

Text encarregat per a <http://www.idees.net/>

# **ESTUDI COMPARATIU DEL PAÍS VALENCIÀ**

**JOSEP VICENT BOIRA MAIQUES. Departament de Geografia. Institut Interuniversitari de Desenvolupament Local. Universitat de València.**

**FERRAN GONZALEZ VERDUGO. Departament de geografia. Universitat de València.**

## 1. DADES BÁSIQUES

### a) Dades generals.

#### \* Població:

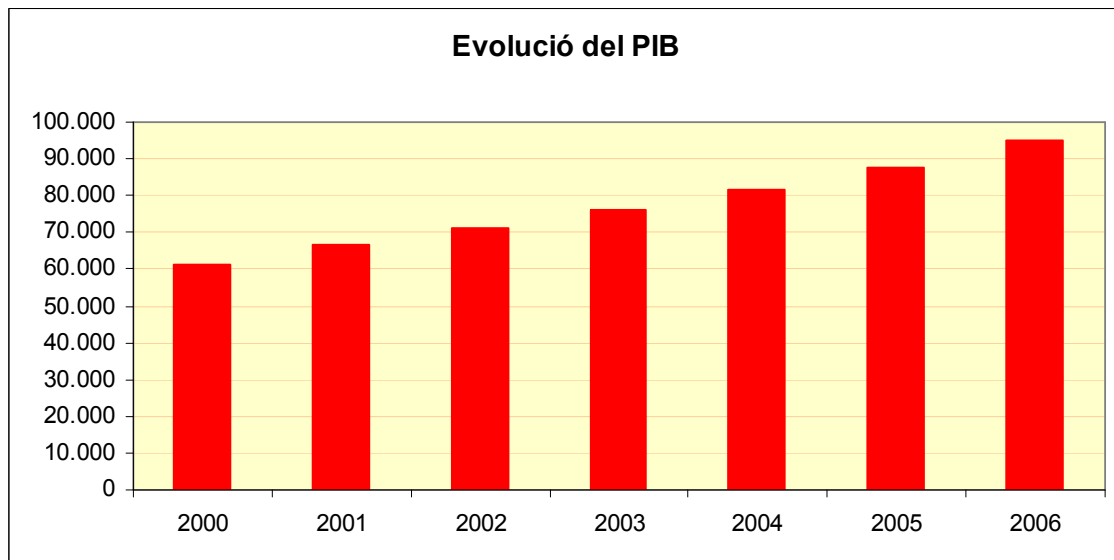
4.874.811 a 1 de gener del 2007 (INE)

#### \* Superfície:

Alacant	5.817
Castelló	6.632
València	10.806
<b>Total</b>	<b>23.255</b>

#### \* PIB:

Any	País Valencià	% variació anual en termes reals	Espanya	% variació anual en termes reals
2000	60.985		630.263	
2001	66.477	4,6	680.678	3,6
2002	71.280	2,8	729.206	2,7
2003	76.230	2,5	782.531	3
2004	81.727	3	840.106	3,2
2005	87.707	3,1	905.455	3,5
2006	94.922	4	976.189	3,9



#### \* Renda per càpita:

Renda familiar bruta disponible per càpita

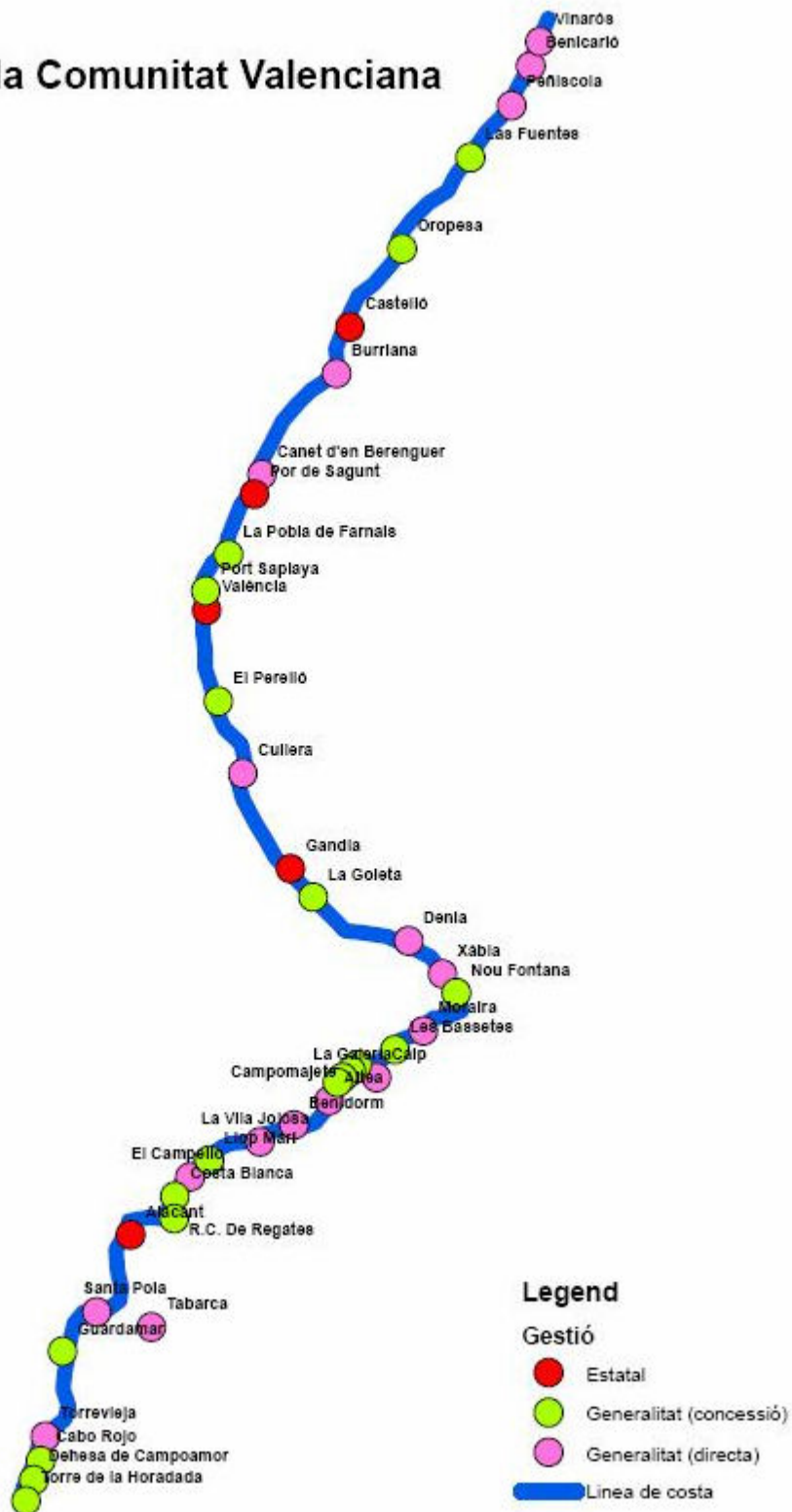
	PV	Espanya	Espanya = 100
2000	11.530	11.999	96,1
2006	13.829	15.333	90,2





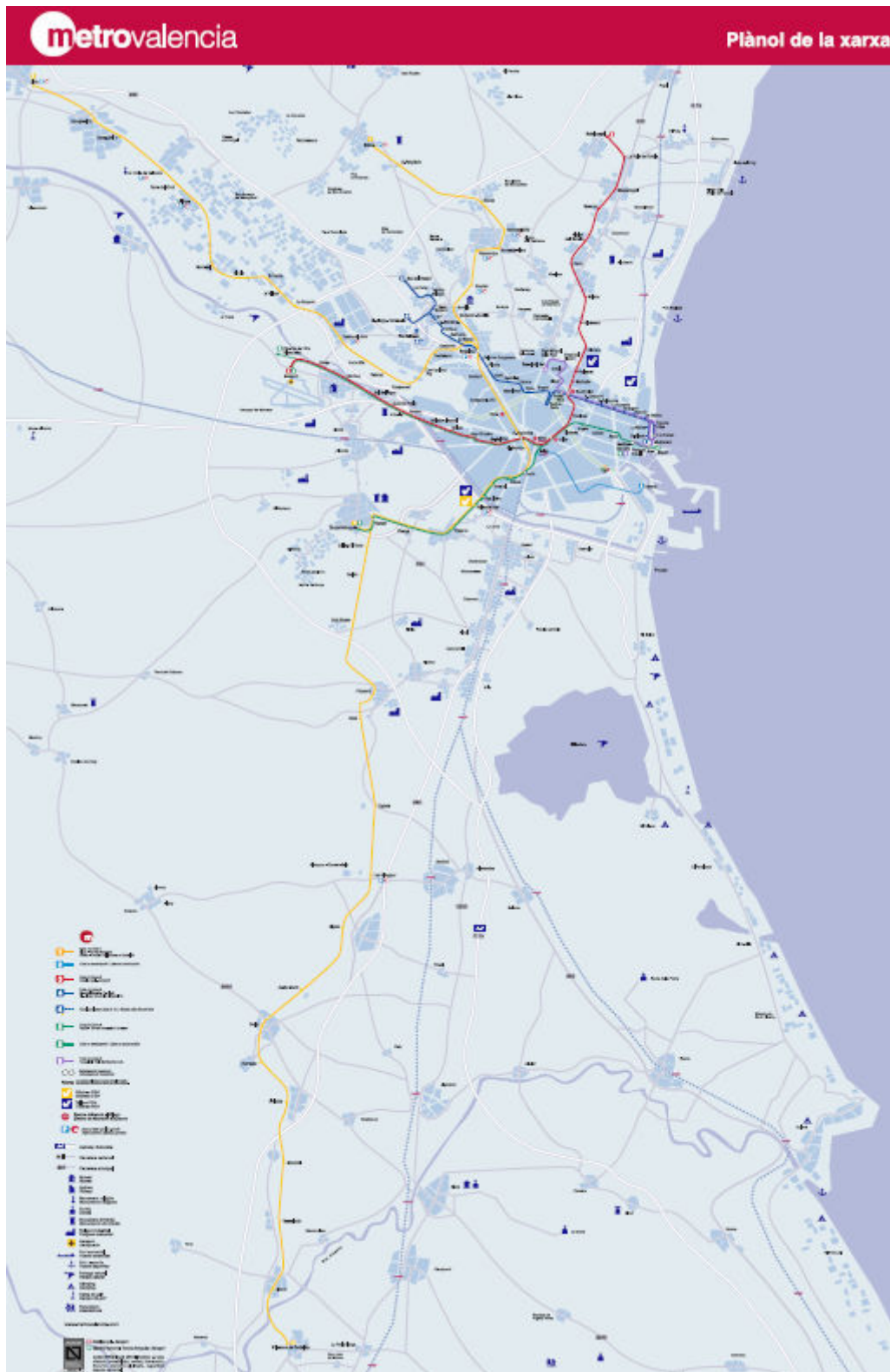
PORTS

## Ports de la Comunitat Valenciana



TRAM Alacant





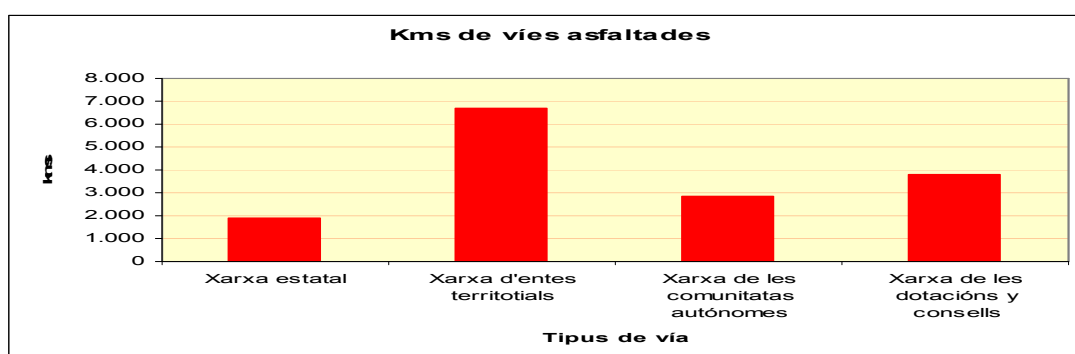
**c) Magnituds (en taules):**

\* Quantitat total de quilòmetres d'autopistes, carreteres, ferrocarrils, metro i tramvia.

2006	País Valencià	Espanya	% PV/E

<b>Xarxa de l'estat i de ens territorials</b>	<b>8.580</b>	166.339	5,2
Una calçada	7.315	152.467	4,8
Doble calçada	229	1.799	12,7
Autopistes i autovies lliures	702	9.258	7,6
Autopistes de peatge	334	2.815	11,9
<b>Xarxa de l'Estat</b>	<b>1.901</b>	25.804	7,4
Una calçada	937	15.723	6,0
Doble calçada	57	730	7,8
Autopistes i autovies lliures	573	7.013	8,2
Autopistes de peatge	334	2.338	14,3
<b>Xarxa d'ens territorials</b>	<b>6.679</b>	140.535	4,8
Una calçada	6.378	136.744	4,7
Doble calçada	172	1.069	16,1
Autopistes i autovies lliures	129	2.245	5,7
Autopistes de peatge	0	477	0,0
<b>Xarxa de les Comunitats Autònomes</b>	<b>2.874</b>	70.995	4,0
Una calçada	2.623	68.183	3,8
Doble calçada	122	791	15,4
Autopistes i autovies lliures	129	1.670	7,7
Autopistes de peatge	0	351	0,0
<b>Xarxa de les Diputacions i Consells</b>	<b>3.805</b>	69.540	5,5
Una calçada	3.755	68.561	5,5
Doble calçada	50	278	18,0
Autopistes i autovies lliures	0	575	0,0
Autopistes de peatge	0	126	0,0

Tipus de Via	Km
Xarxa estatal	1.901
Xarxa d'ens territorials	6.679
Xarxa de les comunitats autònomes	2.874
Xarxa de les dotacions i consells	3.805



2006	Línia	Estacions, i aturades	Llargària (km)

Metrovalencia			
	1 <sup>1</sup>	58	98,16
	3 <sup>2</sup>	21	19,86
	4	33	15,92
	5 <sup>1,2</sup>	18	17,75
TRAM			
	Alacant-Dénia	44	93,24

**TOTAL 244,93**

<sup>1</sup> Les línies 1 i 5 tenen en comú 8,387 km i 8 estacions.

<sup>2</sup> Les línies 3 i 5 tenen en comú 3,224 km i 5 estacions

Font: IVE

\* Xarxa RENFE: 354'5 Km

Font: Memòria de sostenibilitat de RENFE, any 2005

\* Xifres de passatgers per a trens, metros, aeroports i ports

Mitjà	Passatgers
Ferrocarril RENFE	58.213.020
FGV	59.912.195
Aeri	11.635.811
Marítim	621.218

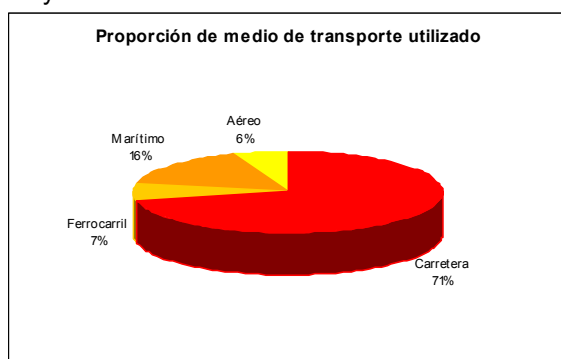
Transp Marítim any  
Any 2004 2005

Font: Elaboració pròpia a partir de dades d'INE i IVE

\* Percentatge de càrrega transportada per tren, carretera, aire o vaixell

Transport	Milers de Tones	%
Carretera	223.819	71,5108663
Ferrocarril	20.530	6,55939882
Marítim	50.727	16,2074342
Aeri	17.910	5,72230068

Any 2004 Font INE



\* Tones de mercaderies transportades en aeroports i ports

Transport	Milers de Ton
Carretera	223.819
Ferrocarril	20.530

Marítim	50.727
Aeri	17.910

Font: Elaboració pròpia a partir de dades INE i IVE

**\* Valor en Euros de les mercaderies transportades aeroports i ports**

Sense informació

**d) Ratios (en taules i en %):**

Km autopista/ hab	0,3897
Km carretera/ hab	2,74
Km ferroc/ hab	0,727002
Km metro o tramvia / hab	0,00502

Font: Elaboració pròpia a partir de dades INE, IVE i la memòria de sostenibilitat de RENFE, any 2005

**e) Gestió de les infraestructures**

	Autopistes	Ferrocarrils	Metro/ Tramvia	Ports	Aeroports
Central	100%	100%		7,30%	100%
Regional			100%	34,14%	
Local					
Privat					
Mixt				58,53%	

Font: Elaboració pròpia

## 2. EVOLUCIÓ

### a) Geografia Física

-El marc geogràfic de la província de Castelló, caracteritzat per relleus longitudinals paral·lels a la costa en sentit Nord-Sud, els espais entre aquests relleus són "corredors" i condicionen la ubicació de les infraestructures de transport: carreteres, autopistes i línies de ferrocarril han d'anar situats en aquests corredors.

-Els accessos a les terres de l'interior: Tradicionalment els assentaments més importants del país s'han situat en les zones planes litorals (Plana de Castelló, plana litoral valenciana), restant les terres d'interior mes aïllades i amb menor densitat geogràfica. L'accés a aquestes i a l'interior peninsular està condicionat per la presència de "passos" o zones d'entrada tradicionalment utilitzats i en els quals s'han situat les infraestructures, els mes importants són, de Nord a Sud:

La vall del Palància: Finalitza junt a la ciutat de Sagunt, en l'extrem Nord de la plana central valenciana i ha estat l'accés tradicional per a l'entrada cap a les zones del NO de la província, els nuclis de l'interior de Castelló i finalment cap a Aragó. Ací s'han situat les artèries de comunicació principals, amb l'actual Autovia Mudèjar i el ferrocarril.

La carretera a Madrid (A-3, antiga N-III) tradicionalment travessava la carenes muntanyenques que des de la localitat de Bunyol donaven accés a les terres de l'altiplà. Als darrers anys, se n'ha renovat el traçat amb un gran viaducte que salva aquesta dificultat d'una manera molt més còmoda i ràpida.

N-430 cap a Albacete i Alacant (per l'interior), naix de la zona SO de la ciutat de València i travessa la plana fins a entrar pel port de Càrcer i després utilitzant el corredor de la vall del Sallent i el Cànyoles per a penetrar cap a l'interior. Aquesta vall és una zona plana que se situa entre dues serres amb orientació bètica SO-NE.

Una mica mes al sud apareix un nou corredor amb idèntica orientació que l'anterior, la Vall d'Albaida, zona plana i on de nou se situen les infraestructures d'accés a les zones de l'interior muntanyenc de la zona central de la província d'Alacant a través dels passos que donen accés a altres valls fluvials d'aquest sector (com el del riu Serpis)

Vall del Vinalopó: exerceix de vertebradora de la zona sud de la província d'Alacant. Al seu interior, s'hi situen alguns dels nuclis més importants de població connectats per la N-340.

Font: Elaboració pròpia

**En aquest tema, pot veure's, també l'apartat final de conclusions**

**b) Resum de canvis en les xarxes de transport durant els últims 20 anys**

Veure la resta d'apartats de la informació aportada.

**c) Dades sobre fluxos i evolució:**

**\* Creixement/ disminució del trànsit:**

El següent quadre mostra l'actual distribució del trànsit, tot i que no reflecteix una perspectiva dinàmica. Tanmateix, les dades són indicació de les tendències generals en trànsit de mercaderies (i per tant de fluxos de transport):

**Fluxos de mercaderies entre regions econòmiques des de la regió Est (PV. Catalunya i Balears) (milers tons.)**

Origen/destinació	Nord-oest	Nord-est	Madrid	Centre	Sud	Eur.15	Altres
Est (ferrocarril)	290	2.017	1.101	507	279	817	37
Est (carretera)	3.144	15.195	7.763	9.860	13.610	8.415	629

Regió Est: Catalunya, Comunitat Valenciana i Balears.

Font: Inebase, Ministerio de Fomento i Renfe, 2003.

En quant a les destinacions des del País Valencià:

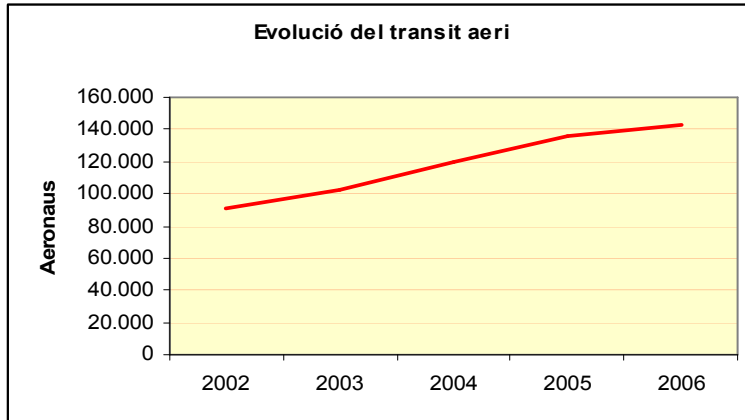
**Principals fluxos de mercaderies des del País Valencià (milers tons)**

Origen/destinació	Catalunya	Madrid	Múrcia	Aragó	Castella Mancha	Andalusia	Cast. León	Eur15
P.Valencià (FFCC)	490	609	1	179	4	47	284	331
P.Valencià (carretera)	5.730	3.965	6.512	2.686	4.959	3.328	1.236	3.284

Font: Inebase, Ministerio de Fomento i Renfe, 2003.

**\* Trànsit aeri**

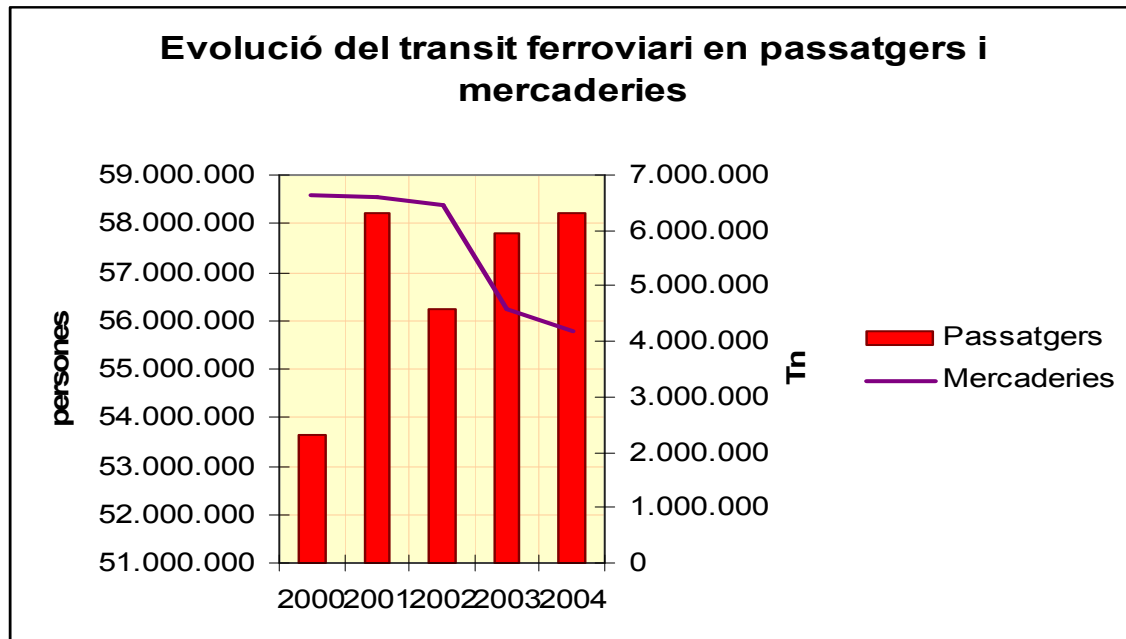
	Aeronaus
2002	91.061
2003	102.819
2004	119.968
2005	135.989
2006	142.903



**\* Trànsit ferroviari**

**Xarxa estatal:**

	RENFE (passatgers)	RENFE (mercaderies en Ton)
2000	53.625.144	6.639.712
2001	58.213.020	6.597.427
2002	56.230.733	6.469.071
2003	57.792.551	4.592.875
2004	58.213.020	4.169.147

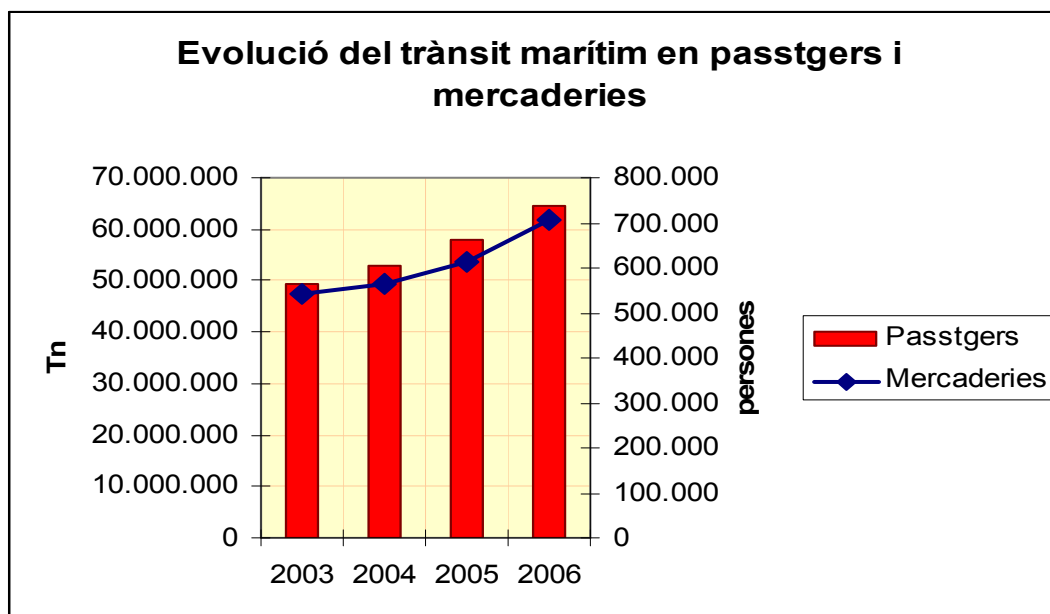


**Xarxa autonòmica:**

FGV	Passatgers
2002	48.297.801
2003	52.764.009
2004	59.912.195
2005	64.012.952
2006	67.037.893

\* Trànsit marítim:

	Mercaderies (Tan)	Passatgers
2003	49.406.664	540.211
2004	52.913.157	564.424
2005	57.787.258	611.318
2006	64.536.337	708.358



Font: Elaboració pròpia a partir de dades del INE

\* Creixement/disminució de les inversions rellevants:

L'augment més importat en les inversions rellevants es materialitza al Pla d'Infraestructures Estratègiques de la Comunitat Valenciana (PIE), que abasta el període 2004-2010, amb una inversió total de 14.896 milions d'euros.

D'aquesta inversió, la Generalitat Valenciana hi aporta el 46%, la qual cosa vol dir que mantindrà una taxa d'inversió anual en torn al 3% del PIB regional. La part restant restarà coberta amb una inversió directa (energia i telecomunicacions) de 5.507 milions d'euros, que corresponen al 37% de la inversió, mentre que el finançament privat hi destinarà 2.494 milions d'euros (17%).

La distribució d'aquesta dotació esta dividida en els següents apartats:

- Carreteres: 3.522 milions d'euros
- Transport: 2.297 milions d'euros
- Política de l'aigua: 1.761 milions d'euros
- Ports i costes: 936 milions d'euros
- Arquitectura: 600 milions d'euros
- Energia: 5.057 milions d'euros
- Telecomunicacions: 723 milions d'euros

Altre focus d'inversió és el **Pla de Revitalització de les Comarques Interiors**, que es resumeix en els següents apartats d'inversió:

INVERSIONS (euros)	
Carreteres	1.289.739.531,96
Sanejament	362.093.651,72

Abastiment i canalització	193.422.503,04
Arquitectura	64.225.812,31
Transport	159.500.000,00
Energia*	1.629.967.766,00
Telecomunicacions**	416.134.617,35
<b>TOTAL</b>	<b>4.114.083.882,37</b>

\* Es consignen tan sols les inversions privades previstes al Pla Eòlic de la Comunitat Valenciana.

\*\* Inclou tant la inversió pública com la privada a realitzar per les empreses del sector. La Generalitat Valenciana hi aporta una quarta part aproximadament de la inversió total.

Font: *Generalitat Valenciana*

#### d) Propietat i gerència de xarxes

La xarxa d'infraestructures de transport és de titularitat pública en tota la Comunitat Valenciana, tot i que amb variacions segons siga la xarxa de l'estat (autopistes i autovies nacionals) gestionada per l'administració central, o la xarxa autonòmica (carreteres de la Comunitat Valenciana) gestionada per la Generalitat Valenciana. L'excepció la constitueix l'AP-7, autopista de peatge de concessió privada.

La xarxa de ferrocarrils de RENFE és també de titularitat pública i central, a diferència de la xarxa de metro i tramvies, gestionada per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV).

La xarxa marítima està gestionada per l'autoritat portuària estatal en els trens grans ports valencians: Castelló, València (amb Gandia i Sagunt) i Alacant. Existeixen aproximadament una quarantena més de ports a la costa valenciana, la gestió dels quals es reparteix entre el Govern autonòmic de manera directa o mitjançant concessions.

### 3. MEDI AMBIENT

#### a) Congestió del trànsit:

0,645420099 vehicles/habitant (vehicles a motor)

0,46107859 vehicles/habitant (referit únicament a turismes)

Any	Alacant	Castelló	València	C. Valenciana
2002	998.821	324.729	1.406.855	2.730.405
2003 <sup>1</sup>	1.018.128	333.120	1.417.603	2.768.851
2004 <sup>1</sup>	1.085.099	349.021	1.487.098	2.921.218
2005 <sup>1</sup>	1.139.612	366.851	1.557.958	3.064.421
2006 <sup>1</sup>	1.166.048	382.927	1.597.326	3.146.301

Fuente: Ministerio del Interior. DG de Tráfico. *Anuario Estadístico General*. <<http://www.dgt.es>>

<sup>1</sup> Aquells vehicles que es troben de baixa temporal no s'hi inclouen.

Font: INE, IVE i anuari estadístic de La Caixa, any 2007

#### -Artèries suburbanes importants; mitjana de vehicles per dia (ciutat de València)

Descripció de la Via	IMD Anual
<b>Ponts</b>	
Pont Nou d'Octubre	79.149
Pont de Campanar	67.696
Pont de les Velles Glòries	85.890
Pont de les Arts	24.246

Pont Sant Josep	5.758
Pont dels Serrans	18.167
Pont de la Trinitat	14.978
Pont del Reial	33.444
Pont Exposició (Calatrava)	15.389
Pontó provisional	19.026
Pont d'Aragó	79.695
Pont de l'Àngel Custodi	62.183
Pont del Regne	20.439
Pont de Mont-Olivet	71.120
<b>Ronda interior</b>	
Colon (des de Plaça Porta de la Mar fins a Sorní)	28.336
Xàtiva (entre Marqués de Sotelo i Plaça Sant Agustí)	47.839
Guillem de Castro (des d'Hospital fins a Quart)	24.073
Blanqueries (des de Pont de Sant Josep fins a Pont dels Serrans)	60.012
Pintor López (des de Pont Trinitat fins a Pont del Reial)	55.559
Plaça Tetuan (des de Pont del Reial fins a Glorieta)	50.883
Passeig Ciutadella (des de Pont del Reial fins a Pont Exposició)	29.247
<b>G.G. V.V. i marginals</b>	
Passeig Albereda (des de Pontó fins a Pont Ciutadella)	36.619
Manuel de Falla (des de Mestre Rodrigo fins a Avinguda Pius Baroja)	32.388
Tirso de Molina (des d'Avinguda Constitució fins a Avinguda Burjassot)	48.409
Menéndez Pidal (des de Pare Ferris fins a Pius XII)	56.414
Pla de la Saïdia (des d'Avinguda Constitució fins a Avinguda Burjassot)	59.222
Guadalaviar (des de Sagunt fins a Avinguda Constitució)	63.096
Sant Pius V (des de Pont del Reial fins a Alboraya)	43.361
Prolongació Alameda (des de Pont del Regne fins a Eduard Boscà)	11.221
Gran Via Ferran el Catòlic (des d'Àngel Guimerà fins a Passeig Petxina)	60.473
Gran Via Ramon i Cajal (des de Plaça Espanya fins a Àngel Guimerà)	58.943
Túnel de les Grans Vies	64.547
Gran Via Germanies (des de Russafa fins a túnel)	95.959
Gran Via Marqués del Túria (des d'Hernan Cortes fins a Russafa)	74.946
<b>Trànsits</b>	
Tres Creus (des de Tres Forques fins a Arxiduc Carles)	52.562
Cardenal Benlloch (des d'Avinguda del Port fins a Sants Just i Pastor)	45.735
Primat Reig (des de Dolores Marqués fins a Doctor Gómez Ferrer)	55.381
Doctor Pesset Alexandre (des d'Avinguda Burjassot fins a Joan XXIII)	97.046
General Avilés (des de Mestre Rodrigo fins a Pius Baroja)	32.758
General Avilés (des de Pius XII fins a Avinguda Burjassot)	95.290
Giorgeta (des de Sant Vicent fins a Jesús)	81.751
Peris i Valero (des de Sant Vicent fins a Ausiàs March)	77.031
Peris i Valero (des de Zapadors fins a General Urrutia)	59.155
<b>Ronda Bulevar</b>	
Bulevar Sud (des de Sant Vicent fins a Carretera Malilla)	34.438
Bulevar Sud (des de Carretera Malilla fins a Pista de Silla)	38.250
Bulevar Sud (des de Camps Crespo fins a Gaspar Aguilar)	32.858
Bulevar Sud (des de Gaspar Aguilar fins a Sant Vicent)	36.991

Ronda Nord (des d'Avinguda Catalunya fins a Emili Baró)	42.273
<b>Altres Vies</b>	
La Safor (entre Mestre Rodrigo i Avinguda de les Corts Valencianes)	29.601
Blasco Ibáñez (des de Botànic Cabanilles fins a Doctor Moliner)	50.647
Blasco Ibáñez (des d'Avinguda Aragó fins a Clariano)	70.138
Blasco Ibáñez (des de Doctor Manuel Candela fins a Josep Maria Haro)	51.672
Avinguda del Port (des de Cardenal Benlloch fins a Plaça Saragossa)	22.916
Avinguda del Port (des de Serreria fins a Manuel Candela)	23.432
Institut Obrer de València (entre Autopista del Saler i General Urrutia)	56.398
Germans Maristes (des d'Ausiàs March fins a General Urrutia)	54.112

Font: Servei de Circulació, Transports i Infraestructures. Ajuntament de València

**Accessos a la ciutat de València: mitjana de vehicles per dia (ciutat de València)**

Vies	IMD Anual
<b>Accés Barcelona</b>	89.034
<b>Accés Avinguda Constitució</b>	26.033
<b>Accés Avinguda Burjassot</b>	10.036
<b>Accés Ademús per Corts</b>	109.903
<b>Accés Mislata (eixida)</b>	25.001
<b>Accés Av. del Cid</b>	137.002
<b>Accés Arxiduc Carles</b>	97.788
<b>Accés Malilla Carretera</b>	16.756
<b>Accés Ausiàs March</b>	118.276
<b>Accés Soto Micó</b>	13.205
<b>Accés Autopista del Saler</b>	49.583
<b>Accés Camí Montcada (entrada)</b>	8.607
<b>Accés Camí Montcada (eixida)</b>	16.079
Font: Servei de Circulació, Transports i Infraestructures. Ajuntament de València	

-Els desplaçaments urbans i suburbans: % de l'ús del vehicle priva, % del transport públic, % del viatge a peu o amb un altre mitjà de transport (ciutat de València)

		MODO PRINCIPAL DE TRANSPORT					
	Total	Més de 5 min. a peu o en bicicleta	Cotxe o moto	Autobús urbà o metro	Autobús interurbà	Tren	Altres
	<b>I. En dia mitjà laborable</b>						
Alacant	100,0	46,8	46,3	3,1	1,2	0,4	2,3
Castelló	100,0	53,2	42,6	1,3	1,1	0,4	1,4
València	100,0	50,6	40,0	6,3	1,2	0,4	1,6
	<b>II. Per motiu de treball o estudi en dia mitjà laborable</b>						

Alacant	100,0	32,4	57,6	4,6	1,0	0,5	3,8
Castelló	100,0	33,8	59,8	1,9	2,1	0,4	2,0
València	100,0	32,3	53,8	8,0	1,7	0,7	3,5
	<b>III. Per motiu de tornada a la vivenda en dia mitjà laborable</b>						
Alacant	100,0	45,9	47,2	3,2	1,0	0,4	2,2
Castelló	100,0	52,5	42,9	1,4	1,3	0,5	1,5
València	100,0	51,3	39,7	6,2	1,2	0,5	1,2
	<b>IV. Per motius diferents al treball, estudis i tornada a la vivenda en dia mitjà laborable</b>						
Alacant	100,0	60,6	35,0	1,5	1,6	0,2	1,1
Castelló	100,0	66,4	31,4	0,9	0,1	0,4	0,9
València	100,0	64,6	29,1	5,0	0,7	0,0	0,4
	<b>V. En dia mitjà de cap de setmana</b>						
Alacant	100,0	48,7	49,1	1,2	0,4	0,4	0,3
Castelló	100,0	50,7	47,3	1,0	0,5	0,2	0,3
València	100,0	44,0	49,7	3,9	1,0	0,2	1,2
	<b>VI. Per motiu de treball o estudi en dia mitjà de cap de setmana</b>						
Alacant	100,0	35,5	54,8	6,2	0,0	0,0	3,5
Castelló	100,0	17,4	75,6	2,3	3,5	0,0	1,2
València	100,0	19,1	67,1	7,7	0,0	0,0	6,0
	<b>VII. Per motiu de tornada a la vivenda en dia mitjà de cap de setmana</b>						
Alacant	100,0	48,6	49,2	1,1	0,4	0,4	0,3
Castelló	100,0	51,5	46,9	0,8	0,5	0,1	0,3
València	100,0	44,2	49,3	3,8	1,2	0,1	1,4
	<b>VIII. Per motius diferents al treball, estudis i tornada a la vivenda en dia mitjà de cap de setmana.</b>						
Alacant	100,0	49,8	48,6	0,9	0,3	0,4	0,0
Castelló	100,0	52,9	45,3	1,0	0,2	0,3	0,3
València	100,0	45,1	49,2	3,8	0,9	0,3	0,7

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Encuesta Movilia (Ministerio de Fomento).

**b) Contaminació atmosfèrica: dades referides exclusivament a la ciutat de València:**

**Diòxid de sofre a les estacions automàtiques per mesos. 2005**

	Av. Aragó	Linares	N. Centro	Pista de Silla	Vivers
<b>Gener</b>	12,0	18,9	8,4	3,0	2,9
<b>Febrer</b>	4,6	10,4	5,7	2,2	2,8
<b>Març</b>	3,2	11,0	4,7	1,5	1,7
<b>Abril</b>	8,5	7,6	3,5	3,0	1,4
<b>Maig</b>	7,5	4,3	2,7	2,9	1,3
<b>Juny</b>	5,8	5,7	2,3	2,9	1,6

<b>Juliol</b>	6,3	4,6	2,7	3,5	1,8
<b>Agost</b>	5,1	9,0	2,9	2,1	2,0
<b>Setembre</b>	8,1	10,6	2,8	2,7	2,2
<b>Octubre</b>	7,1	10,3	2,2	2,6	1,2
<b>Novembre</b>	12,4	9,9	5,3	3,4	3,2
<b>Desembre</b>	14,4	10,3	6,6	4,7	4,5

Nota: Mitjanes mensuals de les concentracions en micrograms/m<sup>3</sup>. (-) Dades insuficients

Font: Servei del Laboratori Municipal i de Medi Ambient. Ajuntament de València.

Mitjana	5,3
Màxim	18,9
Mínim	1,2

#### Fums a les estacions automàtiques per mesos. 2005

	Av. Aragó	Linares	N. Centre	Pista de Silla	Vivers
<b>Gener</b>	32,6	48,3	89,6	28,2	26,7
<b>Febrer</b>	43,4	39,3	63,7	44,2	19,9
<b>Març</b>	41,5	39,5	81,9	51,5	29,5
<b>Abril</b>	54,2	44,4	84,6	54,7	29,2
<b>Maig</b>	54,9	51,6	79,4	54,6	20,9
<b>Juny</b>	27,2	51,8	62,6	66,6	45,6
<b>Juliol</b>	43,4	77,4	60,0	60,6	49,5
<b>Agost</b>	16,8	48,2	44,4	42,8	27,9
<b>Setembre</b>	17,0	38,0	36,2	43,9	27,2
<b>Octubre</b>	14,5	39,6	30,7	38,6	30,0
<b>Novembre</b>	-	40,7	30,9	33,8	30,4
<b>Desembre</b>	23,9	39,2	31,5	40,6	34,5

Nota: Mitjanes mensuals de les concentracions en micrograms/m<sup>3</sup>. (-) Dades insuficients

Font: Servei del Laboratori Municipal i de Medi Ambient. Ajuntament de València.

Mitjana	43,3
Màxim	89,6
Mínim	14,5

#### Diòxid de nitrogen a les estacions automàtiques per mesos. 2005

	Av. Aragó	Linares	N. Centro	Pista de Silla	Vivers
<b>Gener</b>	91,5	82,4	68,9	57,6	50,4
<b>Febrer</b>	76,9	63,6	63,9	54,8	43,1
<b>Març</b>	75,4	90,6	62,7	50,1	41,2
<b>Abril</b>	75,7	69,9	59,6	54,5	36,0
<b>Maig</b>	51,1	69,6	58,0	57,0	33,1
<b>Juny</b>	45,4	74,7	43,9	46,7	27,5
<b>Juliol</b>	46,4	50,0	43,5	40,5	19,7
<b>Agost</b>	59,0	55,3	38,7	39,1	26,5
<b>Setembre</b>	74,5	77,3	51,0	51,0	46,0
<b>Octubre</b>	87,2	83,3	54,7	51,4	35,7
<b>Novembre</b>	87,2	90,2	65,4	56,6	57,5
<b>Desembre</b>	91,5	101,8	72,7	60,2	58,0

Nota: Mitjanes mensuals de les concentracions en micrograms/m<sup>3</sup>. (-) Dades insuficients.

Font: Servei del Laboratori Municipal i de Medi Ambient. Ajuntament de València.

Mitjana	59,1
Màxim	101,8
Mínim	19,7

#### Ozó a les estacions automàtiques per mesos. 2005

	Av. Aragó	Linares	N. Centro	Pista de Silla	Vivers
Gener	18,1	14,7	20,0	15,4	19,3
Febrer	23,9	21,5	28,8	27,7	31,6
Març	30,2	26,4	34,0	35,1	42,9
Abril	40,5	34,9	45,3	39,4	58,1
Maig	42,0	41,0	48,0	36,6	63,4
Juny	34,6	38,1	52,4	40,1	58,1
Juliol	50,5	32,9	36,5	34,2	11,5
Agost	43,2	37,6	35,8	33,6	39,7
Setembre	30,9	26,2	26,2	28,5	41,2
Octubre	21,7	23,5	18,8	20,5	29,6
Novembre	16,3	16,2	13,6	14,6	20,1
Desembre	15,1	15,6	10,5	13,6	19,1

Nota: Mitjanes mensuals de les concentracions en micrograms/m<sup>3</sup>. (-) Dades insuficients.

Font: Servei del Laboratori Municipal i de Medi Ambient. Ajuntament de València.

Mitjana	30,7
Màxim	52,4
Mínim	10,5

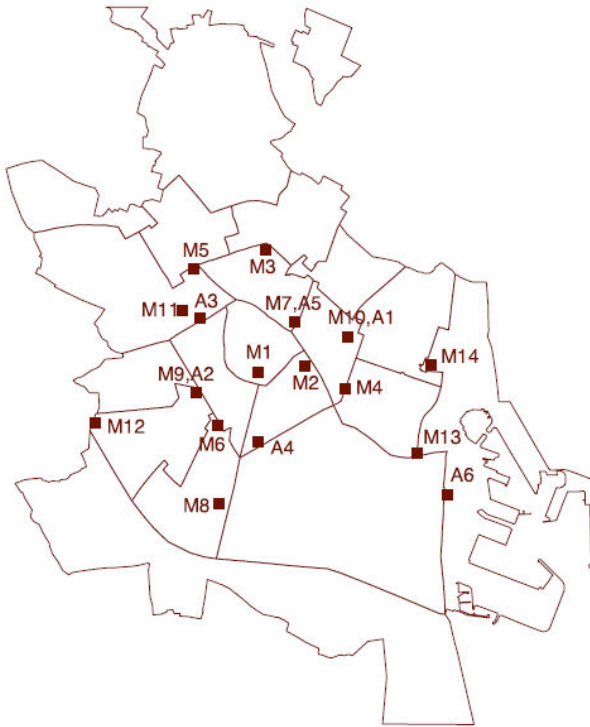
#### Monòxid de carboni a les estacions automàtiques per mesos. 2005

	Av. Aragó	Linares	N. Centro	Pista de Silla	Vivers
Gener	-	1,0	0,9	0,9	0,9
Febrer	-	0,7	0,7	0,7	0,6
Març	-	0,5	0,6	0,5	0,4
Abril	-	0,5	0,5	0,8	0,4
Maig	-	0,5	0,5	0,6	0,3
Juny	-	0,4	0,5	0,7	0,3
Juliol	-	0,5	0,5	0,4	0,3
Agost	-	0,4	0,4	0,4	0,2
Setembre	-	0,5	0,5	0,4	0,3
Octubre	-	0,6	0,5	0,5	0,3
Novembre	-	0,8	0,4	0,7	0,5
Desembre	-	0,9	0,5	0,6	0,5

Nota: Mitjanes mensuals de les concentracions en mil·ligrams/m<sup>3</sup>. (-) Dades insuficients.

Font: Servei del Laboratori Municipal i de Medi Ambient. Ajuntament de València.

Mitjana	0,5
Màxim	1,0
Mínim	0,2



#### Estacions Manuales

Zona de trànsit dens:

- M3: C. Sagunt (Av. Primado Reig, 2)
- M4: Av. Port (Av. Eduard Boscà, s/n)
- M5: Av. Burjassot (Av. Burjassot, s/n)
- M6: Giorgeta (Av. Giorgeta, s/n)
- M9: Ac. Madrid (C. Linares amb C. Lorca)
- M10: Av. Aragó (Av. Aragó, s/n)
- M11: N. Centro (Av. Menéndez Pidal, s/n)

Zona de trànsit mitjà:

- M1: Ajuntament (Pl. del Ajuntament, s/n)
- M2: Laboratori (Pl. América, 6)
- M8: Creu Coberts (Av. Dr. Tomás Sala, 37)

Zona de trànsit baix:

- M13: Cementeri Grau (Poeta S. Martín i Aguirre, s/n)
- M14: Aiora (Pza. Cast. Virgen de Vilches)

Fons Ciutat:

- M7: Vivers Municipals (Jardins del Reial, s/n)

Pol. Vara de Quart:

- M12: Poligon (C. Gremis, s/n)

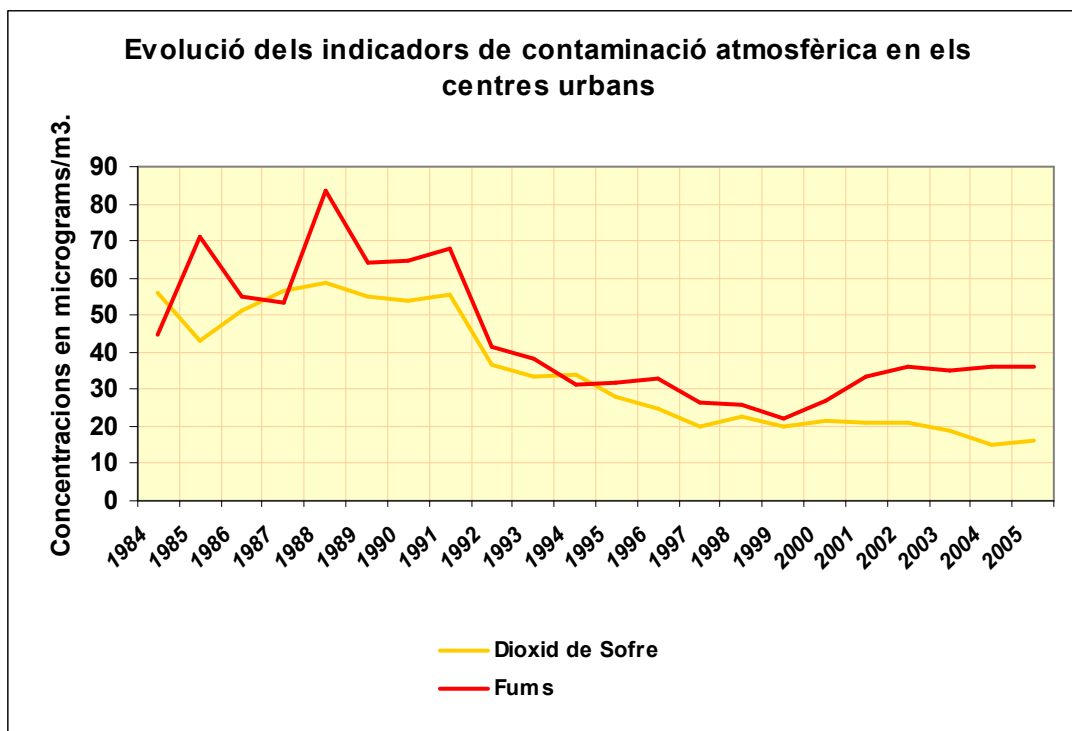
#### Estacions Automàtiques

- A1: Av. Aragó (Av. Aragó, s/n)
- A2: Ac. Madrid (C. Linares amb C. Lorca)
- A3: N. Centro (Av. Menéndez Pidal, s/n)
- A4: Pista de Silla
- A5: Vivers Municipals (Jardins del Reial, s/n)
- A6: Natzaret (Pl. Aras de Alpuente)

#### c) Evolució d'indicadors (sols ciutat de València):

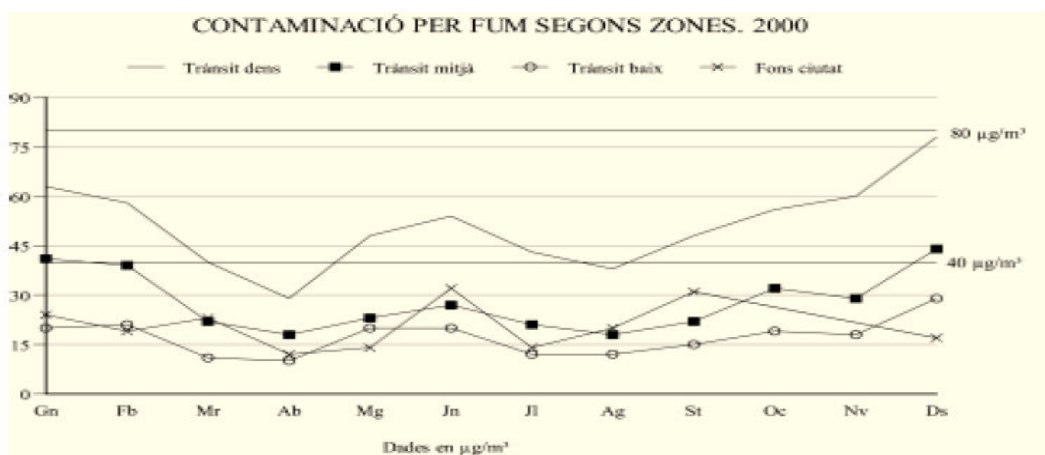
	Dioxid de Sofre	Fums
1984	56	45
1985	43	71
1986	51	55
1987	56,5	53,5
1988	58,5	83,71428571
1989	54,75	64
1990	53,75	65
1991	55,75	68
1992	36,4	41,4
1993	33,2	38,2
1994	34,2	31
1995	27,8	31,8
1996	25	32,8
1997	20,2	26,4
1998	22,4	25,6
1999	19,8	22
2000	21,8	27
2001	21	33,35
2002	21	36
2003	19	35
2004	15	36
2005	16	36

Estacions manuales



Font: Oficina d'estadística de l'Ajuntament de València

**d) altres dades:**



Font: Oficina d'estadística de l'Ajuntament de València

**e) Mesures per reduir contaminació (dades referides a la ciutat de València):**

No hi ha cap pla global per a reduir la contaminació atmosfèrica. En tot cas, hi podem trobar una sèrie de mesures que, indirectament, ajuden a reduir l'emissió de gasos als nuclis urbans:

-Zones lliures de trànsit: La zona centre del casc històric està experimentant actuacions tendents a reduir el trànsit creant zones per als vianants, com ara al barri de Benimaclet (València), on molts dels seus carrers estan reservats als vianants.

-Impostos específics i polítiques restrictives: La zona blava (estacionament regulat, d'alta rotació) conegudes com ORA, constitueixen una mesura que, indirectament, redueix el trànsit i l'emissió de fums a les zones on està implantada. També el tràfic restringit per a vehicles d'alt tonatge a través de la ciutat (en vigor a València ciutat, com l'anterior) ajuda a reduir les emissions.

Font: Elaboració pròpia

**f) Mesures alternatives (dades referides a la ciutat de València):**

**-Carril bici, ubicació i trànsit:**

	Total
<b>Carril Bici en servei a la ciutat de València</b>	<b>73 km</b>
<b>(IMD)</b>	
<b>Avinguda Navarro Reverter</b>	667
<b>Avinguda Aragó</b>	1.311
<b>Avinguda Blasco Ibáñez (M.Candela - Músic Ginés)</b>	1.186
<b>Avinguda Blasco Ibáñez (Facultats)</b>	1.025
<b>Carrer Dr. Gómez Ferrer</b>	863
<b>Plaça Patriarca</b>	433
<b>Avinguda la Plata</b>	433
<b>Carrer Duc de Calàbria</b>	220
<b>Carrer Comte d'Altea</b>	229
<b>Bisbe Jaume Pérez</b>	159
<b>Pescadors</b>	216
<b>Passeig Marítim</b>	668
<b>Llit vell Túria (Palau de la Música)</b>	2.347
<b>Llit vell Túria (Campanar)</b>	1.697
<b>Avinguda França</b>	396
<b>Pius XII</b>	606
<b>Conca</b>	208
<b>Hospital</b>	574
<b>Bulevard Sud (S.Vicent)</b>	176
<b>Bulevard Sud (Ausiàs March)</b>	234
<b>Raimon Llull</b>	1.460
<b>Músic Ayllon</b>	117
<b>Cuba</b>	258
<b>Politècnic</b>	2.525
<b>Avinguda Tarongers</b>	1.560
<b>Avinguda Port</b>	1.071
Font: Servei de Circulació, Transports i les seues Infraestructures. Ajuntament de València	

**-Millora dels serveis de ferrocarril/metro/tramvia:** Pla d'Infraestructures Estratègiques de la Comunitat Valenciana

**\* Actuacions en la Xarxa Metropolitana de València:**

-Connexió de les línies 1 i 3 de *MetroValència* i millora de l'accessibilitat a les estacions de la línia 1.

-Construcció de la línia de tramvia T2 (Torrefiel/Orrriols-Xàtiva/Parc Central-Natzaret).

-Extensió de la línia 3 de *MetroValència* a Torrent Avinguda i construcció d'una nova estació que connectarà amb l'estació central de Renfe

-Prolongació de la línia de tramvia T4 al barri de La Coma i Valterna i connexió amb la línia 5 entre Avinguda Mediterrani i Jeroni de Monsoriu

- Línia 5: construcció dels trams Aiora-Estació de Renfe del Cabanyal, Mislata-Aeroport i Manises-Ribaroja-Vilamarxant

- Construcció de la Línia orbital del tramvia
- Construcció del tramvia de l'Horta Sud
- Duplicació de via, electrificació i millora d'instal·lacions a la línia de rodalia C3 de Renfe
- Implantació d'una línia d'autobús guiat entre Sagunt i Port de Sagunt

#### **Actuacions en la Xarxa Metropolitana d'Alacant:**

- Ampliació del TRAM, sistema Tren-Tramvia a la ciutat d'Alacant i la seua àrea metropolitana
- Línia 1 entre el intercanviador modal de Renfe i el Campello, amb un braç al Cap d'Hortes i llançadora a l'Estació de la Marina
- Línia 2 entre Universitat d'Alacant i La Goteta, amb un segon braç al barri de Babel
- Tramvia de la Marina entre La Vila Joiosa i Altea, amb ramificacions a Terra Mítica i Benidorm
- Renovació de superestructura i adequació d'infraestructures al tram Altea-Dénia i tramviarització en l'àmbit urbà de Dénia
- Implantació de noves línies tramviàries entre Alacant i Santa Pola i al corredor Guardamar del Segura-Torrevel·la-El Pilar de la Foradada
- Actuacions a la xarxa de rodalia d'Alacant

#### **Actuacions a la Xarxa Metropolitana de Castelló:**

-Implantació d'una plataforma reservada de 20 km de longitud que permetrà la circulació de diferents categories de transport: autobús, tramvia i vehicle híbrid autobus-tramvia. Amb dos itineraris:

Eix nord: unirà Benicàssim i Castelló i atindrà la franja costanera, el Grau i la Universitat Jaume I.

Eix Sud: enllaçarà les poblacions de Castelló, Almassora i Vila-real

Font: PIECM, Generalitat Valenciana

#### **4. MILLORES I ALTRES COMENTARIS. CONCLUSIONS**

##### **a) Actius:**

Els principals actius en matèria d'infraestructures i transport a la Comunitat Valenciana se centren en una àmplia xarxa de transports públics de caràcter metropolità (metro, tramvia, autobusos) i una xarxa ferroviària de rodalia sòlida i que té un ampli ús tradicional, cosa que succeeix també amb la xarxa de carreteres. Aquesta ha experimentat als últims anys una sèrie de millores encaminades a conduir el tràfic d'una manera més fluïda (Ronda Nord, Bulevar Sud a la ciutat de València) i amb major facilitat per a accedir a qualsevol punt de la regió, especialment a les zones més poblades o als principals accessos i connexions a altres regions i comunitats, on en ocasions han estat necessàries importants actuacions en matèria d'infraestructures (Autovia Mudèjar cap a Aragó i A-3 al seu pas per Bunyol).

Altres resultats poden contemplar-se en les millores i inversions en matèria de ports i aeroports. Tots els aeroports i ports valencians estan experimentat en l'actualitat algun procés de reforma o d'ampliació, especialment a l'aeroport de Manises-València i al port de València. En altres casos, s'està construint un nou aeroport (com ara a Castelló).

Plantejat des d'una òptica no centrada en les infraestructures o plans existents, la Comunitat Valenciana resulta d'enorme importància dins l'espai conegut com "eix mediterrani", espai geogràfic d'enorme potencial per al desenvolupament de l'economia espanyola, encara que en ocasions es contempla com un espai hipotètic més que real. El seu potencial per a oferir competitivitat i allotjar empreses i sectors de futur és innegable, la qual cosa s'ha de traduir en cooperació territorial d'empresaris i governs regionals afectats, amb un increment de la inversió i una plasmació física en una xarxa d'infraestructures àmplia, competent i funcional.

**b) Actuacions previstes:**

Pla d'Infraestructures Estratègiques de la Comunitat Valenciana (2004-2010) i Pla de Revitalització de les Comarques Interiors.

**c) Deficiències**

Les majors deficiències es troben bàsicament en matèria d'estructural, on les infraestructures actuals, malgrat les grans inversions, encara no poden situar-se a l'alçada de les regions europees més avançades en aquest aspecte, existint algunes mancances greus en matèria de comunicació amb algunes regions interiors i en la no existència d'alternatives fiables en el corredor mediterrani, per exemple a la AP-7, autopista de pagament. Aquesta és gairebé l'única garantia de circular per la costa mediterrània amb fluïdesa, ja que la N-340, amb un traçat molt similar a l'original, està constituïda per un sol carril en cada sentit i tot i les variants presents en molts municipis la dificultat de trànsit és evident. Millor situació contempla l'A-23 (Autovia Mudèjar cap a Aragó), tot i que encara hi ha problemes en algun tram, com ara el del Port del Ragudo.

En general les comunicacions interregionals entre els grans nuclis i les zones d'interior, encara que han experimentat millores, segueixen tenint deficiències importants. Amb el transport ferroviari passa una situació semblant: encara no s'hi disposa d'una d'Alta Velocitat (aspecte que podrà millorar en el futur). Igualment és millorable el transport metropolità, amb freqüències molt baixes per als metres i el tramvia.

En ports i aeroports el problema era, i és encara en part, que la grandària no era el corresponent a la zona a la qual donaven servei, cosa que amb els projectes de millora i ampliació se suposa que serà solucionat, però fins que aquests es portin a terme aquesta deficiència segueix present, excepció feta del Port de València, molt competitiu, però no exclusivament per mèrit de les seves infraestructures, sinó pel seu atractiu en matèria d'avantatges per a amarri i descàrrega.

*Font: Elaboració pròpia*

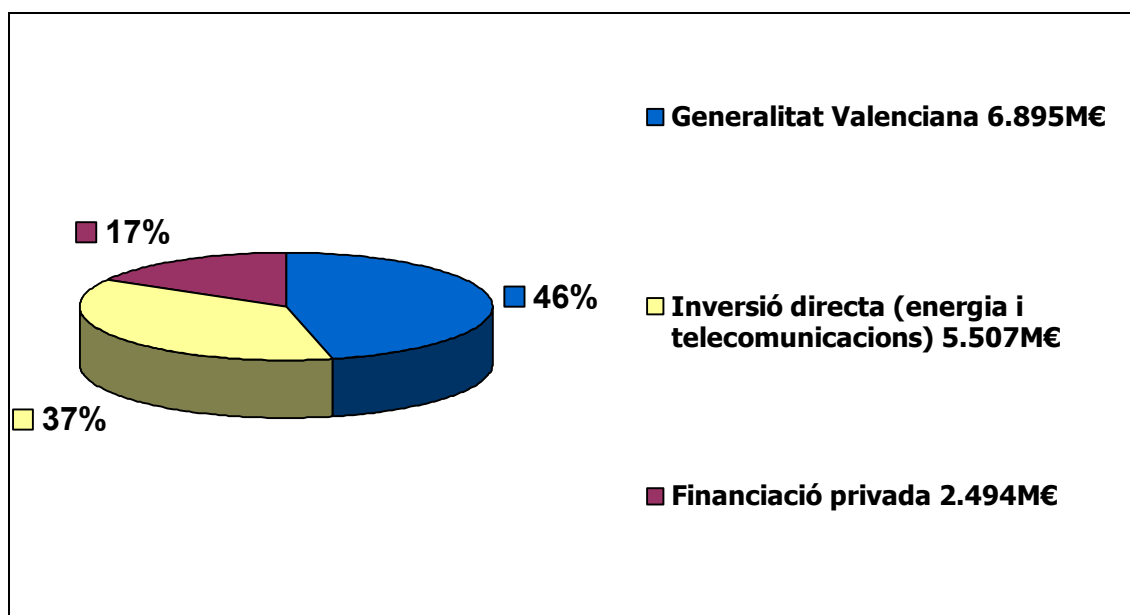
**d) Plans oficials**

**Pla d'Infraestructures Estratègiques de la Comunitat Valenciana (2004-2010)**

Entre els principals objectius del pla es pretén atorgar a la Comunitat Valenciana unes infraestructures equiparables a les regions de la Unió Europea més avançades, a més d'impulsar el creixement econòmic, afavorint-ne la productivitat i eficiència dels diferents sectors econòmics.

Així mateix es pretén elevar els nivells de benestar social i oportunitats dels ciutadans, millorant la mobilitat i la comunicació; a més, d'afavorir l'ús racional dels recursos disponibles, permetent un desenvolupament sostenible del territori.

La inversió total es xifra en 14.896 milions d'euros.



En quant a les actuacions més importants del PIE, cal destacar-ne:

#### **Carreteres 3.522M€**

- \* Multiplicar per dos les vies d'alta capacitat a la Comunitat Valenciana i passar dels més de 900 km. actuals a 1800 km.
- \* Completar la vertebració nord sud de la Comunitat a través de grans eixos viaris.
- \* Potenciar els eixos transversals per a canalitzar els fluxos cap al corredor costaner, amb millora de l'accessibilitat cap als espais interiors, creant una xarxa mallada viària.
- \* Impulsar les comunicacions de la Comunitat Valenciana amb l'exterior, amb millora de la mobilitat amb les tres àrees metropolitanes.
- \* Eliminació de totes les travessies
- \* Desenvolupar una xarxa supramunicipal de carreteres, fomentant la intermodalitat, mitjançant la connexió a grans infraestructures i nodes de transport i als principals nodes del transport públic, amb una política d'integració ambiental de les carreteres, tant en els àmbits interurbans com en les àrees urbanes.
- \* Pla Global de Seguretat Vial: atenció creixent a les actuacions dirigides a garantir una conducció segura i una acció preventiva sobre les vies.

#### **Transport 2.297M€**

- \* Donar resposta a les necessitats de mobilitat nacional i internacional (connexió en alta velocitat amb Madrid i corredor mediterrani).
- \* Integrar el sistema de transport ferroviari per a afavorir l'articulació territorial dels àmbits urbans, metropolitanos i regionals.
- \* Fomentar l'ús del transport públic.
- \* Millorar la connectivitat de la xarxa ferroviària amb els ports, aeroports i zones d'activitats logístiques.

#### **Actuacions:**

## Text encarregat per a <http://www.idees.net/>

- \* Desenvolupar els serveis d'alta velocitat regional sobre els dos corredors estatals
- \* Remodelació de les xarxes arteriales ferroviàries d'Alacant (soterrament) i València (Nova estació del Parc Central)
- \* Rodalies de Renfe: millora del servei. C1: duplicació de via en el tram Cullera-Xeraco i extensió entre Gandia i Dénia. C5: Sagunt-Caudiel: millora de la infraestructura i superestructura de via. Per últim, modernització de la línia Xàtiva-Alcoi.
- \* Millorar la seguretat ferroviària a través de l'ampliació del programa de supressió de passos a nivell en les línies de FGV i del conveni de supressió signat amb el Ministeri de Foment per a actuar sobre la xarxa estatal
- \* Desenvolupament a Castelló, València i Alacant de zones logístiques d'àmbit metropolità, que es completaran amb altres instal·lacions de menor rang en les capçaleres comarcals destinades a l'estacionament de vehicles

**Política de l'aigua 1.761M€.** Com a objectius per al 2010, es proposa que la totalitat de la població valenciana haja superat el problema de contaminació per nitrats, intrusió marina i sobreexplotació. I, a més:

- \* Augment en un 50% de la garantia del subministrament, així com garantir el subministrament urbà i la disponibilitat d'aigua a tots els sectors productius.
- \* Promoure el desenvolupament sostenible mitjançant la depuració, impedit la contaminació de les aigües i preservant la qualitat dels recursos hídrics naturals. Millora de la qualitat d'aigües de bany al litoral.
- \* Gestió integral de l'aigua a través de la redistribució de recursos, l'estalvi i la reutilització. Minimitzar els riscos derivats de les inundacions.
- \* Desenvolupar les infraestructures necessàries per a assegurar el màxim aprofitament dels recursos externs.

### **Ports i costes 936M€. Principis estratègics:**

- \* Gestió integrada de la costa.
- \* Ús ordenat de l'espai costaner, terrestre i marítim.
- \* Aprofitament equilibrat dels recursos en el marc del respecte ambiental. Consolidació de la Comunitat Valenciana com plataforma logística del Mediterrani.
- \* Diversificar i complementar l'oferta turística convencional a través d'espais alternatius.

### **Objectius Ports**

- \* Nova ordenació i jerarquització del sistema portuari valencià.
- \* Pla d'Accessos Terrestres als ports per a que tots tinguen accessos suficients i tècnicament correctes.
- \* Creació de 10.000 nous places nàutiques i nous punts d'accés lleuger al mar per a tots els municipis costaners.
- \* Implantació d'una gestió mediambiental dels ports valencians. Potenciar el tràfic marítim de cabotatge (*Short Sea Shipping*).

### **Objectius Costes**

- \* Regeneració, defensa i manteniment de la costa.
- \* Millora de l'accessibilitat de la costa.
- \* Habilitació d'espais singulars per a ús públic.

### **Pla de Revitalització de les Comarques Interiors**

Aquest Pla presenta també actuacions en amplis camps. En quant als referits a les infraestructures i transports:

- \* Desenvolupament i ampliació dels grans eixos viaris, com són la carretera CV-10 a Castelló, que facilitarà l'accés per autovia a les zones de l'interior de la província i l'autovia CV-50 (Llíria-Alzira) amb una funció semblant a la província de València.
- \* Potenciació dels eixos transversals que connecten el territori amb els grans eixos viaris: es tracta dels eixos Villena-Muro d'Alcoi, l'autovia CV-60 (l'Olleria-Gandia ) i l'autovia d'Ademús CV-35 (Llíria-Casinos-Losa del Obispo).
- \* Consolidació de carreteres d'interior com a itineraris alternatius als grans eixos.
- \* Integració mediambiental de les carreteres, amb un programa específic de tractament estètic de les carreteres.

### **Transport públic**

- \* Desenvolupament dels serveis ferroviaris de rodalia.
- \* Adequació de les instal·lacions ferroviàries en l'entorn de les estacions i l'habilitació d'aparcaments.
- \* Posada en marxa dels serveis d'AU Regional.

### **Rutes alternatives**

- \* Ampliació i articulació de la dotació de carrils-bici existents en l'actualitat.
- \* Amb l'objectiu de potenciar l'interès turístic de les comarques de l'interior, es preveuen noves xarxes d'infraestructures adequades per a ser recorregudes a peu, amb bicicleta o a cavall.

Font: PIECM, Generalitat Valenciana

### **e) Ajudes europees:**

Sí. Algunes de les infraestructures de transport estan incloses en alguns projectes de finançament i desenvolupament. Entre ells:

### **INTERREG IIIB**

La Comissió Europea participa de forma activa en la cooperació transfronterera entre Itàlia, França, Espanya, Portugal, Grècia, Malta i Gibraltar, cofinançant un programa en el marc de la Iniciativa Comunitària INTERREG III B. Les zones participants inclouen: Andalusia, Aragó, Balears, Catalunya, la Comunitat Valenciana, Múrcia, Ceuta i Melilla a Espanya; Còrsega, Llenguadoc-Rosselló, Provença-Alps-Costa Blava i Rodan-Alps a França; Algarve i Alentejo a Portugal; Basilicata, Calàbria, Campania, Emilia-Romanya, Laci, Ligúria, Llombardia, Piemont, Sardenya, Sicília, Toscana, Umbria i Vall d'Aosta a Itàlia; tot el territori en el seu conjunt a Grècia i Malta i, finalment, Gibraltar al Regne Unit. Els Fons Estructurals aporten 119,35 milions d'euros i el pressupost total del programa ascendeix a 214,94 milions d'euros.

Els objectius concrets del programa són: assolir un desenvolupament sostenible del territori, augmentar la seua competitivitat, augmentar l'eficàcia de les xarxes de transport i sistemes de comunicació i revaloritzar els seus recursos naturals i culturals. L'arquitectura d'integració de la zona MEDOC es reforçarà a més amb l'establiment d'un sistema general d'associació en tota la conca mediterrània, en el qual participaran els tercers països de la zona inclosos al programa MEDA.

Eixos Prioritaris	Cost total	Participació CE	Ajudes públiques (CE + altres)
1. Conca Mediterrània	26.180.387	14.730.319	26.180.387
2 Estratègia de desenvolupament territorial i sistemes urbans.	35.377.093	19.849.796	35.377.093
3 Sistemes de transport i societat de la informació.	45.041.169	24.171.836	45.041.169
4 Medi ambient, valorització del patrimoni i desenvolupament rural.	94.147.538	52.688.902	94.147.538
999 Assistència tècnica	14.193.408	7.905.604	14.193.408
<b>Total</b>	<b>214.939.595</b>	<b>119.346.457</b>	<b>214.939.595</b>
Repartiment dels recursos entre els fons			
Participació CE		FEDER	
Total : 119.346.457		119.346.457	
€100,00%		100,00%	

### **MED. Programa Europeu de Cooperació Territorial Transnacional (2007-2013)**

**Financiació:** 256.617.688 €.

**Percentatge de cofinanciació:** 80%

Els principals objectius del programa són la millora de la competitivitat de l'espai de cooperació, garantint-ne el creixement i l'ocupació de les generacions futures i promoure la cohesió territorial i la protecció del medi ambient en coherència amb el desenvolupament sostenible. El programa MED finança projectes de cooperació transnacional. Per a arribar als seus objectius, el programa desenvolupa els següents eixos prioritaris: Reforçament de les capacitats d'innovació, protecció del medi ambient i promoció del desenvolupament territorial sostenible, millora de la mobilitat i de l'accessibilitat als territoris i promoció d'un desenvolupament policèntric i integrat de l'espai Med.

El programa està gestionat per una Autoritat Única de Gestió (Regió Provença. Alps-Costa Blava), responsable de la posada en marxa i la gestió del programa operacional. Aquesta unitat disposa del suport d'un secretariat tècnic conjunt amb oficines a València i Salònica.

### **FONS ESTRUCTURALS**

#### **Fons Estructurals (2007-2013)**

**Financiació:** 308.041.000.000 d'euros

**Percentatge de cofinanciació:** 90%

**f) Altres comentaris. Resum i conclusions referides a mobilitat i infraestructures del País Valencià:**

1. En primer lloc, el País Valencià és una **gran plataforma logística**, amb dotació d'infraestructures baixa, tant en relació amb el seu PIB com en comparació amb altres regions europees.
2. En relació amb els transports i la mobilitat, han sorgit **problemes derivats de la "competència"** urbana, industrial i de serveis per l'espai del front litoral i prelitoral, amb congeció del corredor nord-sud tradicional.
3. La situació geogràfica del territori valencià hauria de promoure la **intermodalitat, discriminació de tràfics, reconeixement estatal i europeu com zona de trànsit estratègic i la millora de las condicions de transport cap al nord i oest i enllaç amb les xarxes transeuropees de transport.**
4. S'hauria d'explorar una **nova oferta d'accessibilitat** des dels països emissors europeus (nord i centre) que complemente cotxe i avió.
5. En relació amb aquest punt, s'hauria de reflexionar sobre el **model econòmic desitjat** que hauria de condicionar les infraestructures del futur.
6. Necessitat de **coordinar els diferents plans** de dotació: estatal (PEIT), regional (PIE) i provincials.
7. Necessitat **d'integrar les visions derivades de la Unió Europea** a partir del Llibre Blanc dels Transports.
8. Necessitat **d'atendre els fluxos reals** de l'economia (zona Euro) i de la "nova" geografia globalitzada (Àsia, mitjançant el port de València, pe).
9. Necessitat **d'integrar la sensibilitat ambiental** social en les anàlisis d'infraestructures.
10. Atenció a les dades recents de mobilitat en el territori valencià:
  - a. **Intensa activitat de transports** (per sobre de la mitjana espanyola)
  - b. **Forta pressió** del tràfic i mobilitat sobre la xarxa de transports
  - c. Importància del **transport intrarregional** sobre total
  - d. **Descens de la quota del transport interregional**
  - e. Importància del **tràfic intermunicipal**
  - f. **Forta densitat de desplaçaments** personals
  - g. **Ús preferent del cotxe** per a tot tipus de desplaçaments
  - h. **Reduït ús del ferrocarril** i creixement moderat de la demanda de rodalies (per sota de la mitjana espanyola)
  - i. **Creixement brutal del trànsit de mercaderies per carretera**
  - j. **Duplicació de la IMD** de les autopistes valencianes
  - k. **Increment superior del IMD** de vehicles pesants en autopistes

Text encarregat per a <http://www.idees.net/>

- l. **Creixement lleu** del ferrocarril de rodalies
- m. **Alta rendibilitat** de la línia FFCC Mediterrani-RENFE
- n. **Increment ús** de la línia FFCC Mediterrani-RENFE
- o. **Increment ús** de la línia FFCC València/Madrid-RENFE
- p. **Creixement espectacular del tràfic portuari** de València, especialment contenidors.
- q. Creixement espectacular de **les infraestructures del port** de València (triplicant superfície útil en 25 anys)
- r. **Creixement espectacular del tràfic portuari** d'Alacant (passatgers)
- s. Creixement dels **aeroports** de València i Alacant
- t. **Fluxos no radials** ferroviaris que dupliquen els radials
- u. **Fluxos radials** (Madrid) i no radials per carretera

A més, en general, observem:

- Escassa integració port de València/economia valenciana
- Escassa presència de la intermodalitat
- Necessitat de major atenció a la xarxa de carreteres intermunicipals
- Major atenció a la xarxa de connexions internacionals
- Reducció del protagonisme de les connexions interregionals per carretera
- Concentració del tràfic interregional en autopistes
- Necessitats de trobar alternatives a aquestes rutes, no tant per un augment de tràfic interregional, sinó per la convivència difícil de fluxos i de trànsit, a més dels peatges.
- Necessitat d'un esquema d'ordenació territorial d'assentaments, serveis, nodes productius i d'oci a fi de reduir la forta mobilitat valenciana.