



TALLER TERRITORIAL UNEIX VALENCIA

La Càtedra de Cultura Territorial Valenciana de la Universitat de València y la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio han organizado el Taller UNEIX-Valencia, en el marco del *Programa Estratégico para la Mejora de la Movilidad, Infraestructuras y el Transporte de la Comunitat Valenciana*.

Ha consistido en una mesa redonda donde se debatieron las necesidades de movilidad, infraestructuras y transporte que tiene la provincia de Valencia, en el marco del documento estratégico que está elaborando la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

El taller tuvo lugar el **miércoles 23 de mayo, a las 16:00 h en Salón de Actos de la Facultad de Geografía e Historia**, de la universidad de Valencia.

La sesión comenzó con una Mesa de Bienvenida en la que D. Josep Montesinos, decano de la Facultad de Geografía e Historia, inauguró la jornada. El decano junto con D. Joaquín Farinós, director de la Càtedra de Cultura Territorial Valenciana destacaron la importancia de la colaboración entre la Generalitat y la Universitat de València. Esta jornada se enmarca en el convenio que tienen firmado ambas entidades para la colaboración en la realización de actos de divulgación, participación y estudio en el ámbito de la planificación territorial, la vivienda y las infraestructuras. De este modo la Conselleria y la Universidad colaboran realizando actividades formativas, culturales y de reflexión universitaria orientadas al conocimiento y la difusión de estas temáticas competencia de la Conselleria.

Por otra parte, el director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat D. Carlos Domingo y técnicos de Conselleria presentaron el programa y explicaron la metodología que se está siguiendo para la redacción de este Programa Estratégico así como el proceso de participación en la fase de definición de objetivos y directrices durante la redacción del documento en la que se desarrolla la jornada.

A continuación comenzó una mesa redonda en la que participaron tres expertos y que fue moderada por el director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

D. David Moncholí, de Idom Consulting, redactor del plan metropolitano de movilidad del área de Valencia que está realizando la Conselleria, comentó la evolución de las políticas de planificación de la movilidad, desde las primeras orientadas al vehículo a motor, luego al movimiento de las personas pasando a las orientadas a la vida urbana y al transporte como lugar y finalizando en la planificación para la accesibilidad. Habló de las oportunidades pero también de los riesgos que las nuevas tecnologías pueden suponer a la hora de entender la movilidad.

Respecto a como abordar el reto de la movilidad en el área metropolitana de Valencia apuntó algunas ideas como la de potenciar desplazamientos peatonales y en bicicleta en relaciones de corta distancia, completar la red de transporte público de alta capacidad y calidad, implantar de forma planificada las plataformas de movilidad como servicio(MaaS), planificar y gestionar el despliegue del vehículo autónomo, integrándolo en el sistema de movilidad sostenible de la ciudad y preparar a los municipios del AMVLC para que se “autoadapten” al nuevo entorno: “urbanismo autónomo” y recalcó la importancia de planificar para el futuro que queremos.

D. Evarist Caselles, responsable de Gestión Turística del Patronat Provincial de Turisme de València de la Diputación de Valencia, explicó los grandes cambios que se están viendo en relación con el tipo de turismo que llega a la provincia de Valencia. El cambio el tipo de demanda en la propia área metropolitana, en número y tipo de turistas, en aumento en días de estancia, en necesidad de actividades también fuera de la propia área metropolitana y lo que eso implica en relación con la movilidad. Comentó las necesidades de transporte público de estos turistas y las oportunidades de negocio que pueden surgir en los municipios de interior si se les facilita el acceso mediante transporte público a las ciudades medias de la provincia, (Gandía, Sagunt, Requena, Xàtiva, Alcoi, etc), que pueden actuar de polos generadores de actividad.

D. José Vicente Latorre, Responsable del área de eficiencia energética del IVACE, quien explicó el Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga de la Comunitat Valenciana que está desarrollando la Generalitat.

A continuación se pasó a un turno de preguntas con el público que participó activamente. Entre otros temas se comentaron los siguientes:

- Transporte público a polígonos industriales que es prácticamente inexistente y de la necesidad de disminuir el número de accidentes *in itinere* a los centros de trabajo.
- Problemas de acceso a la ciudad, posibilidad de aparcamientos disuasorios en estaciones de tren o metro.
- Dificultad para los ayuntamientos de poder recibir subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos puesto que la mayoría no los compran sino que acuden a renting o leasing.
- Movilidad concentrada y movilidad difusa: en las áreas urbanas y metropolitanas, pero también en los espacios rurales e interiores. Qué se piensa para ellos (accesibilidad y (inter)conectividad).
- Conveniencia de que los planes de parada de autobuses cubran toda la red de carreteras independientemente de que administración sea la titular.
- Necesidad de concienciar a la ciudadanía de los usos de sistemas de movilidad sostenible, importancia de las campañas de sensibilización y promoción y dificultades presupuestarias para la administración de llevarlas a cabo.
- Importancia de los hábitos y costumbres de los consumidores. En la recarga de coches eléctricos, aparición de la figura del “prosumidor” (consumidores de la energía que producen).
- Dificultades de acceso en transporte público a la Universitat Politècnica de los estudiantes residentes fuera de la corona metropolitana con tiempos de 1,5-2 h para llegar.
- Necesidad de que en las mesas de coordinación interadministrativa se tenga en cuenta al colectivo universitario que es muy específico.
- Necesidad de realizar campañas de sensibilización en movilidad sostenible (fomento del uso del transporte público o de la cultura de ir andando).
- Conciliación de la vida familiar y laboral; en general (ambos sexos), aunque habitualmente corresponde en mayor medida a la mujer (perspectiva de género).
- Las personas tienen derecho a la accesibilidad (más que a la movilidad sin más).
- La movilidad no obligada ya supera a la obligada, lo que supone un problema a los gestores puesto que aparece una movilidad difusa que se ha de tener en cuenta.
- Los sistemas de *car sharing* que están apareciendo, todos los grandes fabricantes tienen sus empresas de *car sharing*, lo que da idea de las expectativas de futuro que hay.
- Los movimientos que están teniendo lugar en el sector empresarial de los fabricantes de coches, empresas de internet, de software de gestión de tráfico... apuntan a las expectativas que la movilidad como servicio (*maas*) está generando. Oportunidades y riesgos que esto implica.

- Problemas de efectos barrera que se encuentran los modos no motorizados con las grandes infraestructuras viarias y ferroviarias.

-Problemática específica de los accidentes *in itinere* a los centros de trabajo. Estrés por horarios muy estrictos de entrada. Posibilidad de establecer horarios flexibles y escalonados para suavizar las puntas de tráfico y disminuir la congestión.

-Dificultad de encontrar información y explicación fácil en el área de Valencia acerca de los modos de transporte público para los turistas y en general para todos los usuarios.

-Falta de conexión transversal con transporte público en los municipios de la comarca de l'Horta Nord.

-Posibilidad de introducir cambios legales que con muy bajo coste pueden suponer impactos muy positivos a la hora de implantar medidas de movilidad sostenible (estándares urbanísticos por ejemplo de aparcamientos o incentivos fiscales, acreditaciones "verdes" para empresas que facilitan el acceso al trabajo de sus trabajadores por medios sostenibles, etc).

-Necesidad de una mayor coordinación interadministrativa (no solo para coordinar medios -intermodal- sino también responsabilidades y competencias para hacer el resultado más eficiente). El tema de la coordinación y la gobernanza-buen gobierno deberían ir incluidos explícitamente indicándose que cosas deben ser coordinadas, quienes están implicados y cómo se debe articular esa coordinación, con que recursos y que responsabilidades (orden/jerarquía), es necesario que estos temas queden bien explicitados en la Estrategia y queden acordados para su aprobación.

-Necesidad de que se considere la defensa de los valores patrimoniales como recurso.

- Uno de los retos que el Programa deberá acometer es el tipo de modelo de movilidad que persigue; esto es, si se apuesta a una sola cosa: gestionar movilidad (movilidad individual, movilidad colectiva, intermodal - en esos casos si eléctrica y si sí qué tipos de fuente de alimentación, si tradicional o alternativa...) o si lo que se persigue es reducir la movilidad (obligada) y el uso de métodos alternativos (no solo bici, sino también ir andando).

- Respecto el tema del vehículo eléctrico: subvenciones, puntos de recarga, capacidad técnica y normativa, se comentó el efecto impulsor que puede tener la administración (puntos de recarga municipales, etc) hasta que la iniciativa privada tome la iniciativa.

Respecto a la generación de energía, es un aspecto crucial el tema de la autogeneración (solar principalmente) y autoconsumo. También es importante el uso de los puntos de carga en los municipios de interior para 'articular nuevos anclajes territoriales'.

Hay que recordar que la UE esta preparando (si no lo está ya) una Directiva para que los municipios en sus planes generales de ordenación municipal consideren obligatoriamente la instalación de este tipo de instalaciones fotovoltaicas.