

INFORME CRÍTIC SOBRE EL PMOME DEL ÀREA DE VALÈNCIA

(VT, 18 Juliol 2022)

QUÉ ÉS EL PMOME

Al Diari Oficial de la Comunitat Valenciana de 28 de Juny de 2022 es publicava la RESOLUCIÓ de 2 de juny de 2022, de la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, per la qual se sotmet a informació pública el Pla de mobilitat metropolitana de l'àrea de València (PMoMe València), amb un termini de 45 dies hàbils comptats a partir de l'endemà de la publicació de l'anunci. Com sol passar, temps per a informació pública i al·legacions en estiu. El termini sembla acabar a finals d'Agost.

Aquest pla podrà consultar-se en la pàgina web de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat a través del següent enllaç: <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/movilidad-urbana/valencia>, o de manera presencial en els serveis centrals de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, situats a la Ciutat Administrativa 9 d'Octubre, Torre 1, carrer de la Democràcia, número 77, planta 8, de la ciutat de València, en dies laborables de 09.00 a 14.00 hores. L'enllaç de la seu electrònica de la Generalitat Valenciana per a presentar les al·legacions és el següent: <https://www.gva.es/proc18766> En cas de presentar les al·legacions de manera presencial, es podran entregar en els registres de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat i en qualsevol altre registre que establisquen les disposicions vigents.

En la justificació del PmoMe es fa referència a «*La necesidad de procesos de planificación más sostenibles e integradores como una forma de abordar esta complejidad e identificar un conjunto apropiado de políticas ha sido ampliamente reconocida. Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible abarca esta idea de un enfoque integrado; fomenta el desarrollo equilibrado de todos los modos de transporte pertinentes al tiempo que fomenta un cambio hacia modos más sostenibles*».

ORIGEN DEL PMOME: LA LLEI DE MOBILITAT

Com s'arreglava al «Borrador del Plan y Documento inicial Estratégico del PmoMe València», de 2018, «*La Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana plantea unos objetivos ambiciosos en materia de movilidad sostenible, que deben de ser desarrollados con ayuda de los instrumentos que en ella se contemplan. Estos objetivos son:*

- a) La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.*
- b) La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.*
- c) La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.*
- d) La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.*

- e) *La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.*
- f) *La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.*

Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados por la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana, y, en particular, el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público que deberá ser accesible. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo, por lo tanto, de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.»

PMOME I PATEVAL

El primer document anomenat “**Pla Mobilitat Metropolitana València. Borrador del Plan y Documento Inicial Estratégico**” (**PeMoMe**) es fa públic en Maig de 2018, per la “Conselleria d’Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori”. Este Pla s’englobava dins de les tipologies de plans de mobilitat previstes per la Llei 6/2011, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, com a pla supramunicipal d’ámbit metropolità, amb l’objectiu de coordinar les polítiques i actuacions de mobilitat en tots els municipis de l’Àrea Metropolitana de València.

Al Document Inicial Estratègic del PmoMe, de 2018, s’afirmava que «**Análogamente, el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL)** es un instrumento de ordenación territorial integral de escala supramunicipal, tal y como se prescribe en el artículo 6 de la Ley 5/2014 de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP).

Este plan viene a paliar la falta de coordinación del planeamiento general estructural de los municipios del entorno de Valencia, después de la abolición en el año 2000 del Consell Metropolità de l’Horta, el cual aplicaba las Normas de Coordinación Metropolitanas aprobadas en 1986.

Los principales objetivos y propuestas del **PATEVAL** se estructuran en cinco ejes de actuación, que son:

- a) *La definición y caracterización de la infraestructura verde del territorio con los objetivos de conservar y poner en valor los suelos con mayores valores ambientales, territoriales, paisajísticos, productivos y culturales, así como el conjunto de conexiones territoriales y biológicas que permiten la conservación de los procesos ecológicos permitiendo, al mismo tiempo, un uso recreativo sostenible del territorio.*
- b) *Propuestas en materia de sistema de ciudades. Aquí, el Plan trabaja en una doble dirección, identificando sectores de suelo planificados, pero con una marcada insostenibilidad, y la definición y regulación de ámbitos estratégicos de carácter supramunicipal.*
- c) *El tercer tipo de propuestas se desarrollará sobre las infraestructuras de movilidad, donde se adoptarán las infraestructuras de vertebración externas e internas necesarias para que el área metropolitana de Valencia se conecte con los grandes nodos globales, y se eliminen los problemas de congestión de la red metropolitana reforzando el modelo productivo y la accesibilidad universal. Todas las propuestas pasan por el aumento de la cuota de captación de viajes por parte de los sistemas*

de transporte público, poner en relación las políticas sobre los usos del suelo con la accesibilidad o fomentar la movilidad peatonal y ciclista en las ciudades.

d) *El cuarto tipo de propuestas deriva del estudio de paisaje-catálogo de paisaje del área metropolitana, el cual delimitará las unidades de paisaje adecuadas para zonificar el suelo no urbanizable de los planes generales estructurales de los municipios.*

e) *El último tipo de determinaciones será una normativa para coordinar el conjunto de los planes municipales en aspectos tan relevantes como la regulación del suelo rural, las políticas de vivienda, los equipamientos públicos supramunicipales, el transporte público, los crecimientos urbanísticos, etc.*

El procés d'elaboració de PeMoMe i PATEVAL anaven en paral·lel, efectivament, però tots dos van patir una suspensió «de facto» paral·lela, ja que la seua elaboració i discussió pública va ser interrompuda, i només en 2022 es reobri la informació pública del PMoMe, però amb un canvi substancial: la subordinació del mateix a un altre document, «UNEIX».

EL «PROGRAMA UNEIX»

En Març de 2019, Presidència de la Generalitat Valenciana presentava un document denominat **“UNEIX. Programa Estratègic per a la millora de la Mobilitat, Infraestructures i el Transport de la Comunitat Valenciana”**.

Cal advertir que este document s'impulsava des de Presidència, al marge de l'òrgan natural de l'elaboració dels documents d'ordenació territorial i dels transports (la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori), i que su presentació té a veure, sens dubte, amb la paralització del desenvolupament dels treballs en marxa, del PMoMe i del PATEVAL. El programa UNEIX s'anunciava, significativament, en una reunió del President Puig amb la Cambra de Contratistes de la Comunitat Valenciana.

<https://alicanteplaza.es/>

[Puignegociaconlosempresariosuncalendariodeinversionesabiertoalacolaboracinprivada](#)

Al **PMoMe presentat el 2022**, es defineix el Programa UNEIX com a *“un documento estratégico de la Generalitat que define las principales líneas estratégicas de actuación a seguir y a desarrollar en materia de movilidad, infraestructuras y servicios de transporte en el período 2018-2029. El objetivo del mismo es definir el escenario futuro que se quiere para la Comunitat Valenciana y planificar el marco estratégico, las pautas y las directrices que permitan, mediante el impulso de la inversión, desarrollar actuaciones para alcanzarlo.”*

El PMoMe s'integraria *“dentro de la política de planificación de movilidad e infraestructuras de la Generalitat”* explicitada en el Programa UNEIX. (Apartat 1.5.)

Al PMoMe de 2022 s'arriba a afirmar que *“Ambos documentos (UNEIX y PMoMe) han sido elaborados de manera conjunta y concertada, de modo que se alinean de modo eficiente las estrategias de la Comunitat con las del Área Metropolitana de València, en materia de movilidad sostenible.”* **Aquesta afirmació és falsa**, ja que a l'esborrany del PMoMe de 2018 es fa referència repetidament a la relació estreta entre el Pla de Mobilitat i el Pla d'acció Territorial (PATEVAL), sense cap referència a UNEIX.

Els tres objectius fonamentals de la estratègia UNEIX de 2019 eren, segons eixe document, *“facilitar un reparto modal más equilibrado (movilidad sostenible), una mejor accesibilidad a todo el territorio (servicios e infraestructuras), y una mayor competitividad del tejido productivo (infraestructuras y logística). Todo ello basado en el desarrollo sostenible, que contempla las tres vertientes: social, ambiental y económico”*.

Al PMoMe 2022 s'inverteix, d'alguna manera, este ordre, ja que s'afirma que *“El marco general del documento (UNEIX) es la sostenibilidad entendida desde tres puntos de vista: económico, cohesión social y medio ambiente, haciendo de la Comunitat Valenciana una región urbanizada global referente en Europa por la calidad y la eficiencia del sistema de movilidad, permitiendo:*

- *Una mejor integración en el corredor Mediterráneo; aumentando la eficiencia de las grandes infraestructuras de paso; la consolidación de nuevas oportunidades en el sector logístico y los atractivos de localización e inversión. Para ello se plantea mejorar las infraestructuras ferroportuarias en el transporte de mercancías.*
- *Una mayor articulación entre los centros urbanos y una mejor accesibilidad a todo el territorio, a partir de un sistema de transporte público que vertebre el territorio.*
- *Un reparto modal más equilibrado que ofrezca alternativas reales a las pautas de movilidad más insostenibles y mejore la articulación y el atractivo de las opciones, menos contaminantes, más eficientes y más racionales.»*

Esta inversió de l'ordre no és casual, reflexa les demandes dels sectors empresarials, i de una preocupació per donar suport a l'actual model socioeconòmic, ignorant tots els arguments i evidències sobre la insostenibilitat d'eixe model.

«**Sostenibilitat**» no és un equilibri a negociar entre interessos empresarials, socials i ambientals (vistos a curt termini i com a contradictoris), sinó una reflexió sobre la capacitat del subsistema socioeconòmic de no colapsar per l'erosió de la seua base ambiental, davant el canvi climàtic accelerat i les crisis ambiental i energètica. I de les actuacions que poden fer-se, d'adaptació i mitigació, davant este canvi.

SOBRE LA METODOLOGIA DE LA PLANIFICACIÓ TERRITORIAL

Com s'ha vist, era la Llei de Mobilitat de 2011 de la Comunitat Valenciana la que marcava uns objectius decidits i de futur en matèria de mobilitat sostenible, si bé les diferents administracions distaven molt d'assumir i voler aplicar eixos objectius de manera conseqüent. L'anomenat «Programa UNEIX» no millora, més bé ignora, les propostes estratègiques proposades per la Llei de Mobilitat. L'afirmació de que és UNEIX qui marca els objectius estratègics ignora este marc superior.

En la planificació territorial, o en la planificació en general, un Programa és un conjunt d'actuacions que han de materialitzar els objectius previstos en un Pla. És a dir: primer ha d'haver un **Pla** (se suposa que, en este cas, de transformació i transició a una mobilitat més sostenible), i derivar-se d'este pla un **Programa**, una sèrie d'actuacions sectorials i transversals, que haurien d'esser coherents entre si i amb els objectius estratègics previstos. I a continuació s'en deriven els **projectes**, actuacions o modificacions normatives concretes. **Pla, Programa, Projecte, este és l'ordre natural del planejament.**

Amb la presentació d'UNEIX se li dona la volta al planejament. A banda de la literatura “sostenibilista”, matitzada per la equiparació de la “sostenibilitat econòmica” a la ambiental

i la «social», UNEIX és poc més d'un **catàleg de infraestructures previstes** fonamentalment per l'Estat, i en alguns casos per Diputacions Provincials o la mateixa Generalitat. No importa que moltes d'elles, que pretenen donar suport a l'ampliació del trànsit motoritzat, per exemple, resulten contradictòries amb uns objectius de major sostenibilitat. S'assumeixen acríticament. Es tracta, com sempre, de l'obra dura per l'obra dura. I la majoria d'estes decisions han estat preses a Madrid, lluny dels òrgans democràtics de l'Autonomia valenciana.

LA PREEMINÈNCIA DE LES POLÍTIQUES DEL MINISTERI DE FOMENTO

UNEIX arrebegava i donava per bones totes les inversions i actuacions en marxa, incloent l'aposta per l'ampliació del port, de la xarxa troncal de carreteres del Estat i de l'Alta Velocitat ferroviària, és a dir: per la continuïtat i l'amplificació de les polítiques que han contribuït a la insostenibilitat del sistema de transports, en concentrar les inversions estatals en eixes actuacions, mentre s'abandonava la xarxa de Rodalies i trens regionals, i es negava la financiació als sistemes de transport metropolità valencians.

Les propostes concretes prèviament existents, pròpies d'altres temps, són arrebegades de manera acrítica, com ara els projectes d'ampliació del viari de gran capacitat previstos pel Ministeri de Fomento (com la A-7, la V-21, la V-30, la V-31) . Estos projectes apareixen llistats en el Programa, sense cap qüestionament ni crítica, quan totes ells han sigut objecte de al·legacions i oposició per banda de Ajuntaments, per la mateixa Generalitat o per col·lectius ciutadans.

Justament, els anys previs **s'havia avançat en una formulació d'un alternativa a la planificació dels transports, des d'una perspectiva valenciana.**

L'anunci del Ministeri de Fomento de recuperar l'ampliació de la **V-30, l'any 2016**, havia provocat una resposta unificada de la Generalitat (Conselleria, Ajuntament de València, Ajuntaments dels pobles afectats pel corredor) amb les següents raons, que va resumir la propia Consellera M^a José Salvador en una reunió conjunta el 18 de novembre de 2016:

- *la falta de consenso y colaboración entre las administraciones implicadas, «tal y como recogía el protocolo firmado en 2005»*
- *que el proyecto choca con la propia Ley de Carreteras de 2015 al no tener en cuenta la perspectiva intermodal,*
- *que los datos de medición de tráfico empleados corresponden al año 2009 por lo que están «desfasados»*
- *que no tiene en cuenta «ningún tipo de movilidad» al contemplar únicamente ampliación de carriles «sin contar con los efectos que tendrá en el aumento del tráfico»*
- *que no se haya considerado el plan de movilidad sostenible de Valencia, actualmente en licitación (el futuro PMoMe).*
- *La diferenciación de los tráfico, la falta de solución a los accesos a los municipios o la reducción de velocidad fueron otros de los aspectos resaltados. «No queremos una carretera pura y dura, sino un proyecto con criterios del siglo XXI», resaltà.*
- *«Es un clamor que el eje está congestionado y que hay que dar solución al acceso del puerto pero no como plantea Fomento», criticó Salvador*

(de la premsa del 19 de novembre de 2016).

En resum, en els debats del moment, s'insistia en que ja no era acceptable una política de ampliació del viari unilateral, per banda del Ministeri, i que la coordinació de les actuacions i inversions (també de les estatals) hauria de fer-se des d'una perspectiva metropolitana, on el Ministeri podria aportar la seua gran capacitat financera preferentment en projectes de mobilitat sostenible, transport públic metropolità i integració dels sistema de transports.

LA SITUACIÓ DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Al PmoMe es fan una sèrie de valoracions correctes sobre la situació de la gestió de la mobilitat a l'AMV, on s'evidència implícita i explícitament la gran diferència qualitativa entre les actuacions fetes des de 2015 a la Ciutat de València, la resta de municipis de l'AMV, i la mateixa generalitat. Així, es reconeix que:

“Existe una brecha de calidad y éxito del servicio entre el autobús metropolitano (Metrobús) y la EMT de València

Respecto a la red de Autobús, si bien a nivel urbano la ciudad de València presenta un esquema de red adecuado y un servicio con una calidad destacable, el servicio metropolitano Metrobús presenta aspectos a mejorar, tanto en el diseño de las líneas como en la eficiencia y calidad de los servicios.”

El balanç sobre la efectivitat de les diferents xarxes de transport és molt crític:

“El transporte público como red conectora e integradora de la movilidad metropolitana

Analizando la accesibilidad al total de paradas de los diferentes modos de transporte, los datos son claros: un 31,4% de la población metropolitana tiene unos niveles de accesibilidad al transporte público mejorable, con cifras similares en cuanto accesibilidad a los lugares de y trabajo. Por tanto, es necesario apostar tanto por una mejora de la calidad del servicio como de la extensión y conectividad del mismo, con el objetivo de lograr aumentar el grado de accesibilidad de la población al transporte público a niveles de otras áreas urbanas españolas y europeas (en Barcelona, cerca del 81% de la población tiene unos niveles de accesibilidad adecuados según los últimos datos del PdM, frente al 68,6% del AMVLC).”

En alguns casos, la informació és incorrecta, fins i tot contradictòria, pot-ser per problemes de coordinació entre les dos empreses Consultores que elaboren el PMoMe 2022:

“La infraestructura ciclista debe ser metropolitana, homogénea y continua

La gran mayoría de los desplazamientos en bicicleta los encontramos en la propia ciudad de València debido a una mayor densidad, que se traduce en mayor mezcla de usos de suelo y permite trayectos más cortos que se ajustan bien a las características de la bicicleta; es por ello que los servicios de bicicletas públicas como Valenbisi se encuentran únicamente dentro de la ciudad.” **(Esta afirmació no és correcta,** i està en contradicció amb altra informació continguda en el mateix document, on s'arreglen les diferents xarxes locals i comarcals de bicicles públiques, això si, incompatibles amb el sistema de la Ciutat, per la qual cosa s'han habilitat uns intercambiadors de bici a la perifèria urbana)

Al document es proposen un gran nombre d'actuacions de millora i creació de noves ofertes de transport, moltes ja decidides per la Generalitat o Ministeri, però subsisteixen molts interrogants sobre la duplicació d'oferta i sobre els buits del servei. Quan es parla de

sistemes MetroTram, de creació de Plataformes reservades per a un sistema ràpid de bus, sembla tractar-se de noves plataformes, independents de la xarxa viària actual, de manera que suposaria un increment de l'obra pública i de l'ocupació de territori, en lloc d'un canvi d'ús del excessiu viari ja existent. El mateix dubte apareix quan es parla de la segregació de carrils BUS-VAO, reservats al transport públic i cotxes amb ocupació major que el conductor. Però és que la reflexió sobre l'excés de viari a l'àrea metropolitana no apareixia clarament en el diagnòstic inicial, i en les propostes de UNEIX, que guien l'actual PmoMe, s'acceptaven acríticament totes les ampliacions de carrils a la xarxa viària de titularitat estatal, autonòmica o de la Diputació.

SOBRE ELS FERROCARRILS DE LA GENERALITAT

Al Programa Uneix es parava de *«un enfoque integrador de los modos de transporte, en los que los medios de gran capacidad como los trazados ferroviarios y tranviarios, con limitaciones por la rigidez de su infraestructura, se complementen en la cadena de movilidad con otros modos: autobús, bicicletas, desplazamientos a pie...»*

Però quan es feia referència al servici donat pels **Ferrocarrils de la Generalitat (FGV)** el diagnòstic era autocomplaent, doncs s'afirmava que *«és adequat a la demanda existent»*: *“La oferta de servicio trata de adaptarse a la demanda estableciéndose diferentes frecuencias en función de las variaciones de aquélla. También está condicionada por la existencia de tramos de vía única, nudos, plataformas compartidas, terminales con poca maniobrabilidad, pasos a nivel.... Actualmente se puede considerar que el servicio prestado se encuentra razonablemente ajustado a la demanda, si bien existen determinadas horas del día o periodos en los que se precisa mejorar ese ajuste, lo cual, en relación con la tendencia creciente esperada de viajeros, obliga a efectuar acciones que permitan ofrecer una mayor capacidad de transporte.»*

Esta afirmació era completament contradictòria, ja que d'entrada s'havia afirmat la necessitat de reduir la mobilitat en cotxe en favor d'altres modes de desplaçament. I, com es pot fer això si no es millora prèviament el servici del transport públic?. Pot-ser cert que la situació actual FGV no atrau més viatgers, però en el Programa UNEIX no es plantejava si una millora en el servici (més freqüència de pas, horaris més allargats, millores tècniques o en la infraestructura..) no atrauria més viatgers, desplaçant més viatgers de la carretera, i augmentant la sostenibilitat del sistema de transport. En la Economia del Transport fa temps que és sabut que habitualment no és la Demanda de transport la que determina l'adequació de la xarxa, sinó que han sigut tradicionalment **les prioritats polítiques i les inversions en Oferta de infraestructura** (inversions en carretera en lloc del ferrocarril) les que potencien i “generen” la demanda actual.

Al PmoMe 2022 s'avança en la definició d'objectius, ja que es reconeix que: *“Según los datos obtenidos, existe un importante margen de mejora del peso del transporte público dentro de la estructura general de movilidad para el Área Metropolitana de València.”*

“A la vista de estos datos, resulta urgente gestionar las demandas de viajes desde una óptica sostenible, incrementando el trasvase de personas del vehículo privado a los medios de transporte público y sistemas no motorizados, así como la reducción de las disfunciones que de manera puntual se presentan en la red viaria valenciana”.
“Uno de los objetivos del PMoMe debe ser mejorar aquellas infraestructuras de conexión que permitan la realización de los viajes que requieran de varias etapas para completar los desplazamientos. En otras palabras, debe quedar resuelta la existencia de

infraestructuras que favorezcan la intermodalidad, es decir, hay que evitar que el número de etapas sea reducido porque no exista una correcta conexión entre distintos medios de transporte».

Malgrat lo dit, les perspectives de millora dels FGV al PMoMe i el seu paper en la mobilitat metropolitana no eren massa ambiciosos. A banda de la duplicació de vies on encara la línia era de via única, i la millora de freqüències, l'extensió de la xarxa es redueix, a la Ciutat, a un possible nou túnel pel centre històric (de difícil encaix en un subsol de ciutat tant antiga, amb unes clares complicacions de afecció a edificis i trobades arqueològiques), i a noves línies de tramvia vinculades més als iconos de la «modernitat» (Ciutat de les Arts, La Marina...) que als centres d'atracció de la mobilitat.

Resulta especialment greu **el cas de l'hospital La Fe**, el principal centre de treball y de atracció de mobilitat a la ciutat i d'un àmbit superior a l'Àrea Metropolitana, en ser l'Hospital de referència de la Comunitat Valenciana. Als estudis del PmoMe es reconeix que l'accessibilitat d'este hospital en transport públic es «mala, del 5,9%». La prolongació de la línia 1-2 de Metro, desde Plaça de España per l'eix de Ausiàs March seria fàcil, a cel obert, donada la amplària de este corredor, malgrat això no se contempla en els plans d'ampliació de la xarxa de Metro. (Es proposa en el PMoMe només la seua prolongació fins a Bailén)

ELS PROJECTES FERROVIARIS

De nou, en relació amb els projectes ferroviaris de ADIF-RENFE s'accepta acríticament la planificació "oficial" del Ministeri, que confia la millora del servei ferroviari a un nou accés d'Alta Velocitat des de Castelló, un túnel ferroviari passant per l'interior de la ciutat de València, i una nova estació soterrada. Este projecte sobredimensionat porta 25 anys sobre la taula, amb diverses modificacions, i reparacions (de nou al 2020), però sense que tinga assignació pressupuestària per a fer-la viable. Mentre tant, solucions alternatives de menor impacte i cost es descarten.

Resulta especialment sagnant l'ajornament continu dels plans de millora de les Rodalies, que pateixen una pèrdua contínua de viatgers, a causa de l'empijorament del servei (cancel·lació de trens, retards, trens obsolets i amb avaries freqüents...). Males perspectives per a un canvi modal en favor del transport públic, malgrat una xarxa ferroviària relativament densa a l'Àrea Metropolitana.

Cal insistir que este canvi modal és impensable sense la millora de les Rodalies (reparació de vies, desdoblament, electrificació, dotació de convois moderns, disponibilitat de suficient personal de conducció i manteniment...). Encara que a les previsions-propostes del PMoMe s'inclouen moltes d'estes millores en les propostes d'actuacions, cal preguntar-se per les prioritats, el grau d'exigència i de compromís real d'executar-les per banda del Ministeri, mentre que per banda de les institucions valencianes semblen prioritzar-se els grans projectes interurbans, en especial l'Alta Velocitat.

<https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2021/09/23/614b6ae8e4d4d854368b4626.html>

Als projectes ferroviaris oficials també s'ignora el problema de les mercaderies al Corredor Mediterrani. Per la AP-7 circulen uns 25.000 camions al dia. Si ens plantejàrem l'objectiu de **transferir un 20% de les càrregues d'estos camiones al ferrocarril** (objectiu modest

e insuficient en la situació de crisi climàtica i amb el compromís de reduir les emissions de efecte hivernacle):

- El 20% de 25.000 són uns 5.000 camions/día
- En cada tren de mercaderies de 750 m cap la càrrega equivalent a uns 50 camions
- Esto ens donaria una nova circulació de 100 trenes/día (50 en cada sentit), que interferiria amb els trens de rodalies i regionals que compartirien la plataforma ferroviària actual, pel túnel de El Cabanyal.
- No és admissible que tants trens de mercaderies, alguns amb cisternes de productes inflamàbles o tòxiques, pasen per dins de la ciutat de València, pel túnel de El Cabanyal.

Por tant, per a calcular las necessitats i distribució dels tràfics ferroviaris cal integrar una transferència de càrregues del camió al ferrocarril, per fora de la ciutat. A l'Estratègia Territorial Valenciana (aprovada el 2011), es proposava una línia ferroviària nova per a mercaderies, pel corredor del By-pass (A-7). En lloc d'esta proposta de futur, el Ministeri de Fomento, en estos moments, està iniciant la duplicació de la capacitat de la A-7 com a carretera.

EN RELACIÓ AMB LA LOGÍSTICA

Al Diagnòstic del PMoMe s'assenyala adequadament com a un problema greu que el transport per carretera suposa una quota modal del 95% (2015), i només el 5% el ferrocarril, i es proposa encertadament canviar este repartiment modal.

Però, a continuació s'accepta que *«es de prever que el transporte por carretera siga siendo el modo predominante, dado que en todo caso, la capilaridad en el acceso a los centros de producción y de distribución (Last Mile o última milla), sólo se puede conseguir con el transporte por camión o furgón»*. Però es confon la distribució local i la comunicació amb els centres logístics amb el transport a llarga distància, que és del que s'estava parlant en relació amb la llarga distància. I també es confon amb el repartiment «d'última milla», distribució urbana de mercaderies, i ací també s'ignora el potencial, ja assajat a València, de la distribució amb cargo-ciclos, no necessàriament camió o furgó.

El coll de botella del transport de mercaderies per ferrocarril, al contrari del que sembla destacar-se al diagnòstic, no són problemes de capacitat de la xarxa, sinó la inexistència de **instal·lacions d'intercanvi modal**, i sobre tot la inexistència de **operadors ferroviaris** disposats a ofertar capacitat de càrrega en trens a preus competitius (omplint trens d'anada i tornada) al teixit productiu, comercial i exportador valencià, que està excessivament atomitzat.

En este sentit els projectes de centres logístics i estacions intermodals proposades per les Administracions semblen clarament insuficients, per tal de canviar la dinàmica actual. La ZAL que insisteix en crear l'Autoritat Portuària de València a La Punta naixeria ja infra-dimensionada, a més de causar uns greus impactes ambientals, en consolidar la destrucció d'horta, i impedir el corredor verd que podria unir l'Albufera i el Parc del Túria.

Al PMoMe, erròniament, s'esmenta l'existència de dos instal·lacions intermodals (per a mercaderis) a l'Àrea Metropolitana:

- *Silla Mercancías: centro logístico con 14 vías de carga y descarga, y capacidad para almacenar 909 TEUS.*
- *València Fuente San Luis: terminal con 2 vías de carga y descarga y capacidad para almacenar 175 TEUS.*

La primera instal·lació ha d'esser tancada en data pròxima, mentre que la segona va a ampliar-se. Sembla que esta part es va redactar quan els treballs per al document inicial de 2018, sense actualització.

Les principals zones logístiques i industrials del País, realment existents, a banda de la Factoria Ford, no disposen de accés ferroviari, trobant-se a faltar l'esmentat by-pass ferroviari que uneixca Almussafes amb Riba-Roja, la Fuente del Jarro i Sagunt, i la construcció de centres intermodals a les tres ubicacions. Els plans de augment de la capacitat de la xarxa troncal de carreteres va en el sentit contrari: d'esta transferència modal: afavorir encara més el transport per carretera.

CONCLUSIONS

Els treballs per Document Inicial del PMoMe de 2018, aportaren molta informació estadística actualitzada sobre la mobilitat metropolitana, que per al document de 2022, s'ha afegit estudis bassats en els big data extrets de la telefonia mòbil i connexions wifi. Però clarament es pot veure que el PMoMe ara presentat a informació pública té diferents parts inconnexes:

- Una primera argumentació sobre el Programa UNEIX, la seua relació amb el PMoMe, i l'àmbit de l'estudi, l'Àrea Metropolitana de València (AMV)
- Una acumulació de dades (en la seua majoria per al treball previ del 2018, afegint la explotació dels "big data" en el de 2022), que informa sobre la situació dels desplaçaments a l'AMV
- Una reflexió documentada sobre la falta d'adequació del sistema de transports existent a esta demanda i a una adequada vertebració metropolitana
- Un conjunt de propostes d'actuacions, millores i creació/prolongació de línies de transport metropolitana
- Unes reflexions i conjunt de propostes per a continuar la millora de la gestió de la mobilitat després de les actuacions proposades (incloent la introducció de un peatge urbà o de congestió, que ha provocat un debat improvisat i superficial, sense una visió de conjunt)
- Unes reflexions sobre governança, coordinació, i gestió de la mobilitat
- Una avaluació del cost de les actuacions, per àrees d'actuacions i Administracions implicades

Al final resulta que la majoria d'inversions es contempen a llarg termini (deixant intactes els problemes, i imposibilitant que s'actue en el sector que suposa la major contribució als

problemes ambientals i a les emissions que agreugen el canvi climàtic. A més, **l'anàlisi de les inversions de l'Estat està falsejat**, ja que s'atribueix la inversió prevista en Alta Velocitat, túnel passant i nova estació al Pla de Rodalies:

«La mayor parte de la inversión se estima sea realizada por Adif debido a la implementación del Plan de Rodalia, con cerca del 73% del coste estimado del PMoMe. Los siguientes entes con una mayor responsabilidad presupuestaria serán la Generalitat Valenciana seguido por FGV, con 13% y 10,6% respectivamente. Se deben pactar con los agentes implicados para poder ejecutarlas. Las posibilidades de financiación están amparadas en el consenso de todos los agentes implicados»

En algun moment, en este excessivament extens document del PmoMe, s'encerta a sintetitzar l'essencial de la transició a una mobilitat més sostenible, sense necessitat de tant aparató estadístic ni propostes a tant llarg termini:

“Por tanto, los principales retos que deberá abordar València y su área metropolitana en los próximos años debe basarse en:

- 1. Potenciar desplazamientos a pie y en bicicleta dentro de València y dentro de los municipios del AM***
- 2. Potenciar la red de transporte público en València (EMT): mejor oferta y mayor velocidad.***
- 3. Gestionar estacionamiento en superficie (en destino) para liberar espacio a viandantes***
- 4. Potenciar la red metropolitana de transporte público, para que sea una verdadera alternativa al uso del vehículo privado en desplazamientos intermunicipales y con València.***
- 5. Conseguir una verdadera integración tarifaria de todos los modos de transporte.***
- 6. Lograr una mejor calidad de aire y un espacio público al servicio del disfrute de la ciudadanía”***

Per a assolir estos objectius caldria, fonamentalment, més voluntat política i no tantes inversions en infraestructures insostenibles. I no calen els “Big Data” per a arribar a estes conclusions.