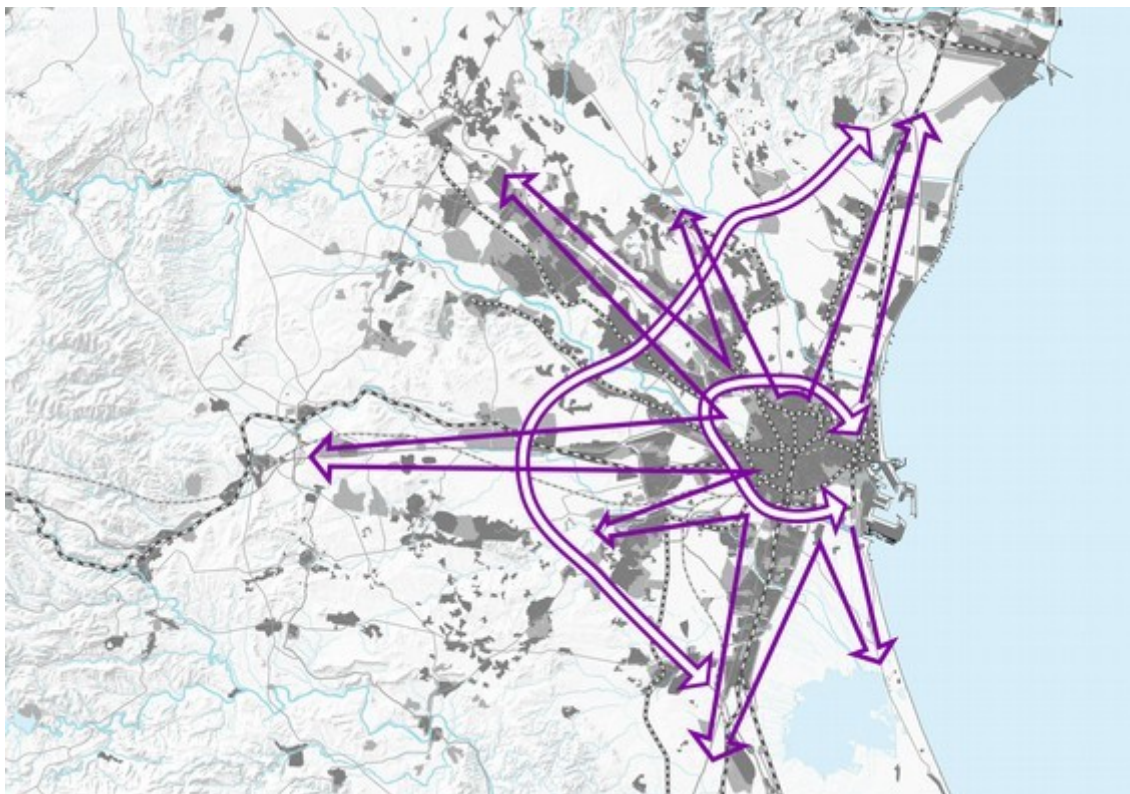


Figura 22: L'estructura morfològica de la xarxa viària metropolitana. Font: Fundación RACC (2011): *La congestión en las vías de acceso a Valencia i elaboració pròpia.*

En aquest context descrit, cal remarcar que, en aquesta matèria de mobilitat metropolitana, aquest esborrany de pla no proposa noves infraestructures a l'espera dels resultats del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de València (PMUS), l'elaboració del qual correspon al departament de la Generalitat competent en matèria de mobilitat metropolitana. Per això, totes les propostes d'aquest PMUS s'incorporaran al Pla d'Acció Territorial Metropolità de València, i ambdós aniran elaborant-se conjuntament per a coordinar les propostes que, si és el cas, requerisquen de la reserva de sòl per a la seua futura execució, tal com ocorre per exemple amb aquells aparcaments dissuasius que permeten la intermodalitat, i el consegüent transvasament dels usuaris del vehicle privat als sistemes de transport públic d'alta capacitat.

No obstant això, i als efectes de la seua avaluació ambiental i territorial estratègica, la versió inicial del Pla d'Acció Territorial Metropolità de València que s'exposa a consulta pública haurà de contindre totes les possibles alternatives de traçat de les noves infraestructures de vertebració d'escala metropolitana que es continguen en el PMUS. És a dir, no és objecte del Pla d'Acció Territorial analitzar tota la xarxa d'infraestructures de mobilitat, sinó aquelles que suposen una millora de la vertebració del territori des del punt de vista supramunicipal.

Amb aquestes consideracions apuntades, s'exposen a continuació algunes dades sobre la mobilitat en l'àrea de València i la comarca de l'Horta, que forma la seua primera corona metropolitana. Encara que no hi ha dades recents de qualitat sobre la mobilitat real de l'Àrea Metropolitana de València, i a l'espera dels resultats de l'enquesta sobre la mobilitat metropolitana que està desenvolupant el departament competent en aquesta matèria, sí que

es poden extraure algunes conclusions prèvies respecte als problemes de congestió que genera la mobilitat diària en l'Àrea Metropolitana de València i, especialment, la seua comparació amb altres àrees metropolitanes espanyoles i europees.

Amb tota la cautela possible, i segons dades del RACC⁶, la congestió metropolitana mesurada pel temps perdut pels conductors de l'Àrea Metropolitana de València per als desplaçaments per motius de treball és marcadament inferior a la de les àrees metropolitanes de Madrid o Barcelona, i fins i tot menor que altres àrees de grandària comparable com Bilbao o Sevilla. Aquesta millor posició relativa respecte a la congestió es fa encara més patent quan es compara amb altres metròpolis europees.

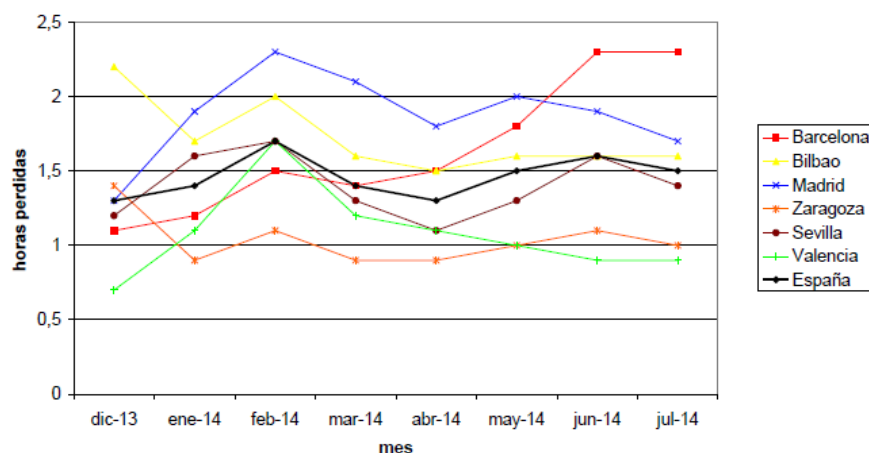


Figura 23: Evolució del temps perdut en congestió (hores/dia) (desembre 2013-juliol 2014). Font: RACC (2015): <http://saladeprensa.racc.es/wp-content/uploads/2015/01/ndp-racc-congestion-por-ciudades-ok.pdf> [última consulta: maig 2016].

Àrea	Hores perdudes (gener-juliol 2014)	Hores perdudes (gener-juliol 2013)	% 2014/2013
Madrid	13,7	14,0	-2,1%
Barcelona	12,0	9,3	29,0%
Bilbao	11,6	14,2	-18,3%
Sevilla	10,0	9,5	5,3%
València	7,9	6,9	14,5%
Saragossa	6,9	9,4	-26,6%
Espanya	10,4	10,5	-1,0%

Figura 24: Temps perdut en congestió (hores/dia) (Des de gener 2013 a juliol 2014). Font: RACC (2015): <http://saladeprensa.racc.es/wp-content/uploads/2015/01/ndp-racc-congestion-por-ciudades-ok.pdf> [última consulta: maig 2016].

6 RACC (2015): <http://saladeprensa.racc.es/wp-content/uploads/2015/01/ndp-racc-congestion-por-ciudades-ok.pdf> [última consulta: mayo 2016].

Posició	Àrea	Hores perdudes (gener-juliol 2014)
1	Londres	55,8
2	Brussel·les	43,6
3	Milà	37,3
4	Stuttgart	36,8
5	Munic	25,8
6	París	25,0
7	Amsterdam	24,8
8	Roma	18,4
9	Dublín	14,3
10	Madrid	13,6
11	Barcelona	12,0
12	Berlín	12,0
13	Bilbao	11,6
14	Sevilla	10,0
15	València	7,9
16	Saragossa	6,9
17	Budapest	3,4
18	Lisboa	1,8

Figura 25: Temps perdut en congestió (hores/dia) (gener a juliol 2014). Font: RACC (2015): <http://saladeprensa.racc.es/wp-content/uploads/2015/01/ndp-racc-congestion-por-ciudades-ok.pdf> [última consulta: maig 2016].

Ara bé, aquesta situació no significa que no hi haja alguns punts crítics de la xarxa d'artèries principals metropolitana. Són punts crítics ja coneguts, i corroborats per diversos estudis, la congestió de la circumval·lació A-7, especialment el tram nord, l'accés al Port de València, i alguns trams de la CV-30, V-30 i la seua connexió amb la ronda Nord, la CV-31, la A-3 i de la CV-35.



Figura 26: Punts crítics de congestió de l'Àrea Metropolitana de València. Font: Fundación RACC (2011): La congestión en las vías de acceso a Valencia i elaboració pròpia.

Una altra evidència que reflecteix una situació relativament millor que altres àrees metropolitanes és el fet que a València, a diferència d'altres àrees comparables, encara hi ha un pic secundari de trànsit al migdia, la qual cosa significa que alguns ciutadans perceben una congestió baixa de les xarxes viàries que els permet menjar en els seus domicilis i tornar una altra vegada al treball, situació que no és usual en el comportament d'altres espais metropolitanos.

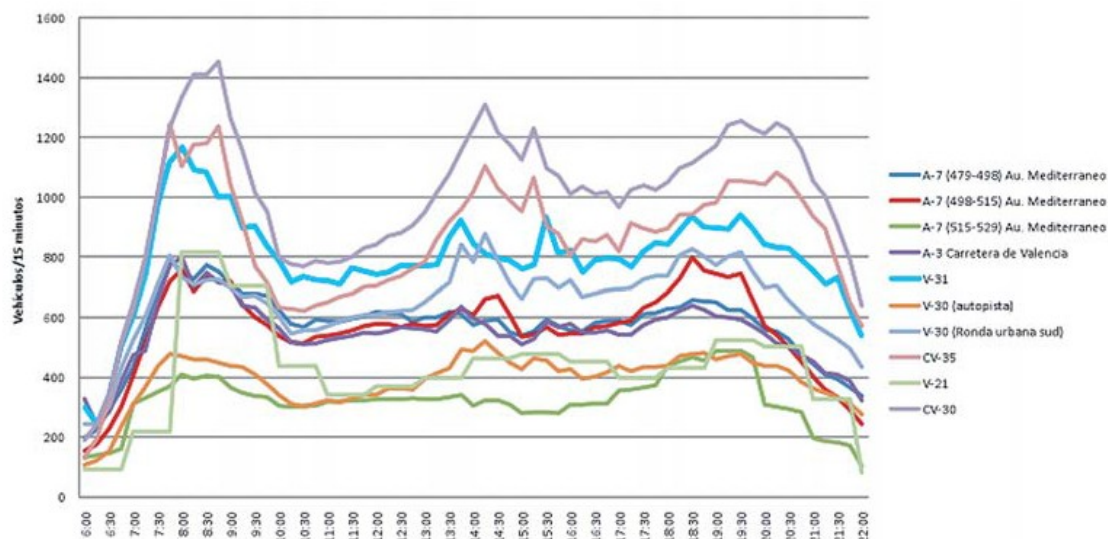


Figura 27: Variacions d'intensitat mitjana de circulació d'eixida (vehicles/15 minuts). Font: Fundació RACC (2011): La congestión en las vías de acceso a Valencia.

D'altra banda, l'accessibilitat als equipaments que presten béns i serveis públics és una altra mesura de la qualitat de vida ciutadana i de la vertebració de l'Àrea Metropolitana de València. En general, es pot afirmar que els temps d'accés a aquests equipaments són satisfactoris⁷. La major part de la població de l'àrea es troba a distàncies en temps entre 10 i 20 minuts al servei públic més pròxim en transport públic, els temps més elevats són als hospitals, encara que aquests equipaments són d'un rang urbà superior i els seus temps d'accés òptim estan entre els 30-35 minuts.

Servei	ISE mitjà (minuts) al més pròxim en transport públic	ISE mitjà (minuts) al més pròxim a peu
Hospitals	34,80	76,30
Centres de salut	13,88	16,61
Centres escolars de Primària	7,12	7,76
Centres educatius de Secundària	9,94	11,48
Serveis socials	13,85	15,25

Figura 28: Índex de Separació Espacial (ISE) en l'Àrea Metropolitana de València. Font: PITARCH GARRIDO, M. D.; MAESTRO CANO, I.; ALBERTOS PUEBLA, J. M.; FAJARDO MAGRANER, F. (2015). XXIV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles. Sostenibilidad en áreas metropolitanas intermedias. El caso del acceso a los servicios públicos en el Área Metropolitana de Valencia.

7 PITARCH GARRIDO, M. D.; MAESTRO CANO, I.; ALBERTOS PUEBLA, J. M.; FAJARDO MAGRANER, F. (2015). XXIV Congreso de la Asociación de Geógrafos Españoles. Sostenibilidad en áreas metropolitanas intermedias. El caso del acceso a los servicios públicos en el Área Metropolitana de Valencia.

Des del punt de vista del territori metropolità, i de manera congruent amb el model radial, les pitjors situacions es produeixen en els eixos nord-oest (Bétera, Náquera, Serra) i l'eix de Torrent per l'agudització en aquests últims anys d'un model d'assentaments urbans més dispers i de baixa densitat, que ha augmentat la mobilitat metropolitana motoritzada, ha reduït les relacions de proximitat i ha potenciat els desplaçaments motoritzats de més llarga distància. Un dada que corrobora aquest fenomen és el fet de la reducció en 13 punts de la densitat residencial durant el període 2000-2011, que ha passat de 106 a 93 habitants per hectàrea en el conjunt de l'àrea metropolitana.

Pel que fa a l'accessibilitat als polígons industrials dispersos per l'Àrea Metropolitana de València, es pot afirmar que la seua accessibilitat metropolitana és pitjor que cap a altres espais productius terciaris, i es manté la pauta de reducció d'aquesta accessibilitat seguint el model centre-perifèria. En aquesta circumstància també ha contribuït la terciarització dels espais industrials més accessibles per la competència en preus del sòl.

Un altre dels grans objectius del Pla d'Acció Territorial en aquesta matèria és el de millorar el pes del transport públic dins de l'estructura general de mobilitat, i és en aquest camp on hi ha encara un important marge de millora per a l'Àrea Metropolitana de València. Així, segons dades de l'últim informe de l'Observatori de Mobilitat Metropolitana del Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, el percentatge del transport públic respecte del total de viatges és del 31 % en l'Àrea Metropolitana de Madrid, o el 20 % en la de Barcelona, i del 10 % en àrees metropolitanes de grandària més semblant a València com ara Sevilla o Màlaga. L'última dada coneguda per a València és de 2010, correspon a l'Estudi de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València, realitzat pel departament de la Generalitat competent en mobilitat, i aquest percentatge és del 17 %; en concret uns 665.000 viatges en dia laborable en transport públic, enfront d'un total de 3.850.000. No obstant això, dades més recents, pareixen confirmar unes xifres lleugerament superiors al 17 %, ja que el descens entre 2008-2014 de la mobilitat privada (-5 %) ha sigut superior al descens del transport públic (-2,9 %) en aquest període. També s'ha detectat un repunt de la mobilitat privada des de 2013 paral·lel a l'increment del creixement del PIB.

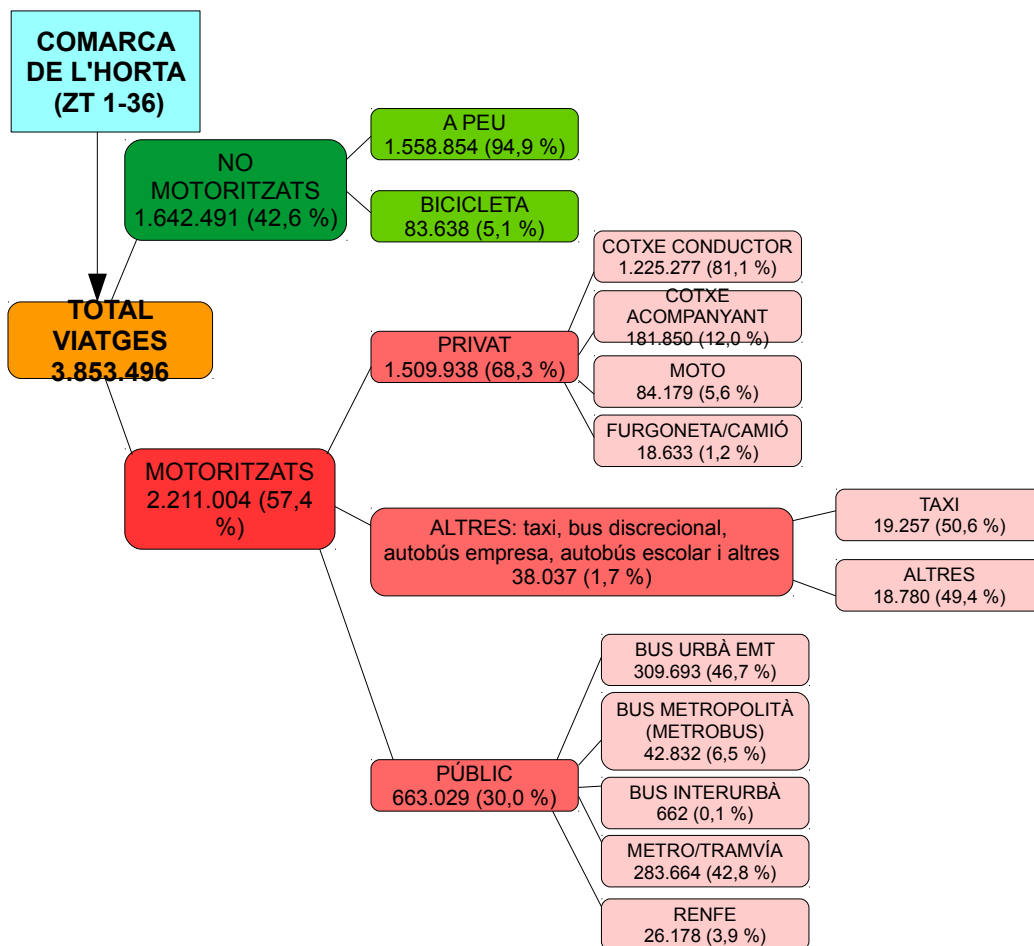


Figura 29: Esquema de repartiment modal de la mobilitat de residents en dia laborable. Font: Generalitat Valenciana.

Analitzant la mobilitat total de l'Àrea Metropolitana de València, el 42,7 % dels viatges són no motoritzats, de vianants en la seua immensa majoria (95 %), encara que la participació de la bicicleta ha augmentat sensiblement en aquests últims anys. Els transports motoritzats suposen el 57,4 %, dels quals el transport privat totalitza el 75 %. És important remarcar que els desplaçaments per motius de treball suposen el major flux amb 1.160.000 desplaçaments diaris (el 30 % del total), i és en aquest tipus de desplaçament on més es pot incidir des de la planificació territorial, perquè a més és majoritàriament en vehicle privat, millorant la proximitat entre la residència i el treball, dins del foment de models urbans d'usos mixtos i teixits compactes i de densitat raonable.

Un altre aspecte particular de l'Àrea Metropolitana de València deriva del fet que, almenys en les grans artèries de circulació i segons dades dels estudis consultats, les eixides superen les entrades a la ciutat, la qual cosa pareix mostrar una gran activitat laboral ubicada en els polígons industrials i terciaris dels municipis adjacents a València, la qual cosa requereix d'una resposta en termes de sistemes de transport públic que proporcione una cobertura competitiva a aquests destins.

També l'eficiència dels distints trams de les grans artèries metropolitanas confirmen aquesta millor situació relativa de l'Àrea Metropolitana de València, ja que el 94 % d'aquests són d'alta eficiència individual (velocitat s'aproxima a la màxima permesa), el 3,6 % és eficient socialment (velocitat i nombre de vehicles òptims) i només el 2,4 és congestiu (velocitat baixa). Un altre aspecte que cal destacar són les grans dotacions de transport públic quant als desplaçaments

de tipus radial, que contrasten amb una oferta escassa i poc eficient en els desplaçaments transversals, igual que succeeix en moltes àrees metropolitanes espanyoles i europees.

A la vista d'aquestes dades, i de les que s'actualitzen en el Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible de l'Àrea de València (PMUS), és evident que en l'àmbit de la planificació d'infraestructures no es pot esperar una proposta que augmente substancialment el nombre de grans elements viaris metropolitans de gran capacitat. Més aïna al contrari, el realment important i urgent és gestionar les demandes de viatges des d'una òptica sostenible, incrementant el transvàs d'usuaris del vehicle privat als mitjans de transport públic i sistemes no motoritzats, així com la reducció de les disfuncions que de manera puntual es presenten en la xarxa viària valenciana amb les excepcions a què ja s'ha referit aquest document.

En un altre ordre de coses, el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València també s'haurà de pronunciar, en la seua versió més completa, sobre les infraestructures de vertebració externa, especialment ferroviàries. La resolució d'aquesta qüestió està encara pendent en funció de les possibles propostes que es puguen posar en marxa per a la implantació efectiva del corredor mediterrani, especialment pel que fa als usos industrials i logístics que tenen com a gran objectiu incrementar la participació del mode ferroviari en el trànsit de mercaderies. Tot això sense perjudici d'altres qüestions de gran importància per al futur de l'àrea com la millora de la funcionalitat d'infraestructures com la circumval·lació a-7 del primer cinturó metropolità de València o la resolució ordenada de la CV-50.

2. OBJECTIUS DEL PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL METROPOLITÀ DE VALÈNCIA

Aquest Pla d'Acció Territorial té com a meta bàsica situar l'Àrea Metropolitana de València com una de les de major qualitat urbana de la Unió Europea, la qual cosa suposa la configuració d'un espai amable amb les persones, capaç de retindre i atraure talent i professionals creatius, solidària i integradora de grups més desfavorits i coneixedora del gran valor ambiental i cultural dels seus actius territorials.

Com a pla d'acció territorial de caràcter integrat regulat en l'article 16 de la LOTUP té com a funcions, en el seu àmbit d'actuació, les següents:

- Concretar i completar els objectius, principis, criteris i propostes de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, adaptant-los a la realitat territorial de l'Àrea Funcional de València.
- Coordinar la planificació urbanística municipal de caràcter estructural per a assolir els objectius de sostenibilitat territorial d'aquest Pla d'Acció Territorial.
- Definir els criteris territorials per a les actuacions sectorials de les distintes administracions públiques amb competències en la Comunitat Valenciana.
- Definir i harmonitzar la Infraestructura Verda en l'àmbit de l'Àrea Funcional de València i establir fórmules participatives de gestió d'aquesta.
- Proposar accions, projectes, directrius i fórmules de governança territorial, per a assegurar un desenvolupament de l'Àrea Funcional de València eficient i racional.

Aquestes funcions del PATEVAL s'articulen a través d'una sèrie d'objectius desenvolupats en tres grans blocs temàtics com són: la infraestructura verda del territori, el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

Des del punt de vista de la **infraestructura verda** els objectius del Pla d'Acció Territorial són:

1. Dissenyar un sistema d'espais oberts que tinga com principals elements d'articulació el mar Mediterrani, l'Albufera, el corredor verd del riu Túria i l'Horta de València, garantint la seua connectivitat ecològica i territorial amb la resta de l'Àrea Funcional de València.
2. Garantir la preservació del patrimoni natural, paisatgístic i cultural de l'Àrea Funcional de València, la conservació dels seus processos ecològics i el manteniment i millora dels béns i serveis ambientals com ara: l'adaptació i lluita contra el canvi climàtic, la protecció enfront dels riscos i la millora de la qualitat del medi ambient.
3. Evitar una excessiva fragmentació del territori afavorint la seua continuïtat territorial i visual, així com el manteniment d'espais agrícoles (cinturons verds) entorn dels nuclis urbans per a millorar la seua integració paisatgística i mantindre la seua personalitat urbana.

4. Desenvolupar un sistema de preferències quant a la implantació d'usos i activitats en el territori, dirigint els nous desenvolupaments cap als espais de menor valor ambiental i menor afecció de riscos naturals i induïts.

5. Definir un conjunt de connexions i itineraris per a fomentar l'ús públic sostenible dels espais oberts metropolitans, tant els rurals com els urbans, i que permeten l'accés en sistemes de mobilitat no motoritzada als recursos paisatgístics de major valor.

Des del punt de vista del **sistema d'assentaments** els objectius són:

1. Consolidar l'Àrea Metropolitana de València, i per extensió la seua Àrea Funcional, com un referent nacional i internacional en matèria d'adaptació d'un territori a les necessitats del nou model productiu en matèria de sòl.

2. Prioritzar la rehabilitació, renovació i regeneració dels teixits urbans existents en l'àrea enfront dels nous desenvolupaments en el territori que siguen consumidors de sòl.

3. Definir àmbits estratègics metropolitans i rurals en funció de les vocacions del territori, així com reduir-la pressió dels usos i activitats de naturalesa urbanística sobre l'Horta de València, orientant els majors creixements de sòl residencial i d'activitats econòmiques cap a la segona corona metropolitana.

4. Actuar sobre aquells sectors de sòl urbanitzable que presenten una marcada insostenibilitat per la seua disconformitat amb els criteris de desenvolupament territorial i urbà sostenibles determinats en la legislació vigent i en aquest Pla d'Acció Territorial.

5. Potenciar una àrea metropolitana policèntrica, amb nodes urbans compactes i d'usos mixtos, i amb massa crítica suficient per a fer viables els sistemes de transport públic d'altres prestacions.

6. Afavorir la integració dels creixements i de les dotacions, combatre els riscos de segregació urbana i garantir el principi d'equitat quant a l'accés als equipaments de la societat del benestar.

7. Racionalitzar la implantació dels usos i activitats de naturalesa econòmica en el territori en funció de la sostenibilitat ambiental, l'accessibilitat, la connectivitat en transport públic i les demandes de la nova economia.

8. Adoptar criteris d'actuació respecte de les peces del territori especialitzada en usos residencials de baixa densitat i allunyades dels teixits urbans compactes.

Des del punt de vista de les **infraestructures de mobilitat** els objectius són:

1. Propiciar un canvi de l'estructura de la mobilitat actual en favor dels modes de transport més sostenibles, amb especial incidència en el transport públic i la mobilitat no motoritzada.

2. Assegurar unes condicions òptimes de connectivitat i intermodalitat per al conjunt

metropolità i de l'àrea funcional que permeta millorar l'eficiència global d'aquest territori respecte de les demandes de mobilitat.

3. Vincular l'accessibilitat en sistemes de transport públic d'alta capacitat als nous usos del territori, potenciant els models urbans compactes i amb un adequat equilibri en termes de residència, ocupació i dotacions.

4. Gestionar eficaçment la mobilitat i el sistema d'estacionament dissuasiu en congruència amb les polítiques de transport públic i els modes no mecanitzats de viatges.

5. Facilitar els mecanismes de governança metropolitana en termes de tarifes, intercanvi modal, millora de l'accessibilitat i reducció de l'accidentalitat.

6. Dissenyar les infraestructures de mobilitat de manera que minimitzen els seus efectes barrera, eviten duplicitats que propicien un consum innecessari de sòl i incorporen en el seu disseny les alternatives de mobilitat en transport públic o en mitjans no motoritzats.

7. Assegurar unes condicions òptimes de vertebració externa i, especialment, la implantació d'un corredor mediterrani ferroviari en condicions d'elevada qualitat dels serveis tant per a passatgers com mercaderies.

3. PROPOSTES DEL PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL METROPOLITÀ DE VALÈNCIA

Les propostes del pla s'arreglaran en la documentació gràfica dels plans d'ordenació així com en les disposicions normatives d'aquest Pla d'Acció Territorial. El detall territorial i les seues determinacions seran les corresponents a una escala 1:50.000, sense perjudici de la necessitat d'efectuar anàlisis i propostes a altres escales de menor o major denominador.

3.1. PROPOSTES EN MATÈRIA D'INFRAESTRUCTURA VERDA

El disseny del sistema metropolità dels espais oberts inclourà:

1. Els sòls de valor ambiental protegits per la legislació en matèria d'espais naturals, la Xarxa Natura 2000, les zones humides catalogades, les forests de domini públic i d'utilitat pública o protectors, els sòls forestals estratègics i aquells espais d'especial valor ambiental que es consideren adequats per a mantindre la funcionalitat dels ecosistemes i reduir els efectes del canvi climàtic. Tot això, sense oblidar l'àmbit de l'Horta de València, que ja té la seua pròpia figura d'ordenació, la qual s'incorporarà a la Infraestructura Verda de l'Àrea Metropolitana de València.

2. Des del punt de vista territorial s'inclouran en la proposta tots els sòls litorals de valor estratègic, els sòls de pendent superior al 25 %, els sòls d'alta capacitat agrològica, els paisatges culturals, els sòls de valor paisatgístic i visual, així com els elements del patrimoni cultural i els sòls afectats per riscos naturals i induïts. També s'inclouran els espais agrícoles perifèrics de determinats nuclis que impedeixen les conurbacions no desitjades, i els elements de connexió que doten al sistema de naturalesa funcional, permeabilitzant el territori i connectant la infraestructura verda d'àmbit rural amb la urbana.

3. Els espais costaners d'interés que així definisca com a tals el Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana.

4. Els connectors ecològics i funcionals que permeten l'intercanvi de matèria, energia i informació entre els ecosistemes, així com els connectors funcionals o territorials que garanteixen la permeabilitat física i visual, actuen com a elements de contenció del desenvolupament urbà impeding conurbacions no desitjades i reforçant la identitat dels nuclis urbans.

5. Els elements urbans de la infraestructura verda d'àmbit supramunicipal, incloent-hi espais oberts i zones verdes urbanes i els seus itineraris de connexió entre aquests i amb la infraestructura verda rural.

Un dels aspectes crítics a l'hora de dissenyar la infraestructura verda és l'anàlisi de la connectivitat general del territori, especialment l'ecològica, ja que cada espècie sol demanar unes característiques territorials diferents quant a amplitud, cobertura vegetal, successió d'espais o peces de connexió, la qual cosa fa molt complexa la definició d'un model de connector global que pugua ser vàlid per a diferents espècies. No obstant això, i a aquesta escala metropolitana del territori, sí que cal, almenys, definir corredors de connexió que puguen ser compatibles amb una proporció significativa de les espècies característiques de cada territori.

Per això, es recomana la utilització de metodologies científiques que mostren els diferents graus de permeabilitat del territori basades en la ponderació dels diferents usos del sòl, l'orografia o la proximitat a les vies de comunicació. Una vegada definit aquest model de connectivitat teòrica, ha de ser el mateix coneixement pràctic i el treball de camp el que ajude a perfilar els connectors definitius, recolzant-se en peces del territori, com ara espais agrícoles, masses forestals, etc., que contribuïsquen a una millora de la biodiversitat del conjunt del territori.

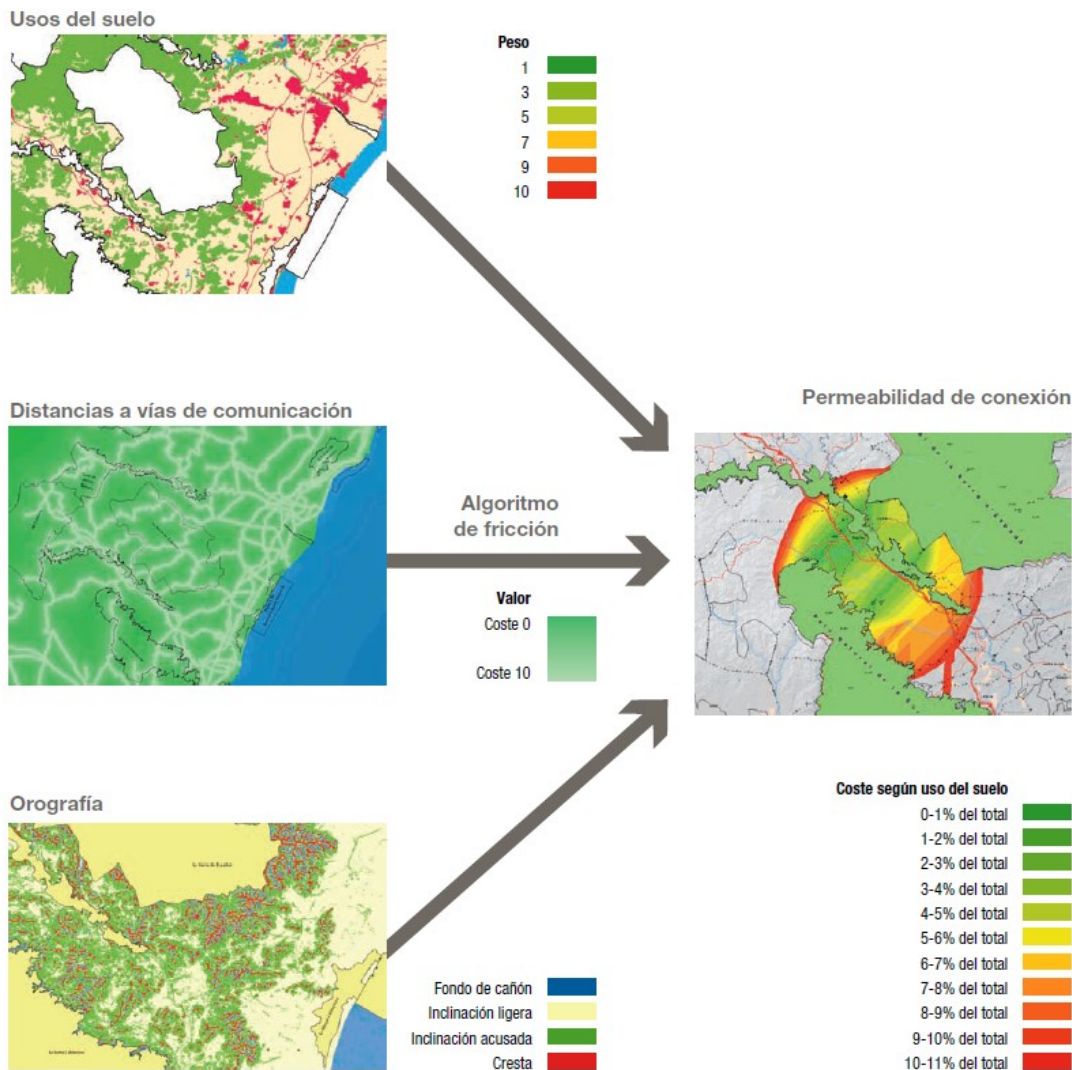


Figura 30: Corredors teòrics de connectivitat. Metodologia de càlcul dels connectors teòrics. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

Posteriorment, el pla identificarà les relacions crítiques entre la infraestructura verda amb els creixements urbans i les infraestructures de mobilitat, a fi de proposar actuacions que eviten una major fragmentació de la denominada matriu bàsica o biofísica del territori.

En aquesta superposició dels distints sistemes territorials es podran identificar distintes peces no conformes amb els objectius del Pla d'Acció Territorial, així com els espais crítics des del punt de vista de la permeabilitat de la infraestructura verda. En tots ells, i una vegada detectats i mapats, s'hauran de proposar distintes actuacions i regulacions d'ús per a garantir la

continuïtat dels ecosistemes i la funcionalitat dels corredors, i els instruments de desenvolupament d'aquest Pla d'Acció Territorial seran els que han de concretar aquestes mesures a una escala de major detall.



Figura 31: Exemple de connectivitat territorial. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

La normativa del Pla d'Acció Territorial desplegarà les seues disposicions atenent les diferents tipologies de sòls que componen la infraestructura verda, a fi d'harmonitzar la seua gestió per a aconseguir una major eficiència del conjunt del sistema, tant pel que fa a la producció de béns i serveis per al conjunt de la societat com per al seu ús públic sostenible. Es regularan els distints usos i activitats que es poden autoritzar en aquesta infraestructura, i s'establirà el marc de referència en el qual podran actuar els ajuntaments, concretant les propostes determinades pel Pla d'Acció Territorial a la realitat física dels seus respectius municipis, suplementant la infraestructura verda supramunicipal del pla amb aquells espais i elements d'interés local, tant rurals com urbans i procurant mantindre la connectivitat entre ambdós.

Finalment, la superposició de la infraestructura verda amb els diferents usos del sòl i el planejament urbanístic vigent permetrà detectar les disfuncions urbanes i territorials existents a la llum del nou model territorial que es vol implantar en l'Àrea Funcional de València, dins d'un marc en el qual hi ha molts sòls classificats, i fins i tot edificats, que són incompatibles amb la funcionalitat de la infraestructura verda. Sobre aquesta problemàtica detectada s'hauran d'adoptar les estratègies pertinents en el marc de la sostenibilitat territorial pretesa pel Pla d'Acció Territorial.

En aquest sentit, les tipologies d'elements que constitueixen la infraestructura verda, i els usos i activitats admissibles amb caràcter general són els següents:

Sòls de la infraestructura verda amb valors ambientals

- Sòls que formen part de la Xarxa Natura 2000 i els espais marins a què estiguen associats.
- Els espais naturals protegits de la legislació valenciana i els protegits per la legislació estatal sobre patrimoni natural i biodiversitat.
- Les zones humides catalogades segons la legislació ambiental.
- Les forests de domini públic i d'utilitat pública catalogades, les àrees forestals de protecció.
- Els connectors ecològics així definits en la legislació ambiental.
- Els sòls de reforç i esmortiment dels espais protegits pels seus valors naturals.

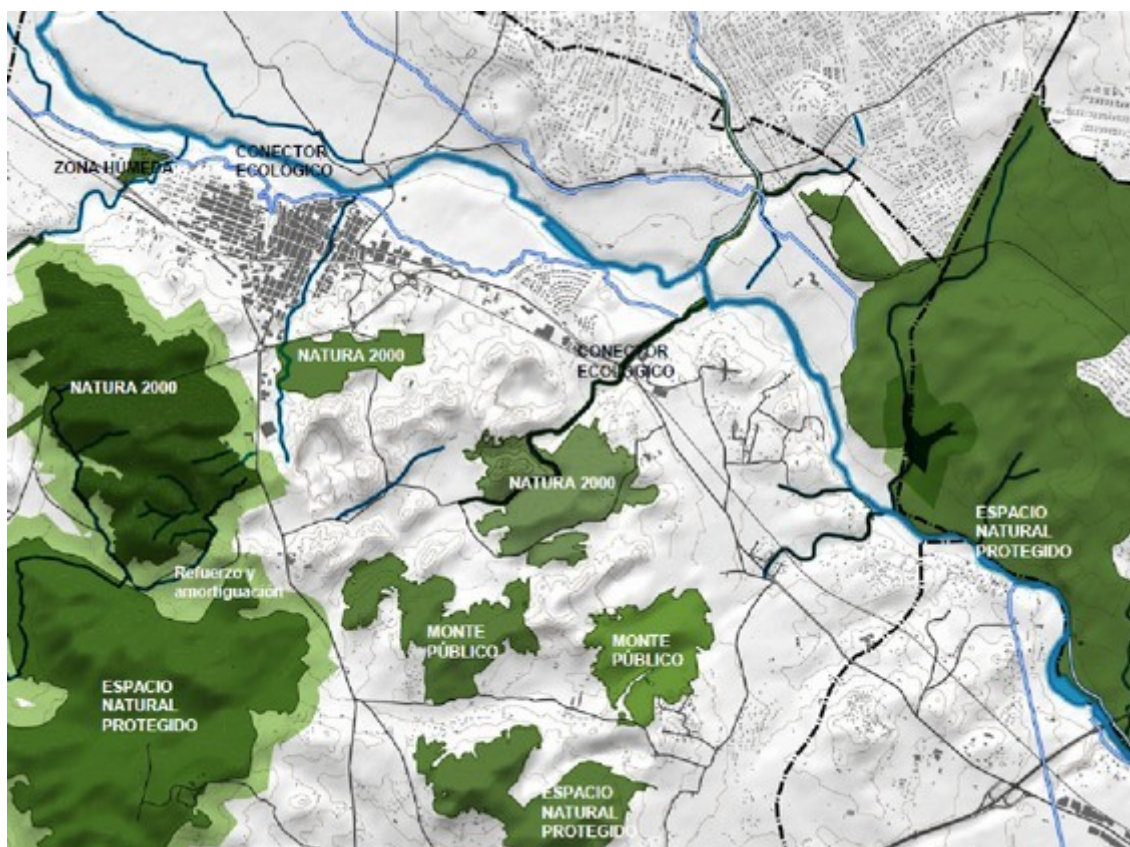


Figura 32: Esquema ideogràfic de la Infraestructura verda ambiental. Font: Elaboració pròpia.

El règim d'aquests sòls serà el definit pels seus propis instruments de protecció, ordenació i gestió. En el cas que hi haja sòls d'aquest tipus que no tinguen l'empara de cap instrument legal de protecció caldrà ajustar-se al que estableix l'article 26 de la Llei 5/2014 d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge. Es qualificaran com a zona rural protegida natural (ZRP-NA).

Sòls de la infraestructura verda amb valors territorials

- Espais costaners d'interés.

Aquests sòls estaran definits en el Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL), el qual establirà diferents tipologies de sòls i el seu règim d'usos i activitats. Es qualificaran en general com a zona rural protegida natural (ZRP-NA).

- Espais amb riscos d'inundabilitat.

Aquests sòls estaran sotmesos a la normativa específica del Pla d'Acció Territorial sobre prevenció del risc d'inundació (PATRICOVA) i s'incorporaran les seues classes de perillositat 1 al 6 a la infraestructura verda del territori. Amb caràcter general, es classificaran com a sòl no urbanitzable i es qualificaran com a zona rural protegida per riscos (ZRP-RI), llevat de les excepcions previstes en la normativa del PATRICOVA respecte als sòls ja classificats com a sòl urbà o urbanitzable en el planejament vigent.

- Espais de riscos de lliscaments, erosió, desprendiments, etc.

En general són el pendent, el tipus de materials i la coberta vegetal els elements que defineixen aquests riscos. En aquest sentit, es determinarà la prohibició de programar nous usos i activitats en el territori per als sòls amb pendents superiors a 25 %, només serà autoritzable l'habitatge aïllat, i integrat en el paisatge, en el rang de pendents 25 % - 30 %. L'única excepció a aquesta determinació es donarà en les xicotetes ampliacions de cascos històrics tradicionals que tenen aquest patró de creixement per la seua adaptació a la morfologia del territori, i amb un estudi previ d'integració paisatgística. També s'integraran en la infraestructura verda els sòls amb elevat risc d'erosió potencial i lliscaments i desprendiments. Es classificaran com a sòl no urbanitzable i qualificaran com a zona rural protegida per riscos (ZRP-RI).

- Espais agrícoles d'interés.

En aquest apartat s'inclou l'Horta de València, que ja està sent objecte d'un Pla d'Acció Territorial propi com és el d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València. La resta d'espais agrícoles d'interés, especialment aquells relacionats amb l'agricultura de proximitat, es classificaran com a sòls no urbanitzables, i els usos admissibles seran els relacionats amb la pròpia activitat agrària, es prohibiran els nous habitatges amb caràcter general en aquests espais. En l'àmbit de l'Àrea Funcional de València es recomana una dotació objectiu de 100 m² per habitant de sòl agrícola d'alta productivitat i que estiga pròxima (en una envoltant de 10 quilòmetres) als nuclis urbans. Es qualificaran com a zona rural protegida agrícola (ZRP-AG).

Per això, la selecció dels espais agraris de major interés per a la seua preservació, al marge de la seua capacitat agrològica, han d'observar criteris com la seua orientació respecte al sol, el pendent, la proximitat o contigüitat a un espai d'interés natural, el fet de ser terrenys de regadiu, la proximitat a la ciutat, l'existència de cultius específics de qualitat o marques d'origen, la presència de patrimoni cultural, etc.

- Espais d'interés paisatgístic.

Inclouen els ja declarats com a tals en l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, o els incorporats a través de l'Estudi de Paisatge del Pla d'Acció Territorial. Aquests sòls es classificaran en general com a sòls no urbanitzables i comprendran les àrees d'interés paisatgístic, les de gran visibilitat, els paratges caracteritzats per elements singulars (per exemple, arquitectura de pedra en sec), determinades fites paisatgístiques i els seus entorns, etc. Es qualificaran com a zona rural protegida natural (ZRP-NA).

- Espais de valor cultural.

Són els que tenen aquesta consideració en aplicació de la normativa sectorial de protecció del patrimoni cultural, artístic o històric i els seus entorns de protecció. Es regiran per la seua normativa sectorial. Segons els casos es podran qualificar com a zona rural protegida per afeccions (ZRP-AF), zona rural agrícola (ZRP-AG) o zona rural natural (ZRP-NA).

- Connectors funcionals i ambientals sense protecció sectorial.

S'inclouen sòls perimetrals a llits fluvials, zones humides i altres ecosistemes, així com els funcionals per motius de contenció del creixement urbanístic i evitar conurbacions no desitjades entre nuclis urbans, fragmentació del sòl, espais intersticials d'interés, etc.

En general, es classificaran com a sòl no urbanitzable i es qualificaran com a zona rural protegida (ZRP-NA), i els usos o activitats donaran prioritat a l'aprofitament sostenible dels recursos naturals i aquells que siguen compatibles amb la funció connectora d'aquests espais, com ara esportius de caràcter obert o semblants. La regulació específica per a aquests sòls està determinada per les directrius 43 i 44 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana. En aquest sentit, quan es tracte de terrenys contigus a llits, la línia d'edificació se situarà, almenys, en una distància de 20 metres de la ribera del llit per a sòls urbans i urbanitzables, i 50 metres per als sòls no urbanitzables en funció de la grandària i la morfologia del llit i del corredor fluvial.

Els connectors es podran representar cartogràficament mitjançant vectors, la concreció dels quals s'haurà de realitzar a escala municipal. A més es representaren els àmbits sensibles de connexió (punts crítics i conflictes) i s'establiran directrius concretes per a aquestes zones.

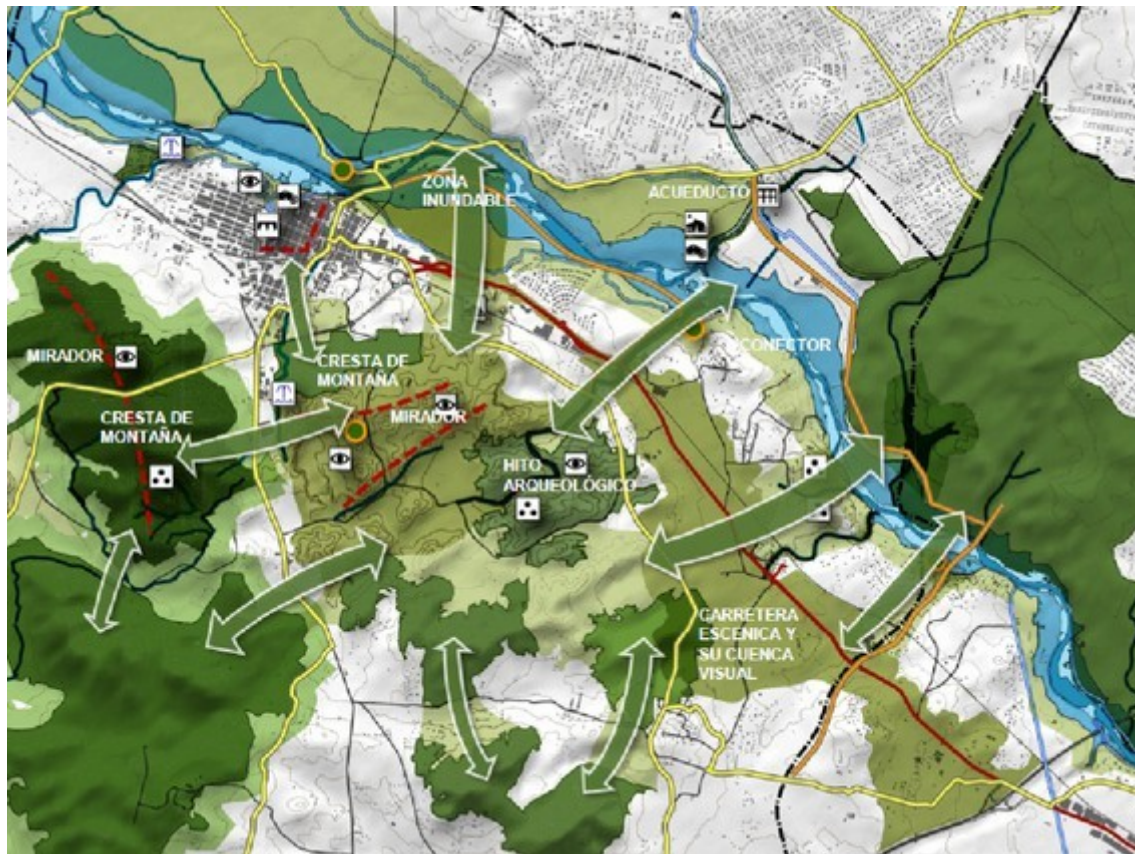


Figura 33: Esquema ideogràfic de la Infraestructura verda territorial. Font: Elaboració pròpia.

Sòls rurals comuns

S'inclouen en aquests sòls aquells espais que no tinguen valors específics de protecció, però tenen determinats valors ambientals, paisatgístics, productius, de sòls de transició entre la ciutat i el seu entorn rural, etc. La seua classificació serà de sòl no urbanitzable comú i el seu règim s'adaptarà a l'article 26 (apartat b) de la LOTUP per al sòl rural comú, tot això sense perjudici que mitjançant la utilització de les figures de planejament d'ordenació urbana municipal es delimiten àrees per a ser urbanitzades i edificades. Es qualificaran com a zona rural comuna agropecuària (ZRC-AG) o zona rural comuna forestal (ZRC-FO).

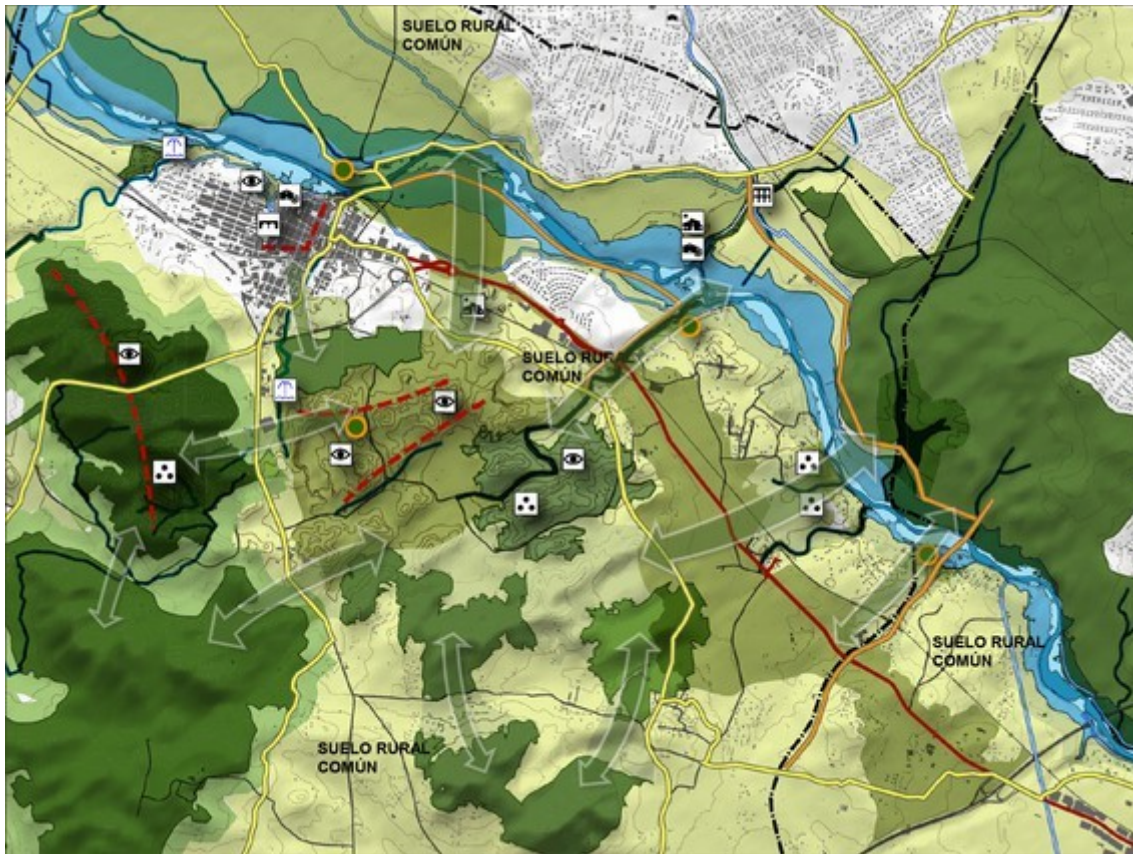


Figura 34: Esquema ideogràfic del sòl rural comú. Font: Elaboració pròpia.

Infraestructura Verda Urbana

Són sòls ubicats en l'espai urbà i en el sòl urbanitzable que siguen rellevants per a la infraestructura verda, bé per les seues funcions d'espais lliures i zones verdes urbanes, o per les seues funcions de connexió i integració paisatgística dels espais urbans amb la infraestructura verda rural. La seua classificació i zonificació serà la que li atorgue la planificació urbanística.



Figura 35: Esquema ideogràfic de la Infraestructura Verda Urbana. Font: Elaboració pròpia.

Connexió amb el Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València

Per raons de conveniència i oportunitat política, així com per la urgència que requereix la preservació de l'Horta de València com a espai emblemàtic i estratègic des del punt de vista productiu, cultural i ambiental, s'està tramitant en aquests moments un Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València (PAT de l'Horta), els objectius del qual vetlen pel desenvolupament sostenible d'aquest espai, i especialment pel manteniment de l'activitat agrícola com a factor clau de la pervivència del paisatge cultural.

És un Pla d'Acció Territorial que aborda el disseny i la gestió de la infraestructura verda supramunicipal de la major part dels municipis de les comarques de l'Horta, incloent-hi la ciutat de València. És un instrument d'ordenació supramunicipal dirigit a aconseguir la viabilitat del sistema territorial de la infraestructura verda d'aquesta horta mitjançant un conjunt de determinacions sobre la seua ordenació i gestió. Aquestes determinacions suposen una regulació dels usos i activitats que es permeten en l'Horta de València en funció dels seus valors, així com les seues relacions amb el sistema d'assentaments a través de la imposició de restriccions a les noves classificacions de sòls urbans i urbanitzables en el seu àmbit.

A més, el Pla d'Acció Territorial de l'Horta de València conté una sèrie de criteris d'integració de les infraestructures des del punt de vista de la morfologia del territori i del paisatge, i un conjunt de mesures per a la difusió dels seus valors i l'obtenció de rendes complementàries, de naturalesa terciària, per a l'agricultor professional.

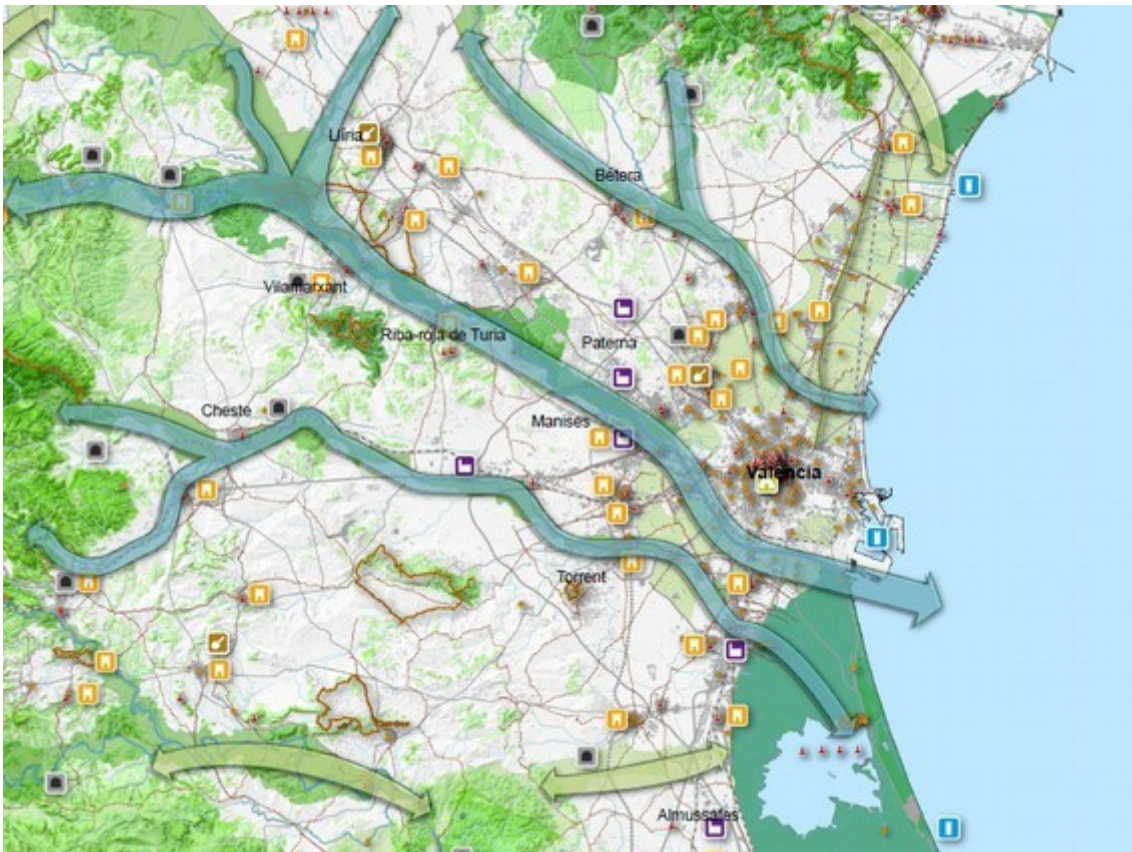


Figura 37: Esquema ideogràfic de la Infraestructura Verda de l'Àrea Funcional de València. Font: Elaboració pròpia.

3.2. PROPOSTES EN MATÈRIA D'ASSENTAMENTS

A causa de la gran varietat de tipologies de teixits urbans existents en l'Àrea Funcional de València, el seu projecte metropolità futur exigeix de la identificació d'aquestes a fi d'assignar-los, des del Pla d'Acció Territorial, unes estratègies i determinacions normatives específiques per a reforçar un model territorial sostenible a llarg termini, basat en el desenvolupament de les seues potencialitats urbanes i territorials en un context econòmic i social que es caracteritzarà per una elevada incertesa i una forta competència a escala global. Per això, és convenient que aquest Pla d'Acció Territorial identifique aquelles àrees urbanes que compten amb factors diferencials positius, i les vocacions territorials de les quals han de plasmar-se en projectes de transformació del territori, els quals s'hauran d'orientar necessàriament a la satisfacció de l'interés general i les aspiracions dels ciutadans que viuen i treballen a la Comunitat Valenciana.

És un tema certament complex, perquè els teixits urbans metropolitans es veuen sotmesos a diferents pulsions, tant centrífugues com centrípetes, com s'ha pogut comprovar aquests últims anys. A mesura que l'àrea metropolitana evoluciona, canvien els usos i la seua localització, les funcions urbanes i el potencial d'accessibilitat dins d'aquest espai. Determinats usos esdevenen obsolets, emergeixen localitzacions que adquireixen major rellevància per a la implantació d'activitats econòmiques, es degraden teixits urbans tant centrals com perifèrics, les infraestructures van orientant nous creixements i també les preferències i el nivell econòmic de la població demana nous productes immobiliaris. Tot això en un context recent on s'ha estés a una forta dispersió dels usos i activitats en el territori, que amenaça el tradicional model de ciutat compacta d'arrel mediterrani, i on l'absència d'una visió supramunicipal ha propiciat la predominança d'un model territorial confús i de planificació sobredimensionada composta per la mera suma dels planejaments de cada municipi.

Per això, el Pla d'Acció Territorial s'haurà de circumscriure a dos grans línies d'actuació. En primer lloc, corregir les tendències urbanes insostenibles que atempten contra l'eficiència del territori, proposant un model adaptat als seus objectius de racionalitat urbana que siga al mateix temps eficient i integrat, que atorgue un tractament equitatiu al territori i pose en dubte i, si és el cas, desclassifique, aquells desenvolupaments planificats que no són compatibles ni amb la infraestructura verda ni amb els principis directors de l'ETCV o d'aquest Pla d'Acció Territorial en matèria de sostenibilitat urbana. Tot això sense perjudici de la necessària anàlisi de la seua situació jurídica i urbanística.

En aquest sentit el Pla d'Acció Territorial definirà:

- Sectors de sòl no sostenibles a extingir o reestructurar, definits per una sèrie de criteris com ara:
 1. Desproporció manifesta respecte al teixit urbà ja construït, en relació a l'àmbit municipal.
 2. Superació injustificada dels índexs màxims de creixement de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.
 3. Teixits urbans planificats de baixa densitat i llunyania als teixits urbans compactes.
 4. Distàncies superiors a 1.000 metres des d'un punt nodal de càrrega de la xarxa bàsica de

transport públic d'alta capacitat: FGV i proximitats RENFE.

5. No adequació a la infraestructura verda del territori o afecció a la seua funcionalitat territorial i ambiental.

6. Incoherència amb la programació del desenvolupament urbà de cada municipi.

7. Aquells sectors planificats que són incompatibles amb les determinacions del Pla d'Acció Territorial.

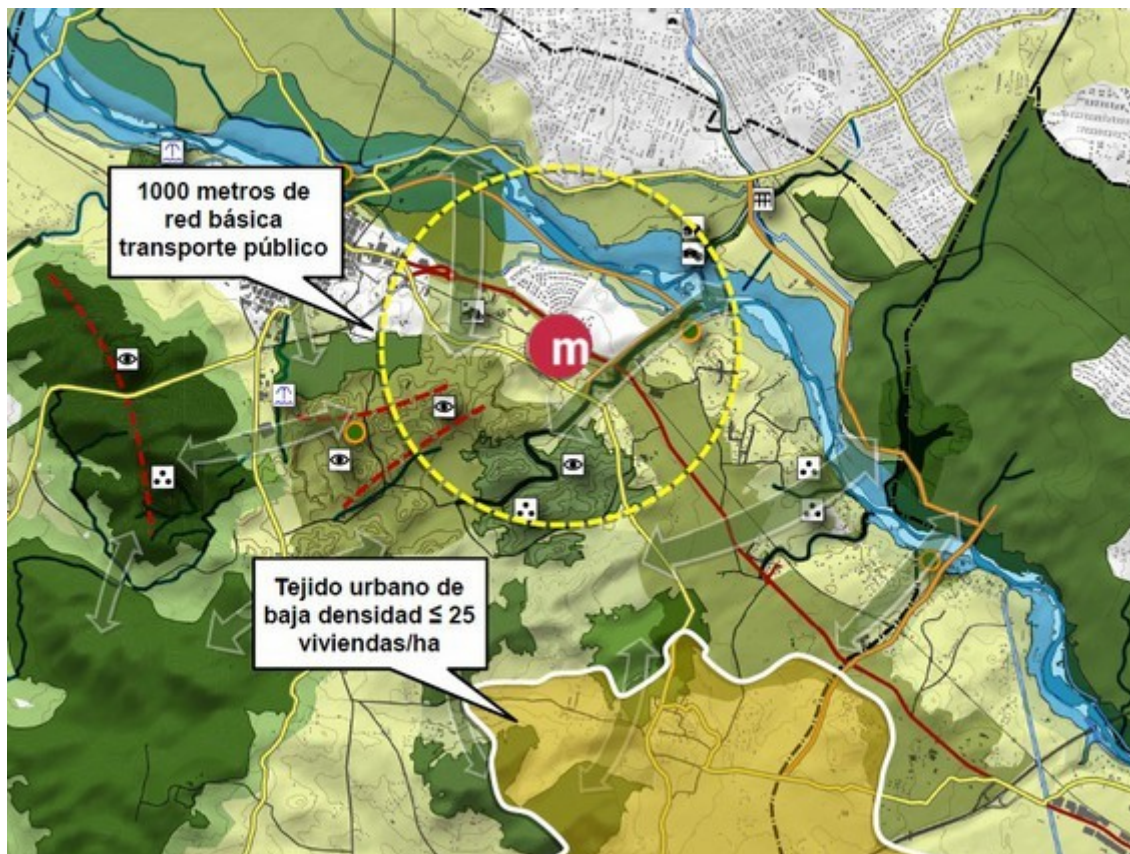


Figura 38: Esquema ideogràfic d'un sector de sòl no sostenible. Font: Elaboració pròpia.

En segon lloc, el Pla d'Acció Territorial identificarà i proposarà condicions de disseny, ordenació, gestió, usos, etc., per a aquells espais i teixits urbans de gran potencialitat, tant per a usos residencials com dotacionals i d'activitats econòmiques. Tot això a fi d'aconseguir un millor aprofitament de les oportunitats que la seua realitat territorial permet, i que seran desenvolupades tant a escala supramunicipal com local pel planejament municipal. Les tipologies proposades pel Pla d'Acció Territorial, en principi, serien les següents:

- Àrees d'oportunitat, definides com aquelles que, tenint una posició central o estratègica en el conjunt metropolità, estan ocupades per usos i infraestructures amb un cert grau d'obsolescència, i la regeneració i transformació de les quals permet acollir usos de major valor afegit, i millorar la seua integració en la infraestructura verda urbana. Aquestes àrees solen presentar com a característiques:

1. Teixits urbans industrials, terciaris, dotacionals, etc., molt ben localitzats des del punt de vista supramunicipal, i que es troben en estat d'abandó, infrautilització o obsolescència (els denominats *brownfields* en la literatura científica).
2. Instal·lacions industrials, terciàries o dotacionals que, encara que estan en ús, tenen un potencial real d'acollir-ne unes altres de major valor afegit o interès general per al conjunt de la societat.
3. Infraestructures obsoletes el soterrament o substitució de les quals fa emergir espais centrals i estratègics que poden ser regenerats, qualificats per a usos i activitats d'interès general.
4. L'ordenació d'aquests espais, en part, pot afavorir la implantació de noves formes i tipologies d'hàbitat adequats als nous usos emergents i les seues demandes per professionals creatius.
5. En són exemples representatius l'antiga fàbrica Elcano (IZAR) en els municipis de Quart de Poblet i Manises, el Parc Central, les instal·lacions militars de l'Albereda, etc.



Figura 39: Exemple d'una àrea d'oportunitat. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees de nova centralitat, o aquelles que presenten o guanyaran un elevat potencial d'accessibilitat amb les propostes del Pla d'Acció Territorial, o per la seua localització o condicions singulars com ara les següents:

1. Connexió en transport públic d'alta capacitat actual o previst.
2. Ubicació en un eix estratègic de desenvolupament territorial o pròxim a elements de gran importància territorial.
3. Posició central o estratègica en l'àmbit metropolità de València.
4. Existència de patrimoni de sòl públic que facilite les operacions urbanístiques estratègiques.
5. Estar en continuïtat o amb possibilitat d'integració en els teixits urbans preexistents.

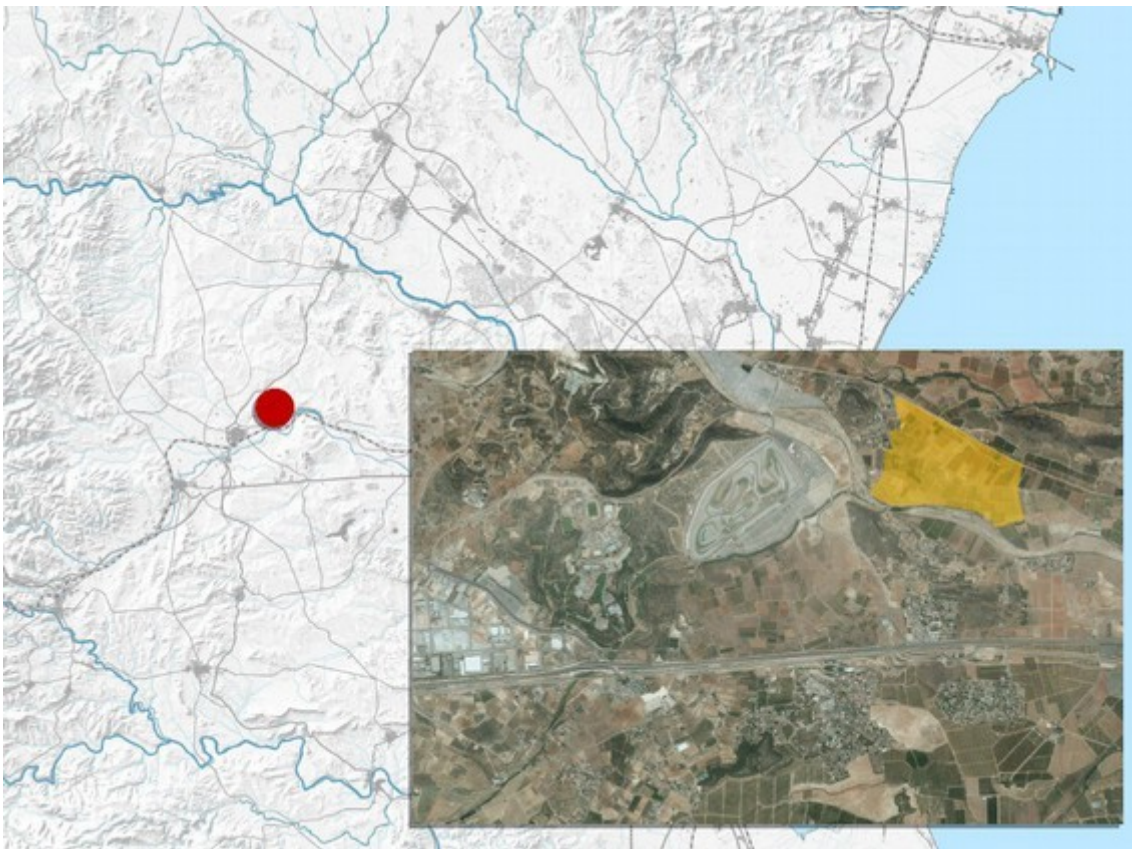


Figura 40: Exemple d'una àrea de nova centralitat. Font: Elaboració pròpia.

Aquestes àrees són especialment idònies per a:

- La implantació d'equipaments públics i privats d'escala supramunicipal amb gran capacitat per a generar desplaçaments.
- Operacions estratègiques d'espais urbans multifuncionals d'usos mixtos incloent-hi dotacions i habitatges de protecció pública.
- En general, activitats econòmiques que requereixen un elevat nivell d'accessibilitat, generen un elevat valor afegit i requereixen un ús intensiu del sòl.

- Els sectors que es desenvolupen en aquestes àrees hauran de tindre un índex d'edificabilitat bruta residencial mínim superior a 0,45 m²sostre/ m²de sòl o una densitat mínima superior als 45 habitatges per hectàrea. Per exemple, es podrien incloure espais com La Reva entre els municipis de Riba-roja del Túria i Chiva, sòls vacants en l'eix de la CV-35, zones al costat del circuit de velocitat de Cheste, zones ben comunicades amb la A-7 en l'entorn de Picassent, etc.
- Àrees de regeneració, que presenten greus problemes d'índole urbanístic i social, sent indispensable l'adopció d'estratègies de llarg termini encaminades a la millora de les condicions de vida dels seus habitants, de la qualitat de l'espai urbà i de la integració social dels col·lectius amb menors capacitats i oportunitats. Per exemple, el Cabanyal.

De vegades aquestes zones regenerades presenten un gran atractiu per a determinades classes professionals, especialment les relacionades amb la indústria cultural i els serveis avançats, que cal fomentar planificant espais adequats per a desenvolupar les seues activitats i la interacció personal, que és crucial per a la generació d'innovacions en aquests sectors.



Figura 41: Exemple d'un àrea de regeneració. Font: Elaboració pròpia.

No obstant això, amb el pas del temps, en aquests barris, quan les polítiques de regeneració van donant resultat, es poden generar processos intensos de “gentrificació”, que sempre comporten increments de preus de l'habitatge i l'augment de la segregació social. És aquest un procés urbà indesitjat que cal mitigar, especialment en àrees crítiques, evitant l'expulsió massiva de la població original d'aquestes àrees, i de gent jove amb pocs recursos, mitjançant polítiques públiques d'habitatge.

- Centres urbans i eixamples tradicionals, als quals s'aplicarien estratègies de creixement en funció de les seues potencialitats i posició en el territori, considerant les directrius de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana quant als seus índexs de creixement màxim, però sempre priorititzant la regeneració i renovació dels seus teixits urbans existents. En concret:
 1. Potenciació de les seues funcions urbanes centrals sobre un conjunt territorial molt més ampli.
 2. Potenciació del caràcter mixt dels seus usos, i un objectiu de proporció racional entre residència i activitat econòmica.
 3. Dotació d'equipaments en funció del seu àmbit de prestació de serveis, bé siga d'escala local o supralocal.
 4. Millores de l'accessibilitat en transport públic i foment de la mobilitat sostenible no motoritzada.
 5. Recuperació d'espais per a l'ús de vianants en funció de la grandària de l'àrea urbana.
 6. Requalificació de teixits urbans abans que planificar nous desenvolupaments.
 7. En el cas de nous desenvolupaments d'eixample, aquests seran contigus i amb un índex d'edificabilitat bruta residencial mínim de 0,45 m² sostre/m² de sòl o una densitat mínima de 45 habitatges per hectàrea.

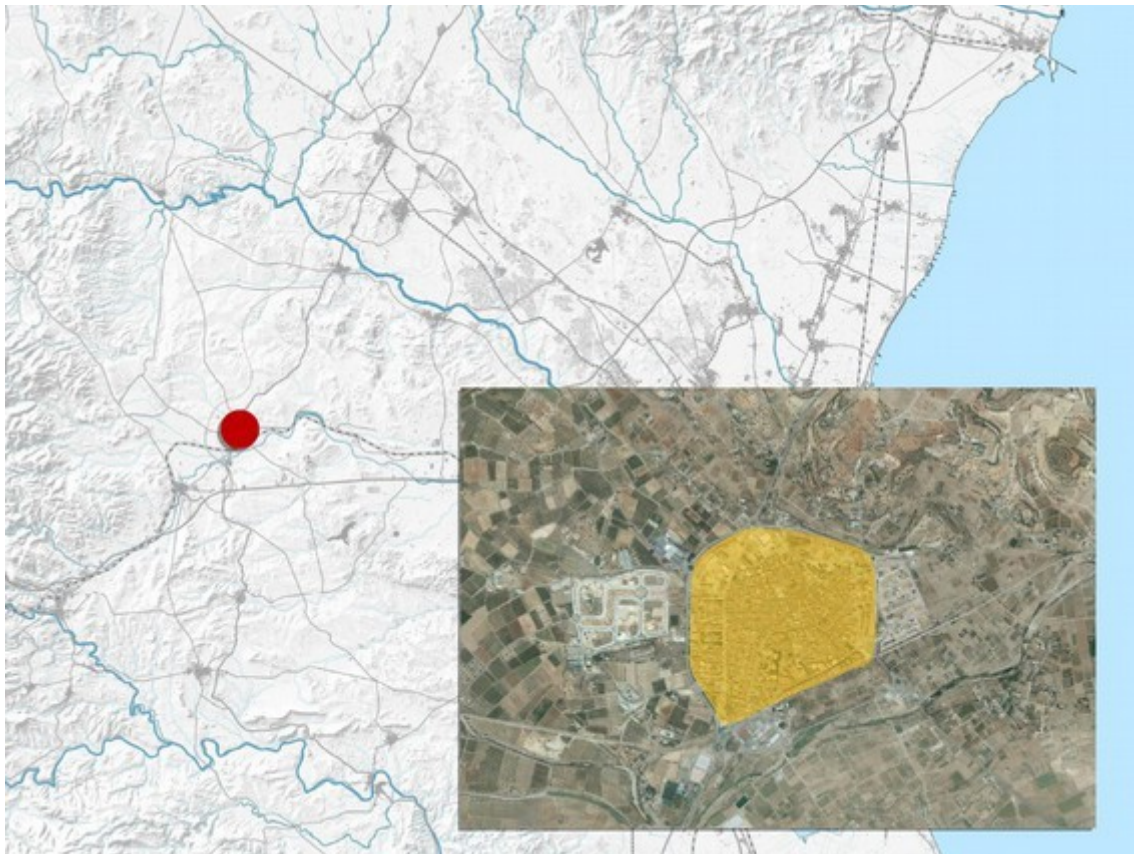


Figura 42: Exemple d'un centre urbà i eixample tradicional. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees especialitzades en usos residencials extensius, especialment de baixa densitat, establint per a cada peça urbana estratègies de reestructuració, creixement, densificació, estabilització o reducció. També es poden definir alguns àmbits amb major aptitud per a implantar de manera excepcional aquest tipus d'usos amb els condicionants exposats en la directriu 89 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

En general, en aquests àmbits residencials especialitzats s'adoptaran aquestes estratègies:

1. Potenciació estratègica d'elements de centralitat urbana a través de la implantació d'equipaments bàsics i serveis públics i privats.
2. Articulació d'aquests espais amb els centres urbans consolidats.
3. Creació de noves centralitats sobre els elements estructurants d'aquests teixits, amb peces de major densitat i intensitat urbana.
4. Articulació del transport públic sobre aquests elements estructurants.
5. Densificació d'aquest tipus de sòls en les proximitats d'estacions FGV o Rodalies RENFE.

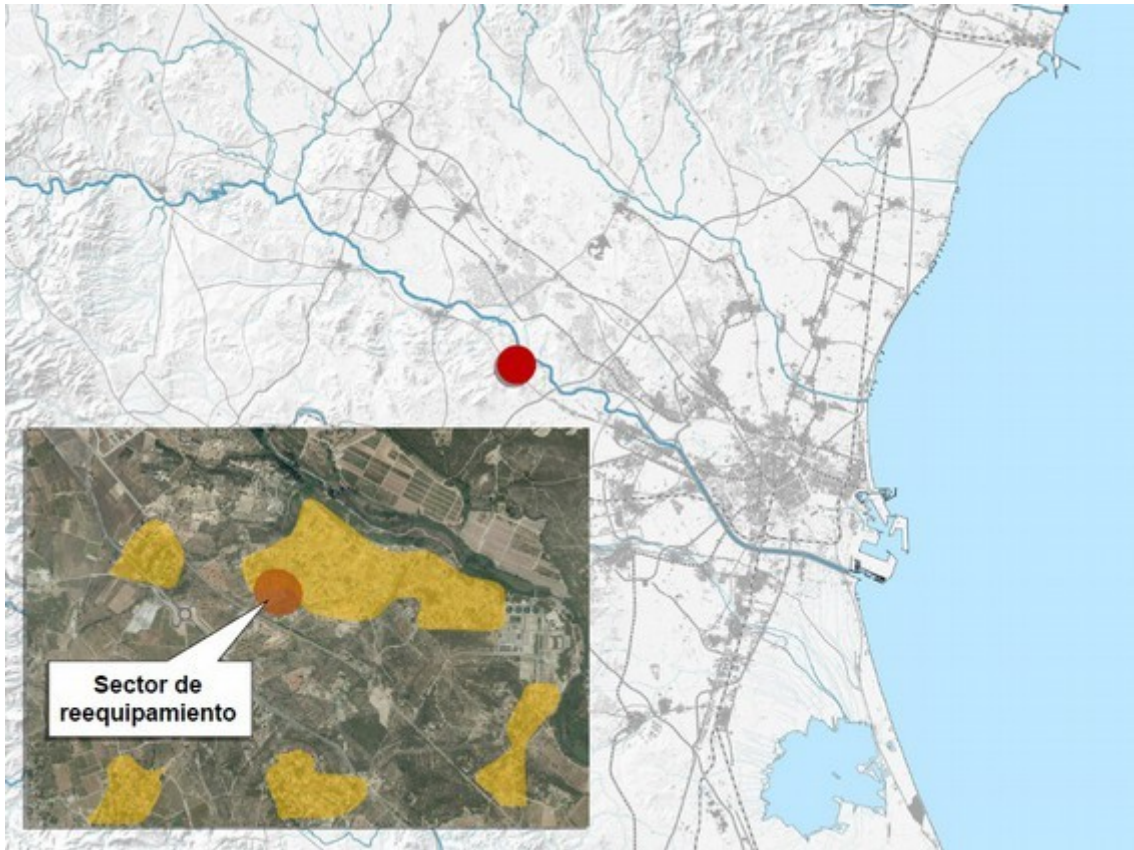


Figura 43: Exemple d'actuació en àrees especialitzades en usos residencials extensius. Font: Elaboració pròpia.

- Nodes de caràcter rural, en què convé mantindre aquesta condició evitant creixements que la menyscaben, permetent únicament creixements selectius que no modifiquen el seu patró paisatgístic i territorial. En qualsevol cas s'aplicarien els condicionants de creixement per als nuclis rurals de baixos creixement i mobilitat de la Llei d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Paisatge, i els índexs màxims de creixement de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

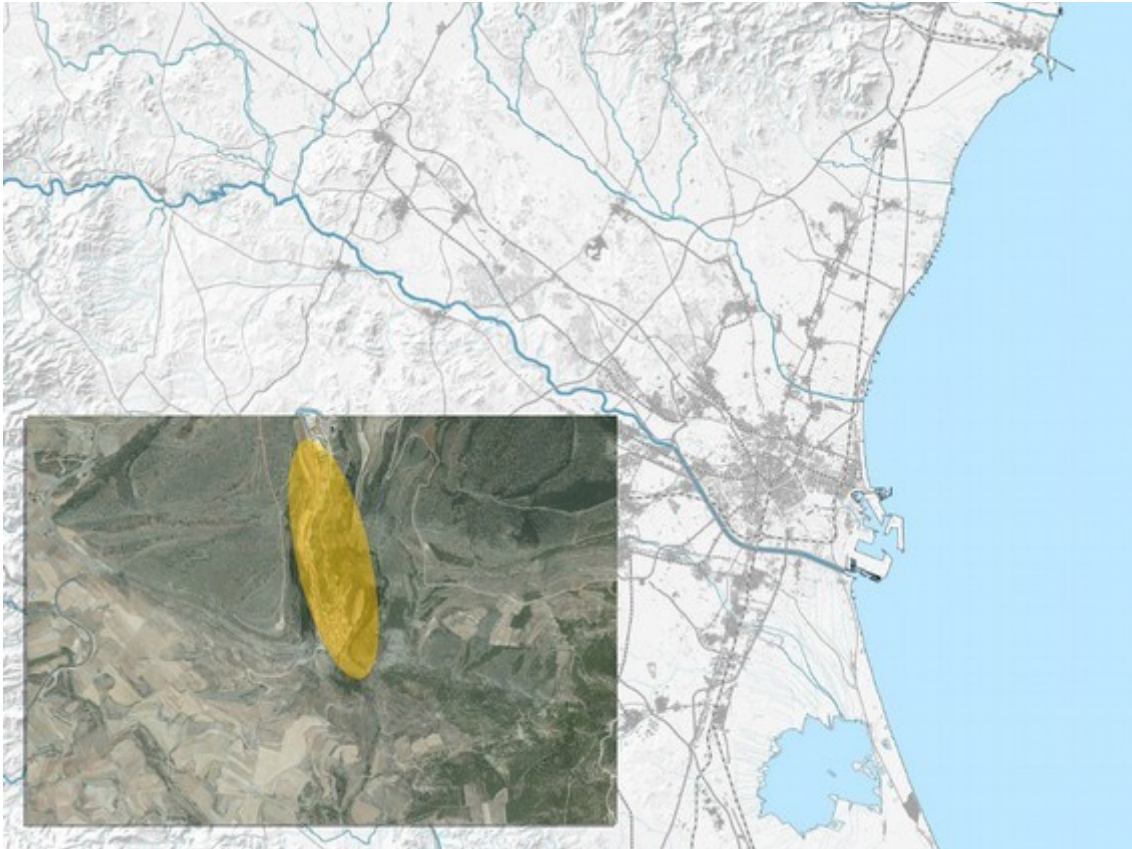


Figura 44: Exemple d'un node de caràcter rural. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees especialitzades en activitats econòmiques a consolidar, es tracta d'espais per a l'activitat econòmica (industrial, terciària, logística, etc.) que presenten una certa extensió, bona localització d'escala supramunicipal i estan ben dotades per al transport de mercaderies. En general, aquestes peces urbanes s'han de potenciar i podran superar de forma raonable i justificada els índexs de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana per al municipi o municipis que comprega. Les estratègies a aplicar serien:
 1. Millorar l'accessibilitat de les mercaderies i de les persones, especialment en transport públic i sistemes de mobilitat no motoritzada.
 2. Optimitzar la distribució dels usos, activitats i tipologies, afavorint l'agrupació de serveis comuns.
 3. Integració adequada d'aquests espais en la infraestructura verda del territori, tant en la rural com la urbana.
 4. Evitar els processos de terciarització massiva dels polígons industrials mitjançant mecanismes de selecció d'activitats.
 5. Facilitar els usos de component logística en aquests espais dins d'una estratègia global de la Comunitat Valenciana en aquest sector.



Figura 45: Esquema ideogràfic d'una àrea especialitzada en activitats econòmiques a consolidar. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees especialitzades en activitats econòmiques a transformar, són aquelles que presenten localitzacions molt urbanes i són generadores de molèsties sobre els teixits residencials, tenen dificultats per al transport de mercaderies per la falta de connexions amb les xarxes principals o presenten localitzacions perifèriques o en àmbits sensibles des del punt de vista ambiental o territorial.

Les estratègies a desenvolupar per a aquestes peces urbanes poden ser, en funció de cada cas concret, de reestructuració (introduir-hi nous usos i activitats compatibles amb la residència), estabilització, reducció o obsolescència.



Figura 46: Exemple d'una àrea especialitzada en activitats econòmiques a transformar. Font: Elaboració pròpia.

- Àrees d'activitat econòmica en municipis rurals.

A fi de racionalitzar la implantació de polígons industrials en el medi rural, evitant que cada municipi tinga un polígon, quan la majoria de les ocasions no hi ha demanda, es proposa la definició d'aquells espais ubicats en el medi rural de l'Àrea Funcional de València que, per accessibilitat, compatibilitat amb la infraestructura verda del territori i proximitat a altres nuclis rurals, resulten òptims per a la instal·lació d'aquestes àrees d'activitat econòmica. La seua gestió haurà de ser mancomunada, de manera que la implantació no supose avantatges comparatius per al municipi que l'aculla.

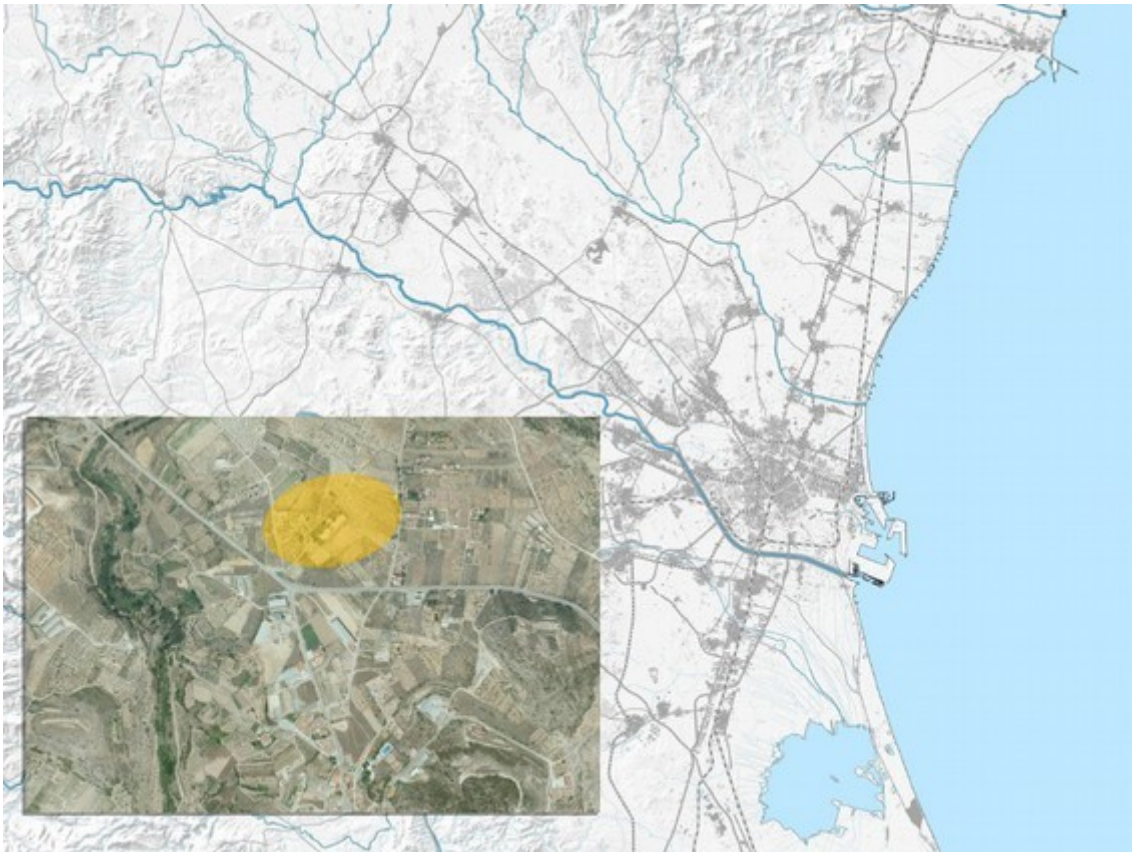


Figura 47: Exemple d'una àrea d'activitat econòmica en municipi rural. Font: Elaboració pròpia.

Les tipologies dels teixits urbans seran identificades pel Pla d'Acció Territorial en les distintes cartografies d'ordenació, i s'establiran unes normes de coordinació perquè les noves demandes d'habitatge i espais per a l'activitat econòmica es produïsquen de forma harmònica i coherent amb les potencialitats de cada municipi, i sempre en relació amb el desenvolupament sostenible del conjunt metropolità. És evident que sumades, en aquests moments, les distintes ofertes de solars vacants, sòl urbanitzat sense edificar i sòl urbà o urbanitzable sense desenvolupar, per si soles són suficients (fins i tot amb escreix) per a satisfer les possibles noves demandes de sòl per a residència, dotacions i activitat econòmica en l'Àrea Funcional de València.

Però és també evident que la major part d'aquesta oferta, especialment el sòl urbanitzable, no s'ajusta als objectius d'aquest Pla d'Acció Territorial; per això la necessitat de desenvolupar totes aquestes estratègies proposades per a complir aquestes metes a curt, mig i fins i tot llarg termini. És l'única garantia possible per a aconseguir un model territorial eficient i sostenible des del punt de vista econòmic, ambiental i social.

El Pla d'Acció Territorial podrà a més modificar les determinacions de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana quant a creixements de sòl, sempre que el balanç global no supere el permés per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana per al conjunt de l'àmbit del Pla d'Acció Territorial, ja que, en aquest supòsit, s'estaria en l'escenari de futur més optimista que, com ja s'ha comentat àmpliament en aquest document, té una baixa probabilitat d'ocurrència a la vista de les variables fonamentals des del punt de vista social i econòmic.

3.3. PROPOSTES EN MATÈRIA D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT

En matèria de vertebració externa de l'Àrea Metropolitana de València, el primer apartat a abordar és el que fa referència a la xarxa ferroviària de passatgers, amb la prioritat de la posada en marxa d'una plataforma específica per a l'alta velocitat en el corredor mediterrani, fins a Barcelona, frontera francesa i Lió. També cap al sud amb Alacant per l'interior i per la costa, aquesta última compatible amb la xarxa de rodalia i amb la denominada alta velocitat regional. Respecte d'això, és molt important avaluar els escenaris i alternatives financeres, ambientals, paisatgístiques, culturals i territorials de la connexió ferroviària de l'eixida nord de l'àrea metropolitana en relació amb el túnel passant per a evitar el fons de sac de l'actual estació central de València. En l'escenari del Pla d'Acció Territorial també seria desitjable una millora substancial de la connexió ferroviària amb Aragó i els ports de l'Atlàntic, mitjançant una via d'altas prestacions compatible amb mercaderies.



Figura 48: Corredor mediterrani. Font: Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana.

De forma complementària s'haurien d'explorar les possibilitats de millorar la vertebració de la regió urbana de València, els vèrtexs de la qual són Castelló de la Plana, Requena, Xàtiva i Gandia, mitjançant els serveis del sistema de gestió ferroviari denominat alta velocitat regional, que efectua parades en nodes urbans de massa crítica suficient situats entre 25-30 km de distància, aprofitant la plataforma de l'alta velocitat.

Respecte del trànsit de mercaderies, és evident que el reforçament del binomi indústria-logística, com a especialització de l'Àrea Metropolitana de València des del punt de vista de la seua competitivitat diferencial, exigeix la posada en valor d'un dels eixos logístics més destacats del conjunt Mediterrani com és el format pel port de València - ZAL - terminal de mercaderies de la Font de Sant Lluís - Parc logístic de Riba-roja, associat a les plataformes intermodals de transport i a l'ample ferroviari europeu. També és urgent resoldre els accessos ferroviaris del port de Sagunt i la posada en valor del seu sòl logístic. No cal oblidar que el port de València és una infraestructura d'escala global que competeix en la captació de valor afegit en el context dels fluxos econòmics que produeix el comerç mundial.

Des del punt de vista de la mobilitat interna de l'Àrea Metropolitana de València, i com a pas previ a la definició de les propostes d'aquest Pla d'Acció Territorial, s'haurà d'explorar l'enquesta de mobilitat metropolitana que està duent a terme en aquests moments el departament de la Generalitat competent en matèria de mobilitat, així com la posterior elaboració del Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible (PMUS), el qual serà l'element de referència per a la introducció de les infraestructures de mobilitat en el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València.

Abans d'exposar la naturalesa de les propostes en aquesta matèria, cal centrar el debat de la mobilitat metropolitana establint una sèrie de premisses bàsiques. En primer lloc, cal reflexionar sobre l'evolució futura de la mobilitat per carretera i en vehicle privat tal com la coneixem en aquests moments. La pregunta és continuarà augmentant aquest tipus de mobilitat de manera més o menys lineal i indexada a la conjuntura econòmica? És una qüestió complexa, la resposta afirmativa de la qual era previsible ja que aquesta mobilitat s'ha associat tradicionalment amb el progrés econòmic i social. Però en els últims temps, almenys en països d'alta mobilitat com EUA, pareix detectar-se un canvi de paradigma en el qual per primera vegada el nombre de quilòmetres recorreguts en carretera disminueix sense estar relacionat amb períodes econòmics crítics. Les explicacions són variades i passen per l'adveniment de canvis sociològics i econòmics especialment de comportament i preferències de les generacions joves. En tot cas, siga un índex o una tendència consolidada, és evident que el futur de l'evolució de la mobilitat almenys planteja alguns interrogants, que van més enllà d'una mera extrapolació al futur de les tendències passades.

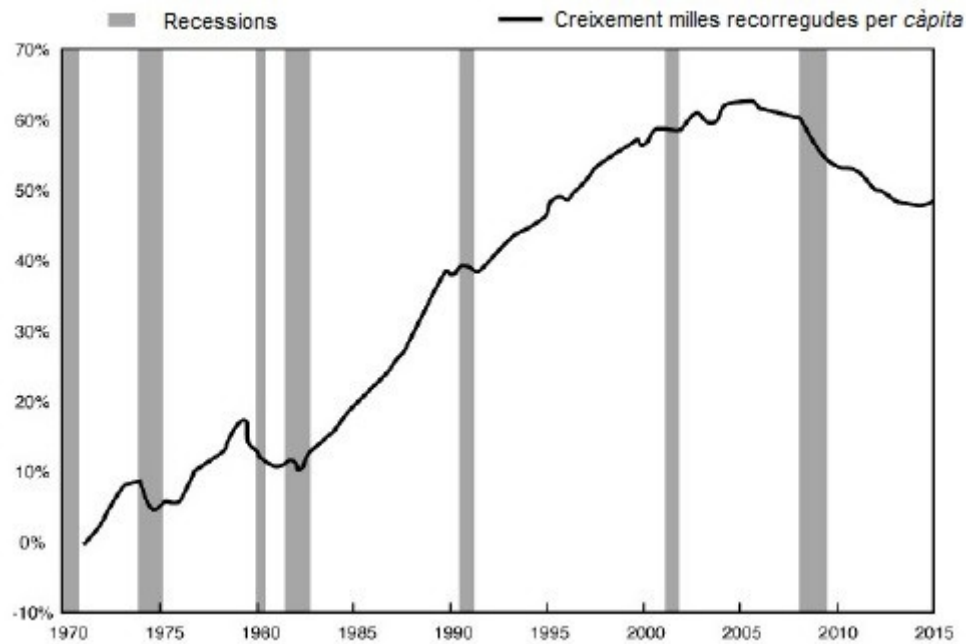


Figura 49: Milles viatjades per vehicle en carreteres dels Estats Units, 1971-2015. Font: SCHWARTZ, S. I. (2015): *Street Smart. The rise of cities and the fall of cars.*

Una altra de la qüestions importants és la relació de l'increment de la mobilitat motoritzada amb la dispersió dels usos del sòl, sobre la qual hi ha àmplies evidències empíriques, especialment en els entorns metropolitans. En augmentar les distàncies i la separació dels teixits urbans de la xarxa bàsica de transport públic augmenta el nombre de viatges i la distància recorreguda per mitjans de transport privat. És a dir, hi ha una correlació molt forta entre els fluxos de mobilitat i la densitat urbana mesurada en hectàrees de sòl urbà per habitant.

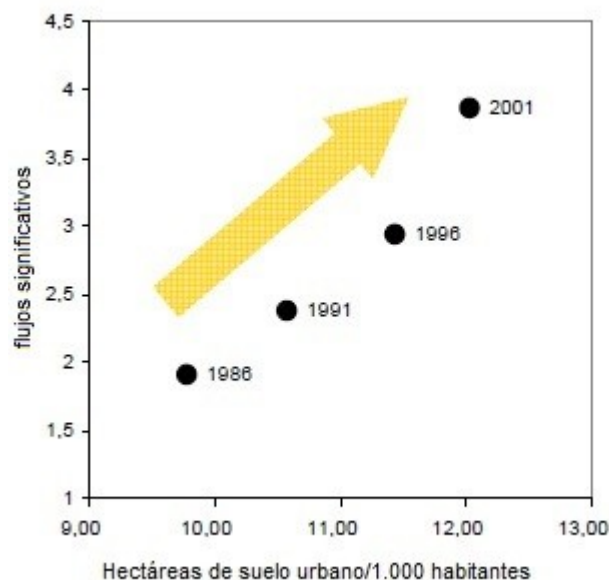


Figura 50: Evolució del RMB 1986-2001. Font: Pla territorial metropolitana de Barcelona.

Però aquesta tendència és fins i tot més preocupant pel que fa als usos planificats del sòl, ja que un 90 % dels que estan situats en la segona corona metropolitana de València estan a més de 500 metres d'una parada de FGV o de rodalia, la qual cosa és indicativa que aquest problema s'agreuja en el futur si no s'adopten mesures en el Pla d'Acció Territorial. És evident que si es consolidara aquesta planificació urbanística, deixaria una gran quantitat de ciutadans sense opcions d'utilització de mitjans alternatius augmentant la seua dependència del vehicle privat.

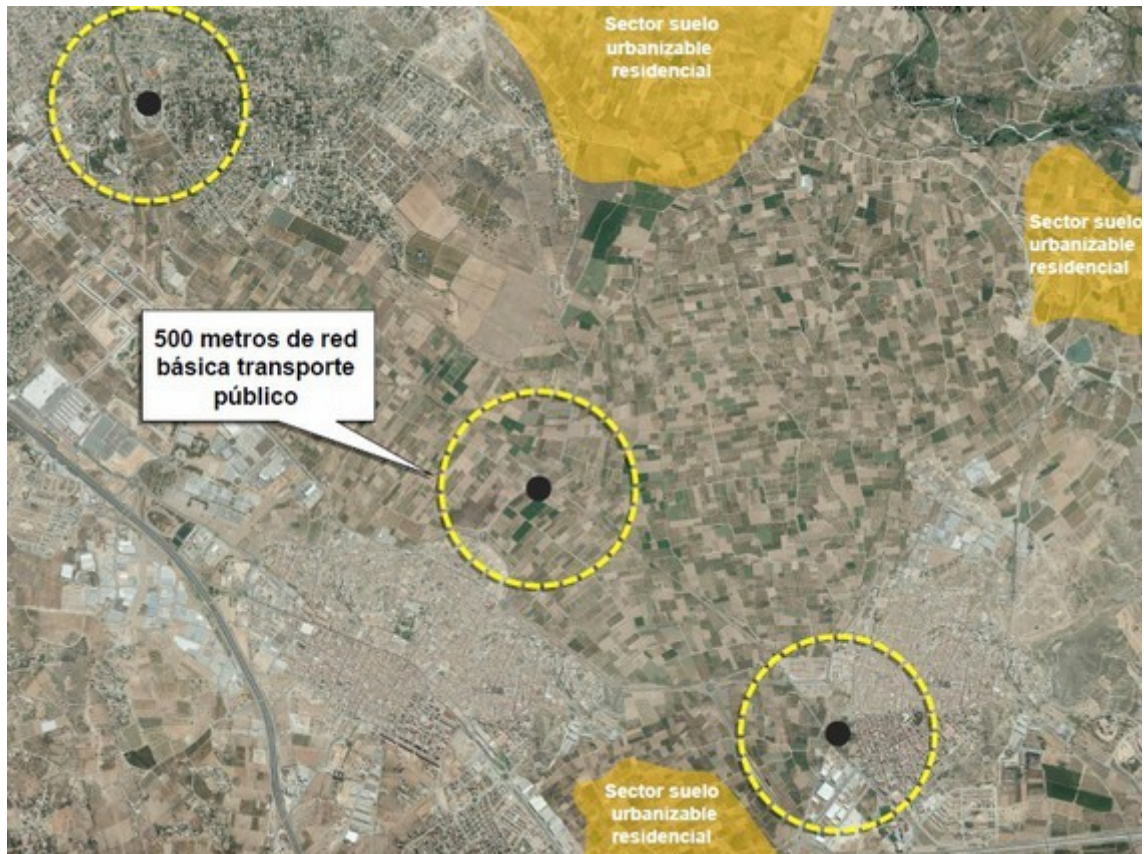


Figura 51: Esquema ideogràfic de sectors allunyats a la xarxa bàsica de transport públic. Font: Elaboració pròpia.

La tercera premissa està relacionada amb la relació entre la mobilitat extramunicipal i l'especialització funcional dels teixits urbans. En aquest sentit, alguns estudis metropolitans demostren que a menor mescla d'usos, o proximitat entre treball i residència, la mobilitat intermunicipal augmenta. És a dir, l'equilibri harmònic entre la població resident treballadora d'un municipi i els llocs de treball localitzats en aquest és una mesura lògica de contenció d'una mobilitat de major distància i que, principalment, usa mitjans de transport motoritzats privats.

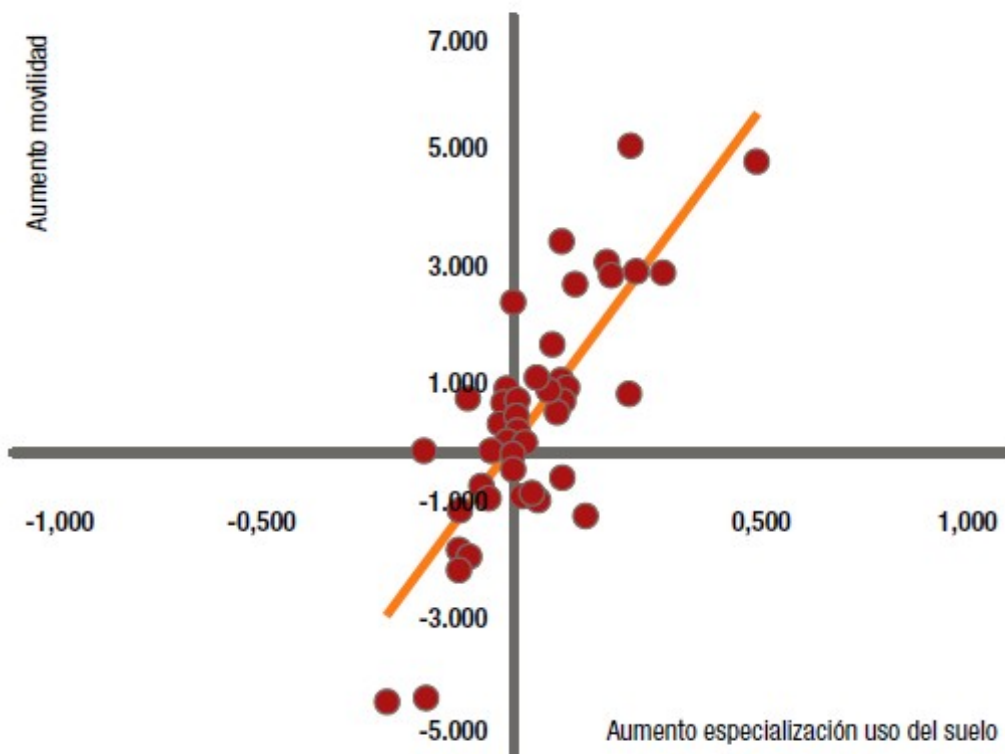


Figura 52: La mobilitat depèn de l'especialització dels usos del sòl. Font: Avantprojecte del Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

Per tant, i com primera mesura, i en relació amb la implantació d'usos i activitats en el territori, cal donar prioritat a la gestió de la demanda en matèria de mobilitat enfront d'una gestió des del punt de l'oferta basada en la massiva construcció de noves infraestructures que operen amb rendiments decreixents. Aquesta gestió de la demanda ha de basar-se en:

1. Afavorir la mixtura d'usos i activitats en el territori, evitant la monoespecialització dels teixits urbans.
2. Aconseguir masses crítiques i concentració de població i activitats que permeten rendibilitzar el transport públic.
3. Buscar una proporció raonable entre els assentaments de la població i la ubicació de les activitats econòmiques.
4. Limitar la classificació de nous sòls més enllà d'unes distàncies crítiques als punts de càrrega de la xarxa bàsica de mobilitat sostenible, existent o projectada.
5. Augmentar raonablement les densitats residencials, i implantar aparcaments dissuasius en els entorns d'aquests punts de càrrega intermodal.

6. Limitar la implantació de grans centres de demanda de transport de persones sense comptar amb punts bàsics de càrrega de la xarxa bàsica del transport públic.

En segon lloc, cal establir una visió integrada de la mobilitat. Això exigeix millorar els temps d'accés en transport públic, així com la seua regularitat i confort, perquè puguen ser competitius amb el transport privat. En aquest sentit, les màximes dificultats en l'Àrea Metropolitana de València es troben en les relacions no radials, l'accés a equipaments des de les zones més allunyades del centre metropolità i a determinats polígons i centres d'activitat productiva. Cal tindre en compte que un excés de radialitat en les relacions de mobilitat accelera la dispersió d'usos en el territori.

En tercer lloc, millorar les condicions per a la mobilitat de vianants i ciclista. D'una banda, adaptant la ciutat a les necessitats la mobilitat de vianants i, d'una altra, dissenyant una xarxa ciclista metropolitana compacta i amb la capacitat suficient perquè es convertisca en una alternativa real per al transport urbà, interurbà o com el tram final del desplaçament.

Respecte de les propostes específiques, i com ja s'ha comentat en aquest document, aquestes es formularan de forma concreta quan es concloga el Pla de Mobilitat Metropolitana Sostenible. No obstant això, aquest esborrany de pla pot avançar algunes accions que redundarien en una millora global de la congestió metropolitana i de la mobilitat extramunicipal:

- Crear vies segregades per a l'autobús en aquells punts de major congestió detectada.
- Crear serveis de bus-exprés als polígons industrials i terciaris de major concentració d'ocupacions.
- Crear serveis transversals de bus-exprés en la primera corona metropolitana de València.
- Crear carrils VAO en punts crítics de congestió de l'Àrea Metropolitana de València, i millorar els serveis d'autobús en els eixos de major càrrega de tràfic, tant d'entrada com d'eixida. Per a ser més efectius, aquests carrils d'alta ocupació, en els casos que ho justifiquen, haurien de tindre continuïtat en el nucli urbà de València.
- Procurar que les noves expedicions tinguen un origen i destinació final en un intercanviador de transport.
- Incrementar la xarxa d'aparcaments dissuasius connectats amb la xarxa FGV i proximitats, especialment en la segona corona metropolitana. Duplicar el nombre de places seria un bon objectiu en l'horitzó del Pla d'Acció Territorial.
- Adoptar una solució viable i eficient amb la circumval·lació de València A-7 (segregació dels tràfics de pas dels metropolitans), ja que és un dels punts més problemàtics de l'Àrea Metropolitana de València, especialment en el tram nord.
- Disseny adequat per a la CV-50, dotant-la de la necessària continuïtat i multifuncionalitat.
- Ampliar la utilització de les noves tecnologies per a la millora de la gestió del trànsit.

- Estudiar la segregació del trànsit en alguns dels grans col·lectors de trànsit per a millorar l'eficiència global de la xarxa.
- Fomentar la utilització dels vehicles compartits, que presenten una taxa molt baixa en l'Àrea Metropolitana de València.
- Crear una autoritat sobre la mobilitat en l'Àrea Metropolitana de València en matèries com la intermodalitat, les polítiques tarifàries integrades, la visió supramunicipal del transport, etc.
- Implantar una xarxa ciclista metropolitana, amb una doble visió tant d'oci com d'alternativa real als desplaçaments forçosos.
- Fomentar la conversió en zona de vianants en les àrees centrals dels nuclis urbans d'una certa dimensió, potenciant els recorreguts de vianants com a alternativa als altres modes de mobilitat.



Figura 53: Exemple d'aparcament dissuasiu. Font: Elaboració pròpia.

Finalment, i en relació amb la integració de les infraestructures en la morfologia del territori i del paisatge, en el cas que siga necessària la implantació de noves infraestructures de mobilitat, aquestes atendran les determinacions contingudes en les disposicions normatives tant de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (directrius 129 a 135) com de la Llei de l'Horta de València i del Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València. En tot cas, aquestes infraestructures hauran de preveure i incorporar, en el seu disseny i traçat, solucions alternatives per a la mobilitat no motoritzada.

4. NORMATIVA DE COORDINACIÓ

Tal com ho expressa l'article 16 de la LOTUP, una de les funcions més importants dels plans d'acció territorial de naturalesa íntegra és la coordinació dels planejaments municipals. En aquest sentit, la normativa del Pla proposarà un conjunt de disposicions normatives per a la coordinació, entre altres àmbits, del següents:

1. La coordinació de la regulació del sòl no urbanitzable en l'àrea metropolitana, indicant les distintes tipologies d'espais que ha d'incloure la infraestructura verda rural i les seues normes d'ús i gestió, que hauran de ser incorporades en tots els plans generals estructurals, i aquests podran concretar-les a la seua realitat territorial específica.
2. La coordinació quant a la zonificació del sòl rural, que haurà d'adaptar-se a les distintes unitats de paisatge que determinarà el mateix estudi de paisatge del PATEVAL.
3. La implantació d'usos, activitats i equipaments supramunicipals, els quals seran definits en el Pla, junt amb un conjunt d'estratègies d'actuació sobre aquests.
4. La implantació de les infraestructures que, si és el cas, es proposen, especialment quant a les seues reserves de sòl i integració en la morfologia del territori.
5. Les demandes i les ofertes d'habitatges de protecció pública, les quals es desenvoluparan a escala supramunicipal.
6. Els creixements que, si és el cas, es proposen en els plans estructurals s'estimaran en funció de l'ETCV i de la capacitat d'acollida dels municipis metropolitans.
7. El desenvolupament de fórmules de compensació intermunicipal quan estiguen previstes en el Pla o en la legislació vigent.

5. ESTUDI DE PAISATGE

L'Estudi de Paisatge del Pla d'Acció Territorial Metropolità de València s'adaptarà en els seus continguts a allò que determina l'annex I de la LOTUP. En aquest sentit, cal tindre en compte que la definició de les distintes Unitats del Paisatge de l'Àrea Metropolitana de València, les quals seran d'obligada observança per a la zonificació del sòl en estat rural i urbanitzat dels plans generals estructurals, haurà de tindre la mateixa escala del Pla d'Acció Territorial, és a dir 1:50.000, la qual cosa significa que la seua delimitació no sols haurà d'atendre criteris morfològics, hidrològics o estructurals del territori, sinó que s'haurà d'aconseguir un detall marcat pels distints patrons del territori quant a la seua ocupació humana, i tenint una associació harmònica amb el procés de definició i caracterització de la Infraestructura Verda del territori.

A més, aquest Estudi serà congruent amb l'Estudi de Paisatge del Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València, així com el del Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral, que seran prevalents en els seus àmbits respectius.

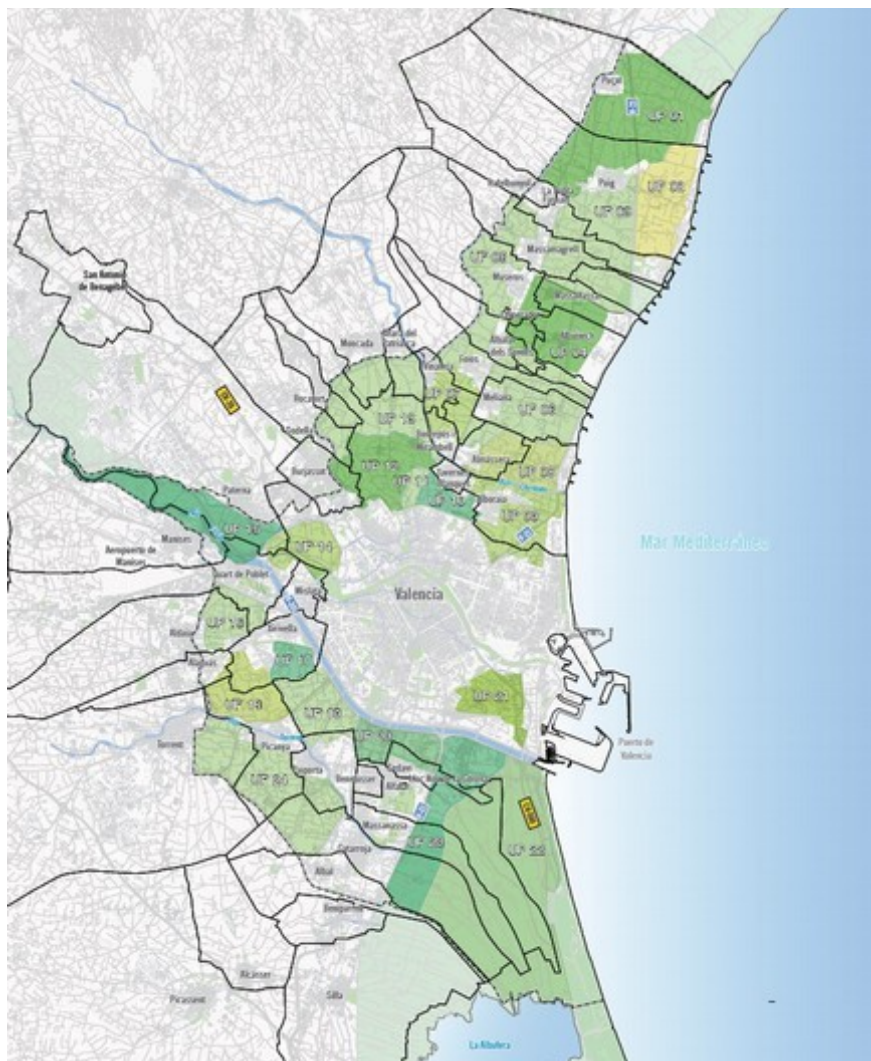


Figura 54: Unitats de paisatge. Font: Pla d'Acció Territorial d'Ordenació i Dinamització de l'Horta de València.

En tot cas, aquest Estudi de Paisatge haurà de desenvolupar un conjunt de directrius de paisatge en les seues determinacions normatives en dues escales: una més general, les directrius més genèriques de la qual ja s'incorporen en aquest document i unes altres específiques per a cada unitat de paisatge, on s'identificaran els recursos paisatgístics que tinguen una escala supramunicipal. A més es catalogaran tots els recursos paisatgístics d'àmbit supralocal i s'establiran directrius per a la seua preservació i posada en valor.

Avanç de les Directrius de Paisatge de caràcter general

- Morfologia del territori.
 - Es respectaran els elements del territori que contribueixen a la definició de l'estructura espacial, del caràcter i la identitat del lloc com a condicionants de qualsevol desenvolupament. En especial, s'evitarà la destrucció d'elements estructurals del paisatge agrícola de valor com ara marges, murs de pedra seca, riberes, llits, etc.
 - En general, es considerarà positiva qualsevol activitat que restaure la morfologia original del territori en aquells espais on ha sigut alterada.
 - S'han de minimitzar els moviments de terra i la seua afecció a la xarxa de drenatge.
 - Els tractaments dels talussos dependran del tipus de sòl i de la vegetació utilitzable, sense excloure la utilització d'elements estructurals que milloren la integració paisatgística dels pendents dels talussos esmentats.
 - S'ha d'evitar el terraplenament dels llits fluvials per a mantindre la funcionalitat hidràulica d'aquests ecosistemes.
- Paisatges de l'aigua i ecosistemes hídrics.
 - Els ecosistemes humits, els paisatges de l'aigua i les zones inundables amb un període de retorn de 500 anys formaran part de la infraestructura verda del territori de l'àrea funcional.
 - Al marge dels seus requeriments i funcionalitat hidrològica i hidràulica, aquests espais hauran d'aprofitar, des del punt de vista de la qualitat del territori i de l'ús públic sostenible, el seu elevat valor paisatgístic en el context d'un ecosistema àrid o semiàrid com el valencià.
 - Sense perjudici del compliment de la legislació sobre aigües, la línia d'edificació en sòl no urbanitzable tindrà una separació de fins a 50 metres des de la ribera fluvial.
 - Els sòls que confronten amb els ecosistemes humits hauran de definir espais de transició entre la línia d'edificació i el límit d'aquests espais, i concentrar les zones verdes i espais lliures de l'ordenació urbana en aquesta franja de transició.
 - L'ordenació urbana tractarà amb una cura especial les edificacions amb front als

ecosistemes humits per la seua gran visibilitat i valor paisatgístic del conjunt.

- Els fronts marítims i fluvials tindran un tractament adequat en el planejament urbanístic i s'hauran d'establir mesures per a recuperar la coherència formal i el patró territorial en aquells casos en què s'haja perdut o degradat.



- Els espais agraris.
 - L'espai agrari és un component cultural i identitari del territori. Els plans territorials i urbanístics compatibilitzaran la seua funció productiva amb la preservació dels seus valors ambientals, culturals i paisatgístics.
 - Es consideren elements estructurals del paisatge agrari els camins, xarxes de reg i drenatge, separacions topogràfiques de vegetació entre cultius, els murs de pedra tradicionals, i les pautes de localització i tipologia de les construccions tradicionals. S'han de preservar aquests elements amb caràcter general i, en el cas de la seua transformació, s'hauran de mantindre els patrons tradicionals del territori.
 - En el cas de posseir valors extraordinaris, alguns d'aquests espais agraris hauran de protegir-se estrictament i mantindre aquests elements estructurals. Protecció que haurà d'estar associada al foment i dinamització de l'activitat agrària d'aquests espais.
 - En la mesura que es puga s'evitarà l'obertura de nous camins rurals que suposen una fragmentació de l'espai agrari, sense perjudici dels requeriments de la concentració parcel·lària allí on siga possible i estiga permesa.
 - La construcció de tanques en l'espai agrícola serà excepcional i només justificable per

les necessitats de l'ús o les característiques específiques de l'explotació.

- Amb caràcter general, les tanques que excepcionalment s'implanten hauran de subjectar-se a les condicions següents:
 1. Utilitzar vegetació de l'entorn per a aconseguir l'opacitat desitjada.
 2. Utilitzar murs de pedra seca fins una altura de 80 cm.
 3. Observar un tractament homogeni amb les excepcions que milloren la seua integració paisatgística.
 4. Els materials manufacturats que s'utilitzen hauran d'integrar-se en la trama cromàtica del lloc.
 5. Permetre el pas de la fauna menuda del lloc.
 6. Només s'admeten tanques totalment opaques d'obra per raons de seguretat i justificant la impossibilitat de la utilització d'altres mitjans.

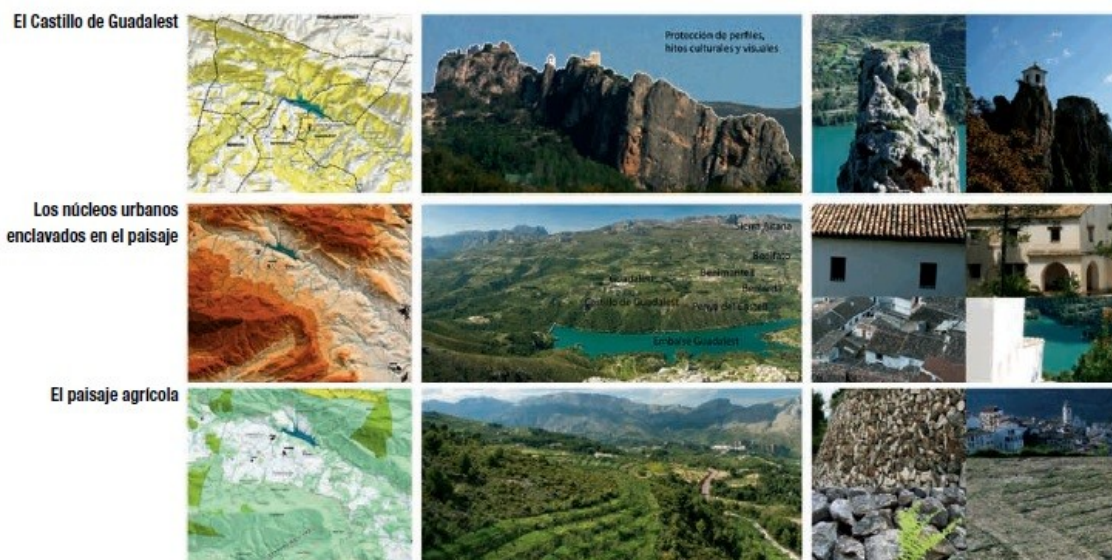


- Fites visuals i fons escènics.

- Els plans territorials i urbans d'ordenació preservaran la imatge de les fites paisatgístiques i fons escènics condicionant la localització, dimensions, volumetria i colors de les edificacions que puguen afectar-los.
- Per a protegir el fons escènic i la visualització dels paisatges de valor, els plans

territorials i urbans delimitaran zones d'afecció visual, imposant condicionants de no edificació o, si és el cas, de posició, alçàries, formes, colors o qualsevol altra característica o dimensió dels edificis.

- Els Estudis de Paisatge podran delimitar àrees específiques amb limitació de paràmetres edificadors, així com àmbits territorials on siga preceptiu l'Estudi d'Integració Paisatgística sobre els quals emetrà informe el departament competent de la Generalitat.
- Per a la seua millor integració en el fons escènic, els parcs edílics observaran pautes geomètriques quant a alçària, distància, alineació i altres elements significatius.



- Noves extensions urbanes.
 - Les noves trames urbanes d'extensió de les ciutats establiran relacions de continuïtat i harmonia formal amb les trames existents.
 - En aquests àmbits els criteris de compacitat i densificació no seran eximents per a la ruptura de les pautes formals dels teixits urbans existents.
 - El planejament vetlarà per la seqüència visual d'aproximació i accés als nuclis urbans des de les vies de comunicació, especialment les de major utilització.
 - La silueta (*skyline*) dels nuclis urbans constitueix un recurs paisatgístic de primer nivell. El planejament impedirà la desfiguració d'aquesta imatge evitant o condicionant aquells desenvolupaments elements volumètrics que l'alteren.
 - Les trames d'extensió urbana tindran sempre un nivell de coherència adequat amb la morfologia i els patrons del territori, màxim en els nuclis menuts de caràcter rural i amb una major llibertat de solucions en les vores urbans de les ciutats.

- Construccions aïllades en el territori.
 - En les estratègies d'harmonització, ocultació, mimesi o monumentalització d'una edificació aïllada es considerarà preferent la primera.
 - Els plans territorials i urbans definiran paràmetres per a la regulació de les edificacions aïllades en sòl no urbanitzable, els quals seran coherents amb el patró agrari format per xarxes de camins, parcel·lació, sistema de regs i la topografia.
 - Amb caràcter general aquestes edificacions se subjectaran a:
 1. Avaluació de diferents alternatives d'implantació, evitant punts d'alta exposició visual.
 2. Respectaran el perfil visual de fons del paisatge, evitant situar-se en promontoris o en els punts més alts del territori.
 3. Les construccions seran proporcionals a la dimensió i escala del paisatge.
 4. S'evitaran els pendents elevats, i en tot cas superiors al 30 %, i la construcció de grans plataformes horitzontals amb considerables diferències de cota, aquestes edificacions hauran d'escalonar-se de forma articulada.
 5. En general s'ocuparà la mínima porció de parcel·la possible i la resta mantindrà el seu caràcter rural.
 6. Hauran d'observar tractament de façana en tots els paràmetres exteriors de l'edificació, utilitzant materials de colors que harmonitzen amb el caràcter del paisatge de l'entorn.
 7. S'utilitzarà la vegetació arbòria del lloc per a facilitar la integració paisatgística de l'actuació.



- Infraestructures lineals.
 - Els nous traçats minimitzaran la fragmentació física del territori i els canvis morfològics necessaris per a la seua construcció.
 - Es fomentarà l'adequat disseny de determinades infraestructures que poden realçar el valor del paisatge si estan ben integrades, com ara els ponts i viaductes, conduccions d'aigua a cel obert a nivell de rasant o trams viaris amb arbratge en els seus marges.
 - Els projectes viaris al marge de la seua correcta integració en el paisatge, podran adoptar funcions de recorreguts escènics per a millorar la percepció del paisatge.
 - Les infraestructures lineals s'hauran de concentrar en corredors per a minimitzar el seu impacte en el paisatge.

- Àrees d'activitats econòmiques.
 - Les noves implantacions d'aquestes activitats hauran de minimitzar el seu impacte visual, especialment en els àmbits rurals.
 - La minimització d'aquest impacte visual i l'existència d'àrees alterades o que presenten un major potencial d'integració paisatgística, haurà de ser una causa important en les alternatives de localització d'aquestes noves implantacions.
 - L'ordenació urbanística de les noves implantacions haurà d'accentuar l'harmonia volumètrica i la qualitat arquitectònica de les façanes perimetrals de la implantació i adoptar directrius en relació amb la publicitat i les tanques.
 - Les tècniques d'ocultació o mimesi mitjançant arbratge són recomanables per a la integració paisatgística de les noves implantacions de polígons industrials.



- Espais urbans.

- Els plans territorials i urbans establiran determinacions per a la preservació del caràcter dels distints paisatges urbans i la millora de la seua qualitat, mitjançant el control dels elements amb incidència en aquests, amb una caracterització prèvia dels paisatges esmentats.
- Seran elements determinants de la configuració dels paisatges urbans la morfologia del terreny i els seus elements conformadors, els usos del sòl, les trames urbanes, els volums, les tipologies edificadores (tipus i disposició de l'edificació, densitat, edificabilitat, alçària), les singularitats urbanes i la proporció entre espais públics i zones verdes i espais privats.
- S'adoptaran mesures de requalificació del paisatge urbà, i es potenciaran les àrees lliures públiques amb un adequat tractament paisatgístic i la seua posada en ús com a llocs d'espai i relació, i els recorreguts no motoritzats, garantint amb el disseny d'espais públics i viari la funcionalitat i connectivitat de la infraestructura verda a escales supramunicipal i municipal.
- Els plans territorials i urbans adoptaran mesures per al manteniment de les principals vistes i perspectives que caracteritzen el medi urbà, amb una identificació prèvia de punts, zones i rutes significatives, per freqüentats o per representatius a causa de les vistes que s'obtenen des d'ells, així com de les principals escenes urbanes.
- Les vores urbanes es definiran atenent la integració dels distints sòls en la morfologia del territori i els patrons del paisatge, així com a la identitat visual del lloc.
- Es fomentaran actuacions per a la millora i ordenació dels espais periurbans, i en

especial els de transició entre nuclis urbans, procurant la integració d'aquests sòls en les trames i patrons del territori, rurals o urbans, i garantint l'estructura, la funcionalitat i la integració paisatgística de la infraestructura verda de connexió entre el sòl urbanitzat i el rural.

- Àrees degradades.
 - Es fomentaran les actuacions per a la restauració paisatgística dels espais degradats que, en alguns casos, poden ser una oportunitat per a projectes creatius que aporten nous valors al paisatge.
 - La restauració d'aquests espais pot estar relacionada amb la implantació d'usos i activitats que puguen implantar-se en espais més sensibles.
 - L'autorització d'activitats que degraden el paisatge preveuran la seua restauració paisatgística atenent de manera preferent la restitució de la morfologia i tipus de vegetació anterior.

- Itineraris i miradors.
 - És deure dels poders públics facilitar l'accés dels ciutadans als recursos paisatgístics de major valor.
 - Es promouran itineraris i miradors que permeten la percepció del paisatge i seran accessibles per mitjans de transport no motoritzats.
 - Les actuacions sobre itineraris i miradors evitaran al màxim l'artificialització dels seus elements i espais.
 - Observaran especial atenció els miradors i itineraris periurbans i els camins relacionats amb el mar com la futura Via Litoral prevista en el PATIVEL.

Aquestes directrius generals s'aplicaran de manera complementària a les ja determinades per la LOTUP o l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, no sols a l'Àrea Metropolitana de València, sinó al conjunt del territori valencià, i podran ser concretades en els diferents estudis de paisatge/catàlegs de les respectives àrees funcionals. En tot cas, en ser un esborrany de pla, la seua aplicació serà orientativa i s'haurà de justificar-se de manera adequada apartar-se'n.

B. DOCUMENT INICIAL ESTRATÈGIC

1. OBJECTIUS DE LA PLANIFICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE LA PROBLEMÀTICA SOBRE LA QUAL S'ACTUA

Aquest Pla d'Acció Territorial té com a objectius bàsics situar l'Àrea Metropolitana de València com una de les de major qualitat urbana de la Unió Europea, la qual cosa suposa la configuració d'un espai amable amb les persones, capaç de retindre i atraure talent i professionals creatius, solidària i integradora de grups més desfavorits i coneixedora del gran valor ambiental i cultural dels seus actius territorials. Aquests objectius s'articulen entorn de tres grans blocs temàtics com són: la infraestructura verda del territori, el sistema d'assentaments urbans i les infraestructures de mobilitat.

Des del punt de vista de la **infraestructura verda** els objectius del Pla d'Acció Territorial són:

1. Dissenyar un sistema d'espais oberts que tinga com principals elements d'articulació el mar Mediterrani, l'Albufera, el corredor verd del riu Túria i l'Horta de València, garantint la seua connectivitat ecològica i territorial amb la resta de l'Àrea Funcional de València.
2. Garantir la preservació del patrimoni natural, paisatgístic i cultural de l'Àrea Funcional de València, la conservació dels seus processos ecològics i el manteniment i millora dels béns i serveis ambientals com ara: l'adaptació i lluita contra el canvi climàtic, la protecció enfront dels riscos i la millora de la qualitat del medi ambient.
3. Evitar una excessiva fragmentació del territori afavorint la seua continuïtat territorial i visual, així com el manteniment d'espais agrícoles (cinturons verds) entorn dels nuclis urbans per a millorar la seua integració paisatgística i mantindre la seua personalitat urbana.
4. Desenvolupar un sistema de preferències quant a la implantació d'usos i activitats en el territori, dirigint els nous desenvolupaments cap als espais de menor valor ambiental i menor afecció de riscos naturals i induïts.
5. Definir un conjunt de connexions i itineraris per a fomentar l'ús públic sostenible dels espais oberts metropolitans, tant els rurals com els urbans, i que permeten l'accés en sistemes de mobilitat no motoritzada als recursos paisatgístics de major valor.



Des del punt de vista del **sistema d'assentaments** els objectius són:

1. Consolidar l'Àrea Metropolitana de València, i per extensió la seua Àrea Funcional, com un referent nacional i internacional en matèria d'adaptació d'un territori a les necessitats del nou model productiu en matèria de sòl.
2. Prioritzar la rehabilitació, renovació i regeneració dels teixits urbans existents en l'àrea enfront dels nous desenvolupaments en el territori que siguen consumidors de sòl.
3. Definir àmbits estratègics metropolitans i rurals en funció de les vocacions del territori, així com reduir la pressió dels usos i activitats de naturalesa urbanística sobre l'Horta de València, orientant els majors creixements de sòl residencial i d'activitats econòmiques cap a la segona corona metropolitana.
4. Actuar sobre aquells sectors de sòl urbanitzable que presenten una marcada insostenibilitat per la seua disconformitat amb els criteris de desenvolupament territorial i urbà sostenibles determinats en la legislació vigent i en el present Pla d'Acció Territorial.
5. Potenciar una àrea metropolitana policèntrica, amb nodes urbans compactes i d'usos mixtos, i amb massa crítica suficient per a fer viables els sistemes de transport públic d'altres prestacions.
6. Afavorir la integració dels creixements i de les dotacions, combatre els riscos de segregació urbana i garantir el principi d'equitat quant a l'accés als equipaments de la societat del benestar.
7. Racionalitzar la implantació dels usos i activitats de naturalesa econòmica en el territori en funció de la sostenibilitat ambiental, l'accessibilitat, la connectivitat en transport públic i les

demandes de la nova economia.

8. Adoptar criteris d'actuació respecte de les peces del territori especialitzada en usos residencials de baixa densitat i allunyades dels teixits urbans compactes.



Des del punt de vista de les **infraestructures de mobilitat** els objectius són:

1. Propiciar un canvi de l'estructura de la mobilitat actual en favor dels modes de transport més sostenibles, amb especial incidència en el transport públic i la mobilitat no motoritzada.
2. Assegurar unes condicions òptimes de connectivitat i intermodalitat per al conjunt metropolità i de l'àrea funcional que permeta millorar l'eficiència global d'aquest territori respecte de les demandes de mobilitat.
3. Vincular l'accessibilitat en sistemes de transport públic d'alta capacitat als nous usos del territori, potenciant els models urbans compactes i amb un adequat equilibri en termes de residència, ocupació i dotacions.
4. Gestionar eficaçment la mobilitat i el sistema d'estacionament dissuasiu en congruència amb les polítiques de transport públic i els modes no mecanitzats de viatges.
5. Facilitar els mecanismes de governança metropolitana en termes de tarifes, intercanvi modal, millora de l'accessibilitat i reducció de l'accidentalitat.
6. Dissenyar les infraestructures de mobilitat de manera que minimitzen els seus efectes barrera, eviten duplicitats que propicien un consum innecessari de sòl i incorporen en el seu disseny les alternatives de mobilitat en transport públic o en mitjans no motoritzats.

7. Assegurar unes condicions òptimes de vertebració externa i, especialment, la implantació d'un corredor mediterrani ferroviari en condicions d'elevada qualitat dels serveis tant per a passatgers com mercaderies.



Respecte de la problemàtica sobre la qual el PATEVAL actua, i des del punt de vista de la infraestructura verda de l'Àrea Funcional de València, els principals problemes detectats són:

- Pèrdua de sòl agrícola de regadiu per la urbanització que es fa evident en la comarca de l'Horta, però també en els espais agraris de la comarca del Camp del Túria o de la Foia de Bunyol.
- Abandó del sòl agrícola de secà de les comarques de l'interior que ha afavorit el desenvolupament de masses forestals, especialment coníferes i pastos de muntanya, que han afavorit el desequilibri quant a la producció de biomassa.
- Pèrdua de la diversitat del patró agroforestal, homogeneïtzació del paisatge rural i increment del risc d'incendis forestals.
- Generalització en els últims anys de models d'urbanització més dispersa i de menor densitat que han incrementat la fragmentació de la infraestructura verda i els impactes ambientals en el territori.
- Efecte barrera de les infraestructures de mobilitat que dificulten els intercanvis de matèria, energia i informació entre els ecosistemes.

- Abandó dels cultius de regadiu que suposen una greu amenaça a la sostenibilitat del territori, un balafiament de recursos econòmics i una afecció al paisatge i a la sanitat vegetal.

Aquesta situació s'agreuja per la reducció de la funcionalitat de la connexió biològica i funcional entre els ecosistemes litorals i els de l'interior, on els paisatges agrícoles de secà han vist reduïda la seua capacitat per a complementar i reforçar els espais naturals protegits de l'Àrea Funcional de València. Amb això es veu dificultada la seua funció de continuïtat ecològica i territorial dels paisatges de regadiu de les comarques costaneres.



Des del punt de vista del sistema d'assentaments, el PATEVAL ha de corregir tendències urbanístiques i territorials indesitjades com ara:

- Una planificació d'usos del sòl en els instruments d'ordenació municipal totalment sobredimensionades per a les expectatives futures quant a demanda de sòl residencial i per a activitats econòmiques.
- Una falta de definició dels àmbits estratègics idonis per a projectes de canvi en el territori, la qual cosa suposa un cost d'oportunitat des del punt de vista de l'aprofitament dels potencials territorials.

- Existència de sectors de sòl planificat que presenten una escassa viabilitat: per la seua baixa densitat i llunyania als teixits compactes, distàncies excessives als punts de càrrega del sistema bàsic de mobilitat sostenible, dimensions exagerades respecte als cascos urbans, etc.
- Existència de teixits industrials amb localització deficient per a activitats econòmiques incompatibles amb els usos residencials que requereixen el seu trasllat o canvi d'ús.
- Zones amb gran potencial d'accessibilitat que poden quedar hipotecades per usos de baix valor afegit.
- Repetició mimètica de polígons industrials en municipis d'escassa entitat poblacional i amb una viabilitat molt qüestionable.
- Teixits urbans i sectors que presenten una marcada disconformitat amb la infraestructura verda del territori, que amenaça fins i tot la seua funcionalitat.
- Presència de nuclis urbans susceptibles de regeneració urbana per a millorar la seua problemàtica urbanística, ambiental i social.

Des del punt de vista de les infraestructures de mobilitat, el PATEVAL ha d'actuar sobre la problemàtica següent:

- Una distribució modal de transport amb un pes molt elevat del transport privat en mitjans motoritzats.
- Un sistema viari amb problemes de segregació dels diferents tipus de trànsit en l'Àrea Metropolitana de València.
- Problemes de congestió en punts crítics de l'Àrea Metropolitana de València.
- Usos planificats en el territori allunyats dels punts de càrrega de la xarxa bàsica de transport sostenible.
- Potencial de millora del sistema d'estacionament dissuasiu en congruència amb les polítiques de transport públic i els modes no mecanitzats de viatges.
- Efecte barrera de les infraestructures sobre la matriu biofísica del territori, absència d'incorporació en el seu traçat de plataformes específiques per a sistema de transport no motoritzat.
- Absència injustificada d'un corredor mediterrani amb altes prestacions en matèria de passatgers i mercaderies.

2. L'ABAST, ÀMBIT I POSSIBLE CONTINGUT DE LES ALTERNATIVES QUE ES PLANTEGEN

L'àmbit d'aquest Pla d'Acció Territorial Metropolità de València està definit per les dues corones metropolitanes que rodegen la ciutat de València; la primera, a grosso modo, està constituïda pels 44 municipis de les comarques de l'Horta i la segona inclou municipis de les comarques del Camp del Túria, Foia de Bunyol i Ribera Alta. No obstant això, als efectes de les infraestructures de mobilitat, es poden incloure altres nuclis d'equilibri de l'Àrea Metropolitana de València.

L'abast de les determinacions és el corresponent a una escala regional 1:50.000, encara que pot contindre unes escales molt més precises per a les àrees estratègiques o altres determinacions que tinguen una rellevància supramunicipal d'elevat impacte.

Respecte de les alternatives de planificació metropolitana en l'Àrea Metropolitana de València i la sostenibilitat del territori, se seguirà una adaptació dels estudis realitzats per Richard T. T. Forman, de la Universitat de Harvard, sobre diferents àrees metropolitanes d'escala global i la seua relació amb la sostenibilitat quant als distints patrons d'ocupació del sòl. Aquests treballs compten amb un ampli aval de la comunitat científica i la seua adaptació a les característiques singulars del territori valencià ha generat les alternatives següents:

- Alternativa 0: d'absència de planificació metropolitana.
- Alternativa 1: de creixement concèntric.
- Alternativa 2: de creixement axial entorn de grans corredors de comunicació.
- Alternativa 3: de creixement dispers en el territori.
- Alternativa 4: de creixement nodal, model de xarxa de ciutats compactes.

2.1. ALTERNATIVA 0

En aquesta tessitura cal acudir a l'actual model de planificació territorial compost per la suma dels diferents planejaments dels municipis de l'Àrea Metropolitana. En aquests moments, el sòl urbanitzat sense edificar en l'Àrea Metropolitana de València ascendeix a 895 hectàrees de vocació residencial amb una capacitat d'acollida per a 22.375 habitatges nous i 1.280 hectàrees de sòls industrials i terciaris en les mateixes condicions de desenvolupament, capaços d'acollir 51.200 ocupacions noves. El sòl urbanitzable planificat ascendeix a 6.138 hectàrees quant a ús residencial i 3.468 quant a usos econòmics. És evident que si es desenvolupa tot aquest sòl se sobrepassen totes les expectatives raonables de creixement, sense complir els objectius del PATEVAL.

D'altra banda, la tipologia dels creixements previstos es caracteritza per l'accentuació del model urbà dispers de baixa densitat, les conurbacions no desitjades que perjudiquen la identitat dels municipis, i la ruptura de la connectivitat i permeabilitat del territori.



Figura 55: Alternativa 0. Absència de planificació metropolitana. Font: Elaboració pròpia.

2.2. ALTERNATIVA 1: DE CREIXEMENT CONCÈNTRIC

Aquesta alternativa suposaria orientar el creixement potencial de l'àrea sobre la ciutat de València en detriment de la resta de l'Àrea Metropolitana. Els nous teixits s'estructurarien a partir de l'actual perímetre de la ciutat, absorbint fins i tot els seus municipis adjacents com ja va ocórrer durant el segle XIX i principis del XX. Aquesta alternativa té alguns aspectes positius com l'obtenció d'una major massa crítica per al transport públic, un menor consum de sòl, i l'obtenció de certes economies d'escala lligades a la urbanització. No obstant això, aquesta alternativa, que es podria considerar des del punt de vista teòric, en la realitat del territori valencià no té sentit per la presència d'un espai tan singular com l'Horta de València, la qual desapareixeria irreversiblement i molts municipis limítrofs quedarien embeguts en la trama urbana planificada des de la visió de la ciutat central. Per tant, és una alternativa la valoració de la qual no té sentit en l'Estudi de l'Avaluació Ambiental i Territorial Estratègica del Pla d'Acció Territorial Metropolità de València.

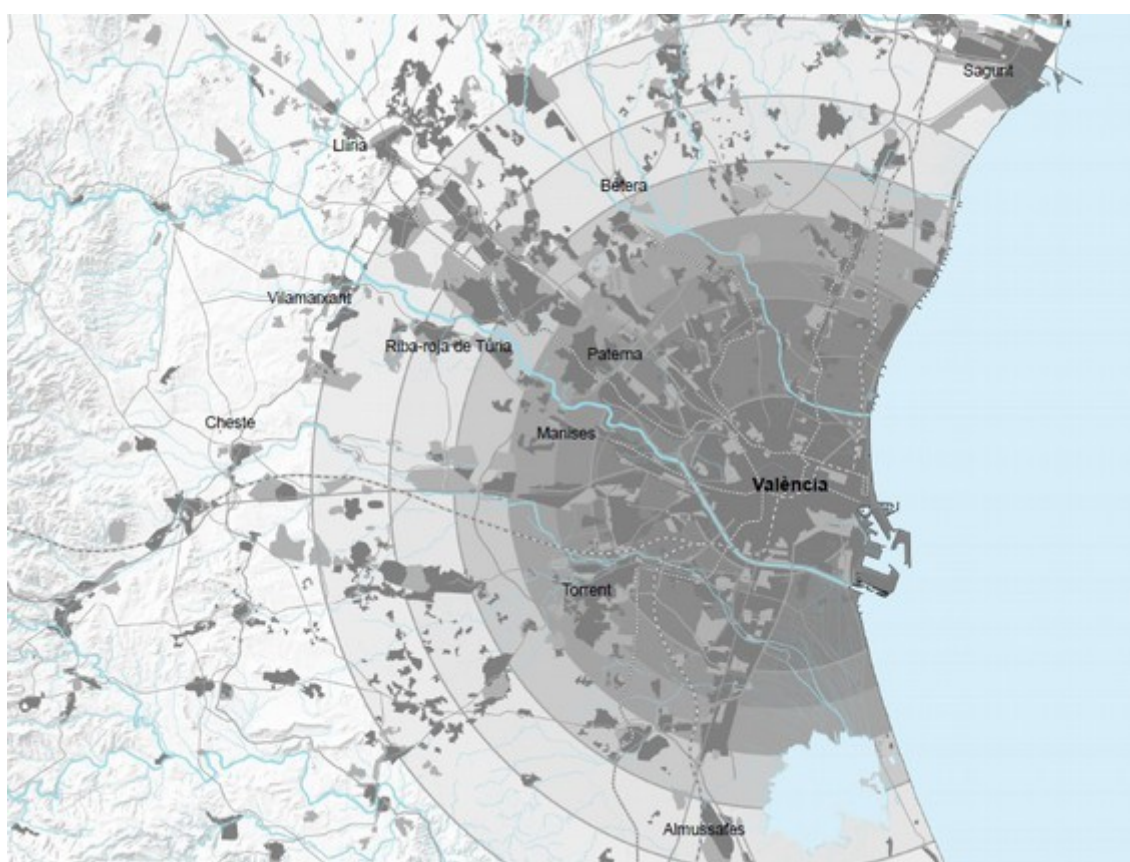


Figura 56: Alternativa 1. Creixement concèntric. Font: Elaboració pròpia.

2.3. ALTERNATIVA 2: DE CREIXEMENT AXIAL ENTORN DE GRANS CORREDORS DE COMUNICACIÓ

En aquest model prima la connectivitat de la ciutat central amb la resta de nuclis de l'entorn urbà mitjançant solucions radials d'alta capacitat quant a les infraestructures de mobilitat i amb la urbanització entorn d'aquestes sense solució de continuïtat. És a dir, es tractaria d'un model que ja està plenament desenvolupat a l'Horta Sud, on predomina una conurbació de municipis articulats per corredors viaris i ferroviaris. En aquesta alternativa, aquest model es faria extensiu als eixos a l'Horta Nord, des de València a Sagunt, València-Llíria, València-Riba-roja de Túria-Vilamarxant, València-Cheste, entre altres. Com a aspecte molt favorable d'aquest model es troba l'optimització del transport públic, especialment per la proximitat dels usuaris a aquest. No obstant això, el creixement conurbat i radial és advers per a les comunicacions de tipus orbital, impedeix la permeabilitat de la infraestructura verda i, en general, incrementa la fragmentació del territori. No obstant això, és un model que segueixen algunes àrees metropolitanes europees (Copenhaguen) i s'ha d'introduir en l'avaluació de l'Estudi Ambiental i Territorial Estratègic de l'Àrea Metropolitana de València.

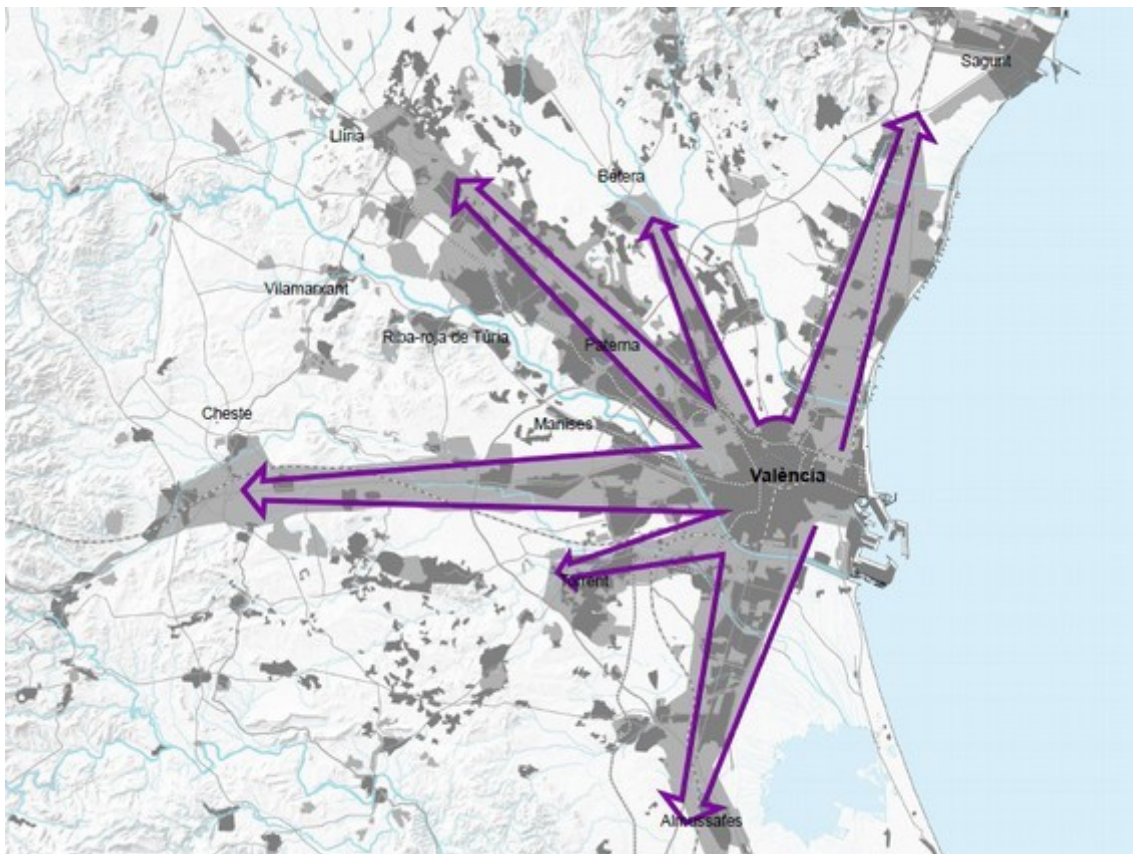


Figura 57: Alternativa 2: Creixement axial entorn de grans corredors de comunicació. Font: Elaboració pròpia.

2.4. ALTERNATIVA 3: DE CREIXEMENT DISPERS EN EL TERRITORI

És una alternativa possible, almenys en part de l'Àrea Metropolitana, i estaria relacionada també amb el creixement tendencial sense planificació metropolitana coordinada. Aquest model és el menys recomanable pel consum insostenible de sòl, la seua connexió amb el transport privat i els seus impactes sobre la infraestructura verda del territori. És a més fragmentador del territori i poc eficient des del punt de vista dels seus costos de manteniment que, en molts casos, suposen una autèntica transferència de rendes des de la ciutat compacta a la dispersa, com s'ha evidenciat en altres apartats d'aqueix document d'inici. No obstant això, aquesta alternativa compta amb algunes preferències ciutadanes i ha d'avaluar-se de manera comparativa amb altres alternatives per a visualitzar l'abast de les externalitats negatives produïdes per la generalització d'aquest model.

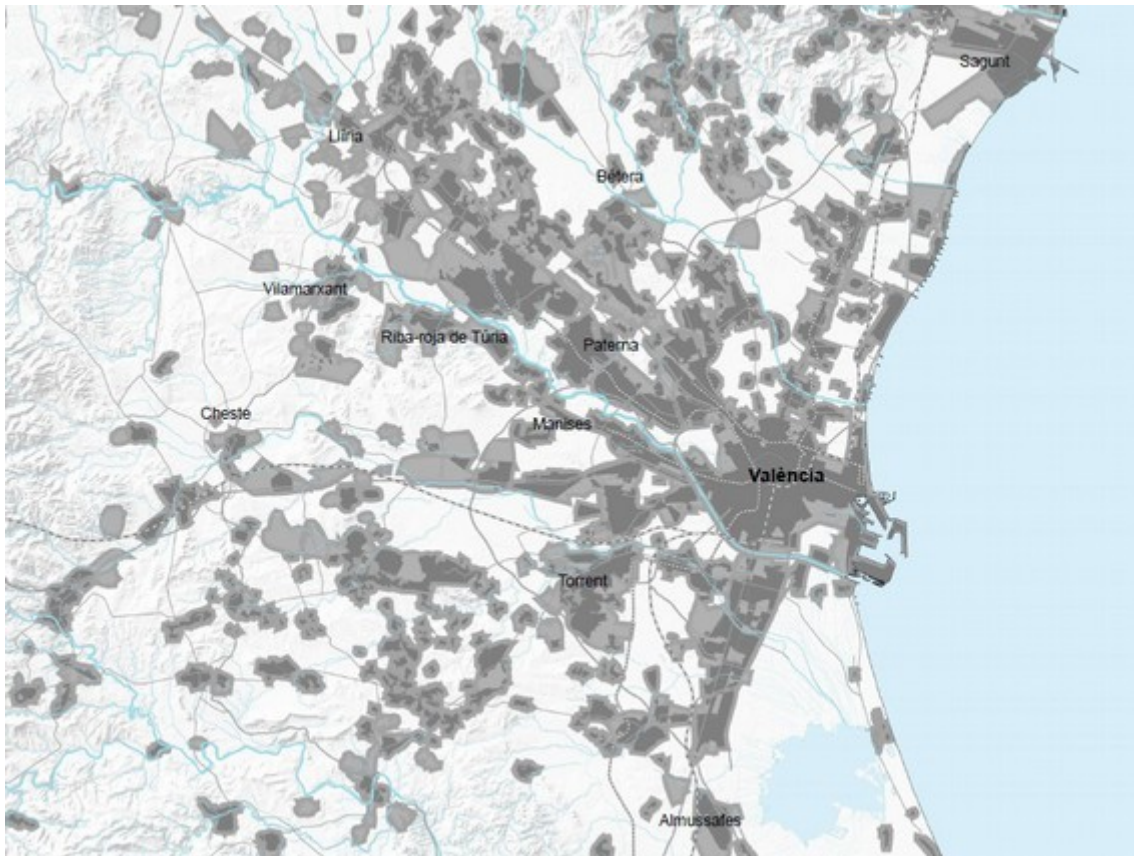


Figura 58: Alternativa 3. Creixement dispers en el territori. Font: Elaboració pròpia.

2.5. ALTERNATIVA 4: DE CREIXEMENT NODAL, MODEL DE XARXA DE CIUTATS COMPACTES

A *priori*, és el model territorial més sostenible. Establert per l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana com el més idoni a escala regional, compta entre els seus avantatges amb la consecució de masses crítiques per a rendibilitzar el transport públic en determinats nodes compactes, una major jerarquitzaçió del sistema urbà metropolità i, per consegüent, un model de provisió de béns i serveis públics i privats molt més eficient en termes de cost i eficiència. És, a més, un model policèntric que pren decisions sobre el territori d'una forma selectiva però equitativa, desplaçant el creixement cap als nuclis urbans més aptes per a acollir-los una vegada s'ha esgotat la capacitat dels teixits urbans existents. Permet la permeabilitat de la infraestructura verda, la millora de la biodiversitat i evita la formació de conurbacions que atempten contra la personalitat dels nuclis urbans i la seua correcta inserció dins de la morfologia del territori i del paisatge i permet, a més, un sistema de mobilitat metropolitana més eficient.



Figura 59: Alternativa 4. Creixement nodal. Font: Elaboració pròpia.

No obstant això, el Pla, en la seua redacció més avançada, podria avaluar altres alternatives, especialment les que es podrien denominar mixtes, per exemple "nodal-radial", sempre que s'adapten en major grau a la realitat territorial i contribuïsquen a millorar la sostenibilitat futura de l'Àrea Metropolitana de València.

Una primera aproximació quant a l'avaluació ambiental i territorial estratègica dels distints models territorials es pot efectuar a partir de l'encreuament dels distints models amb les variables ambientals i territorials a considerar en el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València. La valoració es basa en treballs de planificació consultats i en un enfocament

pluridisciplinari de distintes opinions expertes, les quals, de forma qualitativa, proporcionen un acostament a la realitat del pla i els seus efectes sobre el territori.

	Funcionalitat Infraestructura Verda	Biodiversitat	Paisatge i patrimoni cultural	Espais agraris
Model dispers				
Model radial				
Model policèntric				
Alternativa zero				

	Afavoreix el compliment
	Dificulta el compliment
	Efecte neutre/poc significatiu

Figura 60: Patrimoni natural i paisatge. Font: Elaboració pròpia.

	Ús eficient de l'aigua	Emissions CO2	Qualitat de l'aire	Gestió de residus
Model dispers				
Model radial				
Model policèntric				
Alternativa zero				

	Afavoreix el compliment
	Dificulta el compliment
	Efecte neutre/poc significatiu

Figura 61: Fluxos ambientals i energètics. Font: Elaboració pròpia.

	Reutilització teixits urbans	Compacitat creixement	Mescla d'usos	Heterogeneïtat tipologia social, etc.
Model dispers				
Model radial				
Model policèntric				
Alternativa zero				

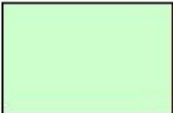

- Afavoreix el compliment
- Dificulta el compliment
- Efecte neutre/poc significatiu

Figura 62: Model d'ocupació del territori. Font: Elaboració pròpia.

	Racionalització desplaçaments	Accessibilitat ferroviària	Eficiència de la xarxa	Rendibilitat transport públic
Model dispers				
Model radial				
Model policèntric				
Alternativa zero				

- Afavoreix el compliment
- Dificulta el compliment
- Efecte neutre/poc significatiu

Figura 63: Mobilitat sostenible. Font: Elaboració pròpia.

		
Model dispers	0	14
Model radial	8	1
Model policèntric	14	0
Alternativa zero	0	5

	Afavoreix el compliment
	Dificulta el compliment

Figura 64: Resum alternatives. Font: Elaboració pròpia.

3. EL DESENVOLUPAMENT PREVISIBLE DEL PLA D'ACCIÓ TERRITORIAL METROPOLITÀ DE VALÈNCIA

El PATEVAL una vegada aprovat es desenvoluparà mitjançant distints instruments de gestió previstos en la legislació vigent:

- En primer lloc, a través d'altres Plans d'Acció Territorial de caràcter integrat però de molt més detall, arribant a l'escala 1:10.000 o 1:5.000 per a determinacions urbanístiques de més abast, que coordinen el planejament municipal d'uns quants municipis, i fins i tot permeten la implantació de sectors de sòl per a activitats econòmiques de caràcter supramunicipal que, preferentment, seran de gestió mancomunada, o el desenvolupament d'àmbits territorials orientats a les polítiques d'habitatge en l'àrea funcional.
- En segon lloc, es pot desenvolupar a través de Plans d'Acció Territorial de caràcter sectorial en aspectes com la mobilitat, el comerç, els connectors ecològics, el turisme, plans territorials agrícoles, el Pla d'Acció Territorial de l'Horta, etc.
- En tercer lloc, pels plans generals estructurals dels municipis o els plans generals estructurals mancomunats. Tots han d'adaptar-se a les determinacions del PATEVAL i concretar aquells aspectes que requereixen d'una escala de molt major detall.

En aquest sentit, és important considerar que, quan estiga aprovat el PATEVAL, els municipis de grandària més reduïda tindran un esquema prou acabat del seu territori i avaluat des del punt de vista ambiental i territorial. Amb això, es facilitarà la revisió del seu planejament i consegüentment es reduiran els costos materials d'aquesta revisió.

- En quart lloc, les figures urbanístiques que es defineixen i identifiquen en el territori, tindran totes un caràcter estratègic en el sentit de les directrius 108 a 116 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana, per la qual cosa el seu desenvolupament i gestió podrà adaptar-se a les condicions establides en la directriu 113 quant al seu no còmput en l'índex màxim de creixement, la tramitació urgent o els avantatges econòmics o administratives que puguin, si és el cas, establir-se.

4. UN DIAGNÒSTIC DE LA SITUACIÓ DEL MEDI AMBIENT I DEL TERRITORI ABANS DE L'APLICACIÓ DEL PLA EN L'ÀMBIT AFECTAT

Prenent com a referència l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana i l'evolució recent de l'Àrea Funcional de València es pot realitzar un primer diagnòstic ambiental que, amb poques paraules, es caracteritzaria per:

- Una empremta ecològica elevada, entesa com la quantitat de sòl necessària per a abastir un habitant de l'Àrea Metropolitana de València, la qual està per damunt de 3,33 hectàrees per habitant, prou superior al que es considera el llindar de sostenibilitat pels experts i que estaria en l'entorn d'1,8 ha/habitant.
- Pèrdua de sòl agrícola amb elevada capacitat agrològica que s'avalua en 8.000 hectàrees durant els últims 20 anys. Cal tindre en compte que, en aquests anys, el creixement del sòl artificial ha sigut de tres vegades el creixement de la població, generant un mecanisme d'insostenibilitat que es reflecteix també en les pautes de mobilitat i l'emissió de gasos d'efecte d'hivernacle.
- Aquest desenvolupament recent presenta un pronunciat desequilibri entre la primera corona metropolitana de València, amb una taxa de sòl urbà de 50 metres quadrats per habitant, i la segona, amb una taxa molt superior de 220 metres quadrats per habitant.
- Desenvolupament i planificació de sòls urbanitzables en pendents superiors al 25 %, amb el consegüent agreujament dels riscos d'erosió, lliscaments i desprendiments.
- Hi ha punts en la xarxa hidrogràfica i les masses d'aigua de l'àrea funcional on no s'aconsegueixen els indicadors previstos en la Directiva d'Aigües. Baixa qualitat de les aigües de reg de l'Horta de València, per la seua interacció amb el clavegueram urbà i els abocaments incontrolats. També l'aqüífer de la plana de València es troba en mal estat per la contaminació difusa procedent de l'activitat agrícola intensiva.
- Pèrdua accelerada del patrimoni cultural de l'Horta de València, del qual aproximadament el 70 % es troba en un estat deficient.
- Insuficient alimentació hídrica de l'Albufera de València, que continua tenint una dosi elevada de contaminació en els seus sediments de fons.
- Existència de zones humides molt alterades que no gaudeixen de cap grau de protecció.
- Presència d'àrees del territori molt sensibles al risc d'inundació, que a més estan en entorns urbans, la qual cosa agreuja la seua vulnerabilitat. Existència de barrancs generadors de zones de flux preferent en les zones costaneres del nord de l'àrea funcional.
- Efectes del canvi climàtic que ja s'estan notant en aspectes com la salinització del front litoral, augment del nivell del mar i increment dels processos erosius costaners, agreujats a més per la presència i nova construcció d'infraestructures portuàries.

- Deteriorament ambiental i paisatgístic generat per l'abandó de cultius derivat de la crisi agrària. Aquesta situació es veu agreujada per la falta de relleu generacional en l'agricultura i l'escassa rendibilitat de l'activitat. Açò ha propiciat ecosistemes forestals més madurs però una menor biodiversitat del conjunt del territori, una homogeneïtzació del paisatge i un major desequilibri entre els ecosistemes.
- Falta de connectivitat ecològica i funcional en espais naturals de l'interior de l'Àrea Funcional, agreujats per l'abandó de l'activitat agrícola en la perifèria d'aquests espais, la qual cosa també va en detriment de la fauna. Aquests espais perifèrics, que són crucials per a l'equilibri dels ecosistemes, tampoc han tingut cap tipus de protecció.
- Existència d'impactes ambientals generalitzats en forma d'abocadors incontrolats, espais periurbans abandonats, hivernacles abandonats, tanques publicitàries en sòl no urbanitzable protegit i, en general, elements impropis.
- Falta de connectivitat ambiental i funcional entre els espais litorals i l'interior de l'Àrea Metropolitana de València. Cal potenciar especialment la connectivitat de l'Horta de València amb l'interior a través dels corredors fluvials.
- Excessiu consum de sòl per als models de creixements discontinus, aquest model de baixa densitat és el 50 % del sòl residencial urbanitzat en l'àrea. Aquesta realitat ha sigut més accentuada en la segona corona metropolitana.
- Existència de punts crítics per a la connectivitat territorial per la fragmentació del territori i la presència d'infraestructures de mobilitat.
- Increment dels riscos en el territori, especialment en el d'inundació, per l'agreujament de les condicions d'aridesa i el sòl segellat, que ja supera el 20 % del territori metropolità. Tot això unit a una tendència observable de majors precipitacions territorials en la franja del litoral i menors en les capçaleres dels rius.
- La proximitat a les àrees urbanes i l'abandó de l'agricultura de secà, que redueix la diversitat del mosaic agrari-forestal ha propiciat l'increment dels incendis forestals en l'àrea funcional.
- Existència de masses boscoses sense protecció que proporcionen importants serveis ambientals per al conjunt de població de l'àrea metropolitana.
- Deteriorament de les activitats agrícoles en la perifèria d'alguns municipis de la comarca de l'Horta, en alguns casos per la seua classificació urbanística, que han disminuït la qualitat del paisatge de vora urbana d'aquests municipis i la transició entre la ciutat i l'Horta.
- Encara que el sistema hídic de l'Àrea Metropolitana de València no presenta dèficits globals, sí que hi ha una amenaça derivada del canvi climàtic, ja que a l'escala de les precipitacions de l'àrea (uns 400 mm/any) les aportacions dels escolaments són pràcticament zero.
- Part del nord del litoral de l'Àrea Metropolitana de València és àmpliament regressiu, condició que es veurà augmentada per processos de basculació dels sediments de l'espai litoral.

- Increment de la mobilitat en transport privat i cada vegada majors distàncies per la baixa densitat i inadequació dels nous creixements amb els punts de càrrega del sistema bàsic de mobilitat sostenible.

5. EFECTES PREVISIBLES SOBRE EL MEDI AMBIENT I EL TERRITORI, TENINT EN COMPTE ELS EFECTES DEL CANVI CLIMÀTIC

L'evolució previsible de l'estat del medi ambient i les dinàmiques del territori sense intervenció de la planificació territorial supramunicipal, derivaria en realitats poc satisfactòries per a l'estructura de l'Àrea Metropolitana de València i de la seua àrea funcional. Però a més, els efectes del canvi climàtic ja són evidents i s'agreuaran, sens cap dubte, en el futur, per la qual cosa cal contrarestar (o adaptar-se) a aquest efecte de caràcter global a través d'una planificació supramunicipal rigorosa i eficient:

- Des del punt de vista de la biodiversitat, les tendències avaluades cap a l'empobriment del mosaic agroforestal i l'augment de les masses forestals de baixa diversitat condueixen a una pèrdua de la qualitat del territori, a un empitjorament dels hàbitats, a una disminució de la connectivitat biològica i a un augment de riscos naturals i induïts com els incendis forestals o l'erosió hídrica. El Pla d'Acció Territorial Metropolità de València ha d'assumir aquesta realitat i dissenyar la infraestructura verda del territori de forma coherent i adaptada a la millora de les seues funcions ambientals. D'aquesta manera, i si aquesta ordenació va acompanyada d'un marc financer en coordinació amb polítiques forestals i de desenvolupament rural, aquesta tendència negativa es pot invertir per a aconseguir una major sostenibilitat del territori.
- Respecte dels recursos hídrics, i com ja s'ha comentat anteriorment, la disminució de les aportacions serà un fet greu i inqüestionable. Segons dades de treballs realitzats pel Consell Valencià de Cultura per a la Cimera del Clima celebrada a París, les aportacions hídriques a la Comunitat tindran una disminució considerable per la no linealitat demostrada entre la disminució prevista de precipitacions del 10 % i la disminució dels escolaments. En el cas de la conca del riu Túria, amb rangs de precipitacions a penes superiors als 400 litres per metre quadrat i any, el descens pot ser dramàtic, ja que les aportacions dels rius per davall d'aquesta precipitació són insignificants. Açò pot comportar un augment de la pressió i un deteriorament de la qualitat dels aqüífers. Cal doncs desenvolupar models urbans i territorials eficients en el consum d'aigua tal com proposa el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València, evitant creixements urbans de baixa densitat i aplicant sistema de gestió de la demanda per als recursos hídrics.
- Respecte del sòl, si s'extrapolen la pautes recents quant al model urbà de baixa densitat, i desconnectats dels grans corredors de transport metropolità, el territori tendirà a una marcada insostenibilitat, ja que es pot superar a curt termini el llindar del 25 % del sòl segellat, que resulta crític des del punt de vista dels riscos en el territori. Cal apostar per un model urbà que es base en el reciclatge dels teixits ja existents. Com a dada il·lustrativa és rellevant indicar que exemples analitzats als Estats Units indiquen que a les conques hidrogràfiques amb més del 7 % del sòl segellat el deteriorament de la qualitat dels recursos hídrics és evident i que per damunt del 25 % aquest deteriorament és irreversible. En les propostes del Pla, els horitzons de màxims no superaran en cap cas aquests llindars de sostenibilitat.
- L'espai litoral serà un altre dels grans afectats per les oscil·lacions del nivell de mar, agreujades per l'efecte de les infraestructures portuàries i transversals a la línia de costa. Basculació de platges, increment de l'erosió, pèrdues de sediments, increment de la intrusió salina en el litoral i afecció als cultius, etc. En aquest context, l'adaptació al canvi climàtic

condicionarà els usos i activitats del litoral de l'Àrea Metropolitana de València, la qual cosa requeriria de l'establiment de llinars crítics per a les distintes activitats en funció de la naturalesa de la costa, pendent, grau d'erosió, etc. D'altra banda, l'Albufera de València serà un altre dels ecosistemes en risc, tant pels seus propis problemes de contaminació i escassetat de cabal per a la seua alimentació, com pels efectes del canvi climàtic que poden produir canvis ecosistèmics de llarg abast.

- El manteniment de les dinàmiques actuals, des del punt de vista de l'ocupació del territori, tindrà conseqüències importants, generant externalitats negatives en el conjunt de l'Àrea Metropolitana de València, com ara un gran consum de sòl, ús massiu del vehicle privat, increments d'emissions de CO₂, etc. És evident que una vegada se supere la crisi econòmica i immobiliària actual, els patrons de transformació del sòl mantindran la inèrcia anterior a la crisi, prioritzant el desenvolupament de sectors de baixa densitat i allunyats dels grans nodes del transport públic d'elevada capacitat. D'altra banda, és palès la presència de sòls urbanitzables poc sostenibles per raons com ara: la desproporció respecte al sòl urbà i consolidat actual, la seua falta d'adequació a la infraestructura verda, la seua baixa densitat, etc., que requereixen d'una correcció necessària per a garantir el desenvolupament sostenible de l'Àrea Metropolitana de València. El Pla d'Acció Territorial Metropolità de València ha de convertir-se en un instrument clau per a la correcció d'aquestes tendències.
- Una altra dinàmica adversa es refereix al canvi dels patrons de precipitació en l'Àrea Metropolitana de València i, en general, a la Comunitat Valenciana. El fet científicament demostrat de la reducció de les precipitacions en capçalera (interior de l'àrea funcional) i l'augment de la torrencialitat del litoral fa cada vegada menys aprofitable aquest recurs, especialment si s'incrementa el sòl impermeabilitzat que ha assolit percentatges molt elevats. Aquest increment de les puntes de precipitació també augmentarà el risc d'inundació en la franja costanera que és, al seu torn, la de major vulnerabilitat per la concentració de població i activitat econòmica.
- Respecte a la funcionalitat de la infraestructura verda, cal esperar que el PATIVEL supose un canvi fonamental en les dinàmiques de pèrdua de sòl d'alta capacitat agrològica de l'Horta de València, i reforce aquest espai com a element central de la infraestructura verda metropolitana. Una vegada consolidat aquest, la gran carència és la seua connexió ecològica i funcional amb l'interior, a través especialment dels llits fluvials del Túria, Carraixet, barrancs de Torrent i la Calderona, etc. Es tracta de connectors verds la funcionalitat dels quals es troba amenaçada per les pressions urbanístiques a què es troben sotmesos i per les infraestructures lineals de mobilitat el disseny de les quals no gaudeix de la suficient permeabilitat. És prioritari detectar en el PATIVEL aquestes estrangulacions i proposar solucions adequades que garantisquen les transferències d'energia, de massa i d'informació entre els distints ecosistemes territorials.
- Els nous creixements de sòl urbanitzat i d'infraestructures seran molt moderats, en línia amb els objectius del PATIVEL, que prioritzen la gestió de la demanda de les necessitats de mobilitat, apostant clarament per la mobilitat en transport públic i sistemes no motoritzats, evitant models d'oferta indiscriminada de noves infraestructures que, a més, tenen uns rendiments clarament decreixents. De la mateixa manera, quant al sòl, la línia marcada no és una altra que atorgar prioritat a la rehabilitació, renovació i regeneració dels teixits urbans existents, minimitzant els nous desenvolupaments de sòls no urbanitzables a les necessitats estrictes i demostrables de la població i del conjunt de les activitats econòmiques.

6. LA SEUA INCARDINACIÓ EN L'ESTRATÈGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA I LA SEUA INCIDÈNCIA EN ALTRES INSTRUMENTS DE LA PLANIFICACIÓ TERRITORIAL O SECTORIAL

L'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), aprovada pel Decret 1/2011, del Consell, introdueix entre els seus objectius, concretament en el segon: "situar l'àrea urbana de València dins del conjunt de les grans metròpolis europees", fent-se eco d'una realitat metropolitana de dos milions d'habitants que suposa la tercera del conjunt de l'Estat i entre el 30-35 lloc de la Unió Europea. L'ETCV analitza les potencialitats de gran escala de l'Àrea Metropolitana de València, en relació amb el seu context exterior, una anàlisi DAFO, els grans reptes de futur i un conjunt de propostes estratègiques a desenvolupar per un pla d'acció territorial de naturalesa metropolitana:

- Distintes delimitacions de l'Àrea Metropolitana de València en funció dels seus objectius de planificació.
- Esquema de la infraestructura verda metropolitana basant-se en els quatre grans ecosistemes que articulen el territori: mar Mediterrani, l'Horta, el riu Túria i l'Albufera.
- Definició d'àrees estratègiques en la regió urbana: oportunitat, nova centralitat, regeneració, bulevards metropolitans, polígons comarcals d'innovació i àrees d'activitat econòmica.
- Pols de reequilibri de la regió urbana de València.
- Esquema de transport públic de l'àrea metropolitana i la regió urbana.
- La CV-50 com a eix futur de vertebració de l'Àrea Metropolitana de València.
- Potencialitats de desenvolupament econòmic diferencial, analitzant-se en concret les potencialitats d'un clúster entorn de la indústria cultural.

En aquest context, el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València aplicarà tots els principis i criteris de l'ETCV al conjunt de les seues determinacions: infraestructura verda, sistema d'assentaments i infraestructures de mobilitat. En ser un pla d'acció territorial, i a més de caràcter integrat, els índexs de creixement màxim de sòl residencial o sòl per a activitats econòmiques previstos en l'ETCV podran ser modificats justificadament per a adaptar-los a la realitat territorial metropolitana.

Quant a altres plans o instruments d'ordenació del territori que estan relacionats amb el Pla d'Acció Territorial Metropolità de València són:

Administració General de l'Estat:

- Pla Hidrològic de la Demarcació del Xúquer.
- Pla de Gestió del Risc d'Inundació de la Demarcació del Xúquer.

- Pla d'Infraestructures, Transport i Habitatge 2014-2024.
- Estratègia Logística d'Espanya.
- Pla Estratègic del Ministeri de Foment.
- Estratègia de Mobilitat Sostenible.

Generalitat Valenciana:

- Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV).
- Pla d'Acció Territorial de Protecció i Dinamització de l'Horta de València.
- Pla d'Acció Territorial de la Infraestructura Verda del Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL).
- Pla d'Acció Territorial sobre Prevenió del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA).
- Estratègia Valenciana davant del Canvi Climàtic (EVCC).

Administració local:

- Plans Generals Estructurals dels municipis integrants de l'Àrea Metropolitana de València.

C. ANNEXOS

ANNEX I:

RELACIÓ DE MUNICIPIS DE L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA ATENENT LES RELACIONS DE TREBALL

12097 - Sacañet
46005 - Alaquàs
46007 - Albal
46009 - Albalat dels Sorells
46010 - Albalat dels Tarongers
46013 - Alboraya/Alboraya
46014 - Albuixech
46015 - Alcàsser
46021 - Aldaia
46022 - Alfafar
46025 - Alfara del Patriarca
46032 - Almàssera
46035 - Almussafes
46051 - Benaguasil
46054 - Benetússer
46060 - Benifaió
46065 - Beniparrell
46067 - Benissanó
46070 - Bétera
46074 - Bonrepòs i Mirambell
46076 - Bugarra
46078 - Burjassot
46082 - Canet d'En Berenguer
46089 - Casinos
46094 - Catarroja
46102 - Quart de Poblet
46110 - Xirivella
46114 - Domeño
46115 - Dos Aguas
46116 - Elia, l'
46117 - Emperador
46126 - Foios
46134 - Gilet
46135 - Godella
46147 - Llíria
46148 - Loriguilla
46152 - Llocnou de la Corona
46159 - Manises
46161 - Marines
46163 - Massalfassar
46164 - Massamagrell
46165 - Massanassa
46166 - Meliana
46169 - Mislata
46171 - Moncada

46172 - Montserrat
46176 - Montroi/Montroy
46177 - Museros
46178 - Náquera
46182 - Olocau
46186 - Paiporta
46190 - Paterna
46191 - Pedralba
46192 - Petrés
46193 - Picanya
46194 - Picassent
46199 - Pobla de Farnals, la
46202 - Pobla de Vallbona, la
46204 - Puig de Santa Maria, el
46205 - Puçol
46207 - Rafelbunyol
46212 - Real
46214 - Riba-roja de Túria
46216 - Rocafort
46220 - Sagunt/Sagunto
46223 - Sedaví
46224 - Segart
46228 - Serra
46230 - Silla
46233 - Sollana
46237 - Tavernes Blanques
46244 - Torrent
46250 - València
46256 - Vilamarxant
46260 - Vinalesa
46903 - San Antonio de Benagéber

ANNEX II:

RELACIÓ DE MUNICIPIS DE L'ÀREA FUNCIONAL DE VALÈNCIA

46005 - Alaquàs
46007 - Albal
46009 - Albalat dels Sorells
46012 - Alborache
46013 - Alboraiia/Alboraya
46014 - Albuixech
46015 - Alcàsser
46018 - Alcublas
46021 - Aldaia
46022 - Alfafar
46025 - Alfara del Patriarca
46032 - Almàspera
46035 - Almussafes
46036 - Alpuente
46038 - Andilla
46041 - Aras de los Olmos
46051 - Benaguasil
46054 - Benetússer
46060 - Benifaió
46065 - Beniparrell
46067 - Benissanó
46070 - Bétera
46074 - Bonrepòs i Mirambell
46076 - Bugarra
46077 - Buñol
46078 - Burjassot
46079 - Calles
46089 - Casinos
46094 - Catarroja
46099 - Cortes de Pallás
46102 - Quart de Poblet
46106 - Chelva
46109 - Cheste
46110 - Xirivella
46111 - Chiva
46112 - Chulilla
46114 - Domeño
46115 - Dos Aguas
46116 - Eliana, l'
46117 - Emperador
46126 - Foios
46133 - Gestalgar
46135 - Godella
46136 - Godelleta
46141 - Higuieruelas
46147 - Lliria

46148 - Loriguilla
46149 - Losa del Obispo
46152 - Llocnou de la Corona
46158 - Macastre
46159 - Manises
46161 - Marines
46163 - Massalfassar
46164 - Massamagrell
46165 - Massanassa
46166 - Meliana
46167 - Millares
46169 - Mislata
46171 - Moncada
46177 - Museros
46178 - Náquera
46182 - Olocau
46186 - Paiporta
46190 - Paterna
46191 - Pedralba
46193 - Picanya
46194 - Picassent
46199 - Pobla de Farnals, la
46202 - Pobla de Vallbona, la
46204 - Puig de Santa Maria, el
46205 - Puçol
46207 - Rafelbunyol
46214 - Riba-roja de Túria
46216 - Rocafort
46223 - Sedaví
46228 - Serra
46230 - Silla
46237 - Tavernes Blanques
46241 - Titaguas
46244 - Torrent
46247 - Tuéjar
46248 - Turís
46250 - València
46256 - Vilamarxant
46258 - Villar del Arzobispo
46260 - Vinalesa
46261 - Yátova
46262 – Yesa, La
46902 - Gátova
46903 - San Antonio de Benagéber