

# Conectividad

**Objetivo**

**18**

**Mejorar la conectividad  
externa e interna  
del territorio**



Mejorar la conectividad externa  
e interna del territorio

**Análisis y potencialidades**

**Objetivo**

18

## **Objetivo 18    Introducción**

Las actuaciones sobre redes de transporte tienen efectos que van más allá del desplazamiento de personas y bienes, ya que son fundamentales para la vertebración del territorio. Su influencia y funcionalidad dura varios años, incluso siglos, y por ello la visión con la que deben contemplarse es la del largo plazo.

Este proceso que va desde la concepción, diseño, financiación y ejecución se dilata en el tiempo, su coste es elevado y los condicionantes técnicos, económicos y ambientales son complejos. Esta constatación es especialmente adecuada para el caso de las infraestructuras ferroviarias de vertebración exterior.

Debido a estas premisas, y al horizonte estratégico de 2030, se van a contemplar dos escenarios diferenciados: un “escenario de mínimos” y un “escenario deseable”, pudiendo en algunos casos, y de forma excepcional, avanzarse “escenarios más allá del horizonte estratégico” sobre los que es conveniente abrir un debate público que permita su inclusión en las revisiones de esta Estrategia.

El “escenario de mínimos” contempla aquellas actuaciones cuya finalización en el año horizonte resulta totalmente imprescindible si se quiere avanzar en la sostenibilidad del territorio, y el “escenario deseable”, refleja aquello que también debería estar ejecutado en 2030 o, al menos, tener garantizadas su definición, proyecto y acuerdo firme de financiación.

No obstante, la función primordial de una Estrategia Territorial es evidenciar y desarrollar todas las potencialidades del territorio, independientemente de las prioridades que puedan tener las distintas Administraciones sectoriales. Por ello, las propuestas en materia de infraestructuras, dentro del contexto del Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020, tienen un carácter orientativo y flexible que trata de aprovechar al máximo las oportunidades creadas por el conjunto de las dinámicas territoriales.

## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Análisis y potencialidades

### El potencial de la Comunitat Valenciana desaprovechado

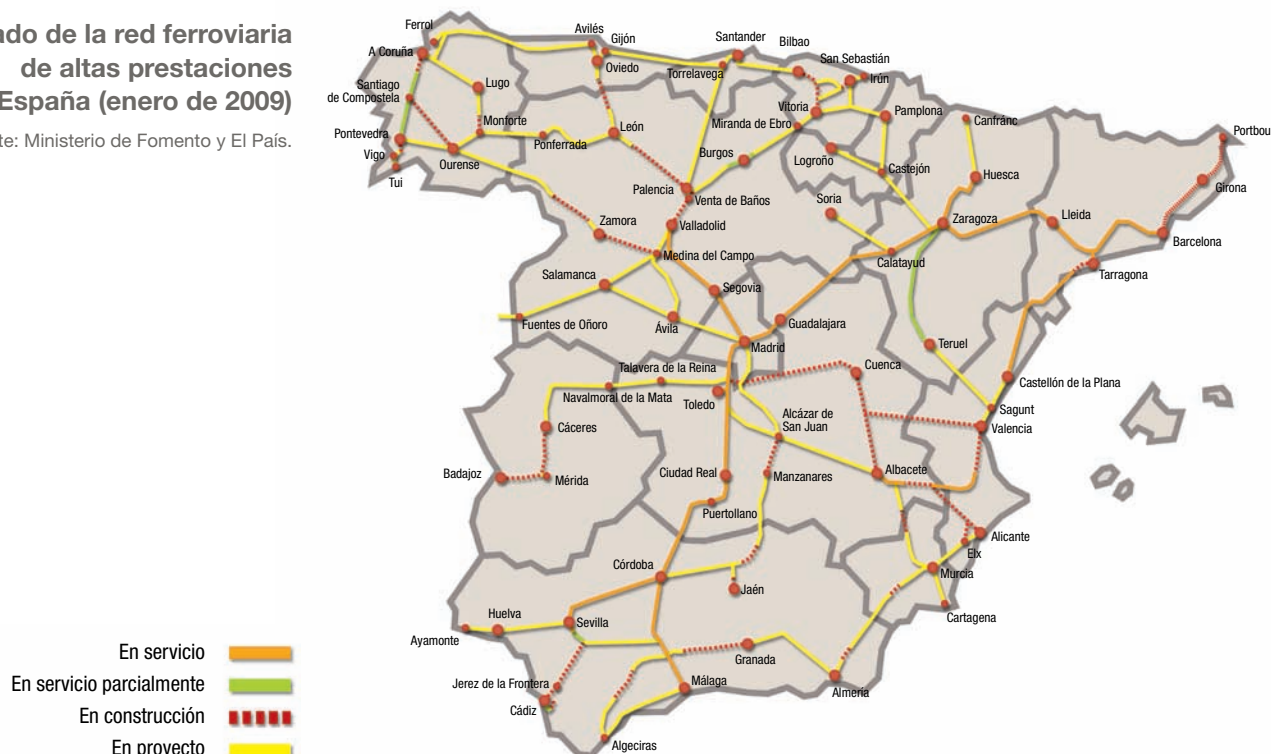
La Comunitat Valenciana ha experimentado un gran crecimiento en renta y empleo durante los últimos años, actuando como un gran motor económico español y europeo; papel que, sin duda, recuperará una vez se supere la actual coyuntura de estancamiento de la actividad productiva. A pesar de este protagonismo diferencial, la Comunitat no tiene completada una red de infraestructuras de vertebración externa que le permita aprovechar las dinámicas económicas de los territorios vecinos y, al mismo tiempo, difundir las propias. Esta situación ha supuesto que otras regiones ostenten ventajas comparativas de forma momentánea. Hay que tener en cuenta que la Comunitat es, desde el punto de vista geográfico, un territorio periférico en la Unión Europea, cuyo centro de gravedad se está desplazando progresivamente hacia el este, por lo que las conexiones externas son vitales para su integración en el espacio central europeo.

### Las conexiones ferroviarias en el eje mediterráneo son insuficientes

Estos déficits se hacen palpables en el retraso de las conexiones ferroviarias de altas prestaciones. La llegada de la alta velocidad a Valencia en su conexión con Madrid, soluciona parte del problema pero deja de momento a Castellón y Alicante fuera de los plazos previstos para esta conexión. Además, las conexiones con Barcelona y Europa, a través del corredor mediterráneo, no son satisfactorias en la situación actual, donde se están llevando a cabo enlaces ferroviarios en alta velocidad mucho menos rentables. Por otra parte, el resto de las comunicaciones externas en ferrocarril no tienen una mínima calidad para ser consideradas como útiles en las relaciones de vertebración de la Comunitat Valenciana con el exterior.

### Estado de la red ferroviaria de altas prestaciones en España (enero de 2009)

Fuente: Ministerio de Fomento y El País.



## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

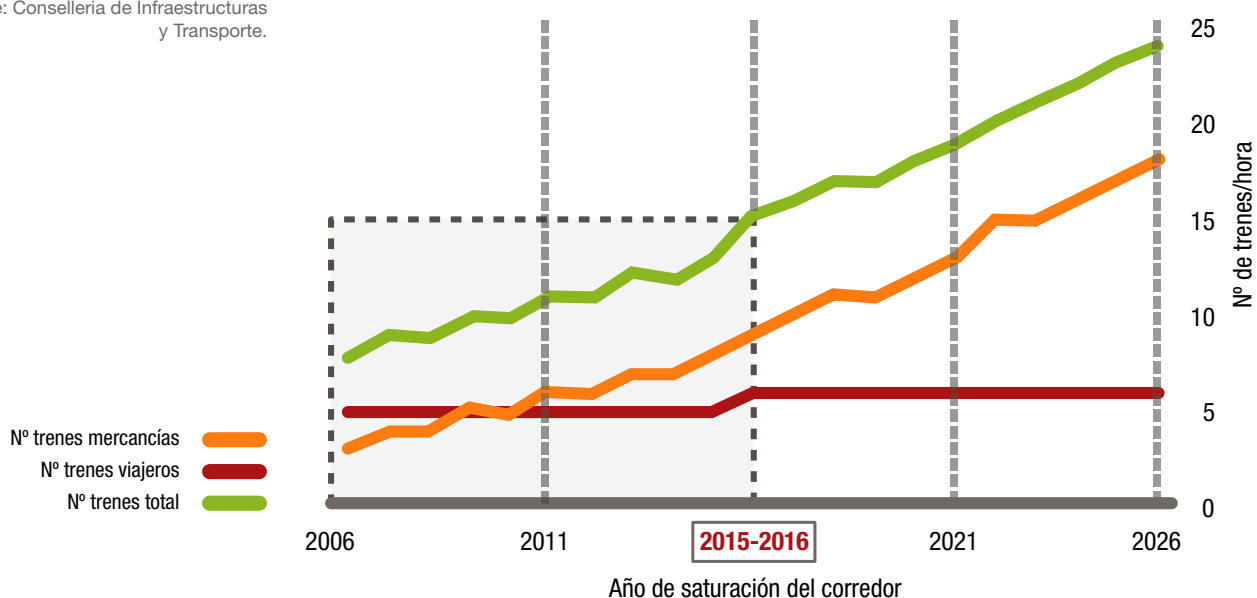
Análisis y potencialidades

### Necesidad de un corredor mediterráneo de mercancías

Estas carencias se agravarán en el futuro por lo que respecta al tráfico de mercancías. Las previsiones para el 2030 apuntan a una duplicación del volumen del tráfico por el corredor mediterráneo con una estructura modal deseada del 15% por ferrocarril y el 85% por carretera. En este escenario, de seguir las previsiones establecidas en la planificación actual, y sin la mejora de las infraestructuras, el corredor se colapsaría en el horizonte 2015-2016, tanto para el transporte por ferrocarril como por carretera. Esta situación empeora por la ausencia de un corredor mediterráneo de mercancías como eje prioritario para la Unión Europea. En estos momentos, las previsiones de comunicación del norte de África con la Unión Europea son a través de Madrid. No obstante, sí existen algunos documentos europeos donde aparece la Comunitat Valenciana en un corredor ferroviario europeo, como en la "Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías", y las decisiones recientes de la Reunión de Ministros de Transporte pueden acelerar su condición de infraestructura prioritaria para la Unión Europea en breve plazo, respondiendo a una demanda económica y social que cuenta con un elevado grado de consenso.

### Escenario de colapso en mercancías por el arco mediterráneo

Fuente: Conselleria de Infraestructuras y Transporte.



## Análisis y potencialidades

Hay que tener en cuenta que la Comunitat Valenciana es un espacio donde la presencia del sector del transporte es superior a la proporción que le correspondería en función del peso del PIB. Así, tanto el transporte internacional de mercancías por carretera como el interregional, están por encima del teórico 10% que le correspondería, totalizando el 13,1% y el 12,1% respectivamente y, en cuanto a puertos, los valencianos mueven el 14% del total del tráfico en España, siendo el puerto de Valencia el primero en tráfico de contenedores, el 31% del total, liderazgo que se extiende al conjunto de los puertos del Mediterráneo. También son destacables las relaciones portuarias que conectan la Comunitat Valenciana con puertos del Mediterráneo como Italia, Magreb e Islas Baleares, donde puertos como Dénia son claves en las conexiones de la península con la Islas Baleares. Esta importancia del transporte en la Comunitat Valenciana también se refleja en el índice de motorización, cinco puntos por encima de la media española.

Fuente: Comisión Europea.



## Objetivo 18 **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Análisis y potencialidades

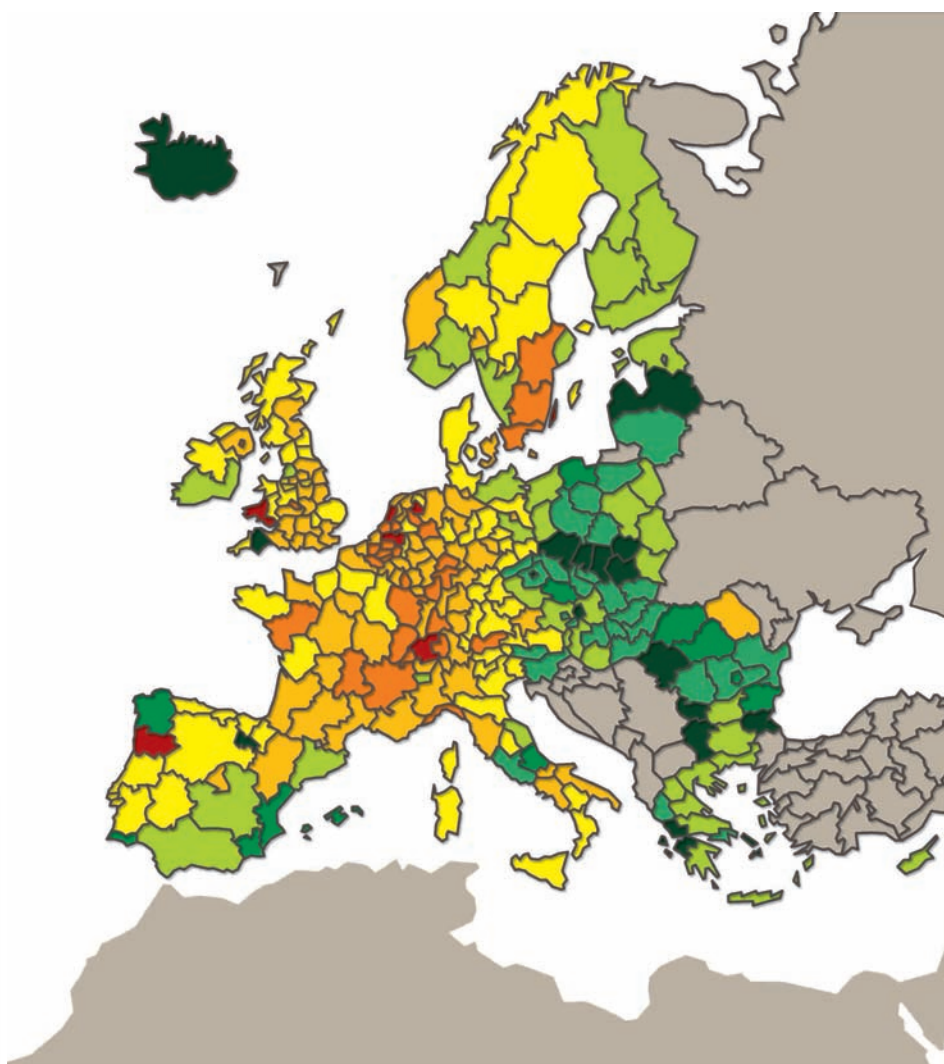
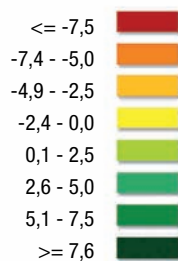
### **Los aeropuertos, elementos clave de la competitividad territorial**

En el marco social y económico actual, las conexiones aeroportuarias directas con el exterior son transcendentales a la hora de medir la conectividad de un territorio en los flujos de largas distancias. En este sentido, los aeropuertos de Alicante y Valencia son nodos fundamentales para reforzar la actividad turística y empresarial. El aeropuerto de Alicante, con más de 9 millones de pasajeros, es el cuarto peninsular y el de Valencia, que alcanzó casi 6 millones en 2007, es actualmente el sexto, estando el crecimiento conjunto de ambos muy por encima de la media nacional. De hecho, este crecimiento ha situado a la Comunitat Valenciana como uno de los espacios europeos con mayor incremento en su potencial de accesibilidad en la Unión Europea. A estos aeropuertos se les unirá el de Castellón - Costa de Azahar que, al margen de su orientación turística, puede jugar un papel importante en el tema logístico. Además, la intermodalidad con la alta velocidad puede producir efectos sinérgicos en la competitividad global del territorio.

### **Incremento de la accesibilidad potencial aérea, 2001-2006**

Fuente: Elaboración propia a partir de ESPON.

#### **Índice de accesibilidad**



## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Análisis y potencialidades

### Conexiones directas aeropuerto de Valencia

Fuente: AENA y Elaboración propia.



## Análisis y potencialidades

Fuente: AENA y Elaboración propia.



## Objetivo 18 **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

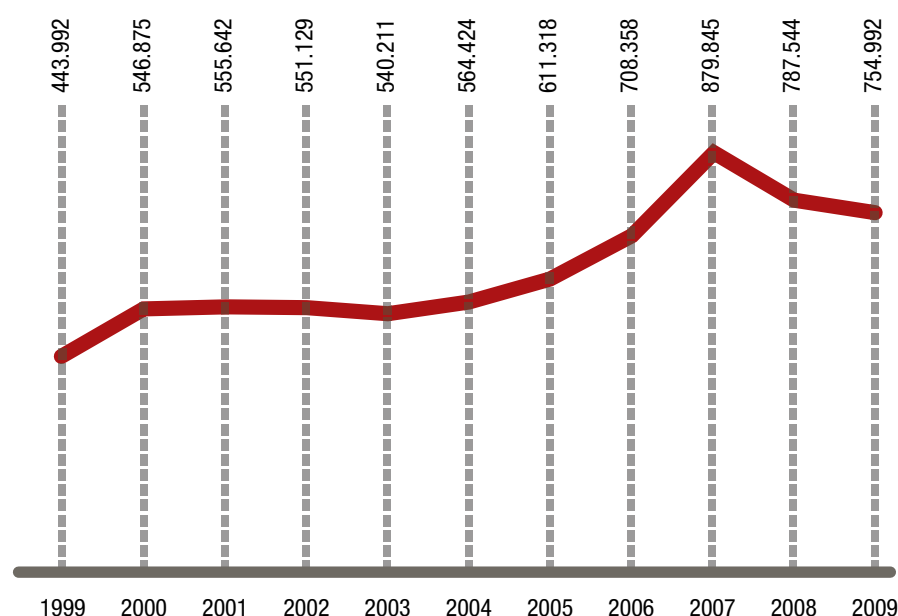
Análisis y potencialidades

### **Perspectivas para el transporte marítimo de pasajeros**

Aunque el papel de los puertos está desarrollado en el objetivo estratégico referido a las actividades logísticas de esta Estrategia, es necesario abundar en la importancia de los mismos no sólo en cuanto al transporte de mercancías sino al de pasajeros donde, al margen de los flujos turísticos de los cruceros, de fuerte crecimiento en los últimos años, existe un potencial de transporte de personas a media y larga distancia que está por desarrollar y que, en función de la evolución de las normativas ambientales sobre el transporte, podría alcanzar un protagonismo destacado en el futuro.

#### **Evolución del transporte de pasajeros en los puertos de la Comunitat Valenciana, 1999-2009**

Fuente: Boletín estadístico.  
Ministerio de Fomento.



### **Se debe actuar en los entornos de las grandes ciudades**

Es necesaria una buena conectividad del corredor mediterráneo con el centro peninsular y Aragón. Igualmente, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) estatal, debe recoger la priorización de actuaciones como completar mediante vía de altas prestaciones los ejes Comunitat Valenciana - Santander, resolver el paso por la frontera en Somport, completar la A-43 para desarrollar el eje Valencia – Lisboa, resolver las conexiones del Bajo Aragón con el norte de la Comunitat Valenciana a través de Morella y Vinaròs (A-68). Todo ello sin olvidar que los principales estrangulamientos en la red de carreteras se dan en las proximidades de las grandes ciudades. Es urgente actuar en las principales ciudades de la Comunitat, especialmente Valencia y Alicante implicando a la iniciativa privada en la construcción de nuevas infraestructuras. El Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunitat Valenciana (PIE) 2010-2020 plantea actuaciones encaminadas a la mejora de la accesibilidad de las principales áreas metropolitanas, a eliminar las carencias de la red y los puntos de estrangulamiento y a incrementar la seguridad vial. Así mismo, propone mejorar la accesibilidad a los principales nodos del transporte público, para favorecer la vulnerabilidad y potenciar su uso, con el objeto de reducir la contaminación ambiental, acústica y mejorar la calidad de vida.

## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

**Análisis y potencialidades**

### **Hacia el mallado de la red de vertebración interior**

En cuanto a la vertebración interna por carretera, los grandes esfuerzos realizados en los últimos años han permitido que se alcancen objetivos tan ambiciosos como que el 95% de la población se encuentre a menos de 30 minutos de un hospital o que los nodos de las cabeceras de las áreas funcionales del sistema urbano estén unidas por vías de alta capacidad. De la misma forma, todas las poblaciones de más de 30.000 habitantes están a menos de una hora de la capital provincial aunque en el caso de Gandía y Dénia estos tiempos requieren el pago de peaje. El siguiente paso es el mallado de este sistema para que existan diversas alternativas de conexión y la reducción de tiempos en estas conexiones. Por tanto, son los trayectos transversales los que exigirán una mayor atención en los diversos Planes de Infraestructuras.

### **Un gran eje norte - sur en la franja intermedia del territorio**

Con la culminación de las actuaciones del Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunitat Valenciana 2010-2020 se alcanzará uno de los grandes objetivos de vertebración de la Comunitat, como es la consolidación de un corredor norte - sur desde la CV-10, futura A-7, duplicación de la N-225, CV-50, autovía A-35, autovía interior L'Alcúdia de Crespins - Alcoi - Alicante, y ampliación A-7 entre Elx y Murcia. Este corredor, además de ser, en algunos tramos, alternativa al congestionado litoral, permite una gran mejora de la conexión entre comarcas interiores industriales de la Comunitat Valenciana, evita el paso por el continuo metropolitano de Valencia y segrega los distintos tráficos. Pero, sobre todo, este eje es el elemento articulador de la franja intermedia del territorio que es un espacio crucial, y, al mismo tiempo, muy sensible, para garantizar el desarrollo territorial sostenible de la Comunitat Valenciana.

### **La alta velocidad regional, una opción de vertebración interna**

Respecto a las conexiones ferroviarias de vertebración interna, existe una importante red metropolitana y de cercanías en las capitales provinciales que está al límite de capacidad en muchos servicios, pero con buena calidad de servicio en la red gestionada por Ferrocarrils de la Generalitat. La posibilidad de utilización de servicios en alta velocidad como lanzaderas regionales que permitan conexiones entre distintas cabeceras del sistema urbano de la Comunitat Valenciana, es una buena solución para la aplicación de un transporte público de bajas emisiones y altas prestaciones, permeabilizando una red de transportes sobre la que se tiene la percepción de un gran efecto túnel entre las áreas metropolitanas de origen - destino. Es decir, la alta velocidad regional es un claro ejemplo de cómo una infraestructura concebida a escala nacional puede tener efectos positivos a escala local.

### **Hacia un segundo eje interior**

Así mismo, es muy conveniente desarrollar un segundo eje interior norte-sur, apoyado en la N-330 y que parte desde la A-31 en Almansa pasando por Ayora, Requena y conecta con la A-40 en el Rincón de Ademuz hasta llegar a la A-23 en Teruel.

## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Análisis y potencialidades

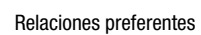
### Estado de las autovías y autopistas en España (enero de 2009)

Fuente: Ministerio de Fomento y El País.



## Análisis y potencialidades

A map of Spain illustrating the Reconquista routes. Red arrows show the progression of Christian forces from the north towards the south and west. Green dots mark key locations along these routes. The map includes labels for various cities and regions, such as Santander, Bilbao, Madrid, Zaragoza, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Albacete, Murcia, Alicante, Elx, Cartagena, Almería, Málaga, Sevilla, and Lisboa. It also indicates directions to 'Francia por Somport' and 'Francia por la Junquera'.



**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Análisis y potencialidades

**Un gran corredor central**





Mejorar la conectividad externa  
e interna del territorio

**Tendencias y metas**

1180

**Objetivo**

## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Tendencias y retos de futuro

### **La conectividad, clave para la competitividad territorial**

- El gran reto de futuro para la vertebración externa de la Comunitat Valenciana es la mejora de la conectividad con los espacios más dinámicos a escala planetaria.
- Este objetivo se debe complementar con una adecuada vertebración interna de la Comunitat Valenciana basada en sistemas de transporte sostenible y de elevadas prestaciones en cuanto a calidad y fiabilidad.
- Por ello, las infraestructuras relativas al transporte terrestre, ferroviario, marítimo y aéreo han de ser adecuadas para poder atender a las demandas e impulsar el desarrollo económico de la Comunitat en un escenario de elevada competencia global.
- Para favorecer la sostenibilidad del transporte, los modelos territoriales asociados a la ciudad mediterránea, compacta y de usos mixtos, el equilibrio espacial entre población y empleos, al menos a escala comarcal, la apuesta por potenciar las centralidades del territorio, especialmente en la franja intermedia, son acciones que están perfectamente sintonizadas con la consecución de una movilidad sostenible.
- La estructura urbana de la Comunitat Valenciana, con gran abundancia de ciudades medias bien distribuidas por el territorio, puede hacer muy difícil la viabilidad de un sistema ferroviario que atienda al conjunto del territorio. Por tanto, es recomendable complementar las relaciones ferroviarias con la utilización de otros medios de transporte público como el autobús, el servicio exprés o la plataforma reservada de transporte para determinadas conexiones fuera de las grandes redes ferroviarias.

### **La alta velocidad, elemento de excelencia territorial**

- Los desarrollos territoriales inducidos por la globalización están favoreciendo, y lo continuarán haciendo en el futuro, la concentración de la población y de las actividades en grandes regiones urbanas donde las conexiones en alta velocidad ferroviaria se convertirán en un activo diferencial de los territorios para la mejora de su competitividad.

### **La alta velocidad regional**

- Esta red de alta velocidad ferroviaria se debe integrar al máximo con las redes locales de forma que se aprovechen todas las potencialidades del territorio. Para ello, se debe aprovechar esta infraestructura para establecer conexiones internas mediante la Alta Velocidad Regional. Esta red se debe complementar con “hubs” de movilidad local y comarcal por medio de estaciones cada 20 - 30 km ubicadas en los grandes nodos urbanos comarcales, y conectadas a redes de metro, autobuses, sistemas de park and ride, etc.

### **Intermodalidad alta velocidad y transporte aéreo**

- En el transporte de pasajeros a largas distancias, la intermodalidad entre el avión y la alta velocidad será un factor clave a considerar en la planificación del transporte. Se debe compatibilizar esta intermodalidad, cuando sea posible, con el mantenimiento de la centralidad de las estaciones de las grandes áreas urbanas.

### **La importancia de las conexiones aéreas directas**

- La tendencia del transporte aéreo viene marcada por los servicios que este medio ofrezca y por las políticas de las distintas compañías, especialmente las de bajo coste. A pesar de la reciente reducción de las cifras provocada por la crisis económica, se espera un aumento importante en los flujos de viajeros internacionales. En este contexto, es

## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

### **Tendencias y retos de futuro**

conveniente conservar y aumentar las conexiones directas con las ciudades europeas y africanas de nuestro entorno próximo, así como con las grandes capitales mundiales: Nueva York, Shangai, Bombay, Sao Paulo, etc.

- Con la ampliación del aeropuerto de Alicante hasta los 20 millones de pasajeros, no parece probable ningún estrangulamiento en el horizonte estratégico de 2030. Para alcanzar este objetivo es necesaria una nueva pista de vuelo. El aeropuerto de Valencia también deberá ser ampliado, y sus instalaciones mejoradas, ya que podría sufrir estrangulamientos a medio plazo. En este sentido, el Plan de Acción Territorial de Instalaciones Aeroportuarias (AEROPAT) propone un aeropuerto cercano a la ciudad de Valencia para que opere la aviación de negocios y general, incrementando la capacidad del aeropuerto de Valencia.

### **Ancho europeo para la red viaria de altas prestaciones**

- El conjunto de la red ferroviaria de altas prestaciones debe adoptar el ancho europeo de manera inequívoca para evitar cuellos de botella en las conexiones con Cataluña y el resto de Europa, conectar a la Comunitat Valenciana con el arco mediterráneo y Madrid, pudiendo ser extensiva a Sevilla, Lisboa, norte de España a través de Madrid y con los territorios europeos del Atlántico, sin olvidar una futura conexión con África por el túnel del Estrecho.
- Pero además, el gran reto de la alta velocidad es la vertebración de las capitales provinciales. Es de prioridad estratégica que Valencia y Alicante estén conectadas en alta velocidad, por el interior en primer lugar y por la costa después, con tiempos de viaje inferiores a la hora desde sus respectivos centros urbanos. Conexión que además tiene que tener unas frecuencias competitivas.

### **Sistemas de transportes flexibles para el sistema rural**

- En las zonas rurales del interior se deben adoptar medidas legislativas y de organización necesarias para poder dar un adecuado servicio de transporte público.

### **El ferrocarril tiene que aumentar su protagonismo en el tráfico de mercancías**

- En cuanto al transporte de mercancías, las tendencias apuntan a que seguirá siendo importante el protagonismo de la carretera, ya que la estructura de producción y consumo, la distribución de actividades y población, junto a la flexibilidad, accesibilidad, etc., hacen pensar que la importancia del mismo va a ser fundamental. No conviene olvidar que el 74% de las mercancías que circulan por la Comunitat Valenciana son tráficos de origen - destino intracomunitarios, difícilmente captables por el ferrocarril. Por lo tanto, hay que adoptar medidas para la mejora de la calidad del mismo.
- No obstante, sí que existen tráficos susceptibles de ser transferidos al ferrocarril en las medias y largas distancias, para lo cual es necesario dotarse de una red ferroviaria exclusiva para mercancías, transformada paulatinamente al ancho europeo, aprovechando las líneas convencionales. Además, se debe favorecer la intermodalidad ferrocarril - puerto, y la aparición de operadores logísticos capaces de gestionar estos tráficos.
- En este sentido, y en el marco del cumplimiento del Protocolo de Kioto, cabe esperar, y es deseable, la formulación de políticas y acciones para incrementar los actuales niveles de captaciones de mercancías por ferrocarril, uno de los más bajos de Europa.

## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Tendencias y retos de futuro

### **La necesaria intermodalidad de transporte**

- El transporte de mercancías de cabotaje, el denominado short-sea shipping (navegación marítima de corta distancia, llamada también “las autopistas del mar”) tiene buenas posibilidades de desarrollo en la Comunitat Valenciana en sus relaciones con Europa y el norte de África. Este transporte debe combinarse con los flujos ferrocarril - carretera para alcanzar una mayor eficiencia.
- Es necesario estar atentos a los condicionantes que pudieran favorecer el transporte marítimo de pasajeros para el cual la ubicación de los puertos valencianos ofrece grandes ventajas.

### **Puerta sur de Europa**

- Las tendencias actuales, a pesar de la crisis y el estancamiento de los flujos de transporte, perfilan un horizonte de crecimiento de los tráficos mundiales sobre todo en contenedores. Resulta fundamental, en este contexto mundial, ser “Puerta de entrada y salida del sur de Europa” de mercancías, en un contexto donde los flujos marítimos este - oeste son los que tienen mayores perspectivas de crecimiento.

### **Importancia de la gestión**

- Por último, es necesario constatar que los aspectos infraestructurales del transporte resultan necesarios pero no suficientes, ya que la gestión que de ellos se lleve a cabo, respecto de los distintos modos, influye de manera muy importante en la mayor o menor utilización de uno u otro sistema de transporte. En esta materia de gestión el uso intensivo de las nuevas tecnologías va a convertirse en elemento diferencial.

## Objetivo 18

## Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

### Diagnóstico (análisis DAFO)

#### Debilidades

**01 Participación muy baja del ferrocarril en el transporte de mercancías.**

**02 Acceso por carretera al puerto de Valencia únicamente por el sur.**

**Falta un acceso norte que garantice una buena conectividad.**

**03 Falta de capacidad institucional en materia aeroportuaria y en las redes de transporte competencia de la administración central.**

04 Falta de accesos adecuados a los puertos de Castellón, Sagunt y Alicante.

05 Gran número de ciudades medias, algunas alejadas de los grandes corredores ferroviarios, con lo que se dificultan estas conexiones.

06 Redes limitadas de ferrocarriles para viajeros (no alta velocidad) y mercancías.

Los servicios existentes de viajeros en la práctica únicamente conectan la Comunitat Valenciana con Madrid o Barcelona.

07 No presencia de las redes de la Comunitat Valenciana

(corredor mediterráneo) en los proyectos prioritarios de la Unión Europea.

08 Dificultades orográficas en las comunicaciones Este - Oeste.

09 Concentración de infraestructuras en el litoral, junto con el 80% de la población y del PIB, lo que favorece la gestión de las infraestructuras.

10 Inversión estatal en carreteras inferior a la media, tanto por población como por PIB.

11 Desfase entre capacidad productiva y dotación de infraestructuras en relación con otras autonomías.

#### Amenazas

**01 El colapso del eje mediterráneo de seguir las previsiones de incremento de tráfico.**

**02 Lentitud en las actuaciones en las redes de infraestructuras estatales.**

**03 Escasez de recursos públicos para financiar las obras necesarias en las redes de transporte.**

04 Escasez de financiación privada para actuaciones en redes de transportes previstas bajo esta modalidad de financiación.

05 Ausencia de un proyecto definido para el corredor mediterráneo.

06 Estrategias de las compañías aéreas perjudiciales para los aeropuertos valencianos.

07 Retrasos injustificables en la liberalización del transporte ferroviario que limita la capacidad de actuación en este modo.

08 Prioridades de la Unión Europea hacia otras zonas y corredores.

09 La prolongación de la crisis puede aparcar importantes proyectos en infraestructuras.

10 La reestructuración mundial post - crisis económica puede penalizar determinados territorios y flujos.

---

## Fortalezas

**01 El puerto de Valencia es líder nacional y del Mediterráneo occidental en transporte de contenedores.**

**02 Sector de transporte por carretera muy importante, superior a la media nacional.**

**03 Importante participación institucional en la gestión de los Puertos del Estado.**

04 Nodos urbanos con centralidad bien distribuidos, especialmente en Alicante, que favorecen la vertebración territorial.

05 Universidades y centros de investigación con experiencia en temas de logística y organización del transporte.

06 Territorio estrecho con distancias al litoral no superiores a los 80 km.

07 Importantes nodos logísticos portuarios.

08 Frente litoral con gran cantidad de puertos para optimizar formas de conexión marítima a corta distancia.

09 Posición geográfica periférica respecto de la Unión Europea, pero intercontinental en el contexto mundial.

---

## Oportunidades

**01 La llegada de la alta velocidad y sus posibilidades de conexión exterior y de vertebración del sistema urbano.**

**02 La utilización de las vías convencionales para diseñar una red de mercancías.**

**03 El cumplimiento del Protocolo de Kioto es una gran oportunidad para el desarrollo del ferrocarril y el cabotaje.**

04 La posibilidad de intervenir de manera importante en la gestión de aeropuertos.

05 La centralidad de las estaciones ferroviarias y la posibilidad de intermodalidad aeropuerto - alta velocidad.

06 La apuesta por un incremento de la calidad del transporte por carretera (Libro Blanco del Transporte en Europa) debe ser aprovechada por el sector transporte de la Comunitat.

07 El nuevo modelo ferroviario, que permite la presencia de operadores ferroviarios diversos, es una gran oportunidad para la Comunitat.

08 El previsible incremento del tráfico de África con Europa.

09 La consideración de las externalidades negativas en el transporte puede desarrollar medios y sistemas más eficientes.

10 Creación de un cluster de investigación y desarrollo en torno a la logística y el transporte.

11 El importante peso de los puertos valencianos y el tejido empresarial del sector transporte pueden ser activos muy importantes para alcanzar un liderazgo en servicios logísticos de escala internacional.

12 Existencia de conexiones muy interesantes para la iniciativa privada.

13 El Centro de Gestión y Seguridad Vial (CEGESEV).

14 Obtener una inversión estatal en infraestructuras proporcional a la población.

---

## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

### Definición de metas e indicadores

#### Meta 18.1

**Descripción:** Desarrollar una red ferroviaria de mercancías de alta capacidad y alta fiabilidad.

**Indicador:** Número mínimo de trenes diarios que pueden circular por la red con garantías de fiabilidad en su funcionamiento. Conectividad con centros logísticos.

| Valor actual                                                                                                                                                            | 2015                                                                                                                                    | 2030                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Claras insuficiencias en cuanto a longitud de trenes y número de circulaciones. Falta de demanda en el transporte ferroviario que resulta generalmente poco competitivo | 10 trenes diarios de 750 m en las conexiones CV con Madrid y en el Corredor Mediterráneo. Conectividad con todos los centros logísticos | 30 trenes diarios de 750m en las conexiones CV con Madrid y en Corredor Mediterráneo. 15 trenes diarios en conexión CV – Aragón. Conectividad con todos los centros logísticos |

Fuente: Ministerio de Fomento y Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

#### Meta 18.2

**Descripción:** Desarrollar una red ferroviaria de altas prestaciones para viajeros con características adecuadas para atender la demanda de conexión externa.

**Indicador:** Número mínimo de servicios diarios por sentido y tiempos en las principales conexiones.

| Valor actual                                                                                                                                                                                          | 2015                                                                                                                                                                                                       | 2030                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Valencia - Madrid: 10 serv. T< 3h30'<br>Castellón - Madrid: 2 serv. T< 4h30'<br>Valencia - Barcelona: 12 serv. T< 3h<br>Alicante - Madrid: 7 serv. T< 3h50'<br>Alicante - Barcelona: 8 serv. T< 4h45' | Valencia - Madrid: 24 serv. T< 1h45'<br>Castellón - Madrid: 6 serv. T< 2h30'<br>Valencia - Barcelona: 20 serv. T< 2h15'<br>Alicante - Madrid: 24 serv. T< 2h20'<br>Alicante - Barcelona: 12 serv. T< 3h15' | Valencia - Madrid: 36 serv. T< 1h30'<br>Castellón - Madrid: 12 serv. T< 2h15'<br>Valencia - Barcelona: 30 serv. T< 1h45'<br>Valencia - Zaragoza : 10 serv. T< 2h30'<br>Alicante - Madrid: 36 serv. T< 2h10'<br>Alicante - Barcelona: 18 serv. T< 2h30' |

Fuente: Ministerio de Fomento y Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

#### Meta 18.3

**Descripción:** Red ferroviaria de altas prestaciones para viajeros con características adecuadas para atender la demanda interna.

**Indicador:** Número mínimo de servicios diarios por sentido y tiempos máximos.

| Valor actual                                                                    | 2015                                                                                   | 2030                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Valencia – Alicante: 8 serv. T> 1h35'<br>Castellón – Alicante: 8 serv. T> 2h25' | Valencia – Alicante AVE: 16 serv. T< 1h<br>Castellón – Alicante AVE: 16 serv. T< 1h40' | Valencia – Alicante: 24 serv. T< 50'<br>Castellón – Alicante: 24 serv. T< 1h30'<br>Tren de la costa: 30 serv. (verano), 18 serv. (invierno) con velocidades comerciales >100 km/h y paradas en núcleos principales |

Fuente: Ministerio de Fomento y Conselleria de Infraestructuras y Transporte.

## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Definición de metas e indicadores

### Meta 18.4

**Descripción:** Desarrollar una red de carreteras de alta calidad y conectividad con características adecuadas para atender la demanda.

**Indicador:** Accidentabilidad: Disminución del número de accidentes y sus consecuencias; Capacidad de la red: porcentaje de tiempos con niveles de servicio inadecuados; Conectividad: municipios y centros logísticos con accesos directos a las redes de alta capacidad. Centro control de tráfico.

| Valor actual                                                                                   | 2015                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 2030                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4.938 accid. con víctimas<br>293 muertos<br>datos s/capacidad y conectividad<br>no disponibles | *Disminución fallecidos >70%<br>*Disminución accid. con víctimas >25%<br>*Capacidad: 95% de la red<br>con menos de 100 horas<br>anuales de nivel E (congestión)<br>*Conectividad: 95% de municipios<br>de más de 1.000 hab. a <5'<br>de una vía de alta capacidad<br>*95% de los municipios de<br>más de 10.000 hab. a <5'<br>de una vía de alta capacidad<br>*Accesos a todos<br>los nodos logísticos<br>resueltos o proyectados<br>*Centro control tráfico<br>operativo en el 100%<br>de la red viaria autonómica | *Disminución fallecidos >100%<br>*Disminución accid.<br>con víctimas >40%<br>*Capacidad: 95% de la red<br>con menos de 50 horas anuales<br>de nivel E (congestión)<br>*Conectividad: 100% de municipios<br>de más de 1.000 hab. a <20'<br>de una vía de alta capacidad<br>*100% de municipios de<br>más de 10.000 hab. a <5'<br>de una vía de alta capacidad<br>*Accesos a todos los nodos<br>logísticos resueltos<br>*Control del tráfico operativo<br>en 100% de la red viaria<br>de la Comunitat Valenciana |

Fuente: Ministerio de Fomento y  
Conselleria de Infraestructuras y Transporte.



Mejorar la conectividad externa  
e interna del territorio

**Propuestas estratégicas**

**Objetivo**

18

## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Propuestas estratégicas

### **18.1 Red ferroviaria de altas prestaciones para viajeros**

La red propuesta plantea, en primer lugar, un escenario de mínimos definido por conexiones exclusivas para viajeros en alta velocidad (300 km/h) Madrid - Valencia - Castellón; Madrid - Alicante - Elx - Murcia - resto del corredor mediterráneo; corredor mediterráneo en alta velocidad - Castellón - aeropuerto - Barcelona - frontera francesa hasta conexión con Lyon; y un tren de altas prestaciones desde Alicante a Valencia por la costa con ancho capaz de compatibilizar alta velocidad, cercanías y alta velocidad regional.

Por su parte, el escenario deseable incluiría, además, una conexión para viajeros y mercancías con Aragón y el norte de la península, con velocidades medias por encima de 160 km/h y que contemplara el trayecto Sagunt – Zaragoza en alta velocidad.

La construcción de un tren de altas prestaciones que discurra por la costa entre Valencia y Alicante es fundamental para suturar la fractura ferroviaria litoral entre ambas capitales, permitirá una conexión ferroviaria con Benidorm, mejorará la vertebración de las comarcas de las Marinas, y facilitará una alternativa intermodal de transporte en un corredor densamente habitado, tanto por población permanente como estacional.

Hay que tener en cuenta que en la costa alicantina existen espacios de excelencia para la residencia permanente de profesionales de alta cualificación, cuyas necesidades de desplazamiento, hacia Valencia y Alicante, requerirán de sistemas rápidos, fiables y de alto grado de confort.

### **18.2 La alta velocidad vertebradora del territorio**

La red ferroviaria de altas prestaciones para viajeros permite estructurar el territorio mediante la puesta en marcha de servicios de lanzadera de alta velocidad que conecten núcleos y cabeceras de áreas funcionales del sistema urbano de la Comunitat Valenciana.

Se trata de aprovechar la infraestructura de la alta velocidad para un tipo de tráfico que, sin ralentizar los flujos de larga distancia, permitan la vertebración de las principales ciudades medias de la Comunitat Valenciana. Un efecto positivo adicional de este sistema es que liberará el tráfico regional de las cercanías y mercancías.

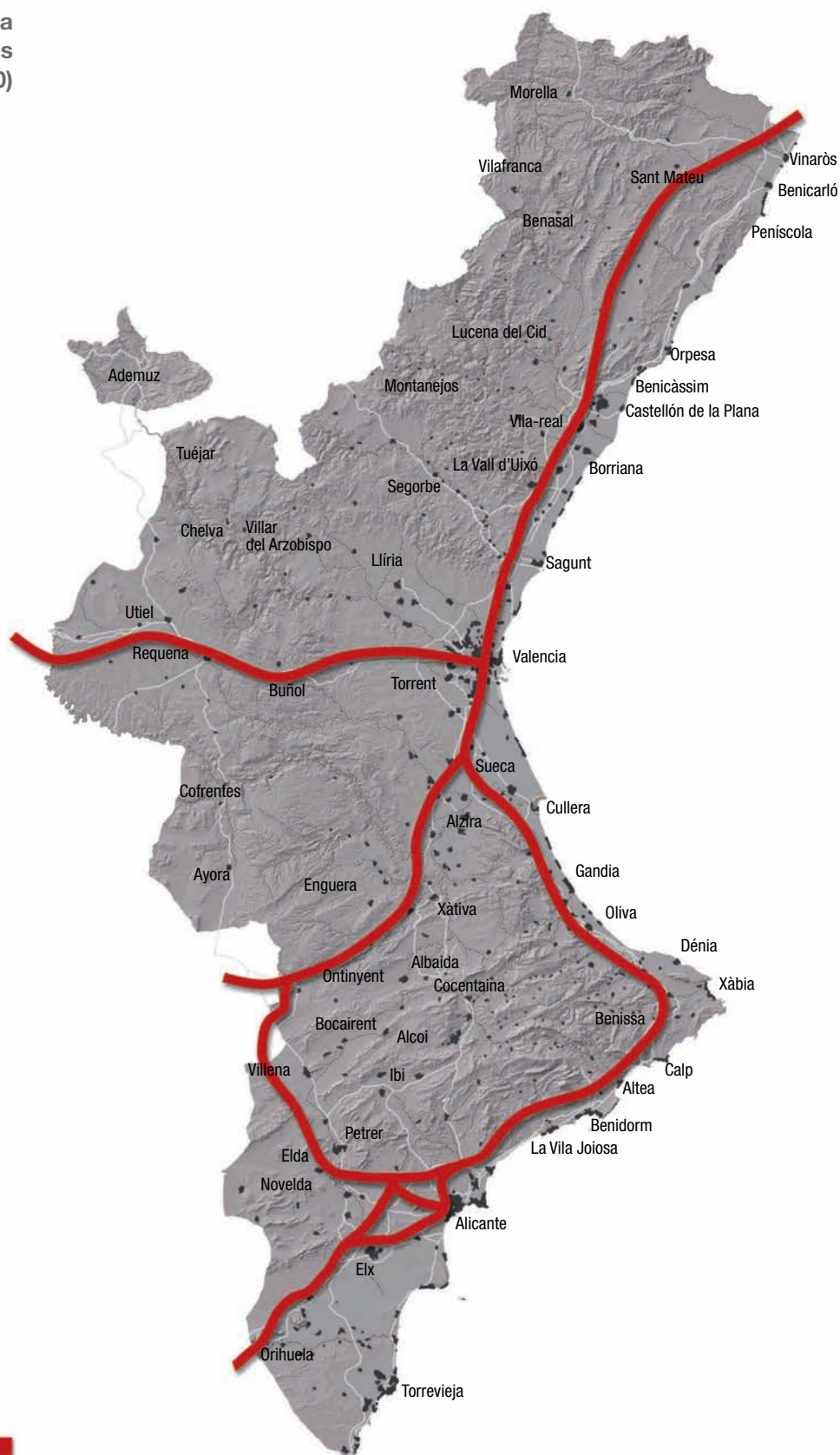
Para establecer de forma eficiente estos servicios, se deben diseñar paradas cada 25-30 kilómetros en el entorno de grandes núcleos urbanos, desarrollando hubs de movilidad en las estaciones parada de la alta velocidad regional, donde convergerían otras redes más locales de autobús, plataforma reservada, metros, tranvía, cercanías, park and ride, etc. De esta forma, una infraestructura concebida a escala nacional e internacional tiene efectos locales muy positivos para el territorio, evitando el rechazo que genera este tipo de infraestructuras por el denominado efecto túnel entre grandes áreas metropolitanas.

Como recomendación, y sin ánimo de exhaustividad, se proponen hubs de movilidad en Orihuela, Elx - Crevillent, Novelda - Elda, Villena, Alicante, El Campello, Benidorm, Teulada - Benissa, Dénia, Gandia, Cullera - Sueca, Alzira - Algemesí - Carcaixent, Valencia, Xàtiva, Sagunt, Segorbe, Cheste - Chelva - Buñol, Requena - Utiel, La Vall d'Uixó - Nules, Castellón, Aeropuerto de Castellón, Vinaròs - Benicarló. También se debe estudiar la viabilidad de incorporar el ferrocarril Xàtiva – Alcoi y una futura conexión con Torrevieja a este esquema de transporte.

## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Propuestas estratégicas

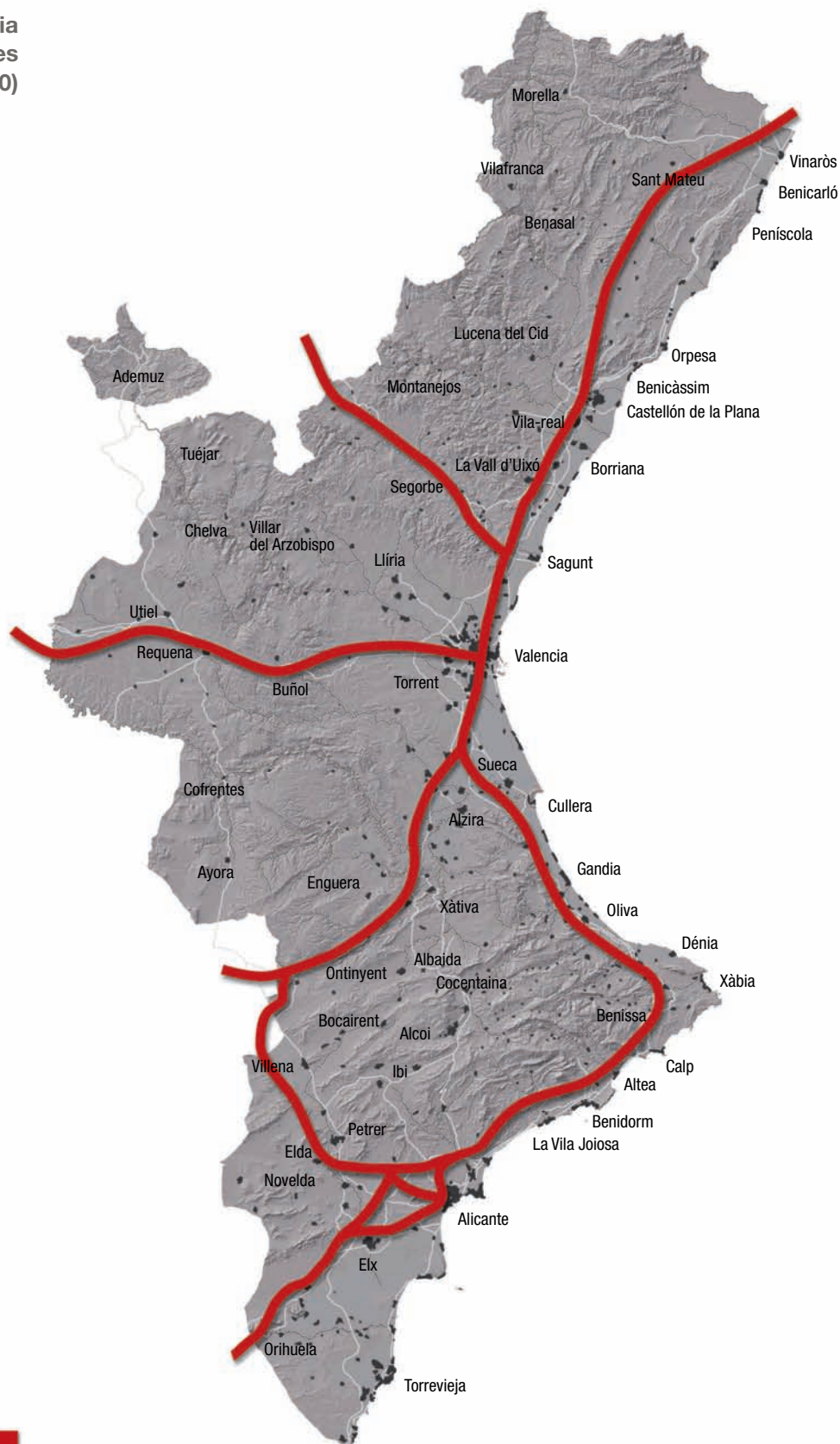
Red ferroviaria  
de altas prestaciones  
(escenario de mínimos, 2030)



Red de altas prestaciones

**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas

**Red ferroviaria de altas prestaciones**  
(escenario deseable, 2030)

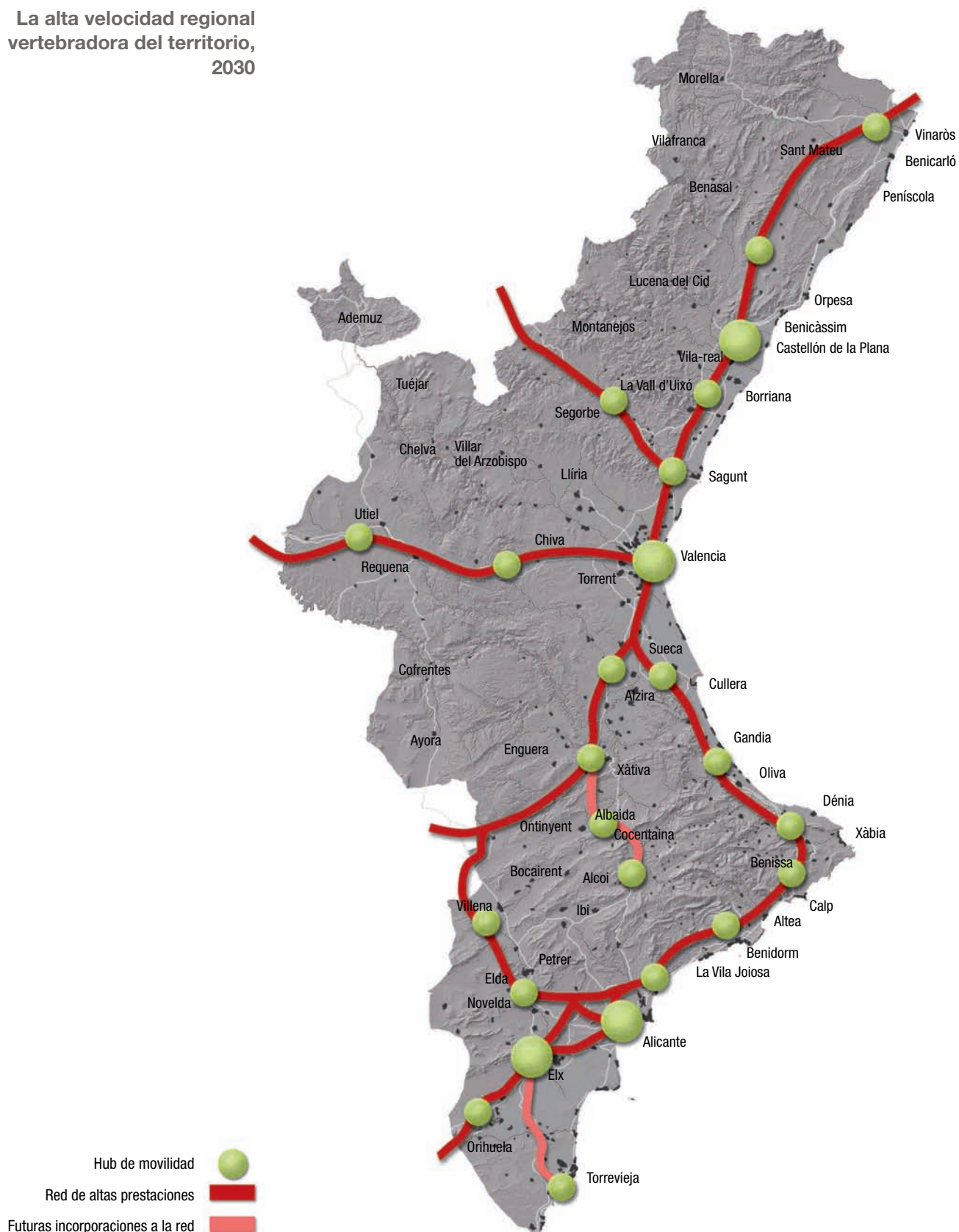


Red de altas prestaciones 

**Objetivo 18** Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Propuestas estratégicas

La alta velocidad regional vertebradora del territorio, 2030



**Objetivo 18** Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Propuestas estratégicas

Un ejemplo de Hub de Movilidad:  
Estación de RENFE  
de Castellón



## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Propuestas estratégicas

### **18.3 Red ferroviaria para el transporte de mercancías**

Se tiene que implantar paulatinamente una red para mercancías aprovechando los corredores que quedan libres del tráfico de largo recorrido al implantar la alta velocidad. Un escenario de mínimos se caracterizaría por:

- ☐ Dotación para trenes de 750 metros de longitud (ampliables a composiciones de 1.500 m) con cargas de 22,5 a 25 toneladas por eje y gálíbos UIC.
- ☐ Pendientes inferiores a 12 milésimas.
- ☐ Sistema ERTMS (compatibilidad de la señalización).
- ☐ Capacidad suficiente para diversas circulaciones diarias.
- ☐ Vías electrificadas.
- ☐ Buena conectividad con los puertos.
- ☐ Conexiones con las áreas logísticas.

La opción de la línea Valencia - Cuenca - Madrid, aunque presenta notables problemas en cuanto a curvas, pendientes y capacidad de carga es una infraestructura que, en la conexión con Madrid, puede resultar de interés para algún operador privado que se hiciera cargo tanto de la infraestructura como de su explotación.

En el escenario deseable, se incluiría además:

- ☐ Ancho UIC en todo el corredor mediterráneo y, en la medida de lo posible, en toda la red.
- ☐ Intercambiadores en el caso de anchos diferentes.
- ☐ La conexión ferroviaria de mercancías con Aragón (plataforma logística de Zaragoza), paso frontera Canfranc, y conexión con el Atlántico.
- ☐ Se debería estudiar una posible conexión desde el entorno aeroportuario de Castellón y triángulo Vilafamés – Vall d’Alba – Cabanes con el eje de mercancías del litoral.
- ☐ Si se consolidara un gran corredor mediterráneo de mercancías, incluyéndose como proyecto prioritario para la Unión Europea, y si se cumplen los tráficos previstos, entre otros por FERRMED, se debería estudiar la posibilidad de un by - pass ferroviario por el área urbana de Valencia y diseñar un corredor exclusivo para mercancías sin uso mixto con cercanías. A largo plazo, incluso fuera del horizonte estratégico, esta circunvalación para el tráfico de mercancías podría abarcar el área urbana de Castellón.

**Objetivo 18** Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Propuestas estratégicas

Red ferroviaria para el transporte de mercancías (escenario de mínimos, 2030)



**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas

Red ferroviaria para el transporte de mercancías  
(escenario deseable, 2030)



## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Propuestas estratégicas

### **18.4    Red de carreteras de vertebración externa**

Se propone una red que define los grandes trazados de conectividad externa de la Comunitat Valenciana con independencia de que algunos tramos favorecen, al mismo tiempo, la articulación interior del territorio. De hecho, la Red de Carreteras del Estado, base de esta vertebración externa, soporta el 60% de los tráficos de las carreteras de la Comunitat y todos los centros urbanos principales de las distintas áreas funcionales del territorio definidas en esta Estrategia están conectados con dicha red de comunicación con el exterior.

Esta red tiene que tener unos criterios de diseño correspondientes a autovía o autopista: calzadas separadas, limitación de accesos a las propiedades colindantes, no existencia de cruces a nivel y velocidad 120 km/hora. No obstante, en algunos puntos, especialmente en el interior de Castellón, podrían limitarse dichos requisitos por consideraciones ambientales o paisajísticas.

En la conexión del arco mediterráneo entre Valencia y Cataluña, parte de la actual N-340 pasa a ser gestionada por la Comunitat Valenciana, al tener un mayor componente local, mientras que la CV-10 pasaría a ser gestionada por la Administración General del Estado y cumpliría la función básica de conectividad externa.

Otros aspectos y actuaciones a considerar serían la construcción de un segundo by – pass del área metropolitana de Valencia, del que se dispone ya de Estudio Informativo, la construcción de la autopista Utiel - Valencia y Alicante - Caudete - conexión con La Vega Baja en régimen de concesión y limitación de la circulación a los vehículos pesados, el papel territorial, a más largo plazo, de ejes como el de Yecla - Santomera, si finalmente pasa por el entorno de El Pinós, el eje Alicante – Almansa - Requena - Ademuz – Teruel de gran funcionalidad para el mallado de la red exterior y para dinamizar el interior de la Comunitat Valenciana, así como el Valencia - Llíria - Ademuz.

La solución de las comunicaciones del Bajo Aragón con el litoral mediterráneo son complejas por motivos ambientales y de dificultades orográficas. La autovía A-68, duplicando la actual N-232, satisfará esta comunicación, facilitando además la conexión del norte de la Comunitat con el norte peninsular.

No obstante, esta red tiene sus puntos críticos, como la necesidad del acceso norte al puerto de Valencia, y las mejoras de los accesos a los puertos de Castellón, Alicante y Sagunt.

Además, existen importantes cuellos de botella que conviene estudiar y resolver por confluencias de tráficos. Destacando el caso de los accesos al área logística y el puerto de Sagunt, los problemas de capacidad en el área de Castellón, y en los entornos de las áreas metropolitanas de Valencia y Alicante, y la confluencia de carreteras en la zona de Crevillent - Albufera - Catral.

### Propuestas estratégicas

033

## Propuestas estratégicas

A map of the Valencian Community in Spain, showing the route of the Camino de Santiago. A thick yellow line starts from the south coast near Alicante and points north towards Teruel. Numerous towns are labeled across the region, including Morella, Sagunt, Valencia, and Alicante.

**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas

Eje central y conexión  
Alcoi - Elda - El Pinós - Murcia



## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Propuestas estratégicas

### **18.5** **Red de carreteras** **de conectividad interna**

La red de carreteras para la conectividad externa, tal y como se ha diseñado, cumple asimismo una función muy importante respecto a la conectividad interna, ya que todas las ciudades que son centro de polaridad principal de las áreas funcionales del territorio están unidas entre sí por dicha red. No obstante, es prioritaria la definición de una red específica de vertebración interna que no esté afectada por los tráficos de paso.

En la conectividad interna se distinguen dos niveles:

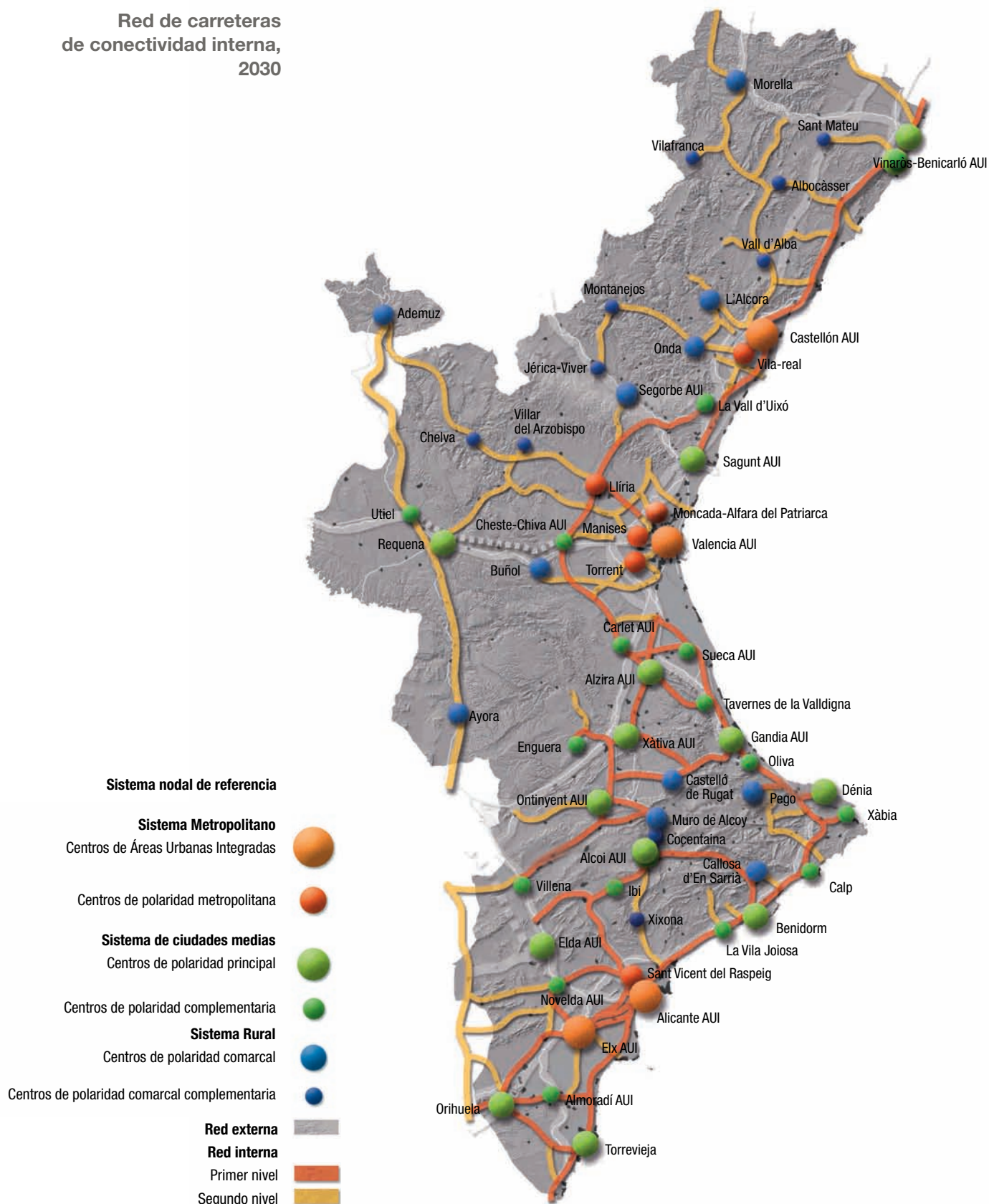
- Un primer nivel, que conecta las ciudades principales en actividad y población, básicamente los nodos de cabecera del sistema urbano de la Comunitat Valenciana en cuanto a los Sistemas Metropolitanos y de Ciudades Medias. Los parámetros de diseño y construcción serían de carreteras tipo autovías (120 km/h) o vía rápida (100 km/h), aunque contemplando excepciones por causa de la orografía o por motivos de impacto ambiental.
- Un segundo nivel, en el que los puntos de referencia son las conexiones con los municipios de apoyo al Sistema Rural. Los parámetros a abordar son complejos por los motivos expuestos de carácter ambiental y habría que estudiar caso por caso cada actuación. También se incluyen actuaciones transversales de mallado de la red o de acceso al litoral que son sustanciales para la vertebración global de la Comunitat Valenciana.

Por su parte, los Planes de Acción Territorial que desarrollen esta Estrategia Territorial, delimitarán las relaciones de todos los núcleos con las cabeceras de cada área funcional, estableciendo las necesarias jerarquías en las redes y concretarán las redes de vertebración específicas del área.

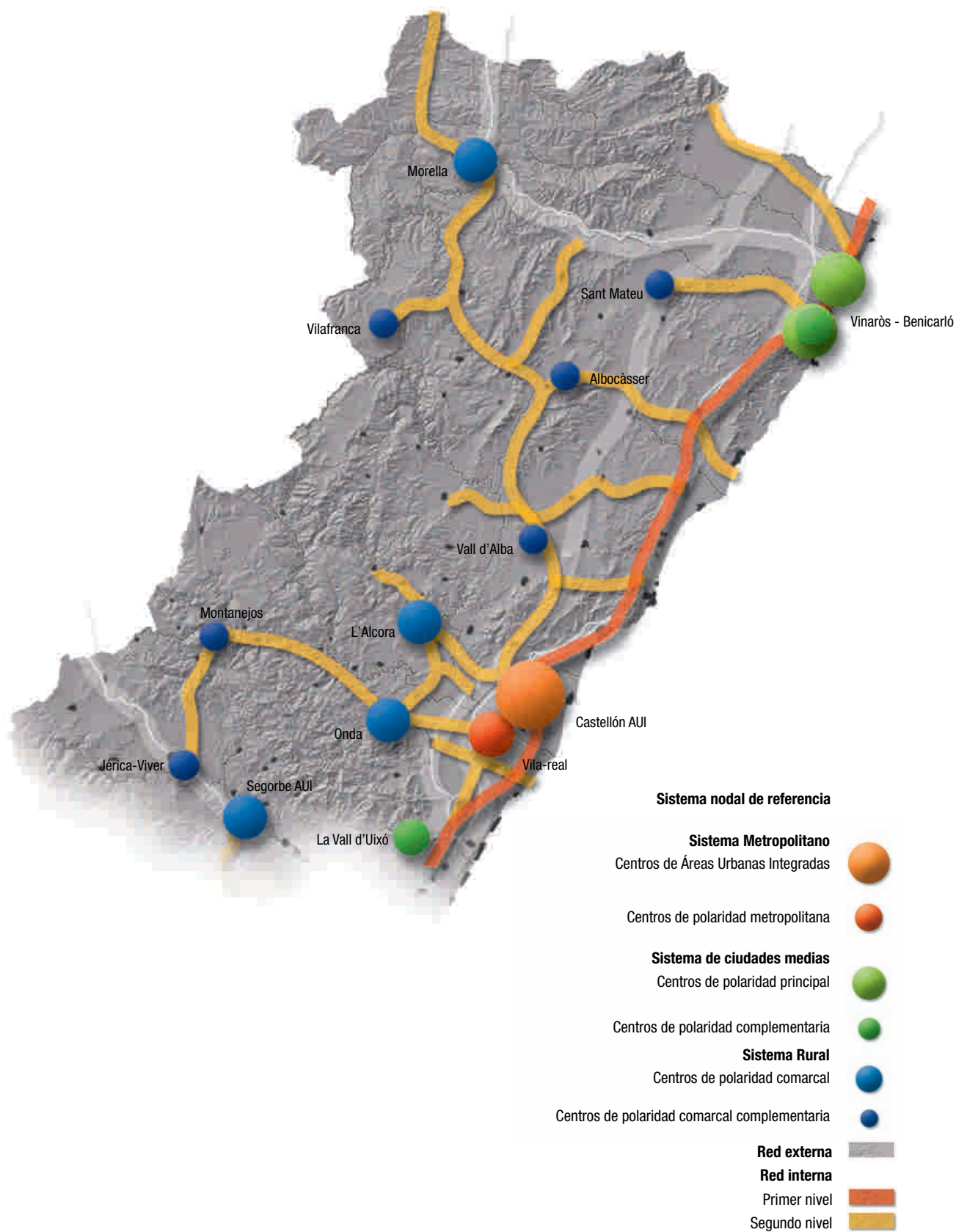
Es importante remarcar que con la ejecución del PIE 2010-2020, todos los núcleos de más de 10.000 habitantes estarán unidos por vías de alta capacidad y los municipios de más de 1.000 estarán a menos de 20 minutos de una de estas vías.

**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas

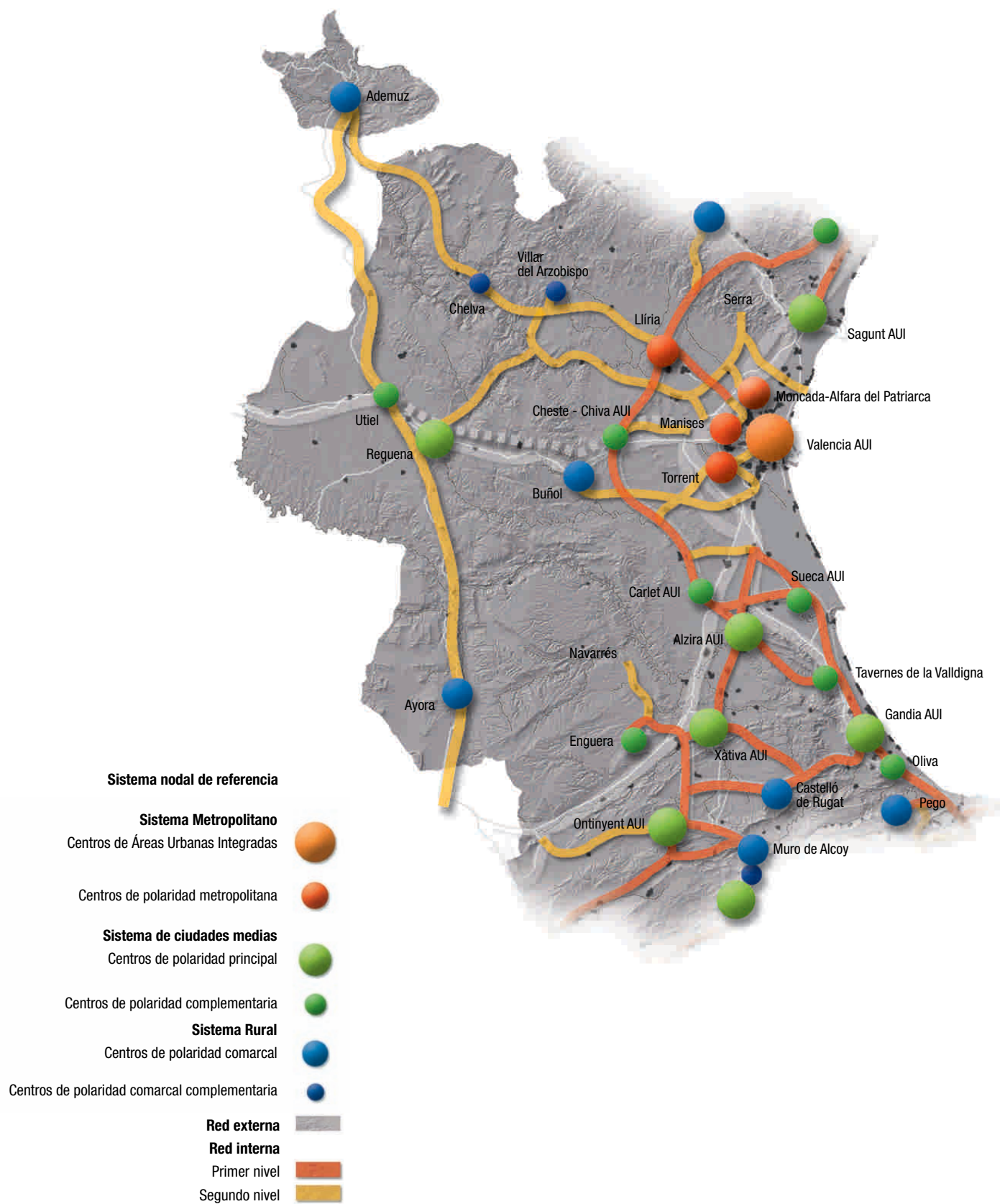
Red de carreteras  
de conectividad interna,  
2030



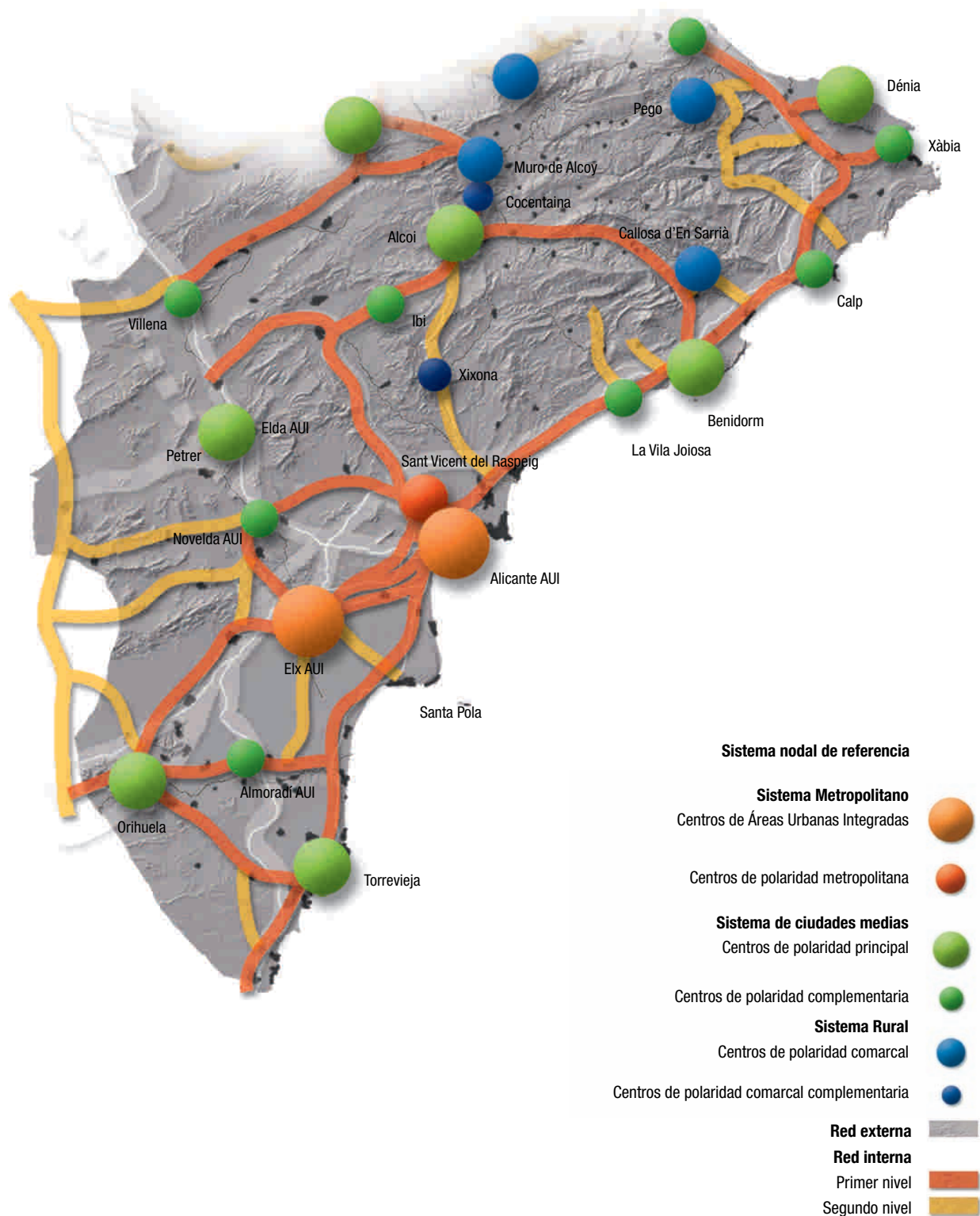
**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas



**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas



**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas



## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Propuestas estratégicas

### **18.6 Potenciación de los operadores de transporte de mercancías**

La Comunitat Valenciana cuenta con un tejido empresarial muy importante y de alto interés por lo que se refiere al transporte de mercancías, con un know-how muy desarrollado en esta materia.

Ante la nueva situación planteada por fenómenos como la globalización; la atención al medio ambiente; el incremento de las necesidades de transporte; las nuevas tendencias de la distribución y de la logística; y la aplicación de las nuevas tecnologías, contar con un gran número de operadores de transporte de mercancías que sean líderes en su sector resulta muy importante para la competitividad territorial y, en especial, en un área como la Comunitat que cuenta con puertos líderes.

Por otra parte, la relación carretera-ferrocarril vista desde el sector del transporte adquiere cierta conflictividad puesto que la carretera está “mal vista” en todos los documentos y recomendaciones sobre el futuro de los transportes, cuando no hay que olvidar el papel que juega este medio y el que mantendrá en el futuro. Esta situación condiciona las estrategias excesivamente defensivas que adopta este sector del transporte. Para evitar las disfunciones que esta posición pueda generar hay que apostar por un transporte de calidad, independiente del medio, y que considere las mejores opciones económicas, sociales y ambientales:

- ☐ Se debe potenciar, en la medida de lo posible, la aparición o participación de empresas privadas y públicas de la Comunitat Valenciana como operadores ferroviarios. Es prioritario el fomento de una mayor calidad en el transporte por carretera cumpliendo los tiempos de conducción y descanso, promover la coordinación carretera - ferrocarril y la mejora de la formación del sector.
- ☐ Es necesario potenciar la introducción de las nuevas tecnologías aplicadas al transporte de mercancías.
- ☐ Es recomendable eliminar prácticas monopolísticas en los servicios de transporte, especialmente en los puertos, para permitir así una optimización de los medios existentes que redunde en una mayor sostenibilidad.

## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Propuestas estratégicas

### **18.7 Acciones para incluir las redes de transporte de la Comunitat Valenciana en los proyectos prioritarios europeos**

Las infraestructuras de transporte de la Comunitat Valenciana, como se ha puesto de manifiesto, no están actualmente consideradas como prioritarias en las redes europeas. Esto es particularmente importante en las redes ferroviarias que, en general, son las que conforman en mayor medida los proyectos prioritarios europeos.

También se ha referido en este documento que, recientemente, se han dado pasos trascendentales para esta inclusión que debería concretarse definitivamente a corto plazo. El eje mediterráneo de mercancías desde Algeciras hasta el centro - norte de Europa debe ser proyecto europeo prioritario.

La importancia de que se contemplen como proyectos prioritarios estos ejes y las actuaciones que en ellos se desarrollen, más que económica es por razones de otro tipo. Las ayudas que son susceptibles de recibir estas actuaciones son, sin duda, interesantes pero, dados los presupuestos existentes en la Unión Europea para estas partidas, no son definitivas a la hora de abordar las mismas. Sin embargo, el estar considerada una actuación dentro de este grupo de acciones sí que supone, a escala nacional, una cierta prioridad que puede ser muy importante a la hora de asignar los recursos.

Por todo ello, se recomienda insistir en:

- ☐ Realización de estudios, informes, seminarios y documentos diversos destinados a poner de manifiesto la importancia del arco mediterráneo en el contexto europeo y el papel central que en el mismo desempeña la Comunitat Valenciana y en España. Nada menos que un tercio de las carreteras de la RIGE está vinculado al eje mediterráneo que cuenta con una IMD de 100.000 vehículos, y de estos, el 24% son pesados.
- ☐ Acciones de tipo político encaminadas a que la realidad de la importancia de la Comunitat Valenciana en cuanto a redes de transporte se plasme de manera clara en los documentos oficiales que apruebe la Unión Europea. Estas acciones deben abordarse tanto con el Gobierno de la Nación como con las Instituciones Europeas.

### **18.8 Centro de Gestión y Seguridad Vial**

Para lograr una mayor calidad en el transporte por carretera que se traduzca en más seguridad, más fluidez, más rapidez para intervenir en casos de incidencia y más información, la Generalitat Valenciana tiene previsto implantar en la red de carreteras y autovías de titularidad autonómica un conjunto de sistemas inteligentes de transporte (ITS), con sensores especiales y cámaras de televisión, que permitirán disponer de información en tiempo real de la interacción entre las infraestructuras y los usuarios de las mismas, ayudando a controlar el tráfico y permitiendo un mejor aprovechamiento de la infraestructura existente. Para ello, la Conselleria con competencias en Infraestructuras tiene prevista la instalación de elementos ITS e infraestructura de comunicaciones en todas las actuaciones que lleva a cabo en la red de gran capacidad y en la red básica.

La Generalitat Valenciana ya dispone de un Centro de Gestión y Seguridad Vial (CEGESEV), donde se centralizan las operaciones de apoyo a la conservación, explotación e inspección de los viales de su titularidad y sirve de apoyo a la gestión del tráfico del resto del sistema viario (estatal y local).

## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

### Propuestas estratégicas

Entre otras, se centralizan en el CEGESEV las funciones de gestión de incidencias, avisando a las áreas de conservación y a los usuarios; la gestión de los túneles; la coordinación con DGT y 112; obtener, gestionar y clasificar la información de tráfico, clasificada de manera que sea útil para la planificación vial; y apoyo técnico en los Planes Sectoriales de episodios meteorológicos adversos y en el Plan Territorial de Emergencia de la Comunitat Valenciana.

### El corredor del Mediterráneo: eje básico de la vertebración de Europa

Fuente: Conselleria de Infraestructuras  
y Transporte.



## **Objetivo 18    Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**

Propuestas estratégicas

### **18. 9** **El Plan de Acción Territorial** **de Instalaciones Aeronáuticas** **de la Comunitat Valenciana** **(AEROPAT)**

Los aeropuertos de la Comunitat Valenciana son nodos básicos para su actividad turística y empresarial, por lo que es imprescindible aumentar la participación de la Generalitat en la gestión de los grandes aeropuertos. Un buen ejemplo de cogestión aeroportuaria es el impulso de Comités de Rutas para los tres aeropuertos para captar rutas y mercados.

En el marco de sus competencias, el Consell ha diseñado un plan de instalaciones aeronáuticas, jerarquizándolas en función de su importancia y valor estratégico: aeropuertos, aeródromos autonómicos y aeródromos de emergencia y locales. De forma complementaria se ha diseñado una red de helipuertos de emergencias y locales.

Esta red cubrirá al 90% de la población a menos de 45' de un aeropuerto y prácticamente al 100% a menos de una hora de distancia a un gran aeropuerto.

Respecto a futuros desarrollos, es prioritaria la ampliación del aeropuerto de Valencia y, en el caso del aeropuerto de El Altet, se propone la denominada "máxima ampliación" de su Plan Director para alcanzar los 20 millones de pasajeros y 72 operaciones en periodos punta.

Además, el AEROPAT prevé un aeropuerto de apoyo al de Valencia que deberá ubicarse en una isocrona de 30' al centro de Valencia.

Respecto al tratamiento de las emergencias en cuanto a la extinción de incendios forestales, se prevé un esquema de ubicación de aeródromos y helipuertos que permita un tiempo de respuesta de 18'.

Por último, el AEROPAT prevé una densa red de helipuertos de protección civil y sanidad que vertebra la totalidad de la Comunitat Valenciana.

### **18. 10** **Conexión aeropuertos** **- Alta Velocidad Ferroviaria.** **Escenario 2030**

La conexión entre aeropuerto y alta velocidad es un potencial emergente que puede generar grandes ventajas ambientales y económicas al territorio, tanto en el tráfico de pasajeros como en el de mercancías, tal y como el lobby FERRMED recomienda para determinadas cargas.

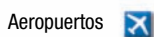
En este sentido, el proyecto Aero-AVE, financiado por el Ministerio de Fomento, tiene como objetivo analizar la viabilidad de esta intermodalidad para el conjunto del territorio nacional. Esta intermodalidad puede tener un potencial importante en la Comunitat Valenciana, por lo que hay que contemplarla como reto de futuro. No obstante, sería necesario desarrollar nuevos tramos de vías ferroviarias, en el caso de Valencia, para permitir estas conexiones.

Ahora bien, este es un potencial territorial que debe ser compatible con las grandes ventajas que supone la llegada de la alta velocidad al centro de las ciudades. Son dos potenciales muy importantes que, en la medida de lo posible, tienen que compatibilizarse para mejorar la eficiencia global del territorio.

## Propuestas estratégicas

Fuente: AEROPAT.

de la Comunitat Valenciana.

Aeródromos autonómicos Aeródromos de emergencias Aeródromos locales 

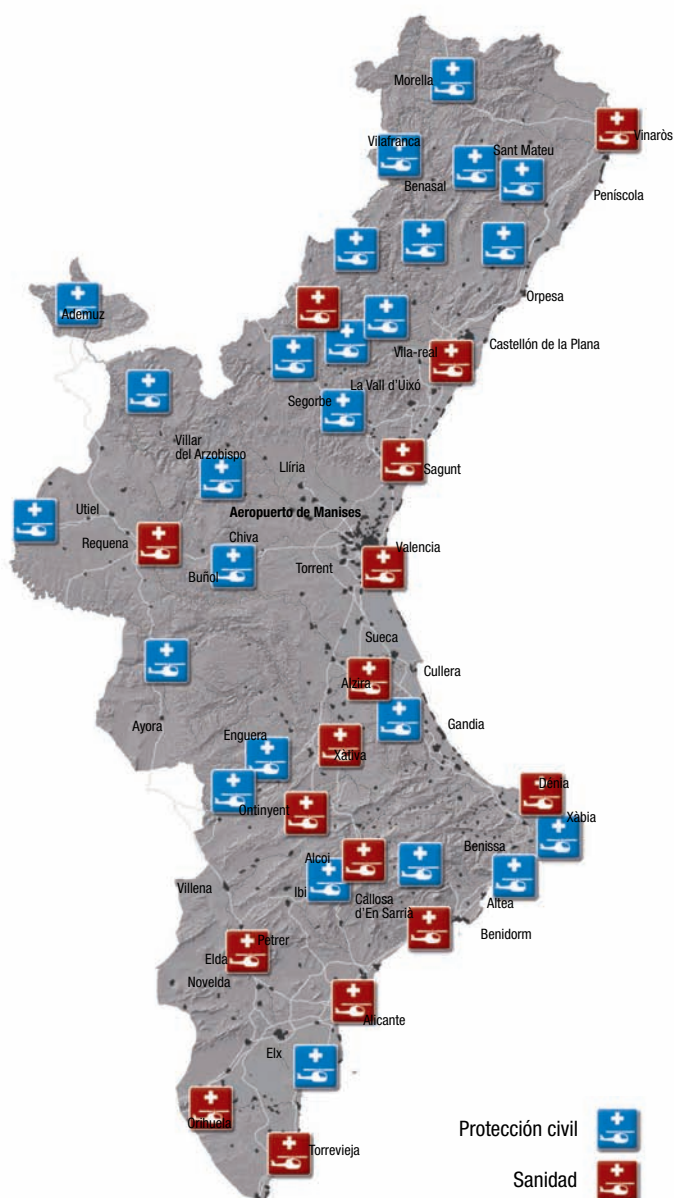
## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Propuestas estratégicas

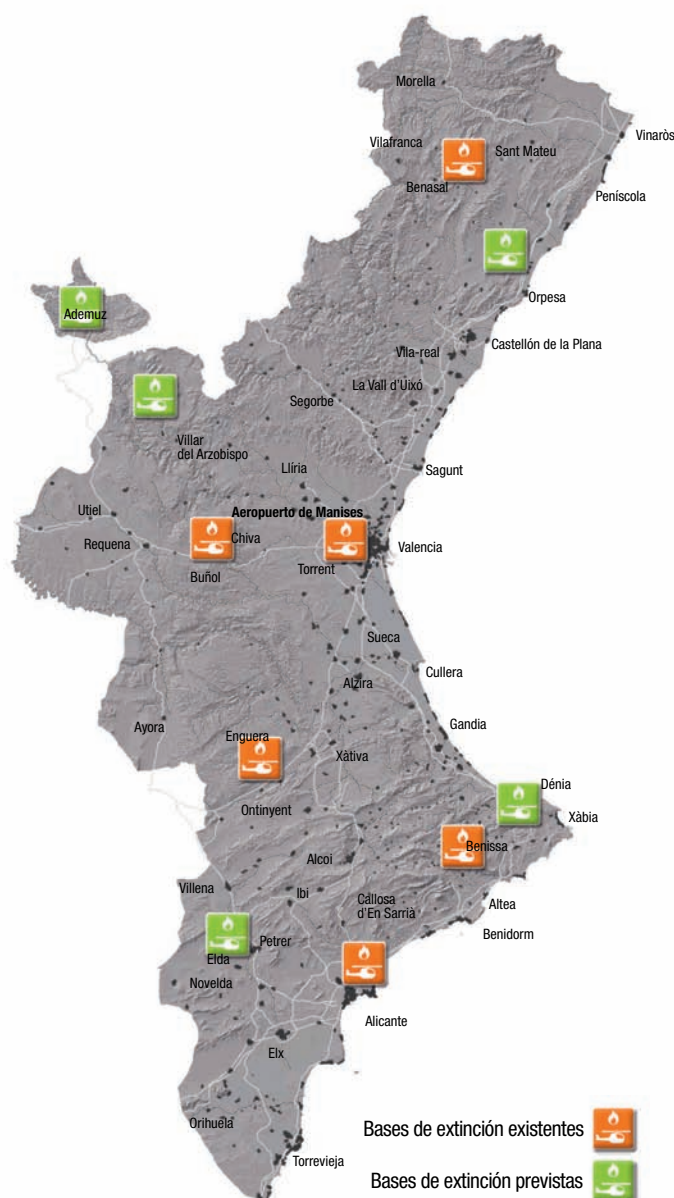
### Red de Helipuertos (emergencia y extinción)

Fuente: AEROPAT.  
Plan de Instalaciones Aeronáuticas  
de la Comunitat Valenciana.

#### Helipuertos de emergencia



#### Helipuertos de extinción



**Objetivo 18** **Mejorar la conectividad externa e interna del territorio**  
Propuestas estratégicas



Ampliación Aeropuerto de L'Altet



Nueva Área Terminal  
del Aeropuerto de Alicante. Plataforma

## Objetivo 18 Mejorar la conectividad externa e interna del territorio

Propuestas estratégicas

Conexión aeropuertos  
- Alta Velocidad Ferroviaria/  
Red de altas prestaciones.  
Escenario 2030

