Metas + Propuestas
ESTRATEGIA TERRITORIAL
COMUNITAT VALENCIANA

Valencia

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Situar el área urbana de Valencia
dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

02

Objetivo 02 Introducción

Alrededor de la ciudad de Valencia se está configurando una región urbana de tres millones de habitantes, con un extraordinario potencial para llegar a ser una de las más importantes de la Unión Europea y liderar las urbes de la Europa meridional, entendidas como aquellas que se encuentran al sur del paralelo 40º.

Esta región urbana cuenta con grandes activos para ser un centro nodal de conocimiento (*knowledge hub*), tal y como viene definido por la Comisión Europea en su Auditoría sobre las grandes ciudades europeas. Tiene que aprovechar las oportunidades que le brinda su posición de ventaja en dos grandes ejes geográficos de crecimiento, sus incomparables activos ambientales, su bondad climática, su amplitud de desarrollo hacia el interior, el liderazgo en el transporte y la logística, sus grandes contenedores culturales, el carácter tolerante de sus gentes y su adaptación a la modernidad, sus universidades punteras, etc.

Pero también hay desventajas que hay que superar como la falta de un entorno social de innovación, el tamaño del sector financiero, la inversión en I+D+i, una cultura insuficiente sobre la calidad, la ausencia de una economía lo suficientemente compleja, etc., factores importantes en los que hay que incidir si se quiere pertenecer a la élite urbana europea y mundial.

Desde el punto de vista de la planificación territorial, es imprescindible potenciar los mecanismos tendentes a desarrollar los procesos de innovación en el territorio vertebrando una región urbana policéntrica mediante un sistema de transporte de altas prestaciones, con especial incidencia en el público, definiendo y gestionando una Infraestructura Verde que potencie los grandes activos ambientales y paisajísticos de Valencia y desarrollando unas pautas de crecimiento de suelo racionales que redunden en la calidad de vida de sus ciudadanos y en el desarrollo sostenible del territorio.

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

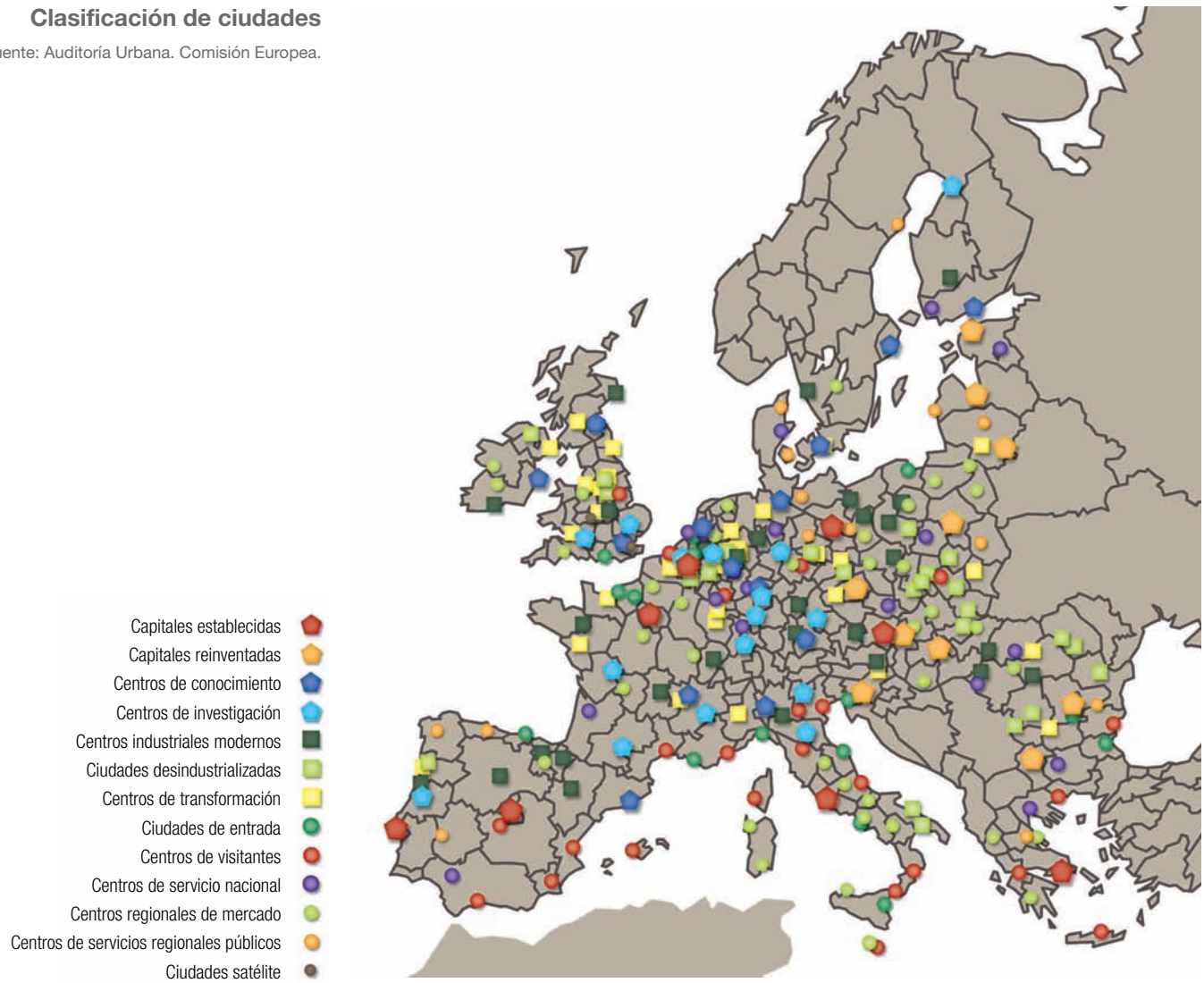
Análisis y potencialidades

Valencia tiene que consolidarse como ciudad global europea

Según la última Auditoría Urbana de la Comisión Europea (Urban Audit, marzo de 2007) el área urbana de Valencia es una de las más dinámicas de la Unión Europea, habiendo crecido en términos de PIB a tasas superiores a las del conjunto europeo, nacional y regional durante los últimos años. En la clasificación de ciudades, este informe la encuadra dentro de las denominadas "visitor cities" o ciudades caracterizadas por el gran número de visitantes con un sector servicios orientado al turismo urbano, aunque también tiene algunas características de "gateways", o ciudades con grandes puertos que mueven un elevado volumen de mercancías. En este análisis urbano comparativo, las ciudades no capitales de estado mejor posicionadas son las que el informe denomina "knowledge hub" (centros nodales de conocimiento), caracterizadas por su papel puntero en la economía global, con servicios financieros de elevada calidad, bien conectadas y elevados niveles de talento. Es éste el rango que Valencia tiene que alcanzar y en el que aparecen, según la Auditoria, entre otras, ciudades como Lyon, Milán, Edimburgo, Barcelona y Munich.

Clasificación de ciudades

Fuente: Auditoría Urbana. Comisión Europea.



Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

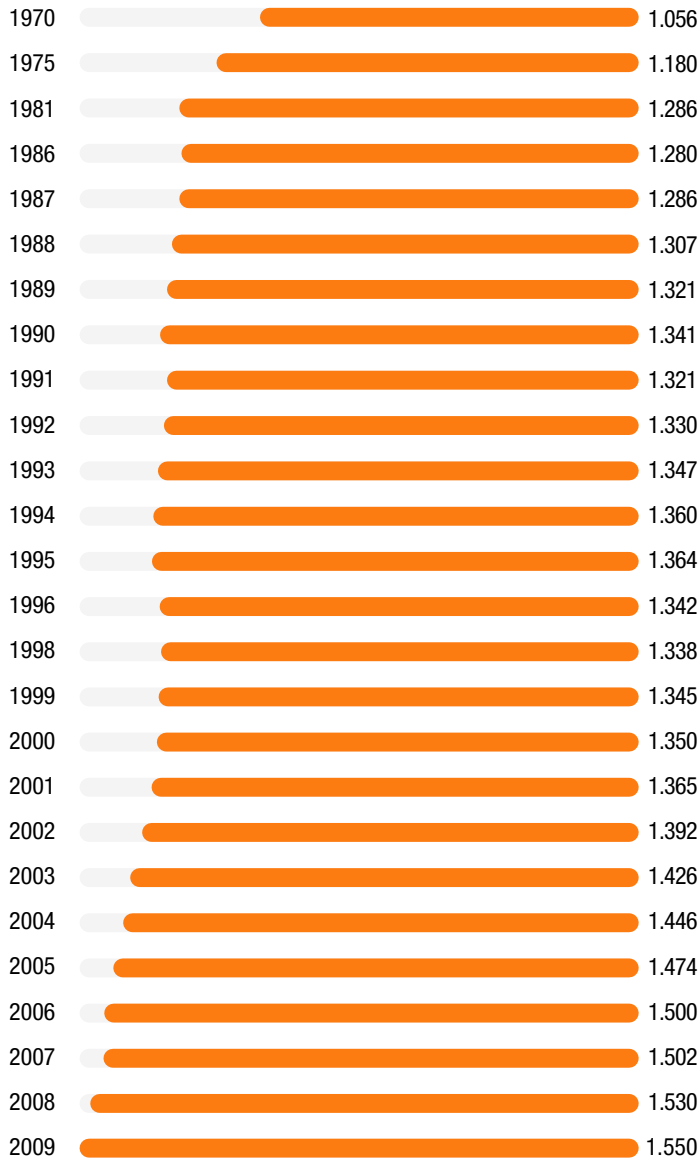
Análisis y potencialidades

Crecimiento moderado de población en la primera corona metropolitana

Valencia es un área metropolitana madura, cuyo crecimiento económico y funcional la han situado como el área industrial más importante de Europa al sur del paralelo 40. Según datos de 2009, la población del área metropolitana, tomando como referencia los 44 municipios de la delimitación del Instituto Valenciano de Estadística (Comarcas de L'Horta Nord, L'Horta Sud, L'Horta Oest y Valencia), alcanzó la cifra de 1.549.713 habitantes con un crecimiento reducido durante el periodo 1991-2009 próximo al 17,3%. Este aumento fue ligeramente más moderado en el periodo entre el año 2001 y el 2009, el 14,2. Con todo, es un crecimiento demográfico modesto, característico de áreas metropolitanas maduras y, en todo caso, inferior a los valores medios provinciales, de la Comunitat Valenciana y de España. Esta tasa de incremento poblacional contrasta abiertamente con la registrada en las comarcas de la segunda corona metropolitana como el Camp de Túria o la Hoya de Buñol que están recibiendo los procesos territoriales de descongestión del área central urbana.

Evolución de la población residente en el área metropolitana de Valencia (miles de habitantes)

Fuente: INE.



Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

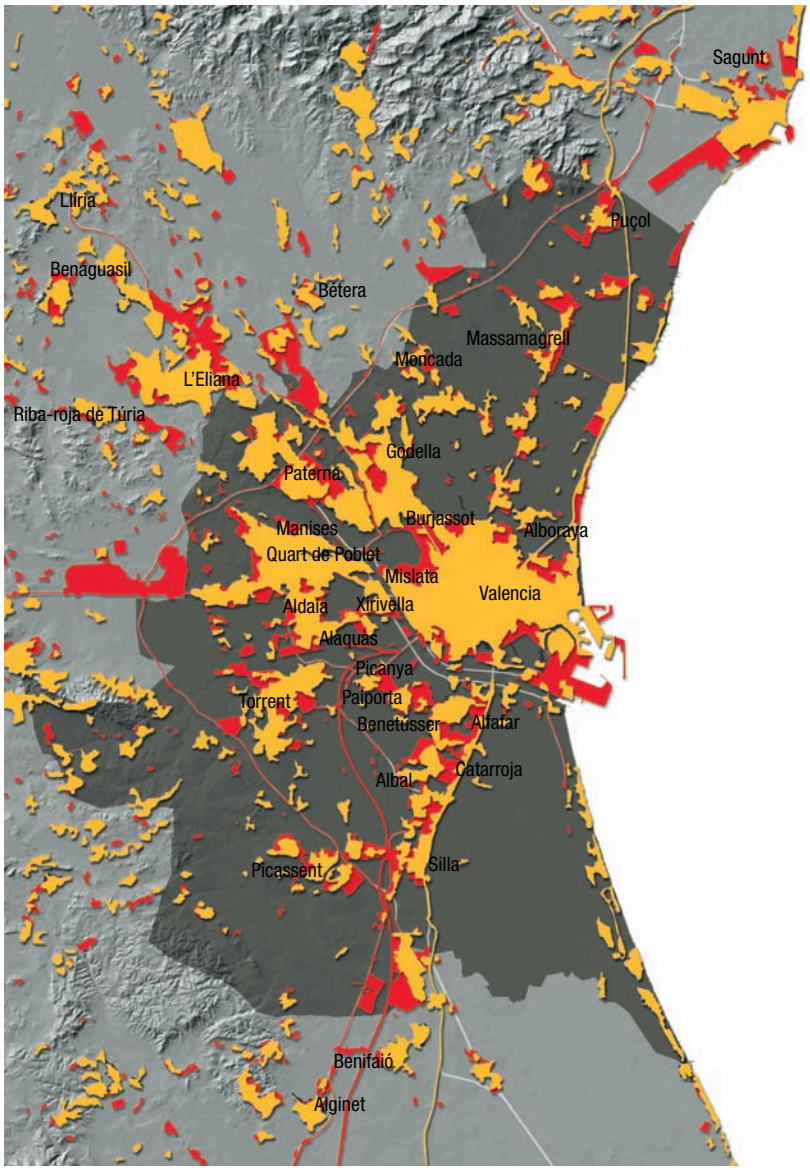
Análisis y potencialidades

Crecimiento urbanístico muy por debajo de la media regional

En paralelo con este crecimiento demográfico, el aumento del suelo artificial en los 44 municipios del área también ha sido moderado, un 48,5% en el periodo 1987-2006, muy por debajo de la media de la Comunitat Valenciana (80% aproximadamente). Dentro de este suelo sellado, los mayores incrementos son los del suelo ocupado por las infraestructuras (principalmente por el cierre del corredor mediterráneo a través de la circunvalación), las explanaciones para nueva construcción y las zonas verdes urbanas. Por su parte, el tejido residencial ha presentado un crecimiento moderado (un 20% aproximadamente) bastante relacionado con la dinámica demográfica, aunque el tejido urbano disperso ha crecido más rápidamente que el compacto de forma que, en estos momentos, cada uno de estos tejidos representa aproximadamente un 50% frente a la situación de finales de los 80 en la que predominaba el tejido urbano continuo. En conjunto, el suelo artificial del área metropolitana de Valencia supone el 19% del total del territorio del área.

Evolución del suelo artificial del área metropolitana de Valencia, 1987-2006

Fuente: Corine Land Cover.



Suelo artificial 1987

Crecimiento suelo artificial 1987-2006

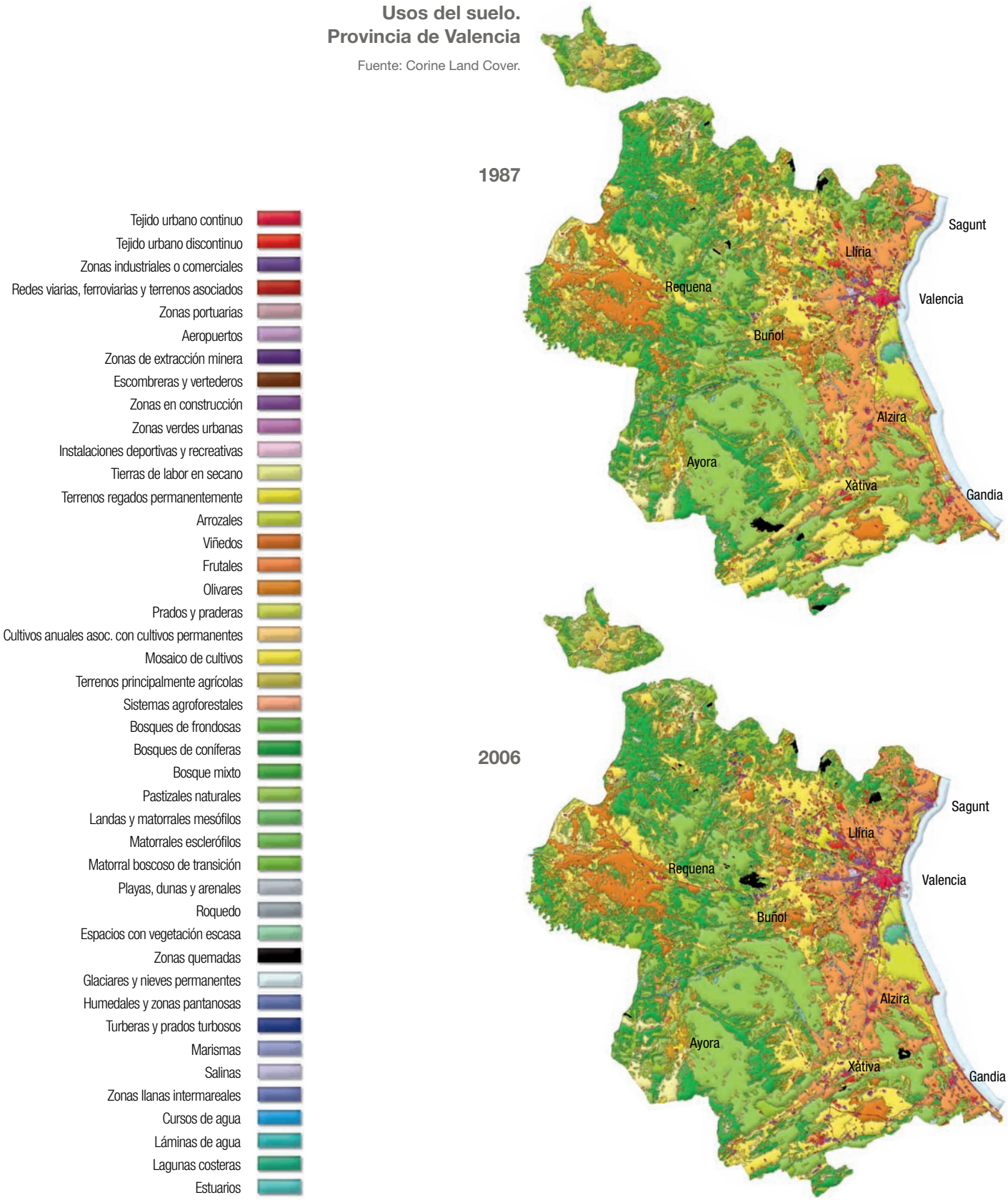
Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

Usos del suelo. Provincia de Valencia

Fuente: Corine Land Cover.



Pérdida de 8.000 hectáreas de uso agrícola en 20 años

El crecimiento de este suelo artificial se ha producido en detrimento del agrícola que ha disminuido en 8.000 hectáreas durante los últimos 20 años, de las cuales unas 1.500 han sido de huerta, proceso que se ha detenido por la formulación del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta. El suelo de naturaleza forestal ha decrecido en un 3% en este periodo, lo que supone unas 1.000 hectáreas. Con estos crecimientos diferenciales según usos, la distribución actual es de un 19% de suelo artificial, un 56% es suelo agrícola y el restante 25% es forestal incluyendo esta categoría las zonas húmedas y láminas de agua que totalizan 3.764 hectáreas, entendiendo que los arrozales de la Albufera están incluidos en el uso agrícola, sumando algo más de 4.000 hectáreas.

Indicadores de calidad de vida y sostenibilidad propios de territorios desarrollados

Respecto a los grandes indicadores de calidad de vida y sostenibilidad, Valencia tiene un Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 0,90 y un Índice Sintético de Capital Humano (ISCH) de 0,91, valores propios de una sociedad desarrollada. En cambio, los indicadores de sostenibilidad territorial alertan de consumos elevados de recursos naturales. Así, la Huella Ecológica, cantidad de superficie necesaria para producir los recursos que un territorio determinado consume, es de 3,33 hectáreas por habitante, por encima de criterio de sostenibilidad (1,8) y el Déficit Ecológico Global del conjunto de la provincia, es decir, el número de veces que es necesaria la superficie de un territorio para satisfacer sus necesidades productivas y de consumo es de 5,79, cifra elevada pero en línea con otros territorios desarrollados, e inferior a la media de España (6,40) y de regiones mediterráneas, como Cataluña, que necesita una superficie 6,43 veces su territorio.

Índice Sintético de Capital Humano

Fuente: Observatorio de la Sostenibilidad en España.

Objetivo 02

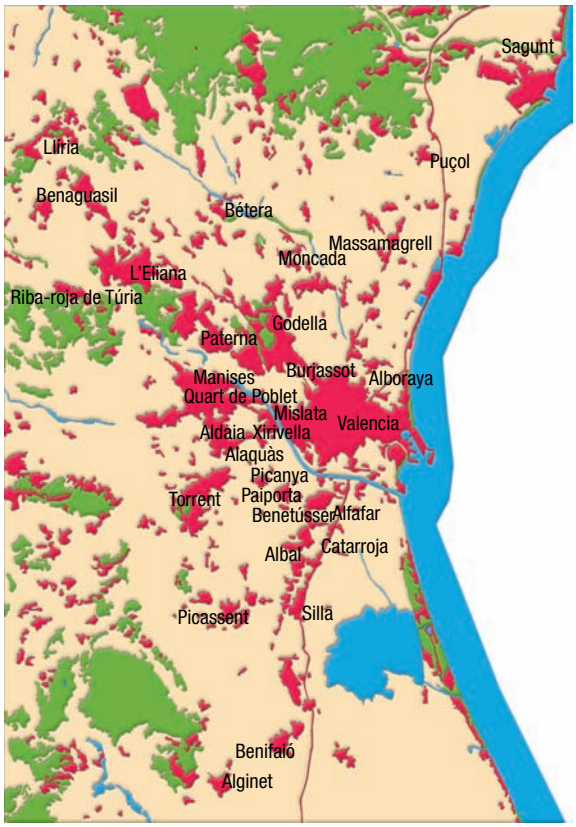
Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

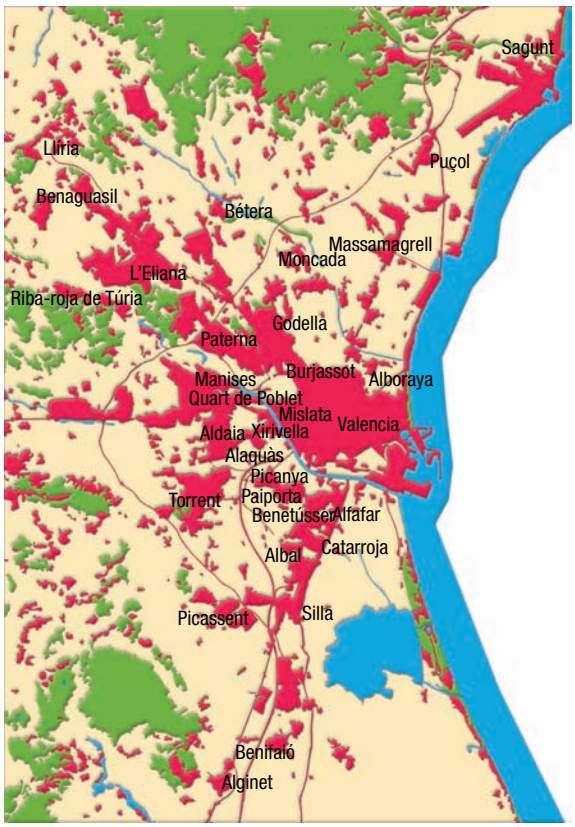
Principales usos del suelo del área metropolitana de Valencia

Fuente: Corine Land Cover.

1987



2006



Superficies artificiales

Zonas agrícolas

Zonas forestales

Zonas húmedas y sup. de agua

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

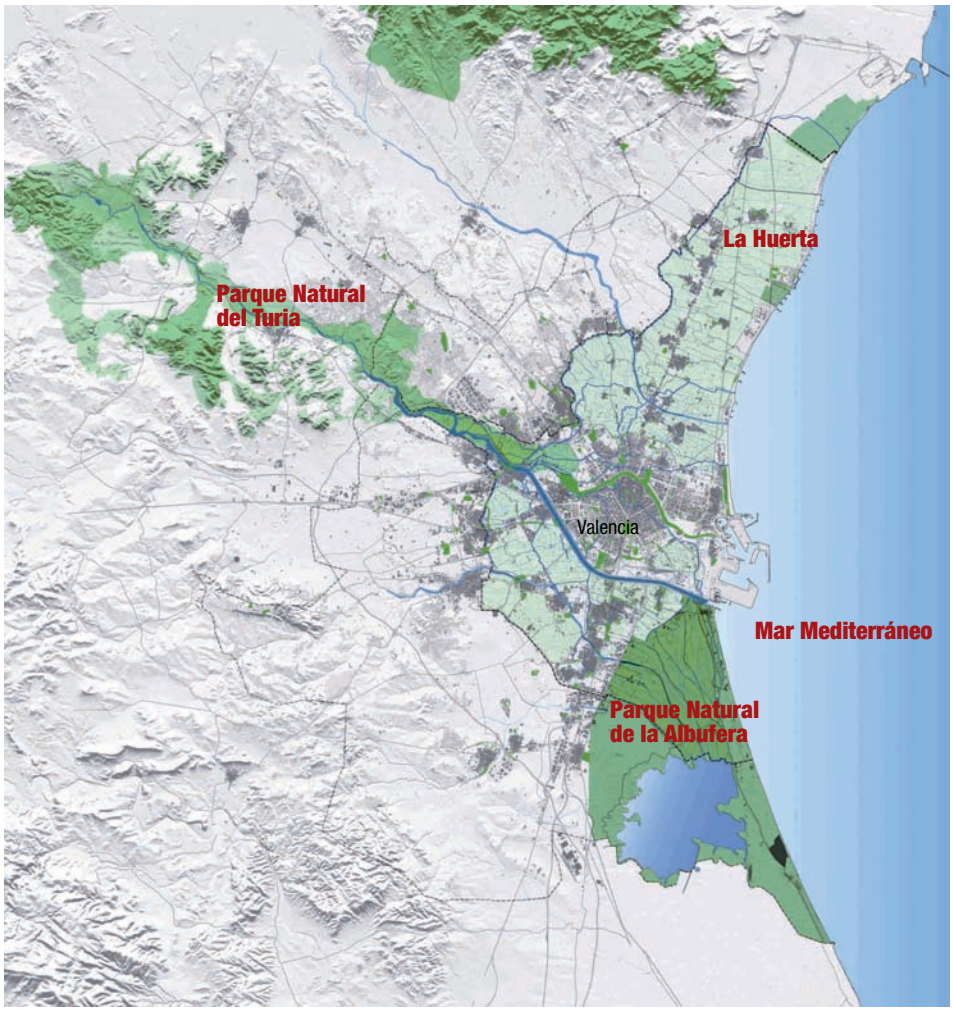
Análisis y potencialidades

Unos activos ambientales y culturales sin parangón

Para alcanzar la excelencia territorial que Valencia requiere, uno de los grandes desafíos es la mejora del sistema ambiental. En este contexto, el área cuenta con cuatro grandes activos que, de forma simultánea, no se dan en ninguna aglomeración urbana europea: el Parque Natural de la Albufera, el Parque Natural del Turia, la Huerta y el Mar Mediterráneo. Cuatro grandes activos ambientales y culturales, de rango muy elevado, que son el sustrato de la Infraestructura Verde que articula al conjunto urbano de Valencia. Su protección, conservación y puesta en valor es uno de los grandes objetivos de la Estrategia Territorial aunque, en este caso, la Huerta no es sólo un activo ambiental sino también económico y cultural cuya conservación requiere, como propone del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta, compatibilizar su viabilidad económica, condición necesaria para su supervivencia, con la preservación de sus valores y su adecuación a las nuevas demandas sociales de espacios libres metropolitanos.

Los cuatro ecosistemas

Fuente: El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta.



Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

Mar y Playas Vista aérea del litoral valenciano

Acceso a playas

La Albufera Vista aérea de La Albufera

Acceso al Parque Natural de La Albufera

El Túria Vista aérea del Río Túria

Acceso al parque fluvial del Túria

La Huerta Vista aérea de la huerta

Acceso a la huerta

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

La mejora de la conectividad, estrategia prioritaria

Otro de los puntos clave del desarrollo de este espacio metropolitano es su conectividad con el entorno global. Una vez operativa la conexión en alta velocidad ferroviaria con Madrid, es altamente prioritario el desarrollo del corredor mediterráneo (mercancías y pasajeros) y su prolongación transfronteriza. Son, asimismo, importantes los ejes Valencia – Lisboa, Valencia – Burdeos, Valencia – Sevilla y las relaciones con les Illes Balears. También son prioritarios el desarrollo conjunto y especializado de los puertos de Valencia y Sagunt, con sus ampliaciones en marcha para constituir el mayor polo logístico del Mediterrráneo, y la ampliación del aeropuerto de Manises, el cual ha pasado de un volumen de 2,2 millones de pasajeros en el año 2000 a 4,5 en 2009 con un máximo de casi 6 en 2007, para adaptarlo a las crecientes demandas del futuro (en 2010 se está recuperando el tráfico), donde puede convertirse en nodo de conectividad con el resto de Europa y disponer de conexiones con los centros neurálgicos de la economía mundial (Nueva York, Shangai, Singapur, Oriente Medio, África, etc.) si se aprovechan todos los potenciales generados por la intermodalidad de los sistemas de transporte.

Hacia la consolidación de una región urbana policéntrica

Por su parte, la vertebración interna del área hace necesario implantar un sistema de Por su parte, la vertebración interna del área hace necesario implantar un sistema de transporte de alta capacidad y prestaciones, con especial incidencia en el público, que tenga en cuenta los diferentes ámbitos territoriales que se pueden definir en el área urbana de Valencia, y que se adapte a las necesidades y demandas específicas de cada zona. El metro, el ferrocarril de cercanías, el AVE Regional, las plataformas reservadas de transporte y el autobús son sistemas que, junto con la mejora de la infraestructura viaria, se deben combinar adecuadamente para mejorar tanto las relaciones radiales como las orbitales necesarias para consolidar el policentrismo del sistema de ciudades, y orientar los nuevos desarrollos hacia el interior donde existen suelos más aptos para acoger crecimientos urbanos desde una óptica de consumo racional de los recursos naturales. Es necesario definir un conjunto de nodos especializados que articulen el cinturón urbano de Valencia para evitar una excesiva dependencia funcional de la capital regional.

Principales relaciones de conectividad externa del área urbana de Valencia

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

Casi cuatro millones de viajes metropolitanos

Según datos recientes de movilidad en al área metropolitana de Valencia se producen 3,8 millones de viajes en un día laborable de los cuales el 42% son no motorizados (bicicleta o a pie) y el restante 58% son motorizados, captando el transporte público el 30% de éstos últimos. Estas cifras suponen 1,5 viajes mecanizados por persona que en 2030 llegará hasta los 2 viajes por persona y día. Es de destacar que la bicicleta, con considerable retraso respecto a otras áreas europeas, está alcanzando el 5% de la movilidad no motorizada con crecimientos muy importantes en el área y con un gran margen de expansión, como se está comprobando con la puesta en marcha de Valenbisi. Para el escenario 2030 sería muy importante que el transporte público captara un porcentaje de viajes próximo al 50% del total de viajes mecanizados.

La atracción de talentos debe ser un objetivo prioritario

En los últimos años, y agudizado por la crisis económica, la atracción de talentos y profesionales de elevada cualificación se ha convertido en el principal elemento de competencia entre los distintos territorios a escala mundial. No es sólo EEUU, el gran atractor de talentos del pasado, quien estimula esta llegada de cerebros sino que son Europa, Asia e incluso países del Oriente Medio quienes han desarrollado estrategias en este sentido. Precisamente en Europa, el eje mediterráneo por sus activos territoriales diferenciales, es uno de los espacios mundiales con mayor atractivo para la ubicación de las denominadas clases creativas, las cuales, a decir de expertos, son las que con sus decisiones de localización preceden a las inversiones y las empresas de alto valor añadido. Por ello, el área metropolitana de Valencia debe posicionarse en una lucha para la que cuenta con grandes argumentos y recursos territoriales, y que es necesario ganar puesto que las tendencias auguran un escenario donde la innovación estará cada vez más concentrada en determinadas áreas metropolitanas europeas y mundiales.

Territorio ideal para la atracción de talento

En este contexto, la Estrategia Territorial ha integrado en su diagnóstico los resultados de un estudio comparativo entre las 5 grandes áreas metropolitanas del mediterráneo europeo (Valencia, Barcelona, Marsella, Nápoles y Génova), considerando hasta 75 factores de competitividad para la atracción de talentos, agrupados en indicadores territoriales y ambientales; infraestructurales y dotacionales; demográficos y económicos; y, por último, sociales y culturales. Los resultados muestran que el área metropolitana de Valencia es un territorio idóneo para la atracción de talento. En el ranking final, Valencia ocupa la segunda posición detrás de Barcelona en factores básicos (población, infraestructuras, capital-riesgo, etc.) y primera en factores cualificantes como pautas de modernidad y tolerancia, contenedores culturales, menor contaminación ambiental, bondad climática, mayor número de espacios naturales, etc.

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

Áreas metropolitanas analizadas para la captación de talentos

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

Requerimientos básicos	Valencia	Barcelona	Marsella	Génova	Nápoles
Territoriales y medioambientales	63,5	62,6	60,9	67,4	38,9
Infraestructurales y dotacionales	72,7	81,8	45,5	23,6	41,8
Demográficos y económicos	70,0	85,7	80,0	74,3	73,3
Sociales y culturales	80,0	71,1	51,9	72,2	42,7
Coeficiente ponderado	**70,4**	**73,7**	**59,0**	**58,8**	**47,3**

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

Requerimientos cualificantes	Valencia	Barcelona	Marsella	Génova	Nápoles
Territoriales y medioambientales	77,1	44,3	50,0	61,4	57,1
Infraestructurales y dotacionales	61,7	81,7	70,6	42,2	37,2
Demográficos y económicos	78,3	81,7	69,2	60,8	55,8
Sociales y culturales	85,7	61,9	52,4	60,0	38,1
Coeficiente ponderado	**75,2**	**64,6**	**59,4**	**56,2**	**48,1**

Valencia es superior al resto de áreas metropolitanas mediterráneas en:

- ☐ Bondad climática.
- ☐ Menor contaminación ambiental.
- ☐ Tráfico de contenedores.
- ☐ Auditorios para la música.
- ☐ Ópera.
- ☐ Artes escénicas.
- ☐ Amplitud física para nuevos desarrollos.
- ☐ Crecimiento de población y menor envejecimiento.
- ☐ Tasa de actividad.
- ☐ Menor delincuencia.
- ☐ Menor precio de la vivienda.
- ☐ Más viviendas en propiedad.
- ☐ Mayores pautas de modernidad y tolerancia.
- ☐ Mayor asistencia a espectáculos culturales.
- ☐ Mayor número de bibliotecas públicas.
- ☐ Instituciones universitarias de prestigio y receptividad a la población inmigrante.

Valencia presenta retrasos en:

- ☐ Menor tamaño demográfico.
- ☐ Algunas infraestructuras.
- ☐ Insuficiente confianza en su potencial.
- ☐ Instituciones financieras de capital-riesgo.
- ☐ Espacios verdes urbanos.
- ☐ Infraestructura sanitaria y conexiones aeroportuarias directas.

La tolerancia y la facilidad de integración claves de la competitividad

Otra visión del potencial de atracción de las clases creativas es la propuesta metodológica de Richard Florida, uno de los grandes gurús mundiales de la relación entre la nueva economía y el territorio. Este experto resume este potencial del territorio en las denominadas cuatro T: Tecnología, Talento, Tolerancia y Territorio. En síntesis, se puede considerar que Valencia necesita aumentar su masa crítica e inversión en I+D+i, mejorar las cifras de resultados del sistema educativo, cualificar su enorme potencial territorial y ambiental y mantener el espíritu abierto y tolerante, así como la capacidad de integración de los foráneos que forma parte indisoluble del acervo cultural e identitario de los valencianos y que se ha convertido en un factor importante de competitividad territorial.

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Análisis y potencialidades

Las cuatro T para la atracción de clases creativas de Richard Florida:

Tolerancia, Territorio, Talento, Tecnología

Situación:

Mejor **Peor**

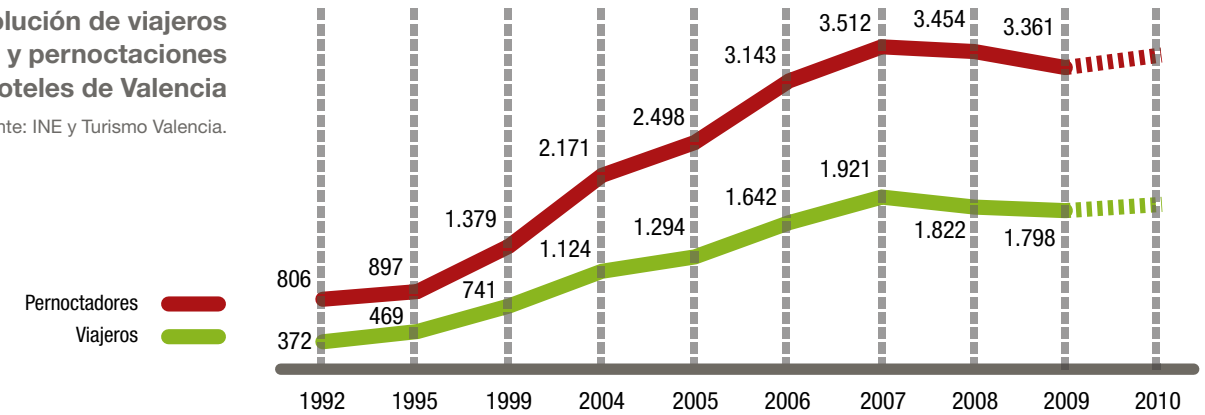
Valencia tiene que aumentar su inversión en I+D+i, mejorar el nivel educativo, cualificar el territorio y mantener su espíritu abierto y tolerante.

Aprovechar los grandes eventos y los iconos culturales

El último pilar de la excelencia del territorio giraría en torno al turismo y la imagen urbana. No hay ninguna duda que las actuaciones en esta materia, desde la nueva arquitectura emblemática hasta los recientes grandes eventos han situado a Valencia, por primera vez desde el siglo XV, en el mapa mundial de ciudades, siendo la ciudad de la Unión Europea (zona euro), que registra, a pesar de la crisis, el mayor crecimiento relativo en las cifras de turismo urbano. En concreto, en el periodo 2000-2009, el crecimiento de las pernoctaciones turísticas en la ciudad duplicó al de Barcelona y fue cinco veces superior a la media europea. Cuestionar el papel de los grandes eventos y de los iconos culturales, en este crecimiento del turismo, a pesar de algunas externalidades negativas para los ciudadanos, no tiene demasiada base a la vista de los datos. El reciente informe de IESE sobre estos eventos muestra un impacto de 6.000 millones de euros, y 60.000 empleos de repercusión para el conjunto del territorio. Otro tema de alta prioridad estratégica, es la necesidad de aprovechar estas inercias para desarrollar proyectos de innovación en el territorio que consoliden definitivamente a esta área metropolitana en el grupo de las grandes ciudades de la Unión Europea.

Evolución de viajeros y pernoctaciones en hoteles de Valencia

Fuente: INE y Turismo Valencia.



Situar el área urbana de Valencia
dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Tendencias y metas

02

Objetivo

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Tendencias y retos de futuro

Entrar en el selecto club de las grandes ciudades europeas

- La región urbana de Valencia, con 3 millones de habitantes, tiene que situarse entre los grandes espacios europeos de referencia, para lo que debe alcanzar el rango de "knowledge hub" de la Unión Europea, o centros que van a jugar un papel clave en la economía global por sus sectores punteros en la industria, los servicios, las finanzas y el conocimiento, así como por su conectividad con el resto del mundo.

- Para ello se requiere el aprovechamiento pleno de las grandes oportunidades de Valencia que le permitan un aumento de su tamaño funcional en cuanto a equipamientos, sedes y servicios de rango internacional, deslocalizando hacia su área metropolitana aquellos de carácter más comarcal o supramunicipal y que no le añaden cualidades diferenciales.

Consolidar una región urbana polinuclear

- Por lo tanto, consolidar un área metropolitana, y región urbana, polinuclear es uno de los grandes retos de Valencia. Esta consolidación pasa por el desarrollo prioritario, en cuanto a tamaño funcional y demográfico, de una serie de polos articuladores de la región urbana (las áreas urbanas integradas de Gandia, Xàtiva, Sagunt y Alzira como las de mayor tamaño) que adquieran perfiles diferenciados y, al mismo tiempo, vertebren adecuadamente el espacio de sus respectivas áreas funcionales.

- Esos polos tendrán un crecimiento potenciado para que puedan alcanzar las masas críticas necesarias para rentabilizar sistemas de transporte público de elevada capacidad y prestaciones. Pero además, se deben establecer estrategias articuladoras de sus propias áreas urbanas integradas y de mejora de dotaciones para que cumplan de forma eficiente su papel territorial.

- El desarrollo y la vertebración de la región urbana debe realizarse atendiendo a dos realidades territoriales. El área metropolitana (1ª y 2ª corona) debe articularse con sistemas de Metro-FGV, cercanías y plataforma reservada de transporte y la región urbana con las cercanías y la alta velocidad regional. Así mismo, es necesaria la infraestructura viaria especialmente para las actividades industriales y comerciales del área.

Generosidad de Valencia con su área metropolitana

- La ciudad de Valencia tiene que ser solidaria con su área metropolitana, facilitando el desarrollo de las distintas piezas que la componen y analizando sus necesidades de forma conjunta. Esta buena relación entre los municipios es la base de un crecimiento más racional y sostenible de la globalidad del territorio.

- Este modelo polinuclear y compacto tiene que extenderse hacia el interior siguiendo los ejes de la A-3, y de la CV-35 (Ademuz), y la CV-50 como conexión orbital preferente. Se debe aprovechar el potencial que otorga esta gran extensión territorial, muy apta para nuevos desarrollos y poco frecuente en otros espacios europeos.

Plena conectividad con Madrid y Barcelona

- Son fundamentales las relaciones con las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, para lo cual es necesario el pleno funcionamiento de las conexiones ferroviarias en alta velocidad. No puede haber restricciones ni estrangulamientos para estas relaciones. La alta velocidad es el transporte del presente y del futuro en Europa, y en el mundo, para las conexiones entre las grandes áreas metropolitanas y dentro de las megaregiones y el modo de transporte que, con toda probabilidad, marcará las diferencias entre territorios.

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Tendencias y retos de futuro

Desarrollar el potencial medioambiental de Valencia

- No hay ningún espacio urbano europeo con las potencialidades ambientales que tiene Valencia. El Mar Mediterráneo, el Parque Natural del Turia, el Parque Natural de la Albufera y la Huerta, configuran un sistema único que se debe poner en valor para mejorara la calidad de vida de las personas y apoyar las políticas de innovación y de atracción de talentos.

- Tampoco hay áreas metropolitanas con una superficie de playas urbanas tan abundante como Valencia. Es este un recurso que hay que poner en valor para el diseño de nuevas fórmulas de turismo de sol y playa asociado a la gran oferta cultural de Valencia. Para ello es imprescindible la excelencia en cuanto a la calidad de las mismas y una oferta de alojamiento adaptada a estas demandas.

Principal puerto del Mediterráneo

- El principal puerto comercial del Mediterráneo debe seguir mejorando sus instalaciones y el nivel de prestación de servicios para mantener esta posición. Se deben solucionar sus accesos por carretera y su adecuada conexión con el corredor ferroviario mediterráneo que está llamado a captar un importante porcentaje del flujo de mercancías a medio y largo plazo. La conexión con las grandes plataformas logísticas del interior peninsular es otro de los retos que hay que resolver, como lo es el posicionamiento estratégico respecto a los competidores, actuales y futuros, con los que es necesario mantener unas relaciones de competencia - cooperación que beneficien al conjunto del frente portuario mediterráneo.

Ampliación del aeropuerto de Manises

- El aeropuerto de Manises requiere una ampliación que evite futuros estrangulamientos de su actividad. Es necesaria la participación de la Generalitat, y de los agentes económicos valencianos, en su gestión para la búsqueda de nuevos mercados y relaciones internacionales, así como para definir de forma más autónoma la relación con las compañías aéreas.

- Más allá de esta ampliación es importante prever soluciones racionales a los futuros aumentos de las demandas aeroportuarias en Valencia para evitar una situación de colapso que afectaría al conjunto de la estructura productiva.

La necesaria atracción de talentos

- Valencia es una de las áreas metropolitanas del Mediterráneo con mayores argumentos para la atracción de talento contando, además, con tejidos urbanos óptimos para desarrollar estos procesos de innovación en el territorio. No obstante, las tendencias apuntan a una cada vez mayor concentración de este talento, por lo que la apuesta por ser un referente en la nueva economía requerirá de un esfuerzo continuado por parte del conjunto de actores sociales, tendentes a crear un entorno innovador que permita dinamizar estos procesos tanto desde la oferta como desde la demanda.

- Para ello, hay que aprovechar activos tan importantes como la privilegiada localización de sus universidades, los contenedores culturales, el carácter tolerante e integrador de su población, las amenidades culturales y la vivacidad urbana de Valencia. Pero todo ello debe complementarse con una apuesta inversora en I+D+i importante y continuada en el tiempo y, como cuestión más urgente, la retención del talento propio. Recientes estudios realizados en la Universidad de Harvard demuestran que los talentos, cuando tienen opciones, prefieren quedarse en su entorno aún con sueldos menores.

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Diagnóstico (análisis DAFO)

Debilidades

01 Reducida inversión en I+D e insuficiente entorno innovador.
02 Insuficiente tamaño funcional respecto a las grandes áreas urbanas europeas (sedes de empresas, europeas, sector financiero, etc.)
03 Insuficientes conexiones aeroportuarias directas.
04 Insuficiencias en cuanto a masa crítica investigadora.
05 Insuficiente relación entre los sistemas de investigación, empresarial y financiero.
06 Insuficiencias y retrasos en determinadas infraestructuras de vertebración externa.
07 Un único acceso portuario.
08 Huella ecológica elevada.
09 Insuficiente complejidad de su estructura económica.
10 Baja calidad de sus conexiones con Alicante.
11 Insuficiente masa crítica de capital-riesgo.
12 Sistema de transporte público excesivamente radiocéntrico.

D

Amenazas

01 Fractura ferroviaria del eje mediterráneo.
02 Efectos del cambio climático sobre la Albufera y , en general, sobre la franja litoral.
03 Falta de acuerdo entre los actores económicos y sociales.
04 Fracaso en la política de retención y captación de talentos.
05 Crisis del mundo agrario.
06 Una excesiva duración de la crisis económica e inmobiliaria.
07 Presión urbanística sobre el sistema de Espacios Abiertos.
08 Recrudecimiento de la crisis energética.
09 Congestión en los grandes corredores de transporte.
10 La reducción de la financiación de la Unión Europea.
11 El desplazamiento hacia el este del centro de gravedad europeo.
12 Presiones inmigratorias sin control.

A

Fortalezas

01 Entorno ambiental y cultural incomparable (Huerta, PN del Turia, Albufera, frente marítimo).
02 El principal puerto comercial del Mediterráneo.
03 Clima con alto nivel de confort.
04 Amplitud territorial para su expansión hacia el interior.
05 Elevadas pautas de modernidad y tolerancia.
06 Elevada superficie de playas urbanas.
07 Universidades punteras en el conjunto nacional.
08 Turismo urbano consolidado.
09 El modelo compacto de la ciudad central.
10 Ciudad igualitaria en cuanto a la situación económica y social de sus habitantes.
11 Distancias óptimas para la alta velocidad ferroviaria con Madrid y Barcelona.
12 Sector empresarial dinámico.
13 Crecimiento urbanístico moderado en los últimos años.
14 Uno de los aeropuertos de mayor crecimiento de tráfico en España.
15 Suelo agrario de elevada calidad.

Oportunidades

01 Aprovechar los grandes eventos y los contenedores culturales para desarrollar clusters de innovación en torno a la industria cultural.
02 La protección de la Huerta y el desarrollo del comercio de proximidad.
03 La proyección de los crecimientos de Valencia hacia su área metropolitana, vertebrada por transporte público de alta capacidad.
04 Aprovechar la posición central en la intersección del corredor mediterráneo y el de Madrid.
05 Consolidación de una trama verde urbana en la región urbana.
06 La demanda nacional e internacional de servicios logísticos.
07 Tejidos urbanos con personalidad y potencial para la atracción de talentos.
08 El interés mundial por los espacios con “waterfront.”
09 Localizar equipamientos de calidad en municipios de la corona metropolitana.
10 Desarrollo de fórmulas innovadoras del turismo sol y playa.
11 Aprovechar la llegada de la alta velocidad para aumentar la capacidad de atracción de Valencia y vertebrar su región urbana.
12 Las plataformas reservadas de transporte para satisfacer relaciones metropolitanas a coste más bajo.
13 Aprovechar las previsibles crisis alimentarias para dinamizar los activos agrarios.
14 Aprovechar la crisis para desarrollar cambios culturales a gran escala.
15 Posibilidad de crear una red de bulevares metropolitanos.
16 Potencial de desarrollo de clusters en torno a la medicina y las energías renovables.
17 El conocimiento de la marca Valencia en el resto del mundo.

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Definición de metas e indicadores

Meta 02.1

Descripción: Mejorar la vertebración exterior del área metropolitana de Valencia.

Indicador: Número de conexiones directas internacionales del aeropuerto de Manises.

Valor actual	2015	2030
<30	50	100

Fuente: AENA. Aeropuerto de Valencia.

Meta 02.2

Descripción: Mejorar la sostenibilidad global de la provincia de Valencia.

Indicador: Déficit Ecológico Global.

Valor actual	2015	2030
5,79	4,9	4,1

Fuente: Observatorio de Sostenibilidad en España.

Meta 02.3

Descripción: Aumentar el turismo urbano y cultural en el área metropolitana de Valencia.

Indicador: Número de visitantes por motivos turísticos.

Valor actual	2015	2030
1,8 millones	3,0 millones	5,0 millones

Fuente: INE y Valencia Tourism.

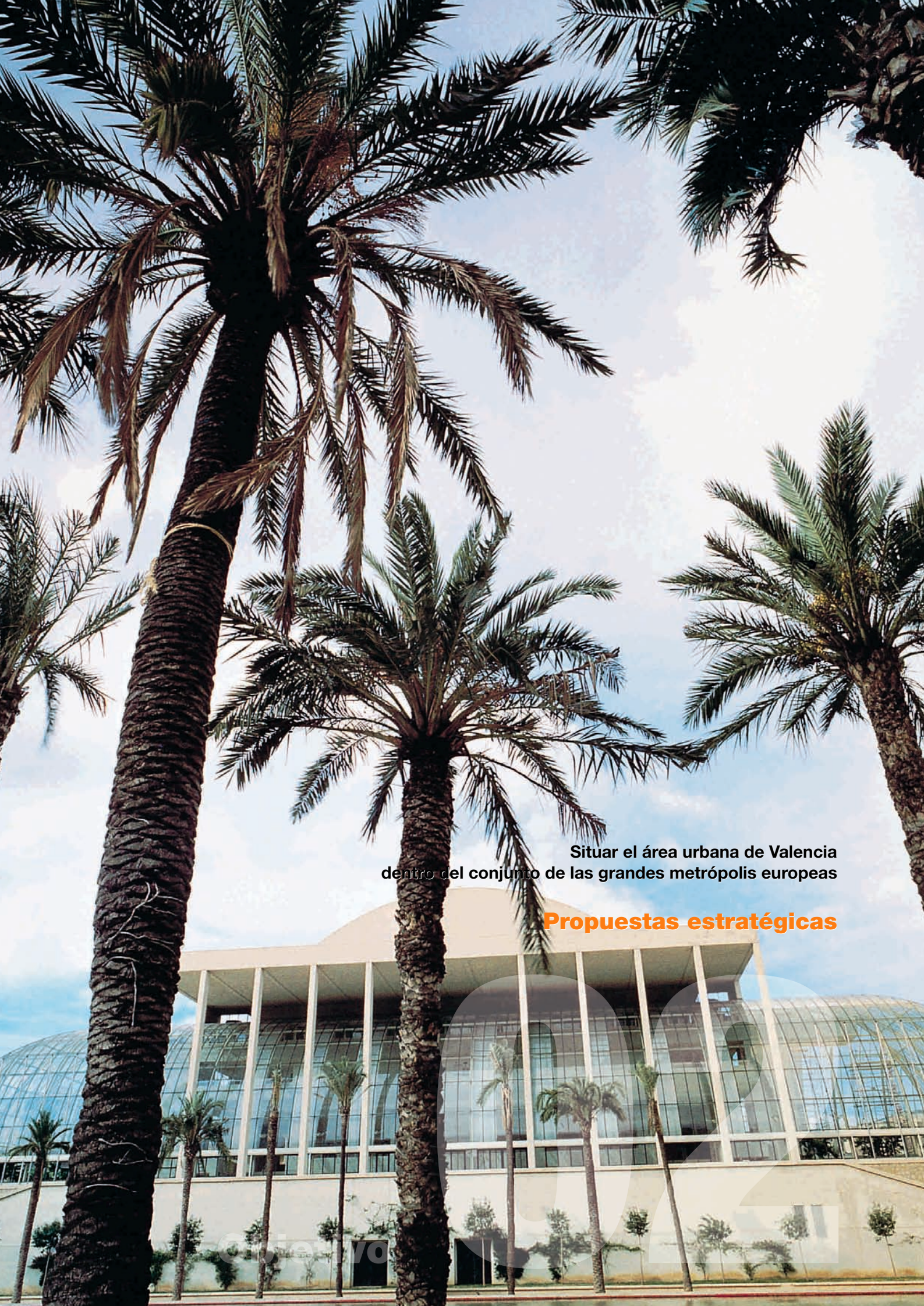
Meta 02.4

Descripción: Moderar el consumo de suelo en la primera corona metropolitana de Valencia.

Indicador: Proporción entre el crecimiento de suelo artificial en la comarca de L´Horta respecto al crecimiento de este suelo en la Comunitat Valenciana.

Valor actual	2015	2030
0,6 (periodo 1987-2006)	0,5	0,5

Fuente: Corine Land Cover.



Situar el área urbana de Valencia
dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

02

Objetivo

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

02. 1 Delimitación del área urbana integrada de Valencia atendiendo a criterios de naturaleza urbanística

Una primera aproximación a la delimitación del área urbana de Valencia se puede realizar utilizando criterios de naturaleza urbanística y territorial. En concreto, la metodología utilizada para definir el Área Urbana Integrada se basa en los procesos de interacción urbana que atienden a la proximidad física de los usos del suelo, tal y como se refleja en el primer objetivo de esta Estrategia Territorial, que valora esta interacción a partir de unos umbrales de distancia entre los tejidos residenciales, industriales y terciarios del área.

Este ámbito territorial, una vez definido, es ideal para desarrollar estrategias de naturaleza urbanística referentes a la coordinación del conjunto de los planeamientos municipales del área y tiene que ser el ámbito mínimo de cualquier Plan de Acción Territorial que se desarrolle sobre el área metropolitana de Valencia.

En conjunto, el espacio así definido comprende 58 municipios con una población de 1.701.761 habitantes, cuyos crecimientos demográficos 1991-2009 (21,2%) y 2001-2009 (15,8%) son ligeramente superiores a los registrados en la primera corona metropolitana. En este sentido la expansión territorial de las conurbaciones ha sido notable en los últimos años pasando de los 43 municipios que formaban el Área Urbana Integrada de Valencia delimitada en 1992 a los 58 actuales.

02. 2 Delimitación del área urbana de Valencia atendiendo a criterios de flujos territoriales de naturaleza laboral

Los desplazamientos por motivos de trabajo, el 46% del total de la movilidad de la población según la encuesta de movilidad metropolitana, es otro criterio básico para delimitar áreas metropolitanas. En concreto, el más utilizado por la literatura científica internacional es el denominado flujo del 75% de las relaciones de trabajo. Es decir, es la envolvente del territorio que, de forma conjunta e iterativa, satisface las tres cuartas partes del conjunto de las relaciones de trabajo de los municipios de dicho entorno.

En total, y de acuerdo con este criterio, al área urbana está formada por 75 municipios con una población de 1.807.399 habitantes, con un crecimiento demográfico de un 21,6% en el periodo 1991-2009, y del 16,2% en el 2001-2009, semejantes al área urbana definida por criterios urbanísticos, lo que confirma el mayor crecimiento de la segunda y tercera corona metropolitana frente al relativo estancamiento de la primera.

Este ámbito territorial es idóneo para complementar el anterior, e introducir políticas y estrategias referentes al mercado de trabajo, la planificación de infraestructuras y sistemas de transporte relacionadas con el commuting (la movilidad recurrente diaria por motivos de trabajo), así como para la definición de los grandes nodos de actividad económica en el territorio.

No obstante, los objetivos de la Estrategia van encaminados a la reducción de la superficie de este ámbito de flujos de movilidad recurrente en el área de Valencia, ya que se están generando desplazamientos excesivamente largos. Mediante el fomento de áreas de implantación de suelos industriales y terciarios en el interior y de la potenciación de los crecimientos urbanos próximos, con el fin de acercar la población a los espacios que acogen la actividad económica en este territorio, se persigue reducir el alcance de los flujos diarios buscando un patrón más polinuclear.

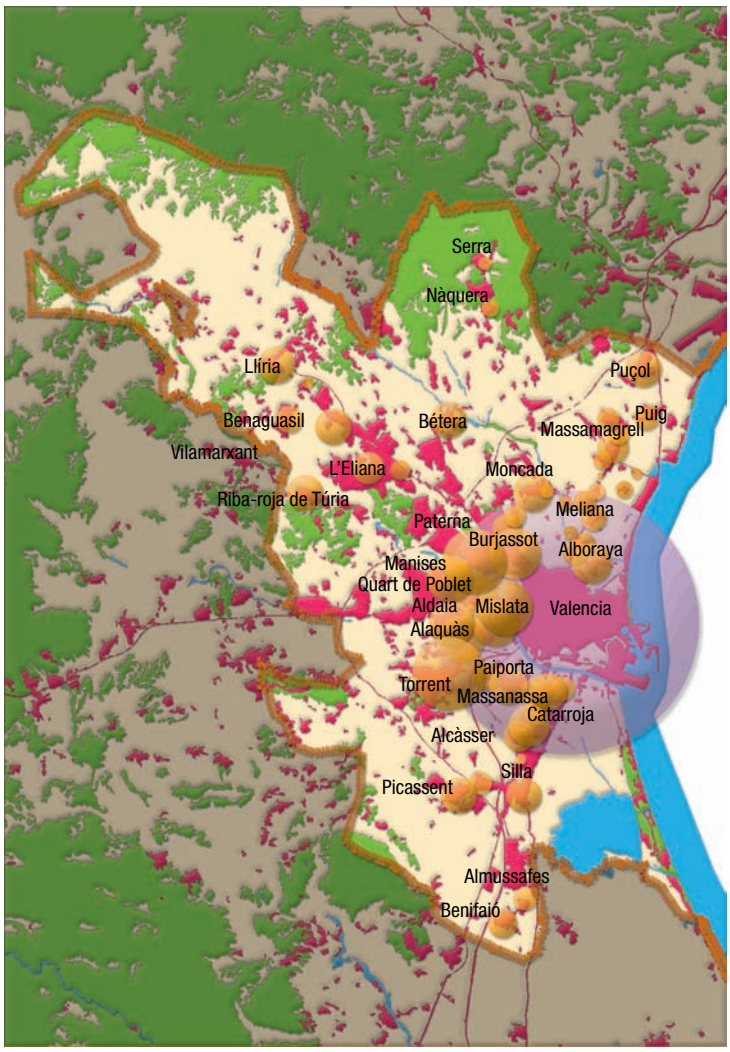
Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Detalle del área urbana de Valencia

Delimitación del área urbana de Valencia atendiendo a criterios de naturaleza urbanística



Alaquàs
Albal
Albalat dels Sorells
Alboraya
Albuixech
Alcàsser
Aldaia
Alfafar
Alfara del Patriarca
Almàssera
Almussafes
Benaguasil
Benetússer
Benifaió
Beniparrell
Benisanó
Bétera
Bonrepòs i Mirambell
Burjassot
Catarroja
Emperador
Foios
Godella
La Pobla de Farnals
La Pobla de Vallbona
L'Eliana
Llíria
Loriguilla
Llocnou de la Corona
Manises
Massalfassar
Massamagrell
Massanassa
Meliana
Mislata
Moncada
Museros
Nàquera
Olocau
Paiporta
Paterna
Picanya
Picassent
Puig
Puçol
Quart de Poblet
San Antonio de Benagéber
Rafelbunyol
Riba-roja de Túria
Rocafort
Sedaví
Serra
Silla
Tavernes Blanques
Torrent
Valencia
Vinalesa
Xirivella

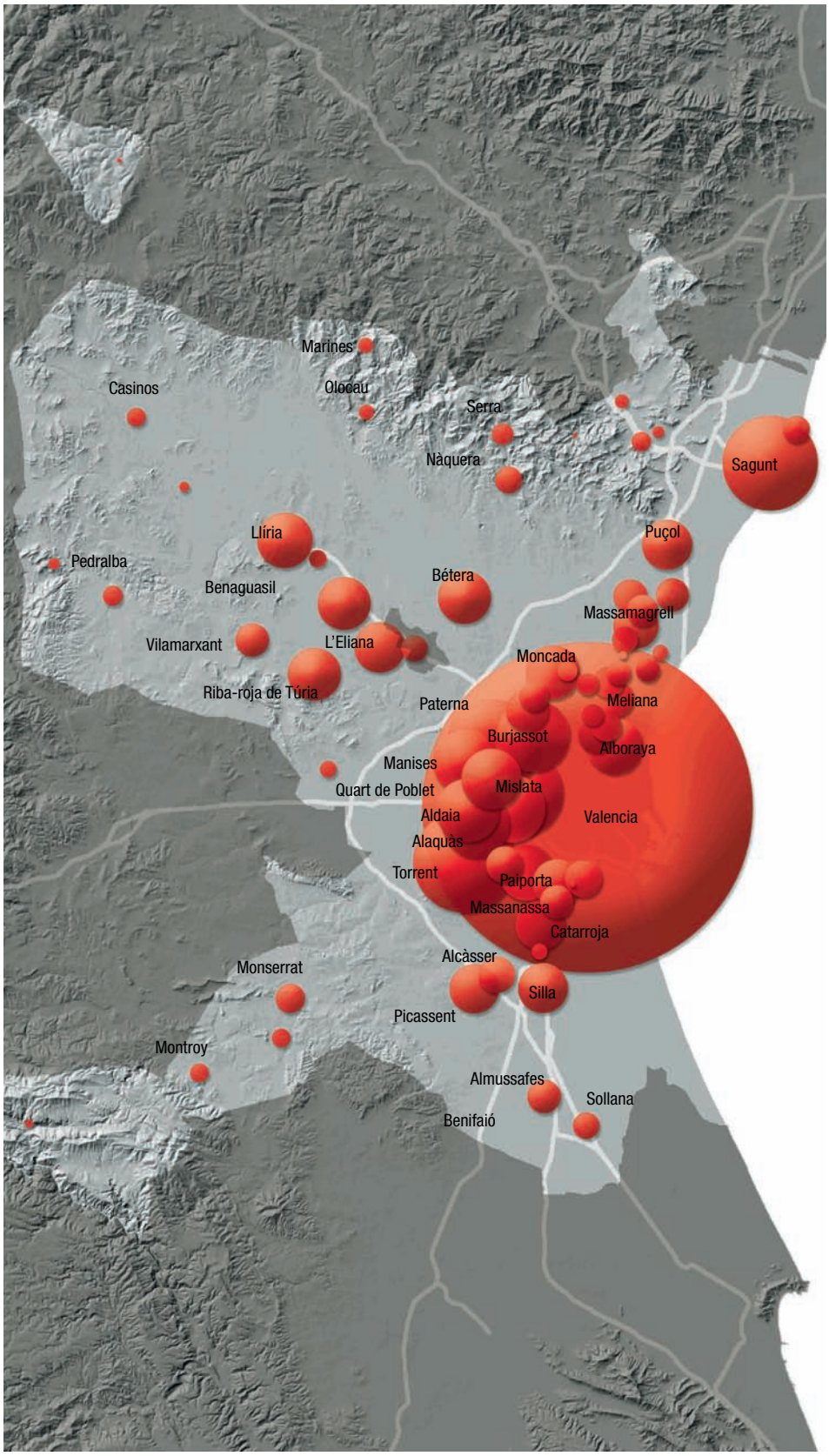
Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Delimitación del área urbana de Valencia atendiendo a las relaciones de trabajo

Flujo de relaciones de trabajo del 75% en el área urbana de Valencia



Alaquàs
Albal
Albalat dels Sorells
Albalat dels Tarongers
Alboraya
Albuixech
Alcàsser
Aldaia
Alfafar
Alfara del Patriarca
Almàssera
Almussafes
Benaguasil
Benetússer
Benifaió
Beniparrell
Benisanó
Bétera
Bonrepòs i Mirambell
Bugarra
Burjassot
Canet d'En Berenguer
Casinos
Catarroja
Domeño
Dos Aguas
L'Eliana
Emperador
Foios
Gilet
Godella
La Pobla de Farnals
La Pobla de Vallbona
Llíria
Loriguilla
Llocnou de la Corona
Manises
Marines
Massalfassar
Massamagrell
Massanassa
Meliana
Mislata
Moncada
Montserrat
Montroy
Museros
Nàquera
Olocau
Paiporta
Paterna
Pedralba
Petrés
Picanya
Picassent
Puig
Puçol
Quart de Poblet
Rafelbunyol
Real de Montroi
Riba-roja de Túria
Rocafort
Sacañet
Sagunt
Sedaví
Segart
Serra
Silla
Sollana
Tavernes Blanques
Torrent
Valencia
Vilamarxant
Vinalesa
Xirivella

02. 3 Delimitación de la región urbana de Valencia atendiendo a criterios de transporte público de alta capacidad

El concepto de región urbana, o región funcional urbana, engloba un conjunto territorial mucho más amplio que el área urbana integrada o la delimitada estrictamente por los flujos de trabajo. En principio, es un concepto ligado también a las relaciones funcionales de una ciudad, o entorno metropolitano, con un territorio más amplio sobre el que ejerce una influencia significativa, no tan intensa como el área anterior, en materia de flujos de trabajo, de ocio, de compras, de prestación de servicios, etc.

Los expertos utilizan como indicador para delimitar la extensión de estas relaciones la isócrona de una hora de desplazamiento en un medio de transporte público de alta capacidad y prestaciones desde la ciudad central. Considerando esta referencia, la región urbana de Valencia estaría formada por un triángulo con vértices en Gandia, Requena - Utiel y Castellón, incluyendo polos tan importantes como las áreas urbanas de Xàtiva, Alzira y Sagunt en la provincia de Valencia y la propia áreas urbana de Castellón, La Vall d'Uixó o Segorbe en la provincia de Castellón.

No obstante, y dado el importante dinamismo económico de Castellón, y de su entorno territorial, su área urbana cuenta con una gran capacidad de generación de flujos de empleo que refuerzan el perfil diferenciado de este espacio y que es de alta prioridad estratégica reforzar.

En resumen, esta región urbana suma casi 3 millones de habitantes y está llamada a situarse entre los grandes conjuntos urbanos de la Unión Europea que, según la Auditoría Urbana de la Unión Europea, son los que han experimentado mayores crecimientos económicos y de innovación en los últimos años, y así como los de mayor potencialidad futura.

02. 4 Un esquema de la infraestructura verde del área urbana de Valencia

La formulación del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia ha supuesto un hito trascendental para el diseño del sistema de espacios abiertos del área metropolitana. Este Plan, que se hace eco de unas demandas muy sentidas por la ciudadanía y por los distintos agentes sociales valencianos, propone un ámbito de protección de 11.500 hectáreas de suelo agrícola de elevados valores económicos, sociales, ambientales y culturales.

Este espacio de la Huerta, por su carácter central, es el principal origen de los elementos de conexión territorial que dotan de coherencia a la Infraestructura Verde del corazón metropolitano del área urbana de Valencia.

El esquema presenta las conexiones de la Huerta con la Albufera, el Parque Natural del Turia, el Parque Natural de la Sierra Calderona y los Lugares de Interés Comunitario de las Sierras de Martés y Malacara. En este diseño conectivo, los corredores fluviales adquieren una importancia muy relevante, destacando de norte a sur el barranco del Carraixet, el Túria, la rambla del Poyo y el río Xúquer. La planificación urbanística y territorial garantizará la funcionalidad de este sistema de conexión, así como su relación con el resto de la Infraestructura Verde, conservando los valores ambientales, culturales y paisajísticos claves para la mejora de la competitividad de un territorio que cuenta con una elevada densidad demográfica y de ocupación de suelo por usos artificiales.

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

La Región Urbana de Valencia

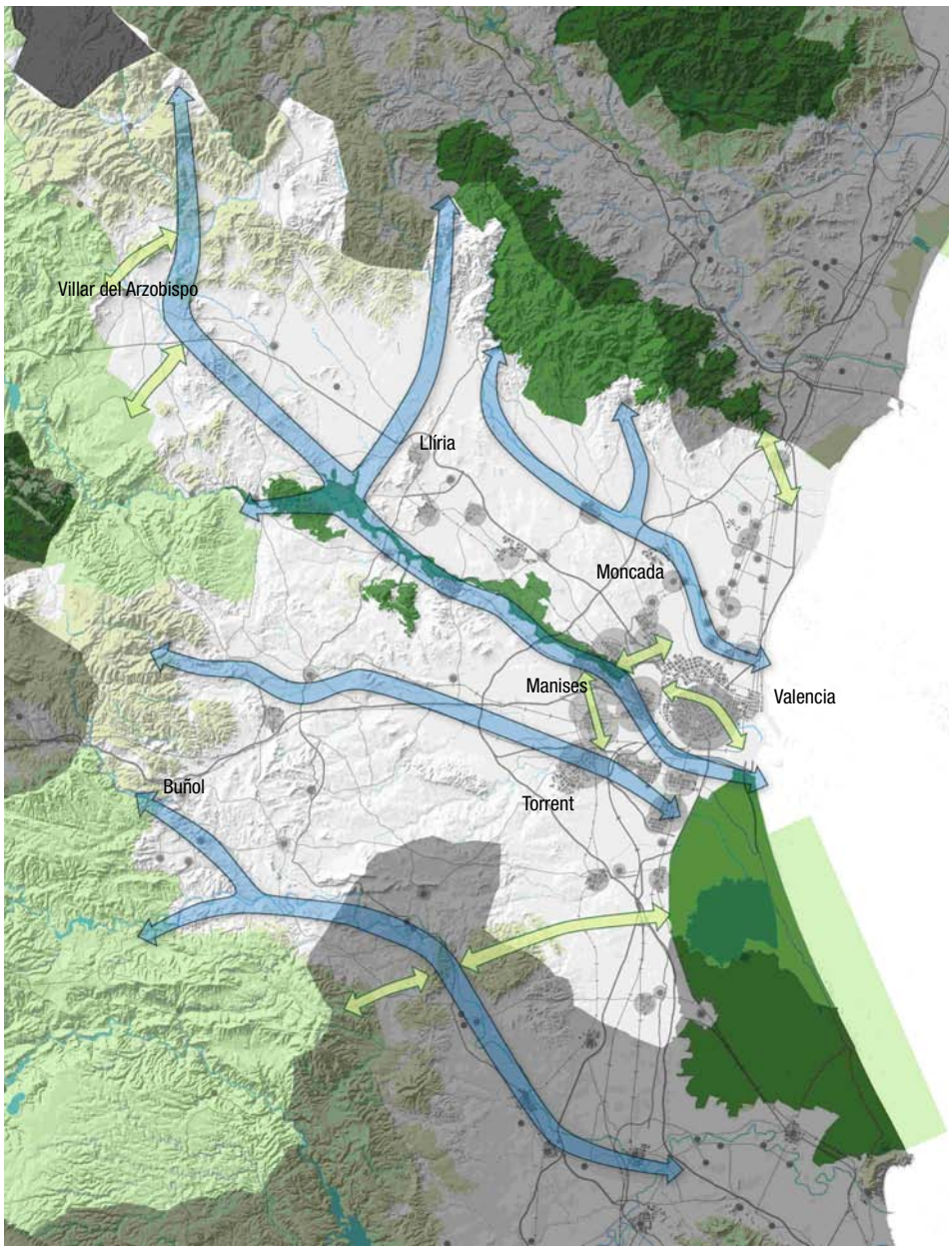
Isocrona de una hora de desplazamiento, en un medio de transporte público de alta capacidad y prestaciones, desde la ciudad central

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Esquema de los elementos de conexión de la Infraestructura Verde del área urbana de Valencia



02. 5 Áreas estratégicas en la región urbana de Valencia

Los Planes de Acción Territorial deben definir un conjunto de áreas estratégicas en sus respectivos ámbitos de actuación. Estas áreas requieren de acciones coordinadas para desarrollar todo su potencial territorial y, como mínimo, deberán de clasificarse dentro de las siguientes tipologías: áreas de oportunidad, de nueva centralidad, de intensificación de usos, de regeneración de tejidos urbanos y bulevares metropolitanos.

Las primeras obedecen a territorios de elevado potencial pero destinados a usos cuya regeneración o sustitución pone en valor este suelo como soporte de actividades de mayor valor añadido que pueden contribuir a generar procesos de innovación en el territorio.

Entre otras, serían áreas de oportunidad: el Hospital de La Fe, los cuarteles de la Alameda, determinados espacios marítimos, el polígono de Vara de Quart, los antiguos terrenos de IZAR en Quart de Poblet, el parque Central, el polígono de Massalfassar y los futuros soterramientos de las vías férreas en Burjassot-Godella, Torrent, Picanya, Almàssera y Moncada.

En determinados casos estos territorios de oportunidad pueden devenir en zonas de nueva centralidad, entendidas como aquellas áreas atractoras de población y actividades que requieren su integración con los tejidos urbanos preexistentes y su conexión con los sistemas de transporte públicos, ostentando todas estas áreas un elevado potencial de accesibilidad. Un ejemplo representativo sería la propuesta de remodelación de la estación de Torrent, con el soterramiento de las vías del metro y las nuevas propuestas de plataformas reservadas de transporte lo que incrementará sustancialmente la centralidad del área.

También son áreas de nueva centralidad en el área urbana de Valencia determinados entornos de grandes nodos de transporte público que van a incrementar notablemente su accesibilidad con la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020 de la Generalitat Valenciana. Entre otros destacan, el centro de movilidad de la estación central, la llegada del AVE y ámbitos estratégicos de los municipios de Moncada, Manises, Torrent, Llíria, Albal, Silla, Picassent o Paterna.

Las zonas de regeneración se refieren a tejidos de la ciudad con problemas de naturaleza urbanística y social que requieren de intervenciones multifuncionales a gran escala para mejorar estos espacios así como la calidad de vida de las personas que los habitan. Sin ánimo de exhaustividad, se proponen algunos ejemplos de zonas de regeneración en el ámbito de la región urbana de Valencia:

Objetivo 02

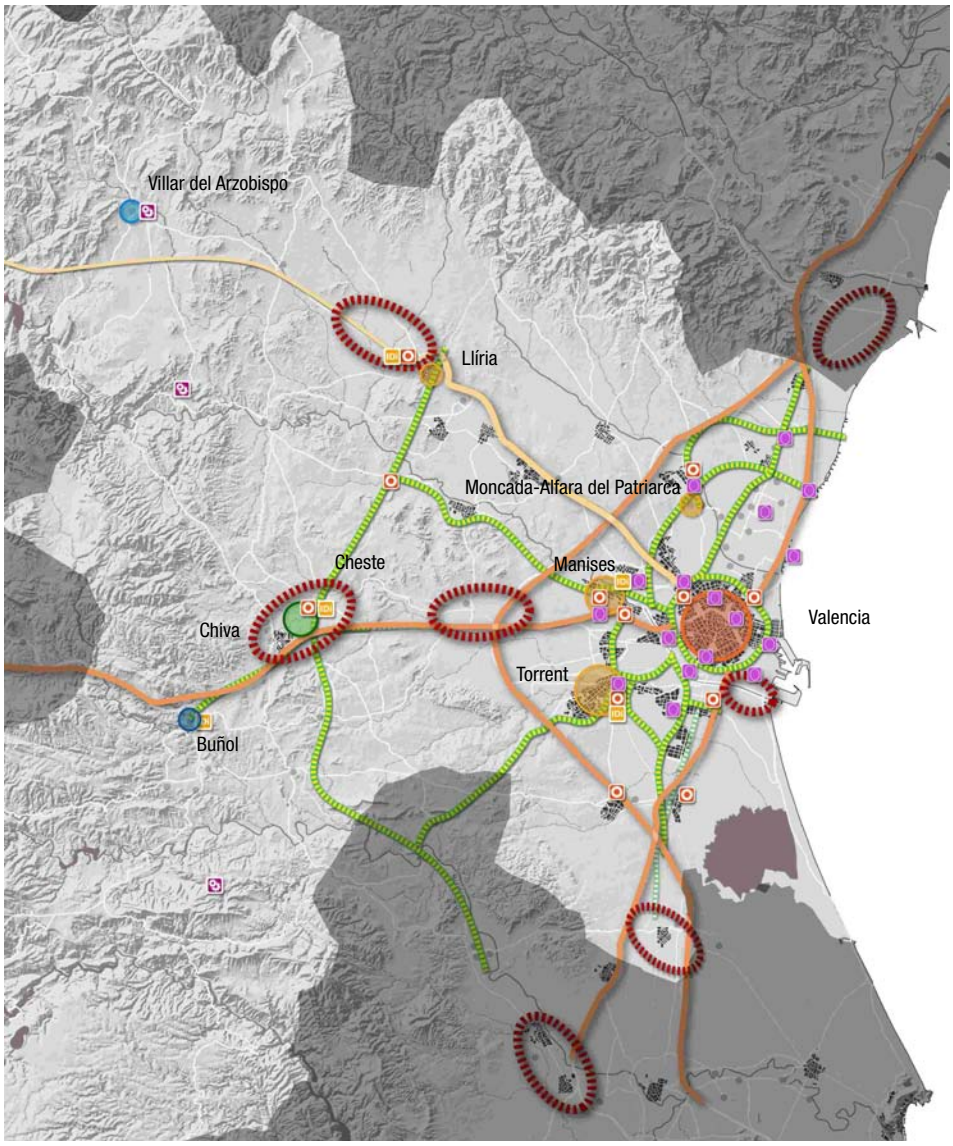
Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

- □ Sagunt, Casco Histórico.
- □ Sagunt, Puerto, Ciudad Factoría.
- □ Gandia, Casco Histórico.
- □ Xàtiva. Barrio Virgen del Carmen.
- □ Valencia, Cabanyal.
- □ Valencia, Ciutat Vella.
- □ Valencia, Russafa.
- □ Valencia, Nazaret.
- □ Valencia, El Palmar.
- □ Carcaixent, Les Barraquetes.
- □ Algemesí, Casco Histórico.
- □ Alzira, Casco Histórico.
- □ Oliva, Casco Histórico.

Por último, las áreas de intensificación responden a una tipología de tejidos de baja densidad, próximos a los tejidos urbanos de los núcleos principales, que mediante operaciones de aumento de densidad y dotación de equipamientos permiten una mayor "creación de ciudad", mejorando la calidad de vida de la población residente.

Sistema de asentamientos y áreas estratégicas



- Polígono industrial del sistema rural
- Área de nueva centralidad
- Área de oportunidad
- Parque industrial comarca de innovación
- Bulevar metropolitano
- Buluvar metropolitano a largo plazo
- Centro área urbana integrada
- Centro de polaridad metropolitana
- Centro de polaridad complemetaria
- Centro de polaridad comarcal
- Nodo de actividad económica

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Un tipo de tejido urbano que contiene los atributos de la tipología de las áreas mencionadas son los bulevares urbanos que pueden cumplir un papel múltiple de nueva centralidad, oportunidad, regeneración e intensificación. Estos bulevares se pueden desarrollar sobre aquellos ejes viarios que han perdido funcionalidad como elementos de comunicación interurbanos y se han convertido en auténticas "calles mayores" de los municipios que atraviesan o creados "ex-novo" con diseños de bulevar o vía parque, incluyendo plataforma reservada de transporte público y sistemas no motorizados. En este sentido, los Planes de Acción Territorial deben identificar y proponer actuaciones para unos elementos que pueden aumentar considerablemente la excelencia del territorio. Son ejemplos interesantes en la región urbana de Valencia las conexiones en futuros bulevares de Gandia - Oliva por la N-332, Xàtiva - Canals, Carcaixent - Alzira -Algemesí, Sagunt - Puerto, etc. En el caso del área urbana de Valencia, y con una visión de futuro, se propone: la actual CV-50, la Vía Parque del Turia, las rondas de Valencia, los bulevares Nord y Sud y la vía Parque Nord, entre otros.

Además es objetivo de esta Estrategia diseñar un conjunto de bulevares en el área metropolitana de Valencia que incluyan vías de comunicación ya existentes con este diseño, ejes viarios desafectados de su función de conexión interurbana y bulevares relacionados con las nuevas plataformas reservadas de transporte, destacando: la actual CV-50, la Vía Parque del Turia, las rondas de Valencia, los bulevares Nord y Sud y la vía Parque Nord, entre otros.

Áreas de nueva centralidad

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte y "Las Provincias".

Situación de partida

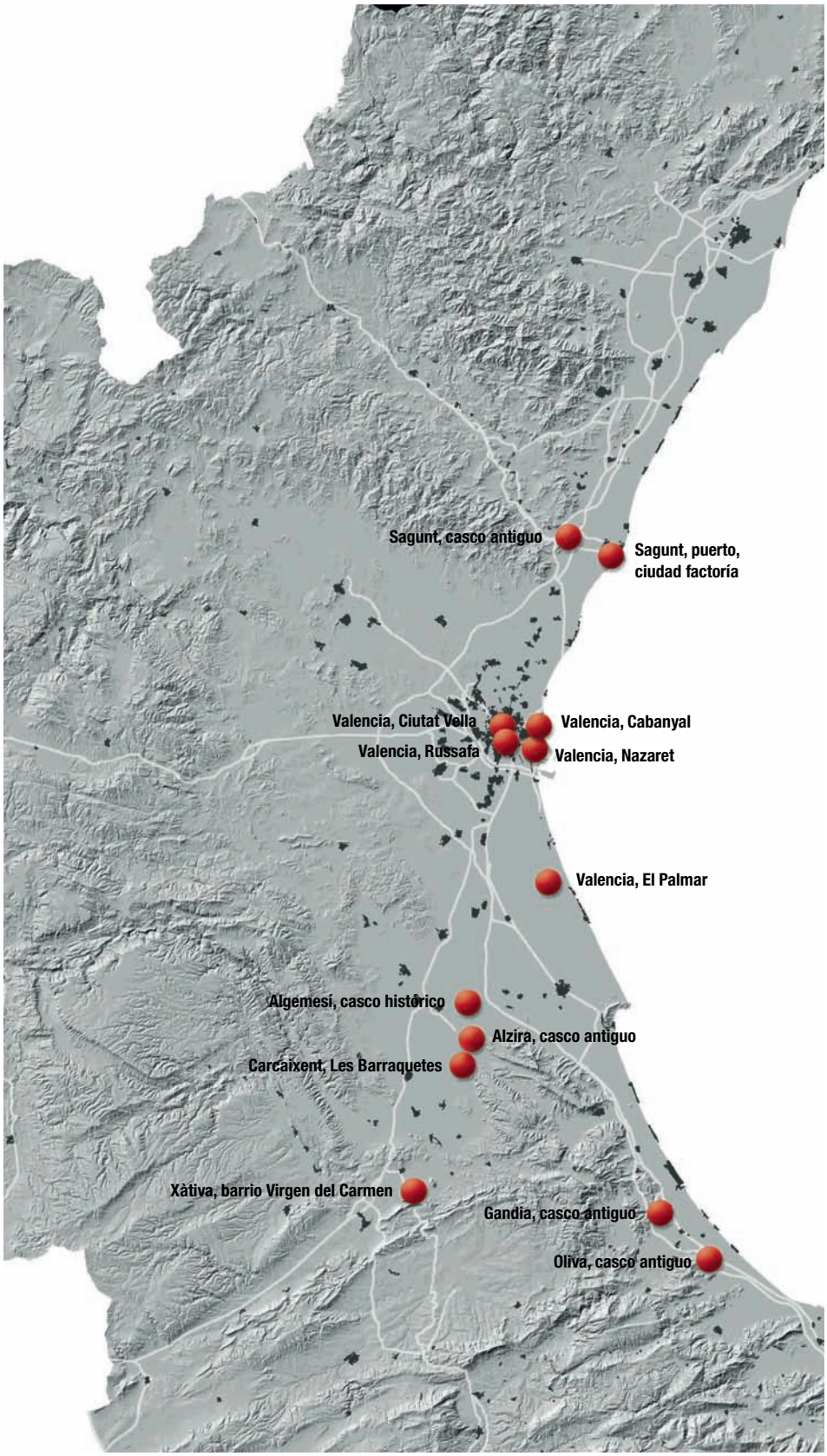
Situación prevista

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Áreas estratégicas en la región urbanade Valencia. Ejemplos de áreas de regeneración



Áreas de regeneración

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Áreas estratégicas en la región urbana de Valencia

Área de regeneración Sagunt, casco antiguo

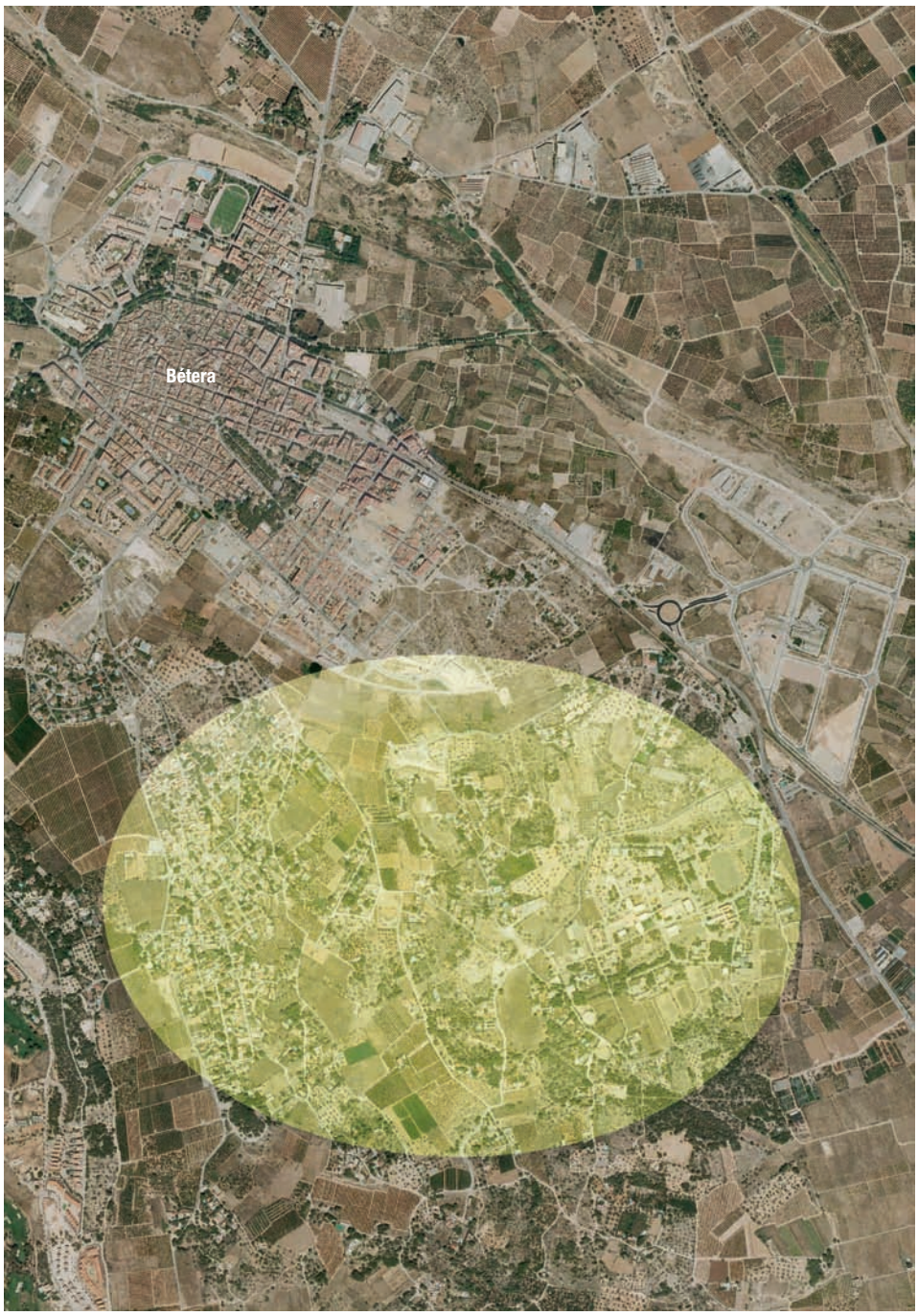
Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Áreas estratégicas en la región urbana de Valencia

Áreas de intensificación en el entorno de Bétera



Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Áreas estratégicas en la región urbana de Valencia

Bulevar metropolitano entre Gandia y Oliva

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Áreas estratégicas en la región urbana de Valencia

Bulevar metropolitano entre Sagunt y el Puerto

02. 6
Polos de equilibrio de la región urbana de Valencia

En el conjunto de la región urbana de Valencia, se proponen crecimientos moderados, fundamentalmente por motivos ambientales, en el municipio de Valencia y su primera corona metropolitana encuadrada en el Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta. Además, es recomendable la proyección de los futuros crecimientos de población y de las actividades urbanísticas hacia la potenciación de una región urbana policéntrica que refuerce las polaridades existentes en el territorio, que permita una mejor prestación de bienes y servicios supramunicipales y que cree masas críticas en ámbitos descentralizados para rentabilizar las propuestas de transporte público.

En este contexto, se definen un primer conjunto de áreas urbanas integradas con poblaciones próximas a los 100.000 habitantes cuyo crecimiento es conveniente potenciar para reducir las externalidades negativas que el avance de los procesos de metropolitanización producen en el territorio. Estos polos de descentralización son las áreas urbanas integradas de Sagunt, Alzira, Xàtiva y Gandia.

En una segunda escala, estarían los polos urbanos de hasta 50.000 habitantes con potencialidad para la descongestión de la población y las actividades económicas hacia el interior, destacando las áreas urbanas de Cheste - Chiva, Buñol, Requena - Utiel, Llíria y Carlet, incluso Villar del Arzobispo y Chelva. También se incluirían en este segundo tipo de nodos urbanos los de Segorbe, Vall d´Uixó y Sueca - Cullera, dentro de un ámbito más litoral.

A pesar del criterio expuesto de moderación de los crecimientos de la primera corona metropolitana, los núcleos de Torrent, Manises y Moncada-Alfara del Patriarca, por sus centralidades dentro de esa primera corona, tendrán un tratamiento específico.

Polos de equilibrio de la región urbana de Valencia

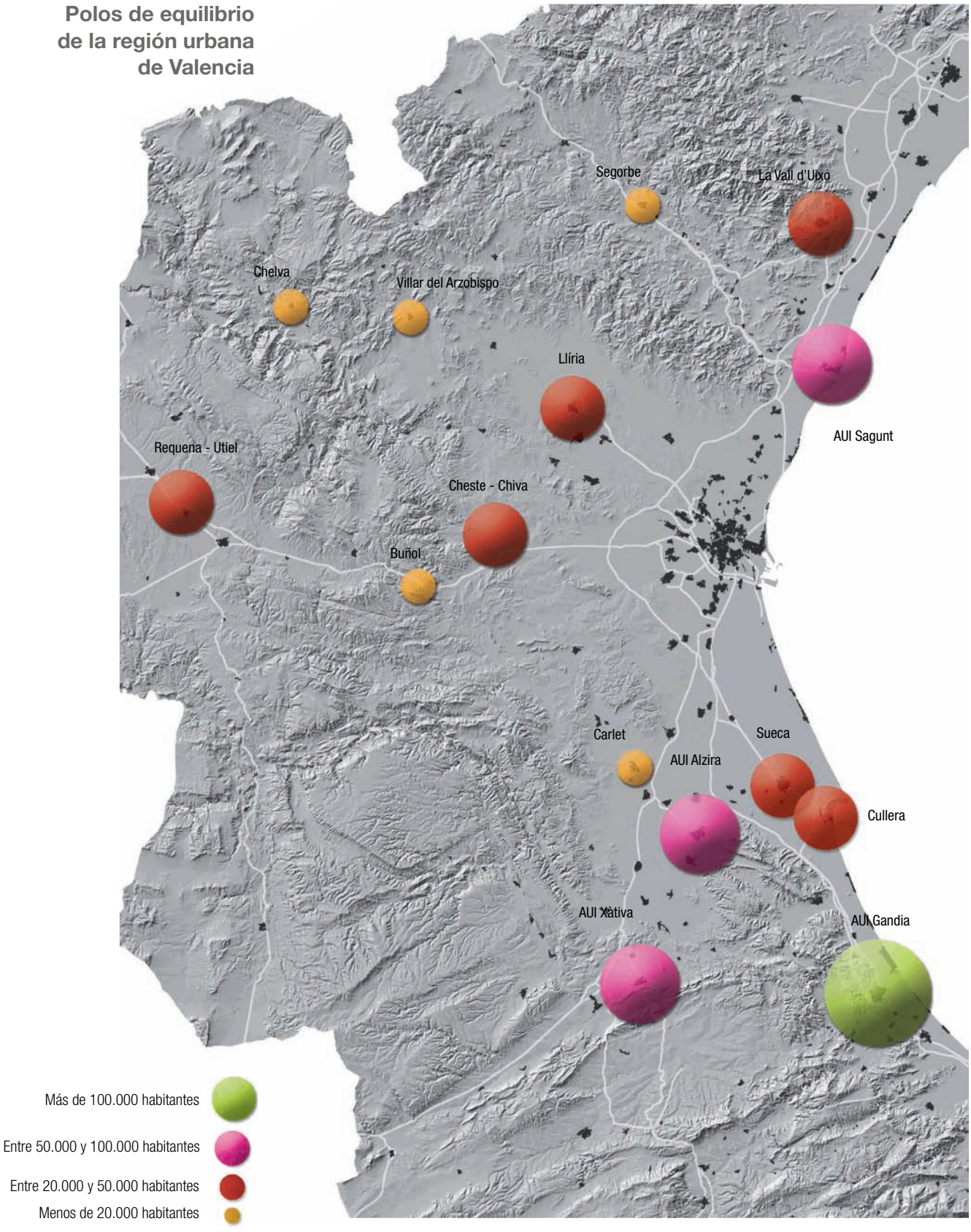
Fuente: INE y elaboración propia.

	Población 2009
AUI Gandia	109.931
AUI Alzira	94.733
AUI Sagunt	80.272
AUI Xàtiva	52.744
Requena-Utiel	33.698
La Vall d'Uixó	32.924
AUI Sueca	31.734
Cullera	24.121
Llíria	22.706
AUI Cheste-Chiva	22.437
AUI Carlet	17.795
AUI Segorbe	14.657
Buñol	10.062

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Polos de equilibrio de la región urbana de Valencia



02. 7 Esquema de transporte público del área metropolitana de Valencia

Las delimitaciones propuestas para el entorno urbano de Valencia, con criterios urbanísticos, de flujos de trabajo y según tiempos de acceso en transporte público, permiten diferenciar distintos ámbitos de vertebración del área en función de los diferentes sistemas de transporte público.

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana propone dos ámbitos territoriales de acción estratégica en materia de transporte público, que se tienen que abordar de forma simultánea. El primero, determinado por la síntesis de las dos primeras delimitaciones, que coincide aproximadamente con la primera y segunda corona metropolitana de Valencia (el límite lo marcaría la CV-50) y, el segundo, la región urbana de Valencia determinado por la isócrona de una hora de desplazamiento en sistemas de transporte público de alta capacidad.

La primera de estas áreas así delimitada estaría estructurada por la red de metro, las cercanías ferroviarias y las plataformas reservadas de transporte. Junto con las ampliaciones de la red de Metro - FGV propuestas, que articularán completamente la primera corona metropolitana, hay que destacar un conjunto de nuevas conexiones en plataforma reservada de transporte, que unirán Valencia con municipios de la segunda corona metropolitana, mejorarán el mallado del sistema y acercarán puntos de alta centralidad territorial como son la institución ferial de Valencia y el aeropuerto de Manises. Las principales relaciones propuestas son:

- Valencia – Llíria.
- Valencia – Torrent – CV-50.
- Valencia – El Saler – Cullera.
- Valencia – Puerto de Sagunto – Canet d'En Berenguer.
- Albal – Paterna – Moncada.
- Moncada – Massalfassar.
- Picassent – Silla.
- Feria de Valencia – Aeropuerto.
- A largo plazo Llíria – Cheste – Chiva – Buñol.

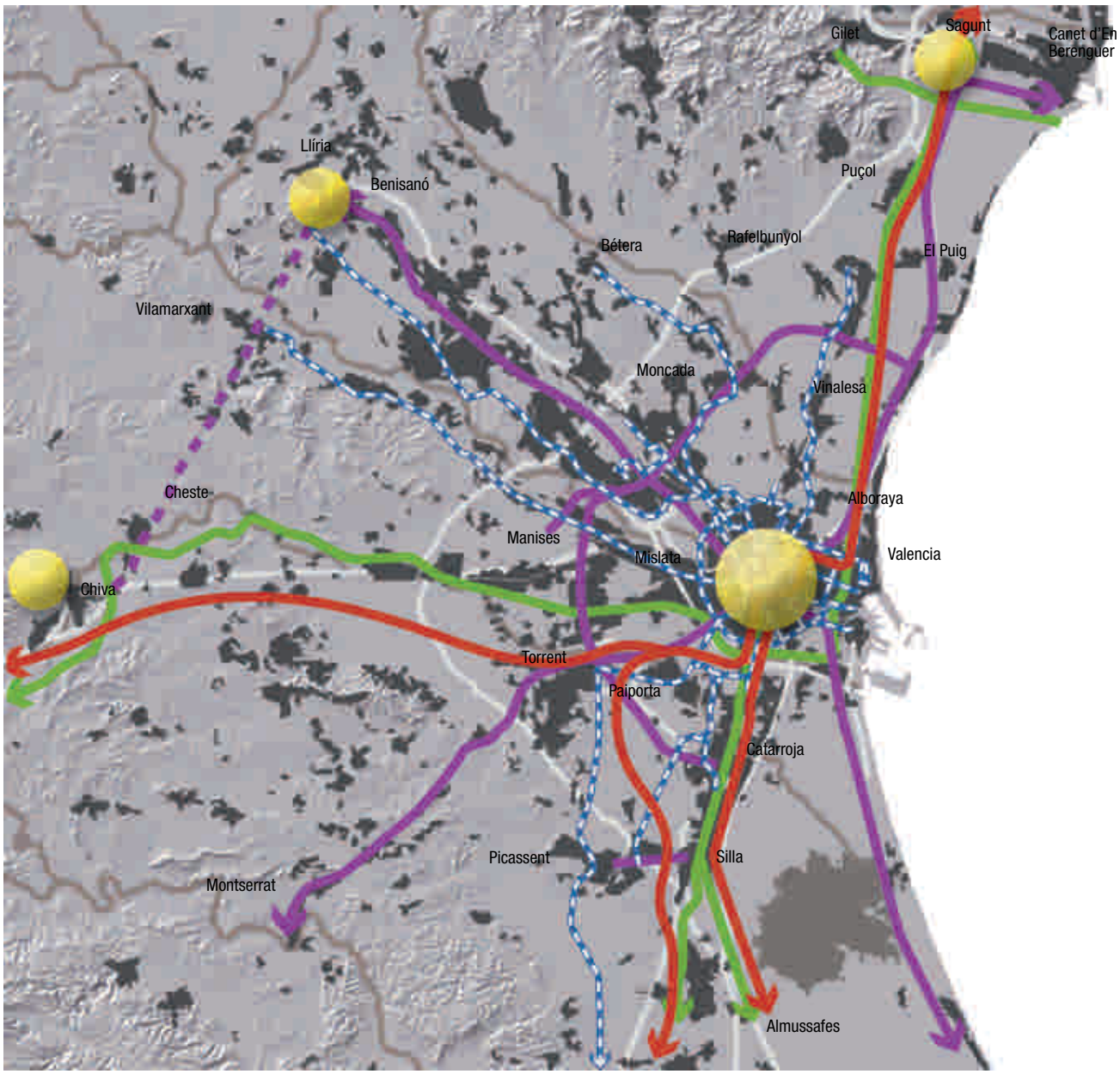
Por su carácter innovador destaca la propuesta de un sistema de transporte público de alta capacidad y no contaminante por el Parque Natural de la Albufera, tal como se ha venido previendo en los documentos referentes a la planificación y gestión de este espacio natural. El proyecto discurre entre la Ciudad de las Artes y El Palmar, aunque en función de sus resultados se debería prever su extensión hasta Cullera, o incluso hasta Sueca, siempre que sea viable desde el punto de vista ambiental y paisajístico.

Respecto a la región urbana, los grandes sistemas de transporte público vertebradores son el ferrocarril de cercanías y la red ferroviaria de altas prestaciones (alta velocidad regional) con paradas cada 20-30 kilómetros conectando las distintas cabeceras de las áreas funcionales del territorio. Una primera ruta podría ser Utiel – Requena – Valencia aprovechando la operatividad de la línea Valencia – Madrid. También son infraestructuras muy importantes para la región urbana la mejora de las cercanías Valencia – Castellón, Valencia – Xàtiva y Valencia – Buñol.

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Esquema transporte público del área metropolitana de Valencia



Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Detalle de la línea Valencia-El Palmar

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte y Las Provincias.

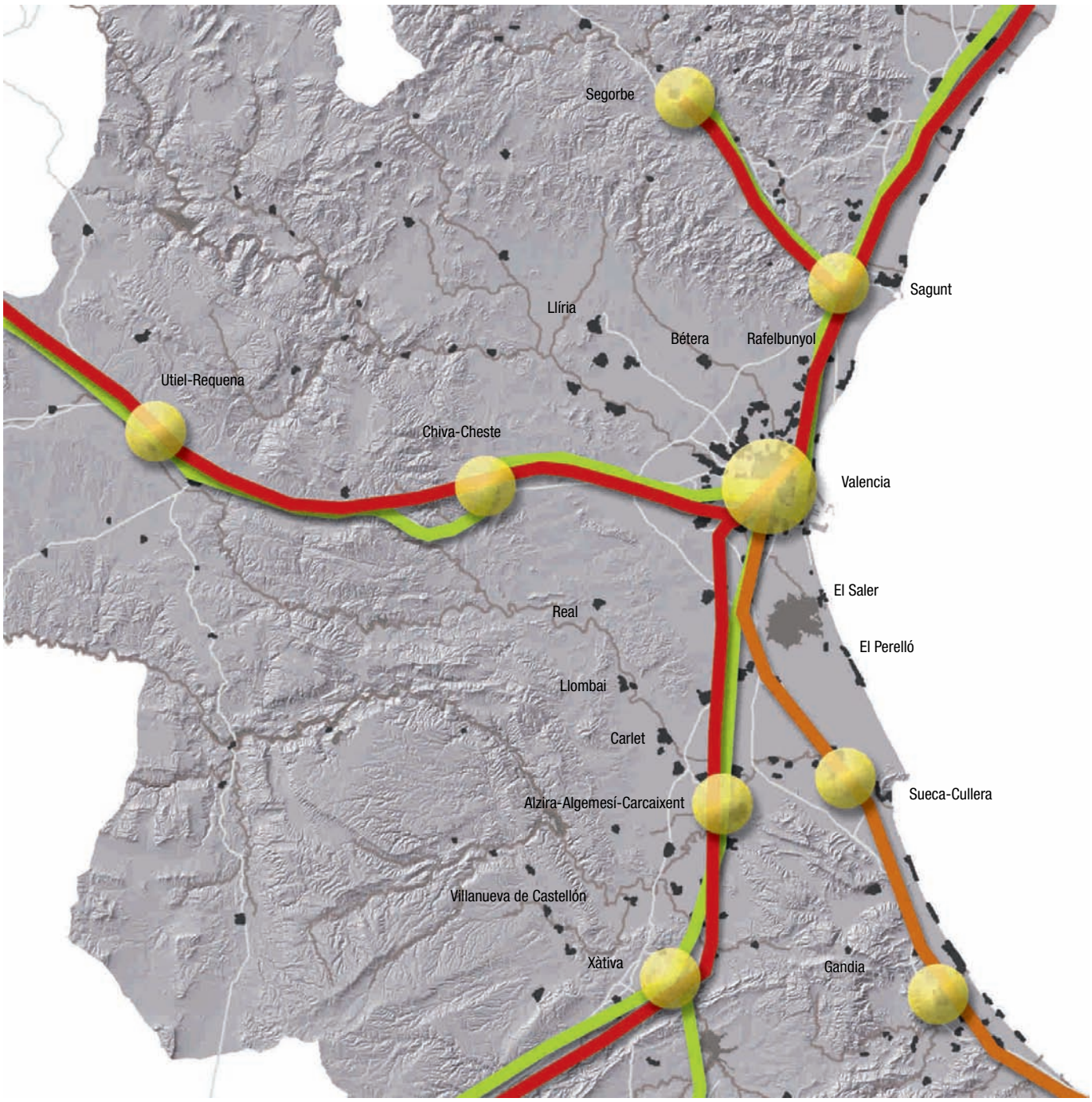
Parada

Trazado del TVR

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Esquema de transporte público de la región urbana de Valencia



02. 8 La CV-50, un eje estratégico para la vertebración del área metropolitana de Valencia

En el contexto de la propuesta de extensión del área metropolitana hacia el interior, este eje juega un papel articulador fundamental, puesto que dibuja el límite de la segunda corona metropolitana y sobre él se propone el desarrollo de nuevos nodos estratégicos de actividad económica en el territorio.

Es deseable, desde el punto de vista de la articulación del área urbana de Valencia, establecer un anillo metropolitano desde Sueca - Carlet - Cheste - Chiva - Llíria - La Vall d´Uixó (o bien Puçol como alternativa), que conecte estos núcleos de polaridad territorial con crecimiento urbanístico potenciado, mediante vías de alta capacidad. Así se fomentarán sus relaciones orbitales con el objetivo estratégico final de mallar la estructura global del esquema de transporte metropolitano, y de reforzar el carácter polinuclear de las estructuras urbanas del área metropolitana de Valencia.

La activación de este eje sería beneficiosa también para núcleos con polaridad territorial como Buñol, Villar del Arzobispo y Chelva, así como para el conjunto urbano de Requena - Utiel. También, y de forma paulatina, es recomendable estudiar propuestas de conexiones en plataforma reservada de transporte (servicio exprés) para potenciar las relaciones orbitales, siendo prioritarias las comunicaciones Llíria - Cheste - Chiva y Carlet - Sueca.

02. 9 El cluster de la industria cultural

Dentro de los clusters de innovación con más potencial de desarrollo en el área urbana integrada de Valencia se encuentra la industria cultural cuyo dinamismo ha sido espectacular en los últimos años. En concreto, y a pesar de la crisis económica, la industria cultural ha experimentado un crecimiento anual del 5% en la Unión Europea.

Es este un sector estratégico para la competitividad de las áreas metropolitanas globales que está muy concentrado tanto a escala mundial como dentro de las áreas urbanas. Hay muy pocos países en los que la industria cultural supere el 3% del PIB, destacando Canadá (5%), EE.UU (3,2%) y Reino Unido (3%). En cuanto a metrópolis, Londres (12,4%), Montreal (10%) y New York (9%) se encuentran a la cabecera mundial. El peso de este sector en al área metropolitana de Valencia es difícil de medir, pero debe oscilar entre el 2,5% y el 3%, siendo un objetivo de mínimos alcanzar el 5% en el horizonte de la Estrategia.

Por otra parte, el cultural es un sector heterogéneo que incluye materias tales como: diseño, moda, publicidad, edición, artes escénicas, cine y TV, música, software de ocio, etc. Pero tiene en común el encadenamiento del proceso que sigue una secuencia lógica idea inicial – producción – distribución – exhibición – consumo, estando estos clusters asociados con la presencia en el territorio de talento, de infraestructura cultural, educativa y de nuevas tecnologías. De hecho la verdadera industria cultural a gran escala surge de la unión de lo que se podría denominar producción cultural con las nuevas tecnologías.

Otras características de este sector son el predominio de contactos informales, espacios de trabajo singulares, preferencia de los profesionales por tejidos urbanos de elevada vivacidad y con personalidad, el ambiente de tolerancia, la presencia de centros de formación de alto nivel y el fuerte impulso institucional al desarrollo de estos clusters.

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

El área metropolitana de Valencia cuenta con una gran cantidad de argumentos y recursos para ser puntera en este sector tales como la tradición cultural de su gente (fiestas, música, etc.), un turismo urbano en expansión, los contenedores culturales de escala internacional, la formación de un cluster incipiente en torno a la música y las artes escénicas, el desarrollo de eventos en torno al arte y el diseño o centros de formación de alta calidad, entre otros.

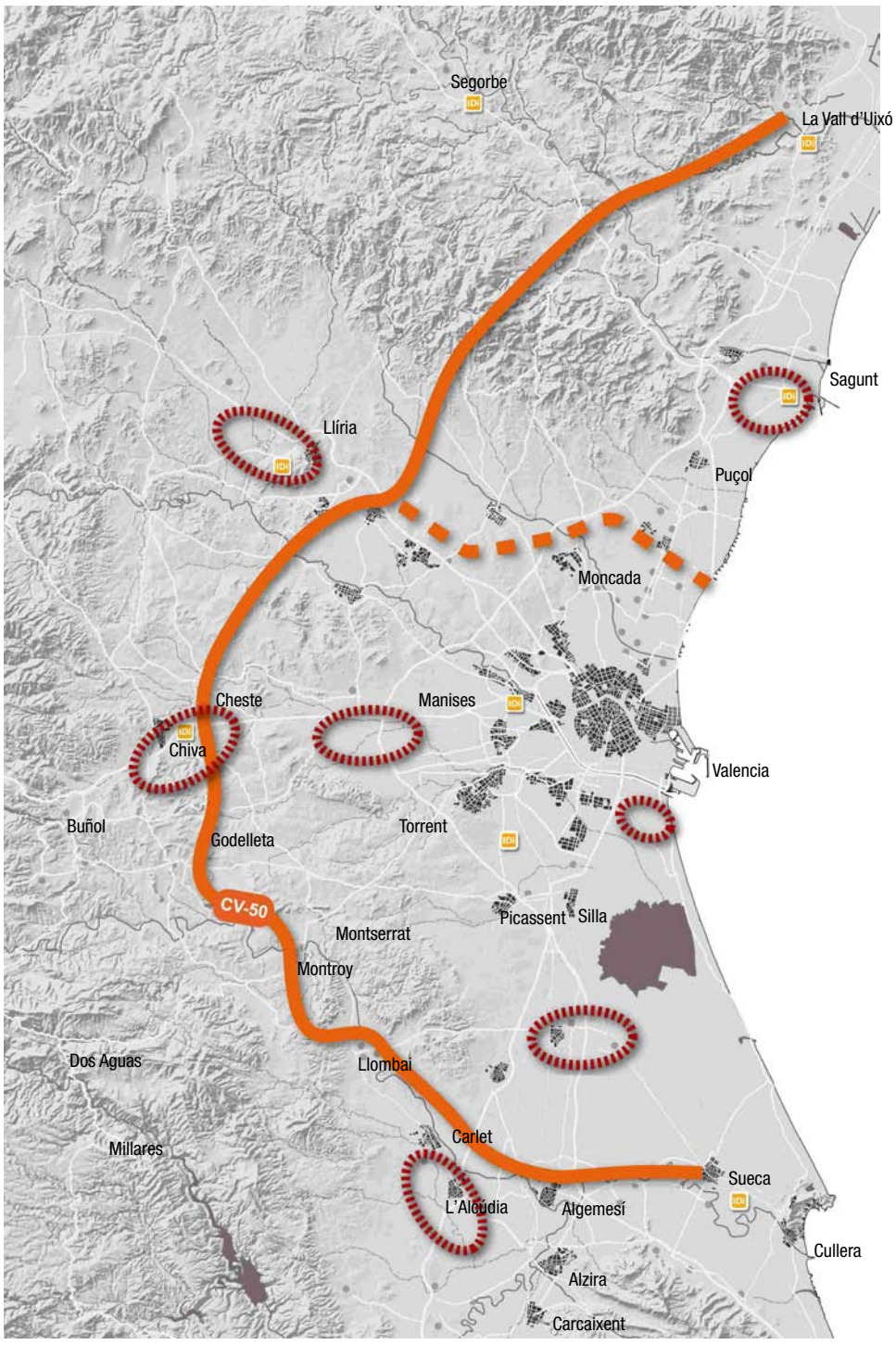
Pero para reforzar su posición es importante, además, impulsar políticas que favorezcan el aumento del consumo cultural entre la población, las viviendas para profesionales a precios asequibles, creación de un "pool" de ideas en torno a la industria cultural, creación de un campus de excelencia en diseño y arte, estimular la competitividad en el diseño de lugares públicos y privados, utilizar la calle como espacio cultural, incorporar al sector privado, ofertar espacios idóneos para estos profesionales, crear redes entre profesionales, empresas y consumidores, etc.

Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

La CV-50, un eje estratégico para la vertebración del área metropolitana de Valencia



Nodos estratégicos de actividad económica

CV-50

Alternativa CV-50

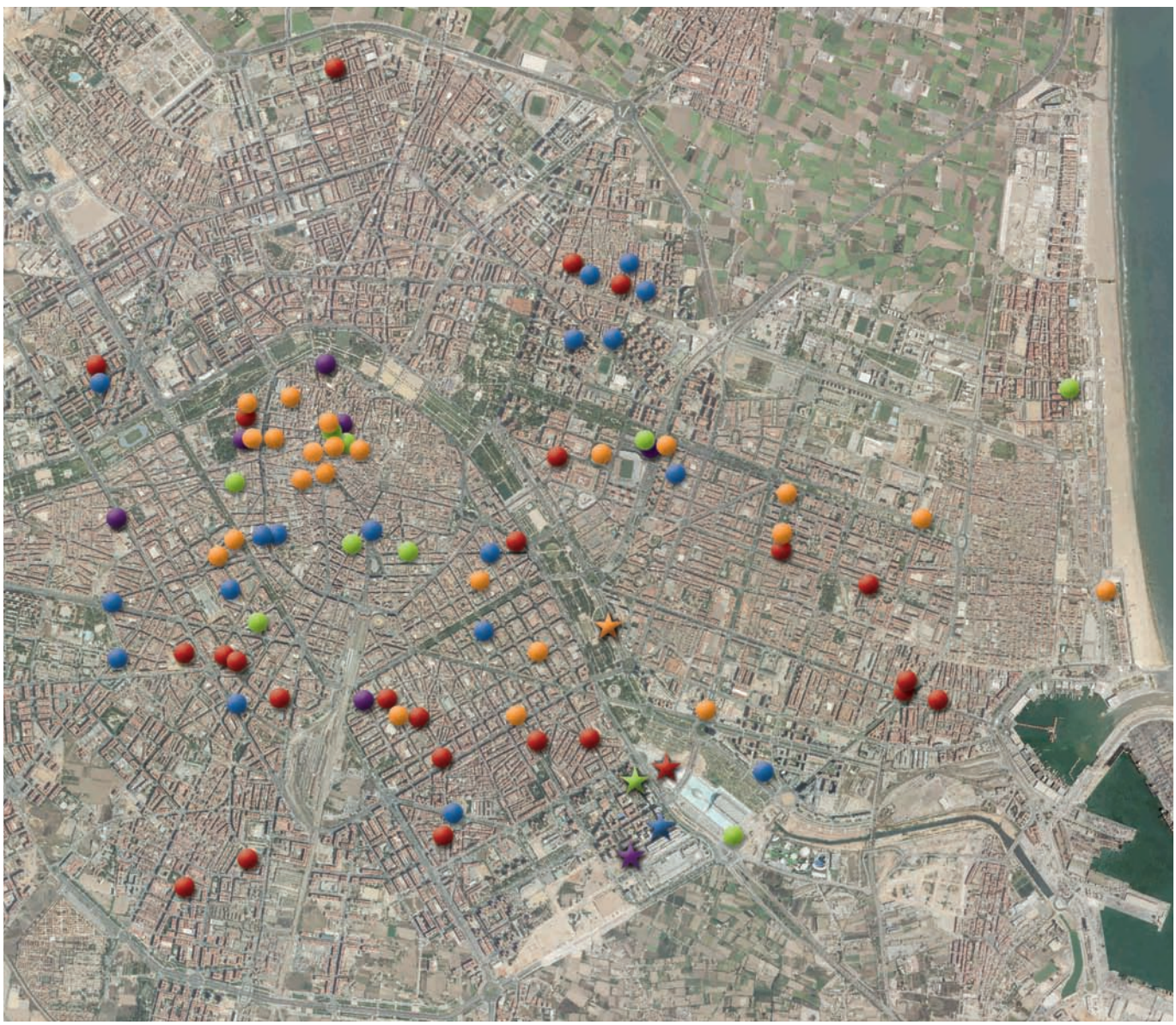
Parque industrial comarcal de innovación

Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

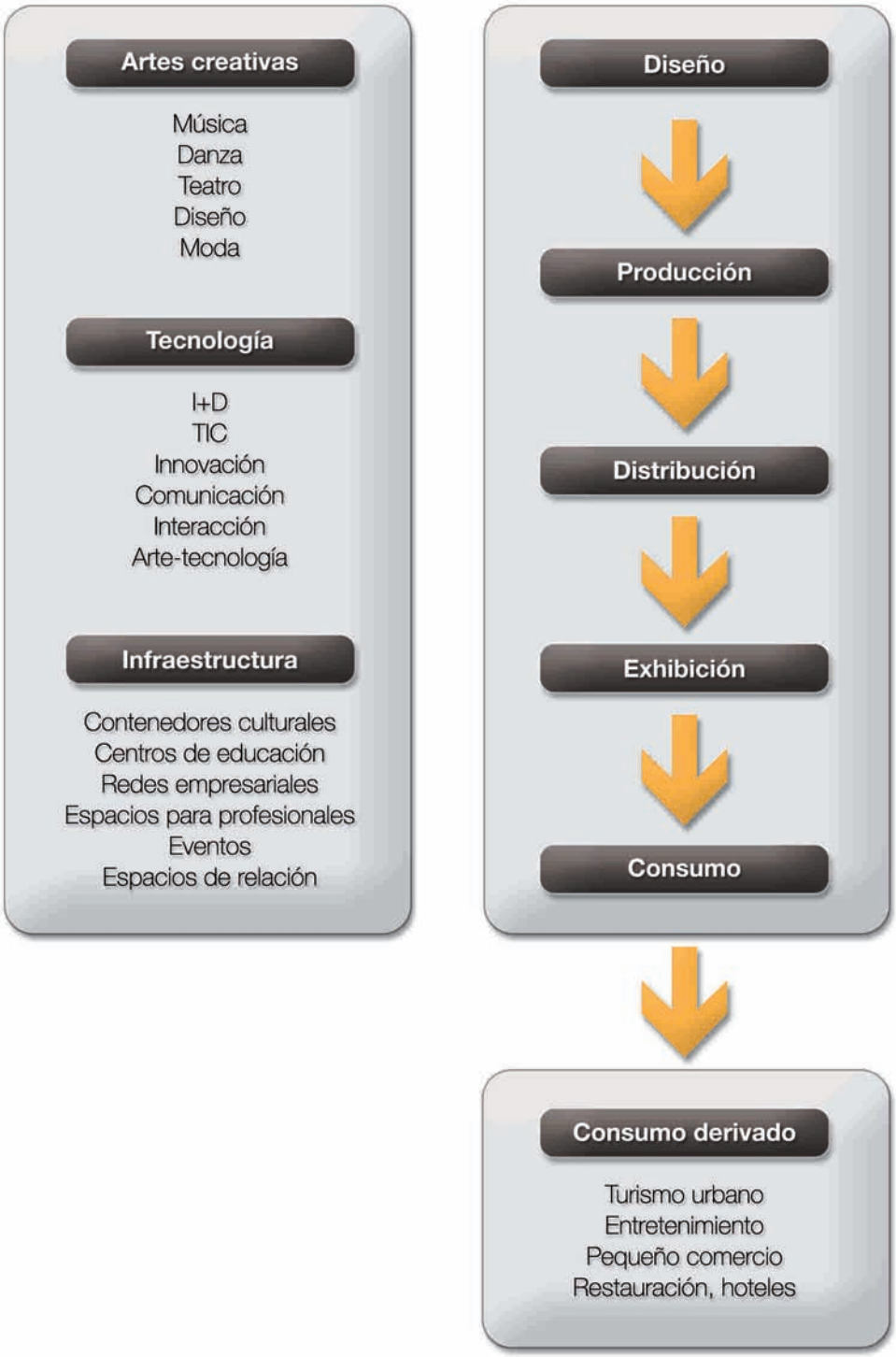
El cluster de la música y de las artes escénicas

Palau de la Música
Palau de les Arts Reina Sofía
Torre de la Música
Conservatorio de la Danza
Conservatorio de la Música
Centros de enseñanza: danza, baile moderno, etc.
Escuelas de interpretación
Academias de música y asociaciones musicales
Teatros
Espacios de música en directo



Cluster industria cultural

Fuente: J. Montgomery. "The new wealth of cities" y elaboración propia.



Objetivo 02 Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

La industria cultural está fuertemente concentrada en el mundo

Principales áreas metropolitanas en cuanto al peso de la industria cultural

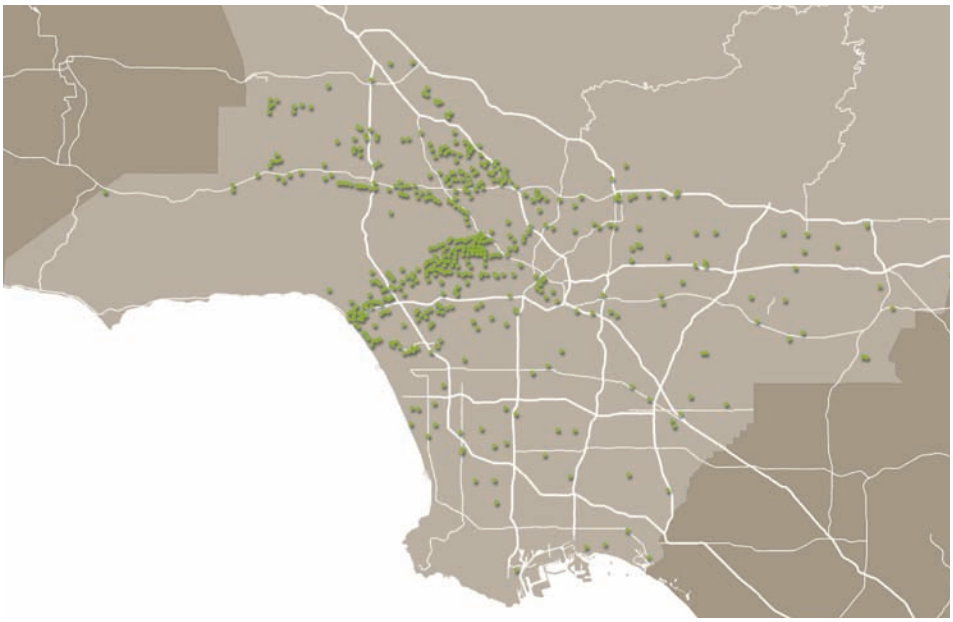
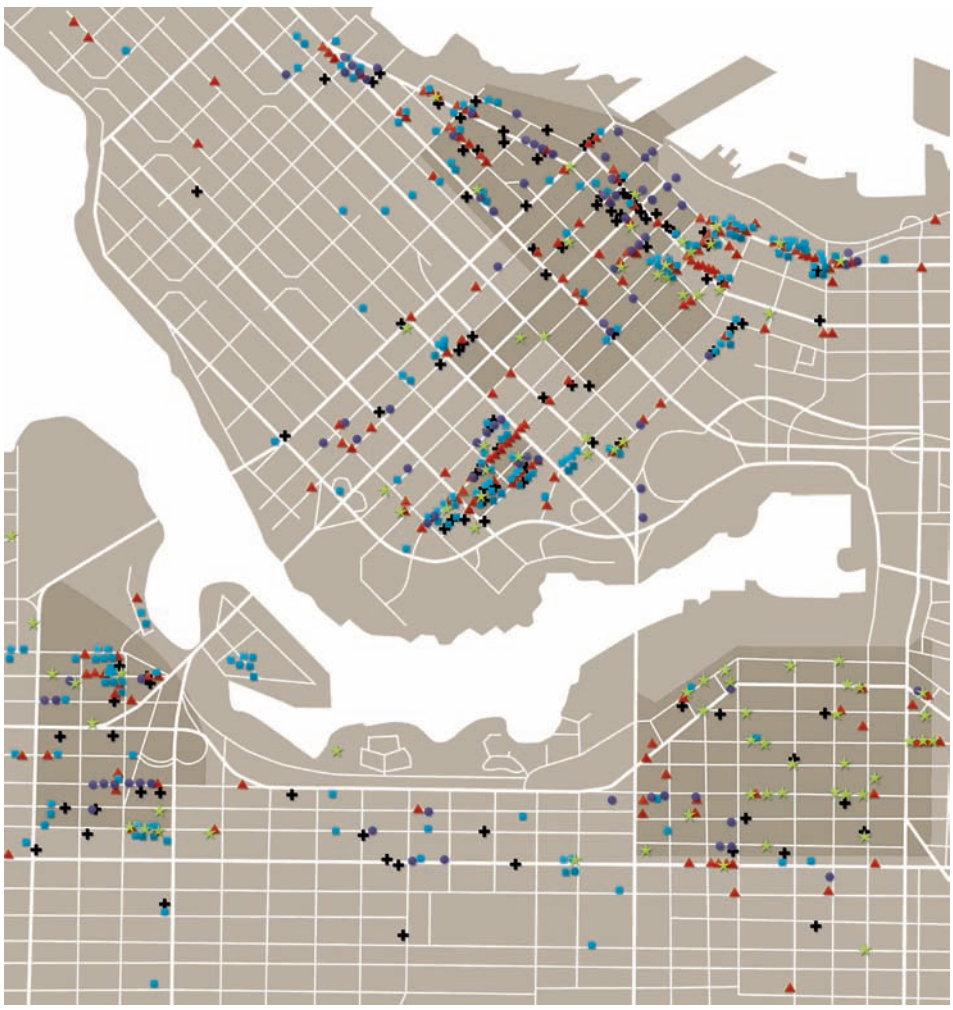
Objetivo 02

Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas

Propuestas estratégicas

Localización de equipamientos y empresas de la industria cultural

Los Ángeles



Vancouver