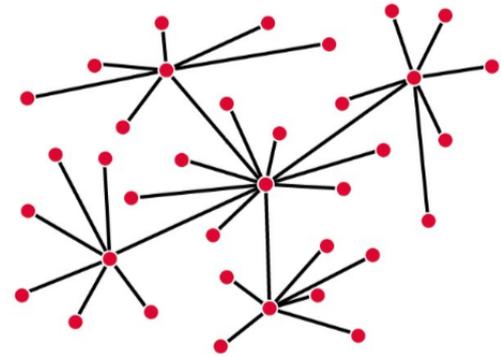


# ÀREA METROPOLITANA, LA DESCENTRALITZACIÓ DEL ECOSISTEMA URBÀ

---



PSPV  
PSOE  
PROVÍNCIA  
VALÈNCIA

Documentació Jornada  
Presentacions ponents  
Picanya, 2019

# Limoges Métropole

Un EPCI al servicio de su territorio

Réunion en date du 13/12/2019, Picanya

Jornada: El Área Metropolitana, la descentralización del ecosistema urbano

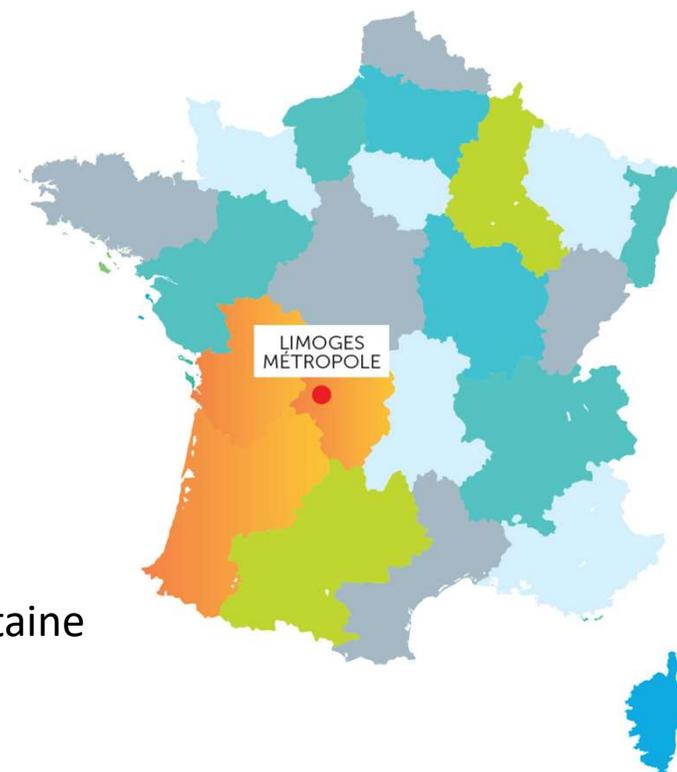
## Identificación

Limoges Métropole - Comunidad urbana es una **Institución Pública de Cooperación Intermunicipal (EPCI)** que reagrupa:

- **20** municipios en 2019
- **208 000** habitantes
- **74** concejales comunitarios
- **843** agentes
- **520** km<sup>2</sup>
- **2<sup>e</sup>** intermunicipalidad de la Nouvelle-Aquitaine

**Presidente : Jean-Paul DURET**

Director general de servicios : Olivier BARLOGIS



LIMOGES MÉTROPOLE DANS LA FRANCE  
ET LA NOUVELLE-AQUITAINE

## Los municipios miembros

Aureil	1002 hab.
Boisseuil	2875 hab.
Bonnac-la-Côte	1726 hab.
Chaptelat	2105 hab.
Condat-sur-Vienne	5122 hab.
Couzeix	9158 hab.
Eyjeaux	1298 hab.
Feytiat	6131 hab.
Isle	7613 hab.
Le Palais-sur-Vienne	6043 hab.
Le Vigen	2151 hab.
Limoges	132 660 hab.
Panazol	10 983 hab.
Peyrilhac	1263 hab.
Rilhac-Rancon	4542 hab.
Saint-Gence	2113 hab.
Saint-Just-le-Martel	2684 hab.
Solignac	1571 hab.
Verneuil-sur-Vienne	4899 hab.
Veyrac	2047 hab.



Fuente : INSEE 2019

## Un poco de historia

- **1970-1980:** los municipios de alrededor de Limoges se reagrupan en el seno de numerosas asociaciones.
- **1991:** creación de la Asociación Intermunicipal para el Estudio y la Planificación de Limoges (*Syndicat Intercommunal pour l'Etude et la Programmation de Limoges - SIEPAL*) - 26 municipios.
- **1998:** plan maestro de planificación y urbanismo - proyecto del área metropolitana.
- **8 noviembre 2001:** creación de la Comunidad de Municipios del Área Metropolitana de Limoges.
- **22 noviembre 2002:** la Comunidad del Área Metropolitana de Limoges sucede a la Comunidad de Municipios del Área Metropolitana de Limoges.
- **16 febrero 2004:** cambio de denominación a Comunidad del Área Metropolitana Limoges Metròpoli.
- **1 enero 2011:** Verneuil se une a Agglo, supone 18 municipios, 199.000 habitantes
- **1 enero 2014:** Couzeix se integra en Agglo, 19 municipios, 206.000 habitantes.
- **1 enero 2017:** Chaptelat se suma a Agglo, son 20 municipios, 208.000 habitantes.
- **1 enero 2019:** transformación en Comunidad Urbana reagrupando 20 municipios



## ¿Cómo son elegidos los consejeros comunitarios?

**Municipios de + de 1.000 habitantes :**  
elección al mismo tiempo que los  
concejales municipales. Los consejeros  
comunitarios se designan de la lista de  
concejales municipales.

-----

**Los consejeros son elegidos por 6 años.**

**El Presidente y el Gabinete** (compuesto de  
vicepresidentes y secretarios) son elegidos  
en la primera reunión del consejo  
comunitario.



# LOS ELECTOS DE LA COMUNIDAD URBANA

## PRÉSIDENT



**Jean-Paul Duret**  
Ressources humaines, grands équipements, contractualisation



**Bruno Genest**  
Stratégie de l'habitat et du peuplement, insertion, politique de la ville



**Emile Roger Lombertie**  
Mutualisation



**Vincent Léonie**  
Aménagement de l'espace, accessibilité

## LES VICE-PRÉSIDENTS



**Guillaume Guérin**  
Réseaux de ville



**Pierre Coinaud**  
Commerce et artisanat



**Gaston Chassain**  
Développement économique, zones d'activités, soutien aux programmes de recherche universitaire



**Catherine Mauguén-Sicard**  
Habitat privé, actions de logement social et amélioration du cadre de vie liées au FRU



**Gilles Bégout**  
Déplacements urbains, voirie, PAVE, BHNS



**Claude Brunaud**  
Assainissement, eaux pluviales, démarche qualité



**Jacques Migozzi**  
Transports de demain, couverture numérique



**Rémy Viroulaud**  
Eau, parcs en ouvrage, abattoir



**Isabelle Briquet**  
Finances, budget, moyens généraux



**Alain Delhoume**  
Cadre de vie, milieux naturels, productions maraichères et horticoles



**Pascal Robert**  
Communication, publications, relations avec la vie étudiante



**Michel David**  
Gens du voyage, logement social adapté, terrains familiaux

## LES SECRÉTAIRES



**Yvette Aubisse**  
Attractivité et tourisme, sentiers de randonnée



**Jean-Louis Nouhaud**  
Schéma de cohérence territoriale



**Philippe Reilhac**  
Commande publique, groupement de commande



**Nadine Rivet**  
Création, extension des cimetières, crématoriums et salles cinéraires



**Claude Compain**  
Transports scolaires



**Jean-Noël Joubert**  
Politique des déchets



**Jean-Marie Lagedamont**  
Éclairage public (zones d'activités et grands équipements), réseaux chaleur, froid, concessions électriques, gaz



**Joël Garestier**  
Démocratie participative



**Jacques Roux**  
Affaires foncières et servitudes



**Jean-Claude Chanconnie**  
Système d'information géographique



**Sarah Gentil**  
Technologies de l'information et de la communication



**Bernard Thalamy**  
Aide juridique, coordination des procédures d'urbanisme



**Marie-Anne Robert-Kerbrat**  
Agenda 21, développement durable, aménagement des rivières et transition énergétique



**Julie Lenfant**  
Coopération décentralisée

## LES CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES

### CONDAT-SUR-VIENNE

- **BÉATRICE RAMADIER** - Adjointe au maire

### COUZEIX

- **SYLVIE BILLAT** - Adjointe au maire
- **MARIE-CHRISTINE CANDELA** - Adjointe au maire
- **PHILIPPE PÉCHER** - Adjoint au maire

### FEYTIAT

- **MARIE-CLAUDE BODEN** - Conseillère municipale
- **JEAN-MARIE MIGNOT** - Conseiller municipal

### ISLE

- **HÉLÈNE CUEILLE** - Adjointe au maire
- **MARIE LAPLACE** - Adjointe au maire
- **PASCAL THEILLET** - Adjoint au maire

### LE PALAIS-SUR-VIENNE

- **CHRISTOPHE BARBE** - Adjoint au maire
- **LUDDOY GÉRAUDIE** - Adjoint au maire

### LIMOGES

- **RENÉ ADAMSKI** - Conseiller municipal
- **BERNADINE AMROUCHE** - Conseillère municipale
- **CATHERINE BEAUBATIE** - Conseillère municipale
- **MARC BIENVENU** - Conseiller municipal
- **RÉGINE CHAMPION** - Conseillère municipale
- **MICHEL CUBERTAFOND** - Conseiller municipal
- **ISABELLE DEBOURG** - Adjointe au maire
- **STÉPHANE DESTROHAUT** - Conseiller municipal

- **VINCENT GÉRARD** - Conseiller municipal
- **NICOLE GLANDOU** - Adjointe au maire
- **CHRISTIAN HANUS** - Adjoint au maire
- **VINCENT JALBY** - Adjoint au maire
- **GENEVIÈVE MANICAUD** - Conseillère municipale
- **ISABELLE MAURY** - Conseillère municipale
- **PATRICIA MINEL** - Conseillère municipale
- **PHILIPPE PAULIAT-DEFAYE** - Adjoint au maire
- **CORINNE PIQUET-LAVAIRE** - Conseillère municipale

- **CORINNE ROBERT** - Conseillère municipale
- **ALAIN RODET** - Conseiller municipal
- **SANDRINE ROTZLER** - Conseillère municipale
- **SYLVIE ROZETTE** - Adjointe au maire
- **ANNIE SCHWAEDELLE** - Adjointe au maire
- **CHANTAL STIEVENARD** - Conseillère municipale
- **CHRISTIAN UHLEN** - Adjoint au maire
- **BERNARD VAREILLE** - Conseiller municipal
- **NATHALIE VERCOUSTRE** - Adjointe au maire

### PANAZOL

- **ISABELLE BELLEZANE** - Adjointe au maire
- **FRANCIS BOLODA** - Adjoint au maire
- **CHRISTIAN DESMOULIN** - Adjoint au maire
- **FABRIEN DOUCET** - Conseiller municipal
- **SANDRINE PICAT** - Conseillère municipale
- **RILHAC-RANCON**
- **ANNICK CHADOIN** - Maire
- **VERNEUIL-SUR-VIENNE**
- **ANNE-MARIE COIGNOUX** - Adjointe au maire

## Los organismos comunitarios

**El consejo comunitario**, órgano deliberador de Limoges Métropole, ahora está compuesto por 74 ediles: los consejeros comunitarios, miembros de las corporaciones de los 20 municipios miembros. Tras el debate, el Consejo Comunitario vota el presupuesto y adopta las decisiones del EPCI. Sus sesiones son públicas.

**El gabinete comunitario** determina los grandes planes y planifica los proyectos debatidos. Se compone de una Presidencia, de vicepresidencias y de secretarías. Todos los municipios están representados.

### Las Comisiones temáticas :

- Comisión política de la ciudad, solidaridad y cohesión social;
- Comisión ordenación y organización de redes;
- Comisión recursos financieros;
- Comisión medioambiente, aguas, residuos y medio natural;
- Comisión desarrollo económico;
- Comisión comunicación interna/externa y digital;
- Comisión planificación del territorio-urbanismo-accesibilidad;
- Comisión grandes instalaciones.

### Las Comisiones reglamentarias :

- Comisión de Convocatorias;
- Comisión Delegación de Servicios Públicos;
- Comisión Evaluación del Gasto;
- Comisión Consultiva de Servicios Públicos Locales;
- Comisión Intermunicipal para la accesibilidad de las personas con discapacidad.

## Las competencias de la Comunidad urbana

**Los estatutos fundadores de Limoges Métropole** enumeran las áreas en las que la Comunidad urbana ejerce pleno derecho de competencia, en lugar de de los municipios miembros.

Para ciertas áreas, la transferencia de competencias es global. Es el caso de los transportes urbanos, de la red vial o bien de la gestión de RSU domiciliarios, por ejemplo.

Las competencias de un Organismo Público de Cooperación Intermunicipal (EPCI) como Limoges Métropole están sometidas a dos principios:

**El principio de exclusividad:** la creación del EPCI comporta la renuncia total e inmediata de los municipios hacia las competencias transferidas. Los municipios no pueden intervenir más de ninguna manera en los ámbitos de competencia transferidos al EPCI.

**El principio de especialización :** El EPCI sólo puede intervenir en el ámbito de las competencias que le han sido transferidas a su dominio.



Visita entrega de obra de una vía verde en Boisseuil / Marzo 2019

## Las competencias de la Comunidad urbana

Limoges Métropole ejerce, desde su creación en 2002, las **competencias obligatorias**, impuestas por la Ley Chevènement a todos los EPCI que se crean, y las **competencias accesorias** elegidas de común acuerdo con los municipios miembros.

### **Hábitat :**

- Observatorio del hábitat, Política de vivienda, PLH (Plan local del hábitat), vivienda social ;
- ayudas financieras, acciones en favor de la vivienda social y en favor de la vivienda para personas desfavorecidas, mejora de en faveur du logement social et en faveur du logement des personnes défavorisées, mejoras del hogar, rehabilitación de viviendas insalubres;
- áreas de recepción de transeúntes.

### **Política de la ciudad e inserción:**

- liderazgo político de la ciudad;
- Acuerdo/convenio de ciudad;
- NPNRU (Nouveau Programme de Rénovation Urbaine) – Nuevo Programa de Renovación Urbana;
- PLIE (Plan Local pour l'insertion et l'Emploi) – Plan Local para la inserción laboral y el Empleo ;
- respaldo a la Mission locale (servicio de mediación laboral).

## Las competencias de la Comunidad urbana

### Planificación y red vial:

- planificación del territorio;
- creación, mantenimiento, planificación de vías (desde 2006)
- Plan local de urbanismo intermunicipal (desde 2017)
- semáforos;
- planificación red carril-bici;
- SCoT ;
- senderos de naturaleza.



Travaux rue Professeur DESCOTTES, proche CHU à Limoges

### Medioambiente y calidad de vida:

- Agenda 21 ;
- reducción, recogida, tratamiento, valorización de residuos;
- prevención de perjuicios (aire, ruido)
- preservación, valorización de la biodiversidad;
- gestión del medio acuático;
- prevención de inundaciones;
- saneamiento colectivo y no colectivo;
- Plan clima-aire-energia territorial (PCAET).



Nouvelles benes de collecte de la société Véolia

# Las competencias de la Comunidad urbana

## Desarrollo económico:

- creación, planificación y gestión de zonas de actividad empresarial (Technopole d'Ester, zona aeroportuaria desde la ley NOTRe...)
- ayudas a negocios inmobiliarios;
- promoción del turismo (OTI).

## Grandes infraestructuras culturales y deportivas:

- creación, mantenimiento, gestión y dinamización de infraestructuras, de redes de equipamiento o de establecimientos culturales, socioculturales, socioeducativos, deportivos (Zénith, Aquapolis, Vélodrome Raymond Poulidor)



## Movilidad:

- transporte urbano y periurbano (red TCL)
- transporte escolar;
- V'LiM, alquiler de bicicletas y de patinetes eléctricos;
- creación y mantenimiento de puntos de carga para vehículos eléctricos.



## Las competencias complementarias ejercidas a partir del 1º de enero de 2019

**Parques y zonas de estacionamiento:** creación, planificación, gestión de las zonas de estacionamiento subterráneas o en superficie, de los garajes de superficie cerrados no gestionados por parquímetros.

**Cementerios:** creación y planificación de cementerios, crematorios y emplazamientos funerarios.

**Contribución a la transición energética:**

- creación, planificación, mantenimiento y gestión de redes de calor o frío urbanas;
- concesiones de suministro público de electricidad y gas.

## Las competencias complementarias ejercidas a partir del 1º de enero de 2019

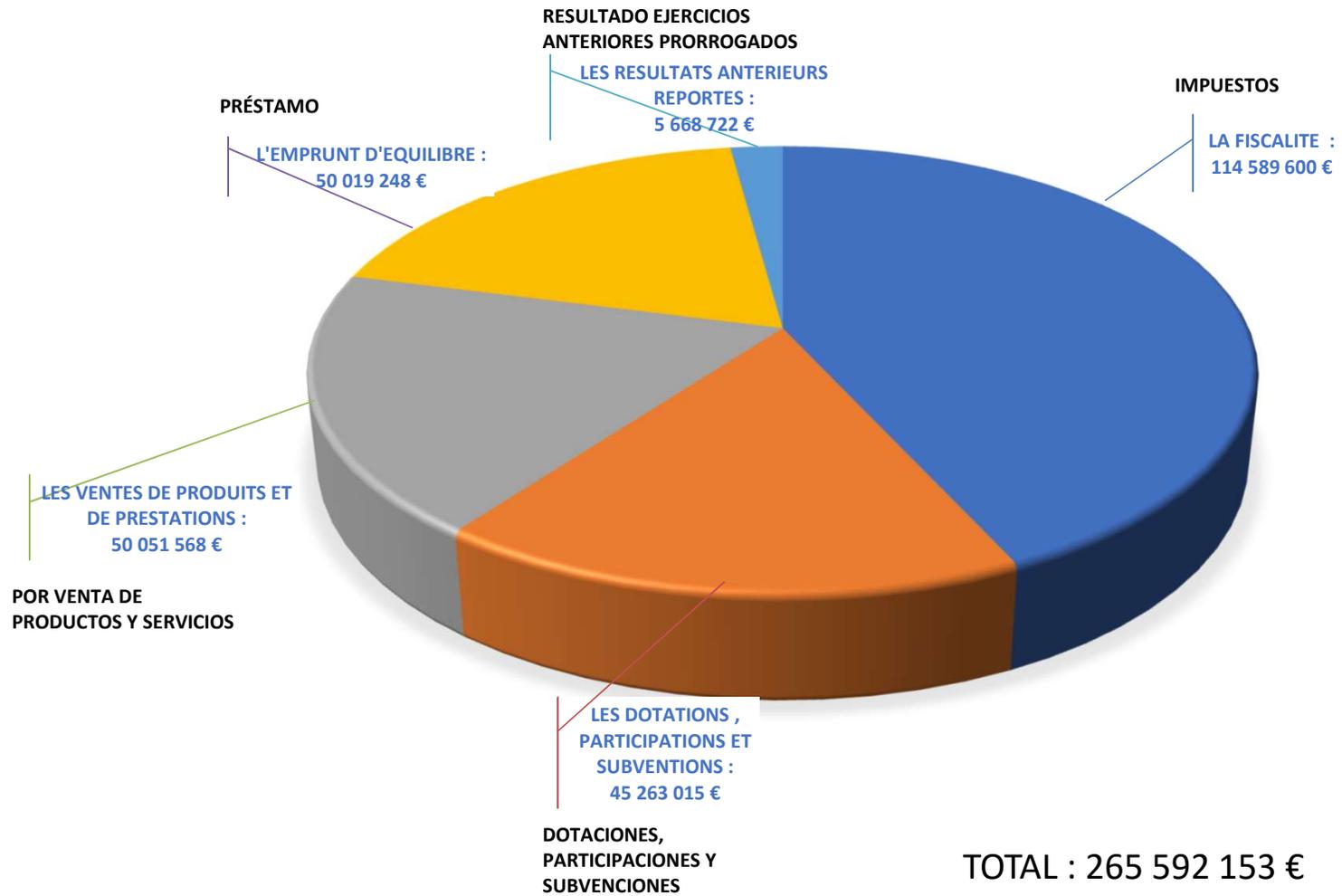
### **Servicio de incendios y rescate (SDIS)**

**Agua potable:** producción, protección, tratamiento, transporte, almacenaje, distribución de agua destinada al consumo humano (en gestión o delegación).

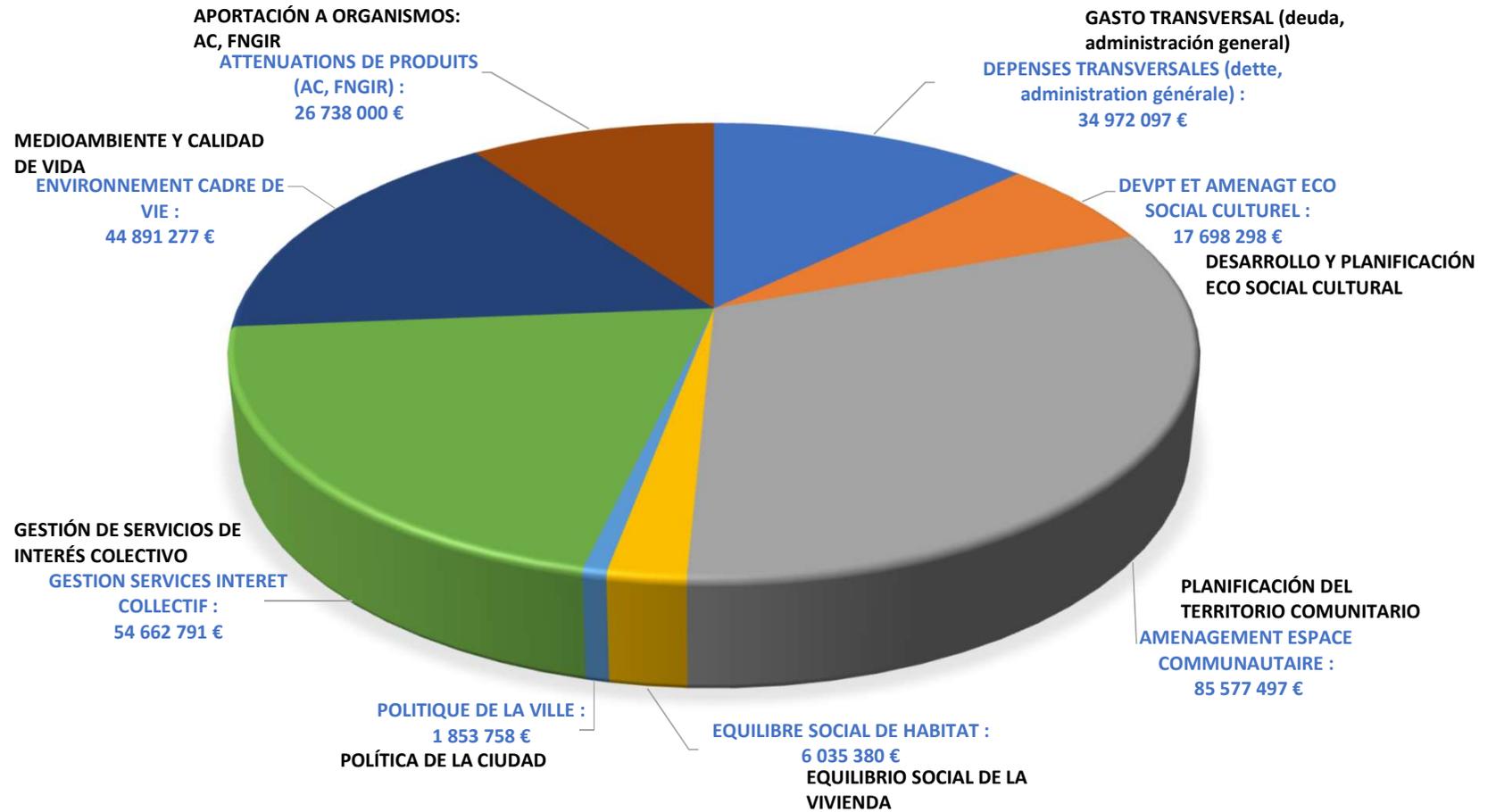
**Enseñanza superior:** respaldo, ayudas a los establecimientos de enseñanza superior y de investigación, y a los programas de investigación.

### **Matadero**

# Recursos financieros

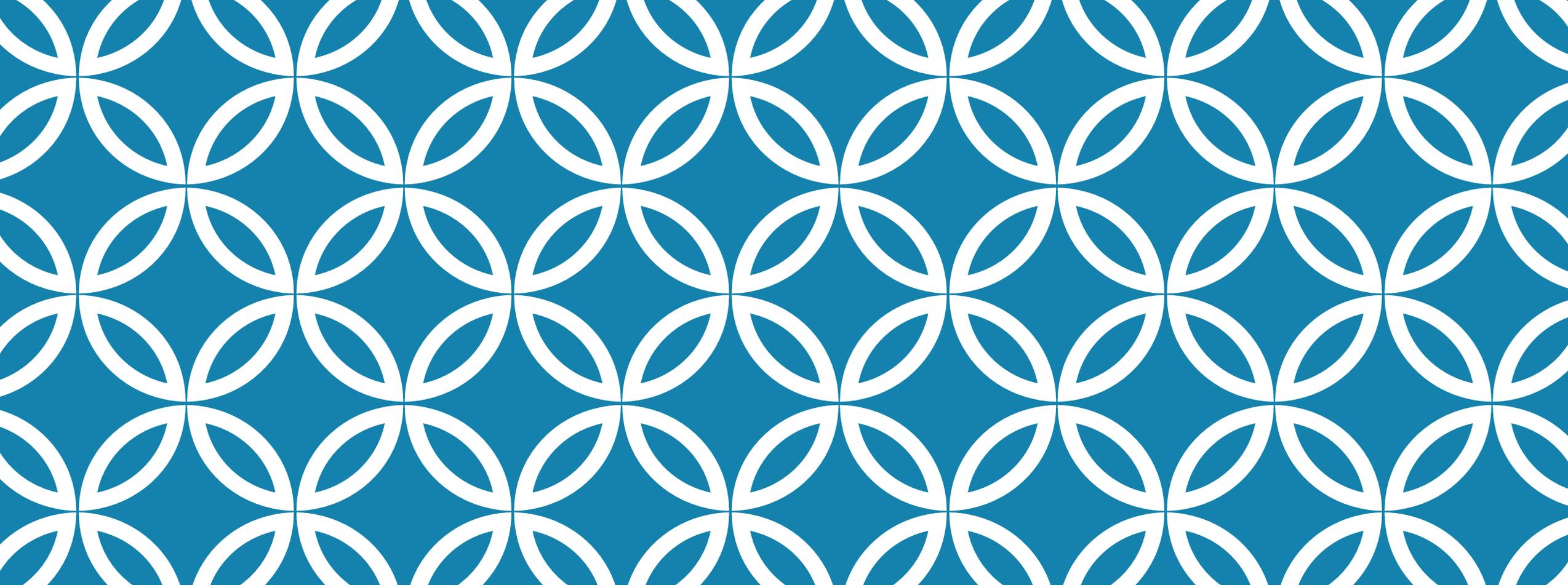


# Gasto real consolidado por competencia

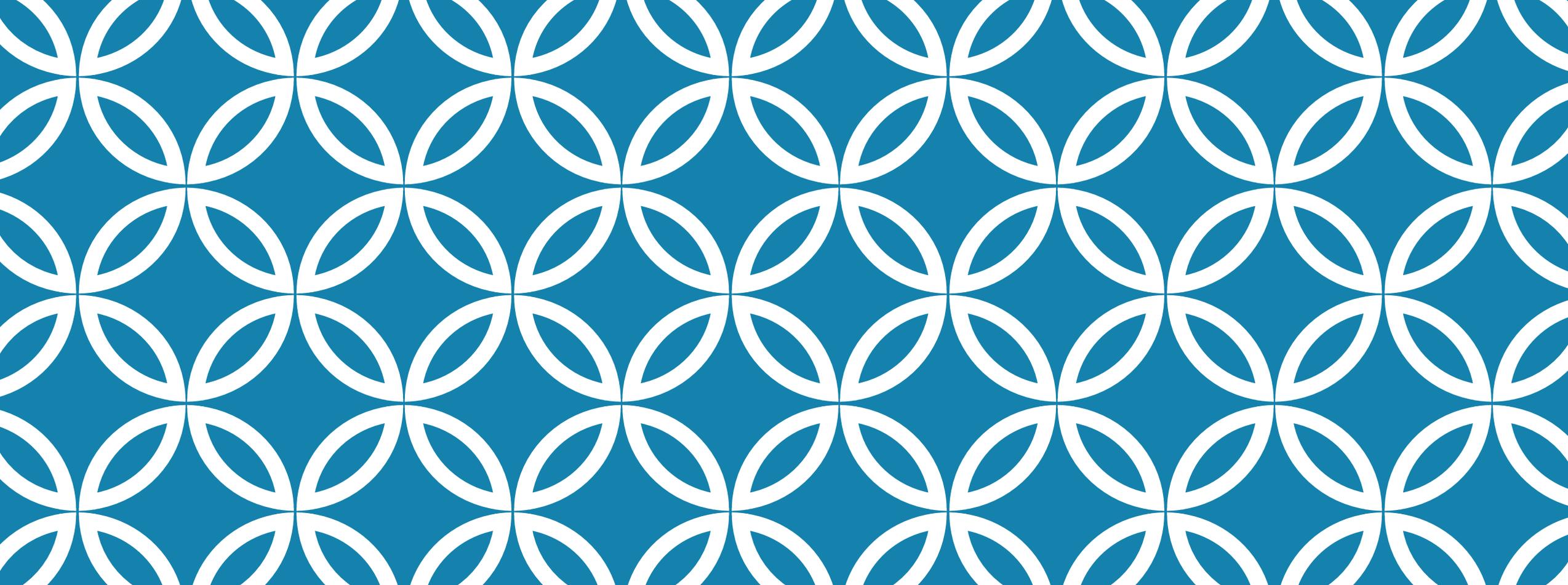


**TOTAL : 272 429 099 €**





B I L B A O  
*Metropoli-30*



ASOCIACIÓN PARA LA REVITALIZACIÓN  
DEL BILBAO METROPOLITANO  
“BILBAO METROPOLI-30”



# BILBAO METROPOLI-30

Asociación para la revitalización del Bilbao metropolitano

Creada en 1991

Principales socios fundadores:

- Gobierno vasco
- Diputación foral de Bizkaia
- Ayuntamiento de Bilbao
- Iberdrola
- BBVA
- Kutxabank

Declarada “Entidad de Utilidad Pública” en 1992.

# ÓRGANOS DE GOBIERNO

Presidente: Iberdrola (ret.)

Vicepresidentes: Iberdrola y BBVA

Secretaria General: Diputación Foral de Bizkaia

Tesorero: Kutxabank

Vocales: Gobierno vasco, Diputación Foral de Bizkaia, Ayuntamiento de Bilbao, Ayuntamiento de Barakaldo, EUDEL, Idom, Editorial Iparraguirre, Consorcio de Aguas Bilbao-Bizkaia, SPRI, Petronor, EHU/UPV, I. Areso (exalcalde de Bilbao).

# GESTIÓN

- Presupuesto propio: 700.000 euros.
- Proyectos subvencionados: 1.000.000 euros.
- Personal: DG + 8 personas.
- Colaboradores: 800 especialistas pertenecientes a las entidades asociadas.
- Pertenencia a otras organizaciones locales.
- Extensa red de expertos internacionales.
- Participación en iniciativas de los socios.

# ESTATUTOS

Asociación de promoción e investigación

Tiene por finalidad la realización de acciones de promoción y estudio

Ámbito de actuación, principalmente la Comunidad Autónoma del País Vasco

# FINES Y OBJETIVOS

Impulsar la realización y puesta en marcha de la planificación estratégica del Bilbao metropolitano

Todo lo que tenga por objeto la mejora de la imagen interna y externa del Bilbao metropolitano

Proyectos de estudio o investigación dirigidos a profundizar en el conocimiento de la situación del Bilbao metropolitano y de otras metrópolis.

Promover la cooperación del sector público y el sector privado

# FORMA DE FUNCIONAMIENTO

Alcanzar soluciones conjuntas a problemas de interés general que afecten al Bilbao metropolitano y, por extensión, al conjunto del País Vasco

Participar en iniciativas concretas a propuesta de sus socios

Impulsar la incorporación al proceso de actores públicos y privados

Su actuación se desarrolla sin perjuicio de la competencia de las administraciones públicas ni de los fines y objetivos propios de las empresas y otras entidades

# TEMAS CRÍTICOS

1. Recursos humanos
2. Servicios avanzados para la industria tecnológica
3. Movilidad y accesibilidad
4. Regeneración urbana
5. Regeneración medioambiental
6. Centralidad cultural
7. Colaboración público-privada
8. Bienestar social



B I L B A O  
*Metropoli-30*

# ÁREA METROPOLITANA DE BILBAO

Bilbao + 34 municipios

Población: 910.000 hab.

Superficie: 500 km<sup>2</sup>

Gris: Bilbao

Azul oscuro: Margen Izquierda

Naranja: Margen Derecha

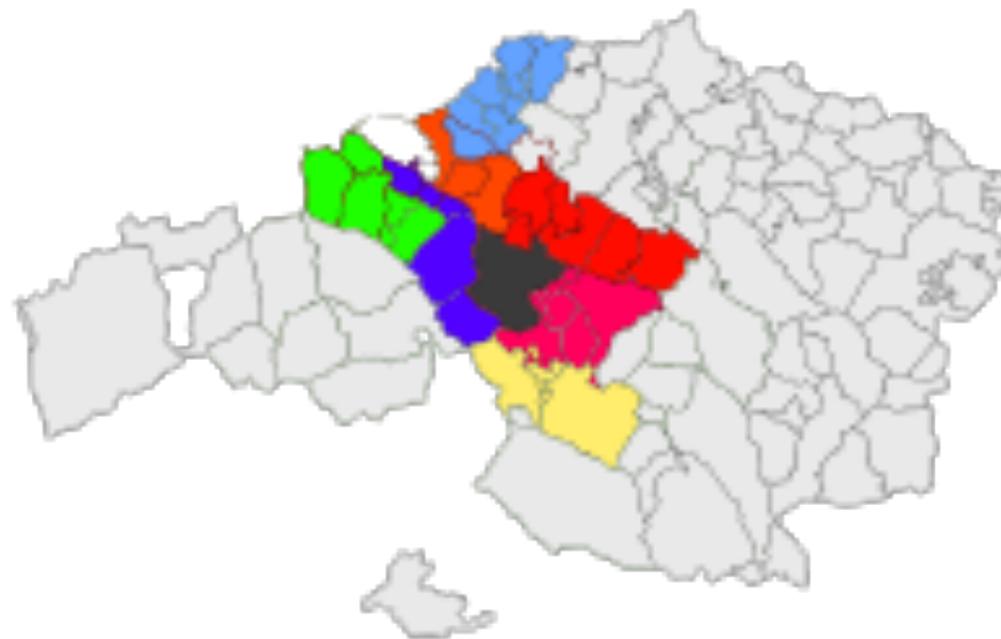
Rojo: Txorierri

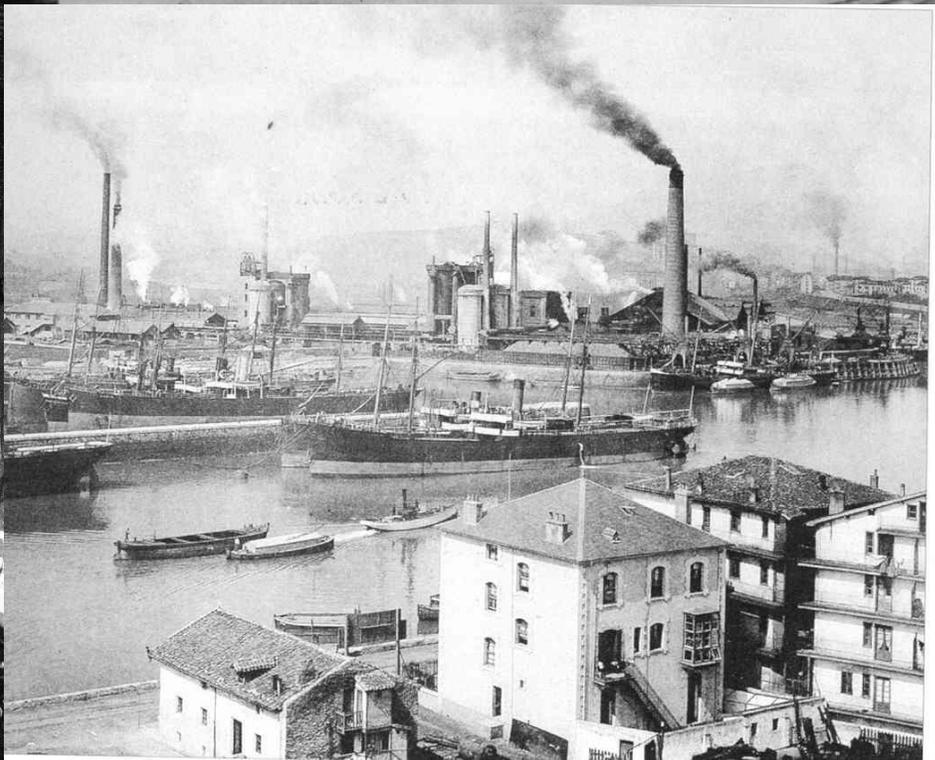
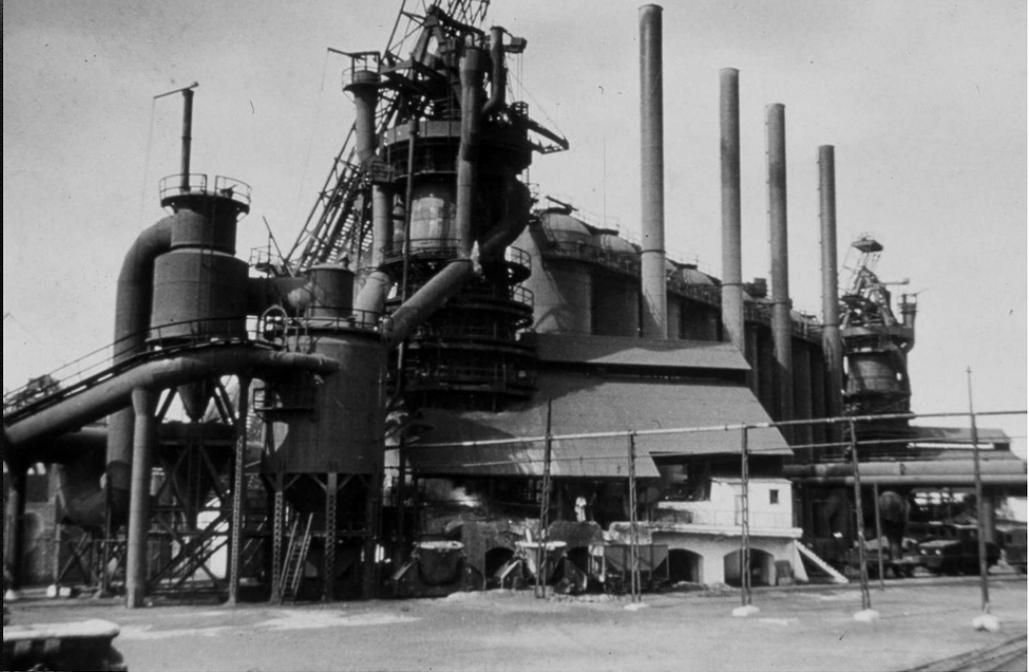
Verde: Zona Minera

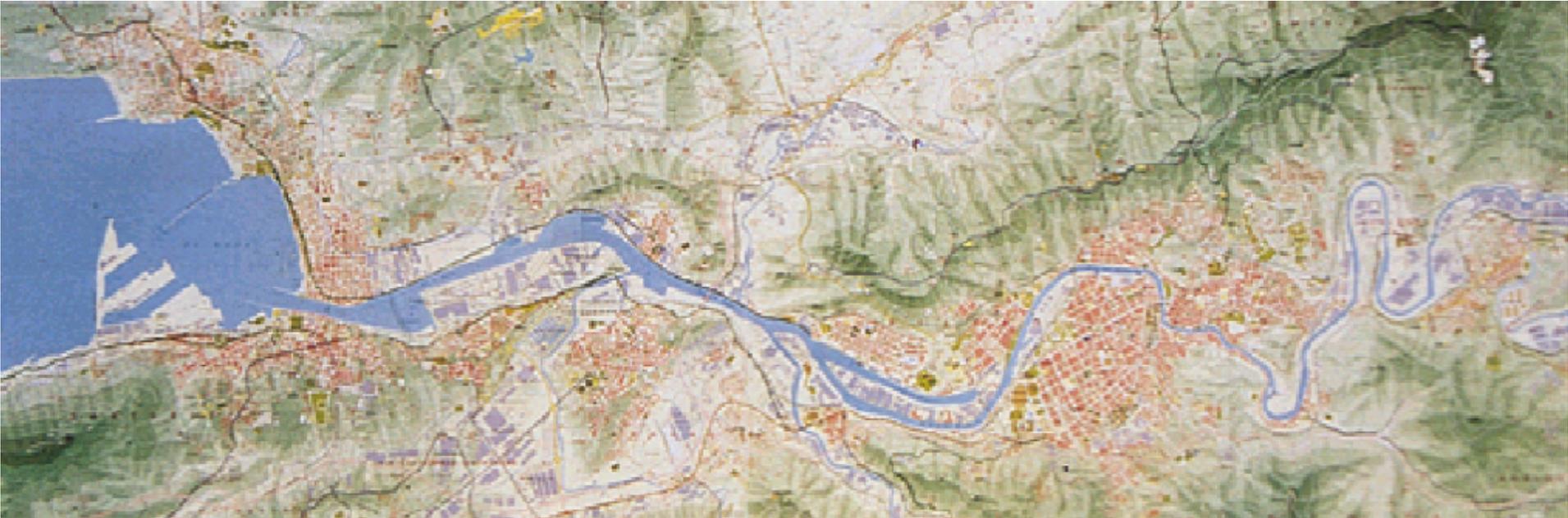
Magenta: Alto Nervión

Azul claro: Uribe Kosta

Amarillo: Arratia-Nervión















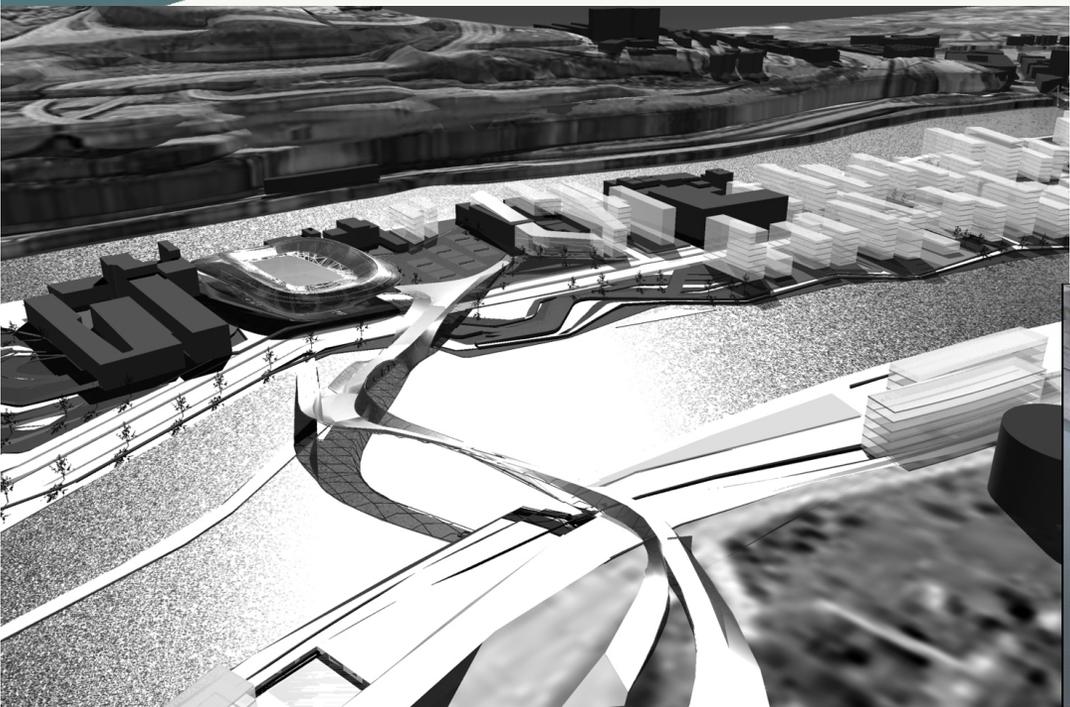








Zorrozaurre, Bilbao  
Zaha Hadid Architects  
10 Bowling Green Lane  
London, EC1R 0BS  
U.K.  
T: +44 207 253 5147  
F: +44 207 251 8322



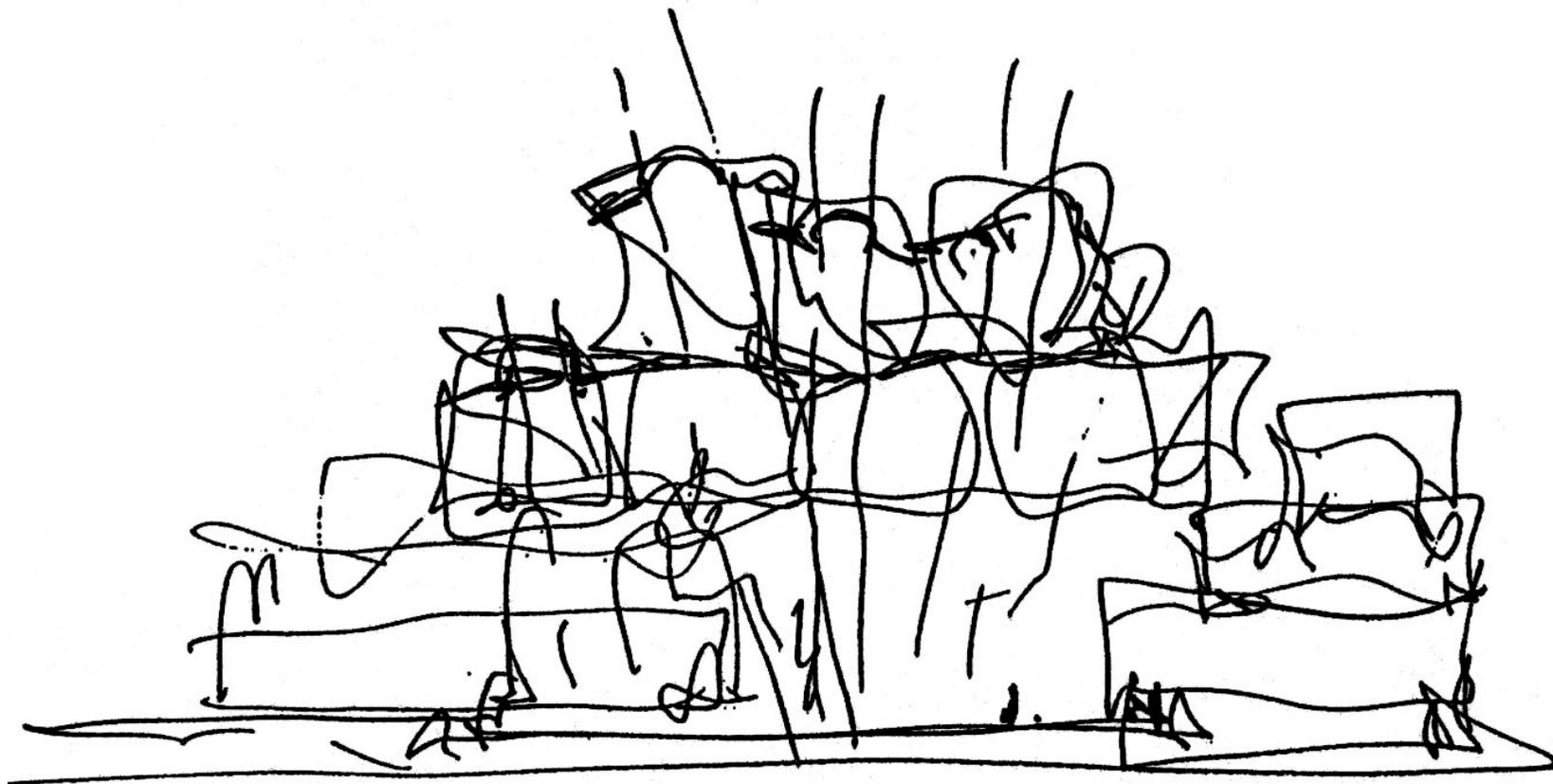




- 1 Zabalburu
- 2 Ametzola
- 3 Autonomia
- 4 Bizkaia Hanging Bridge



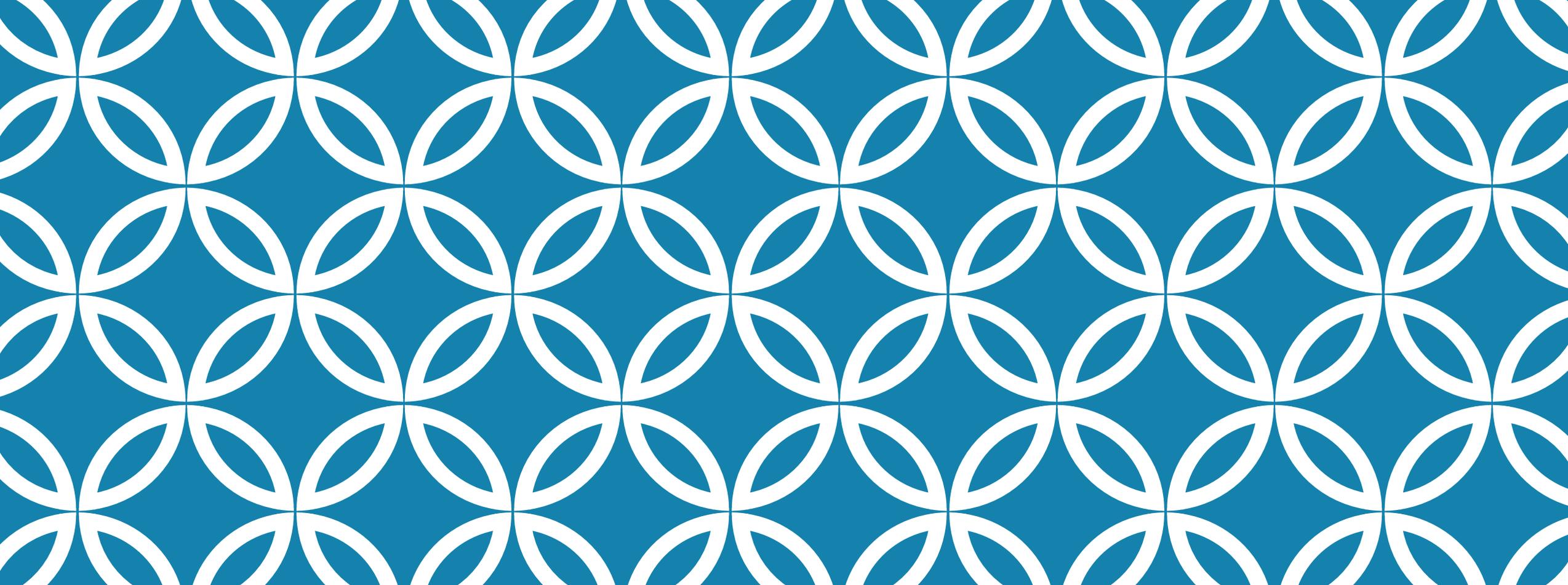
XI 1995  
11-11-95











**ALFONSO MARTINEZ CEARRA**  
DIRECTOR@BM30.EUS  
WWW.BM30.EUS

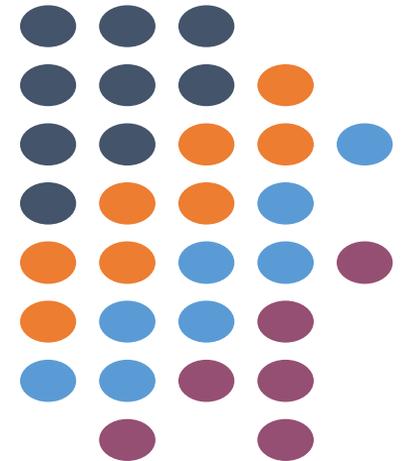


# ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

*CO-CREANDO SU FUTURO*

**JULIA SALOM**

*Área Metropolitana. La descentralización del ecosistema urbano*  
Picanya, 13 de diciembre de 2019

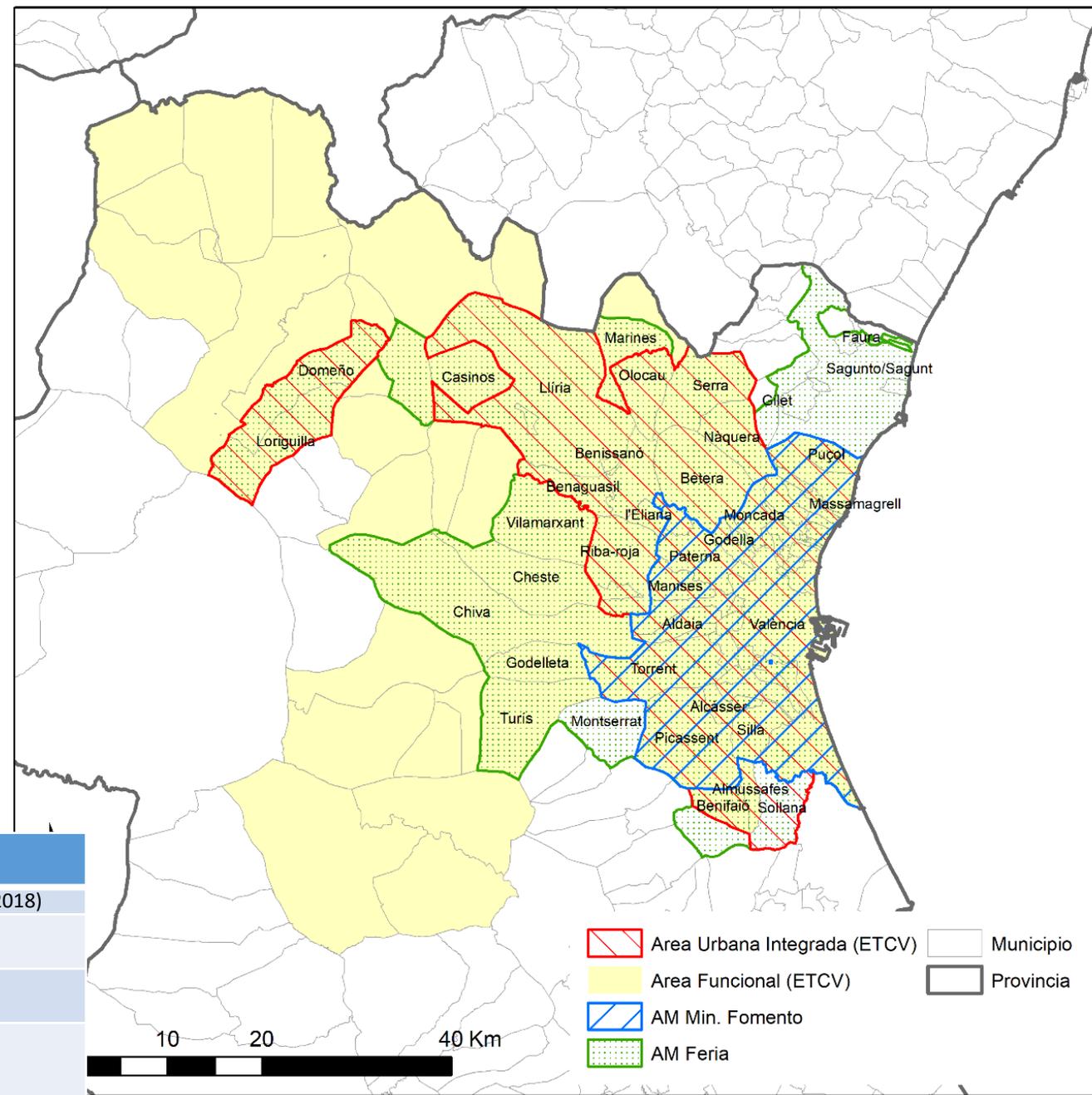


- ¿Qué es?
- Procesos recientes y problemas actuales
- Recursos y estrategias urbanas

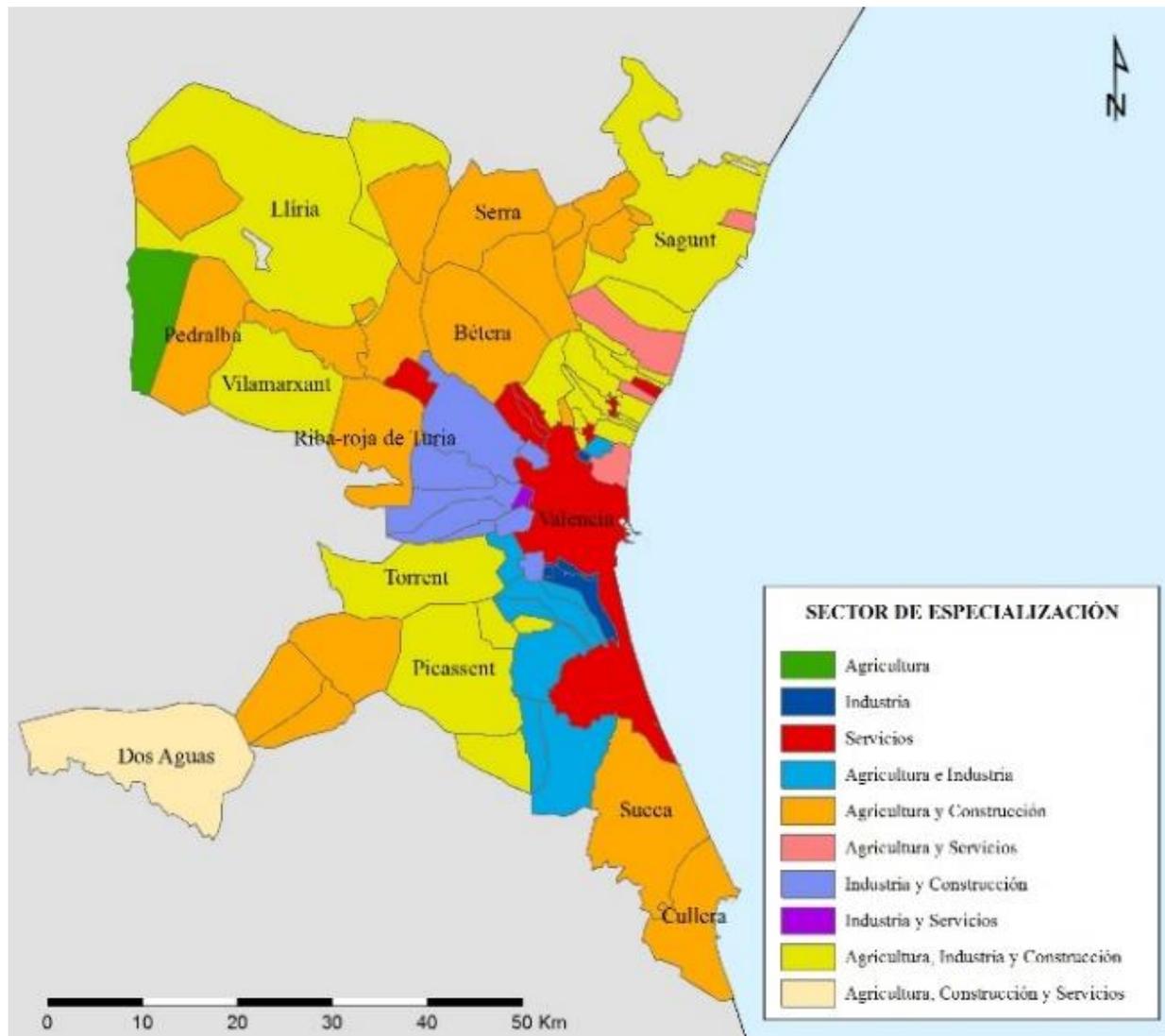
# 1. El AMV: DELIMITACIÓN Y ESTRUCTURA

Área metropolitana	2001		2011	
	Municipios	Población	Municipios	Población
Madrid	172	5.623.784	172	6.729.769
Barcelona	130	4.340.618	139	5.088.201
Valencia	74	1.594.762	80	1.935.363
Sevilla	49	1.369.708	51	1.581.798

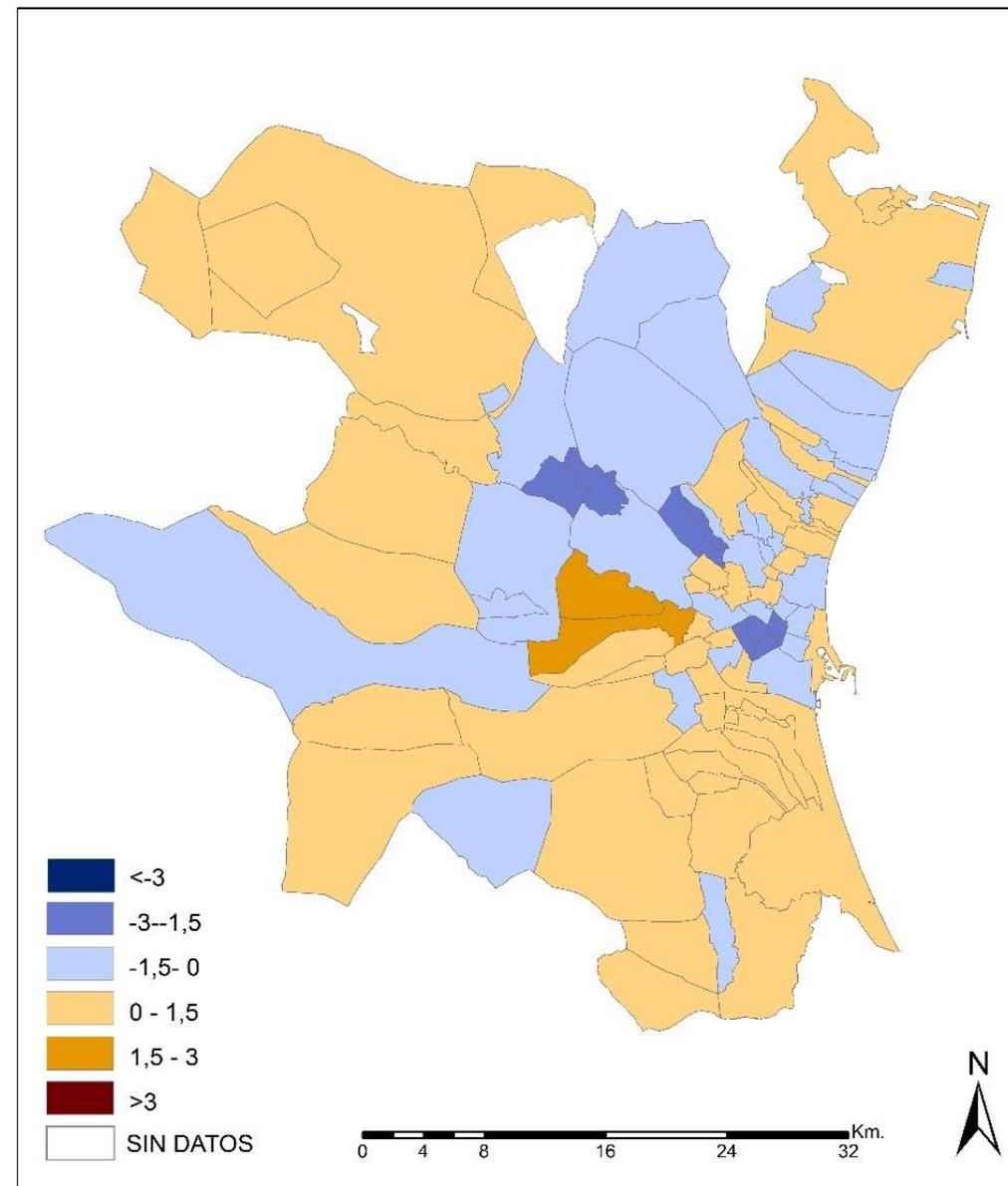
Fuente: Feria (2016)



DENOMINACIÓN	CRITERIO	Nº MUNICIPIOS	FUENTE
Gran área urbana	Demográficos y morfológicos	45	Ministerio de Fomento (2018)
Área Metropolitana	Funcional: movilidad residencia/trabajo	75	Feria (2016)
Área Urbana Integrada	Morfológico: continuidad espacio edificado	60	ETCV (2009)
Área Funcional	Funcional: movilidad residencia/trabajo y provisión de servicios	90	ETCV (2009)



Especialización sectorial de la población  
2001



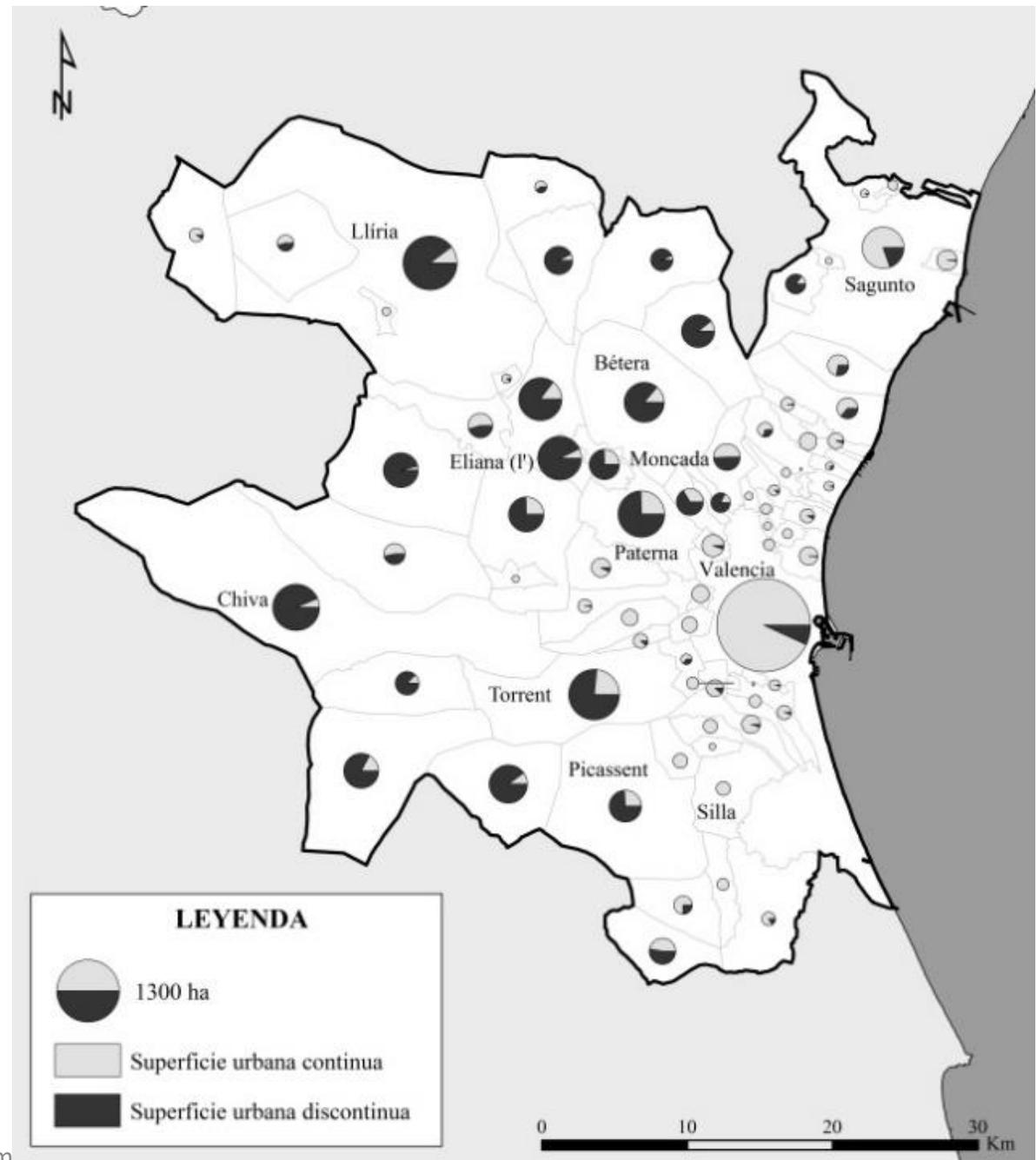
Indicador sintético de pobreza urbana  
2011

# Grandes elementos de paisaje

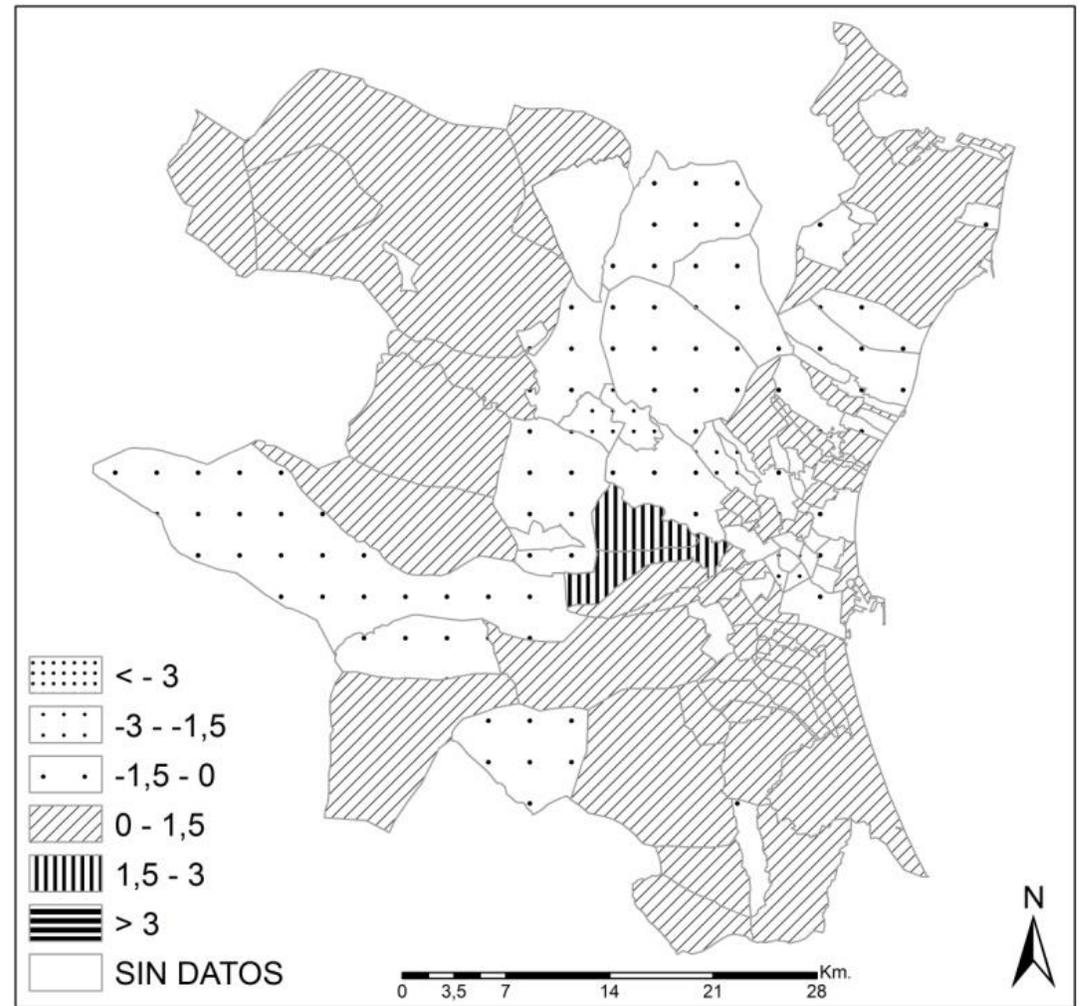
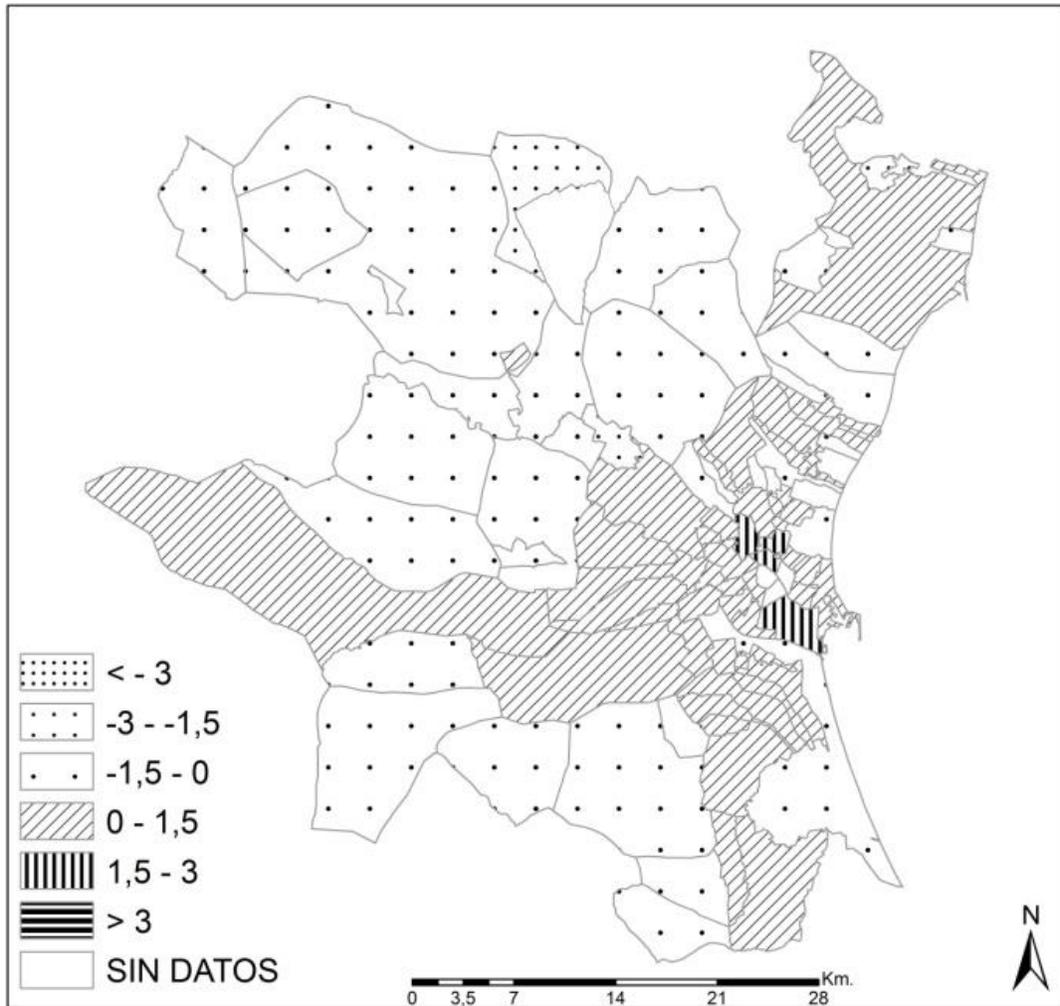


## 2. PROCESOS RECIENTES

- Incremento de la urbanización periférica, especialmente de baja densidad
- Incremento y posterior decrecimiento de la población inmigrante
- Impacto de la crisis económica superior a la media regional
- Una posición débil en las redes globales, tanto en jerarquía como en especialización sectorial



# Cambio en el modelo socioterritorial



**2001**

Indicador sintético de mala situación socioeconómica

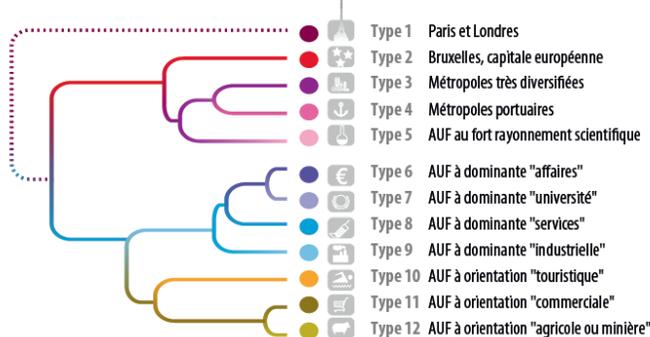
J.Salom

**2011**

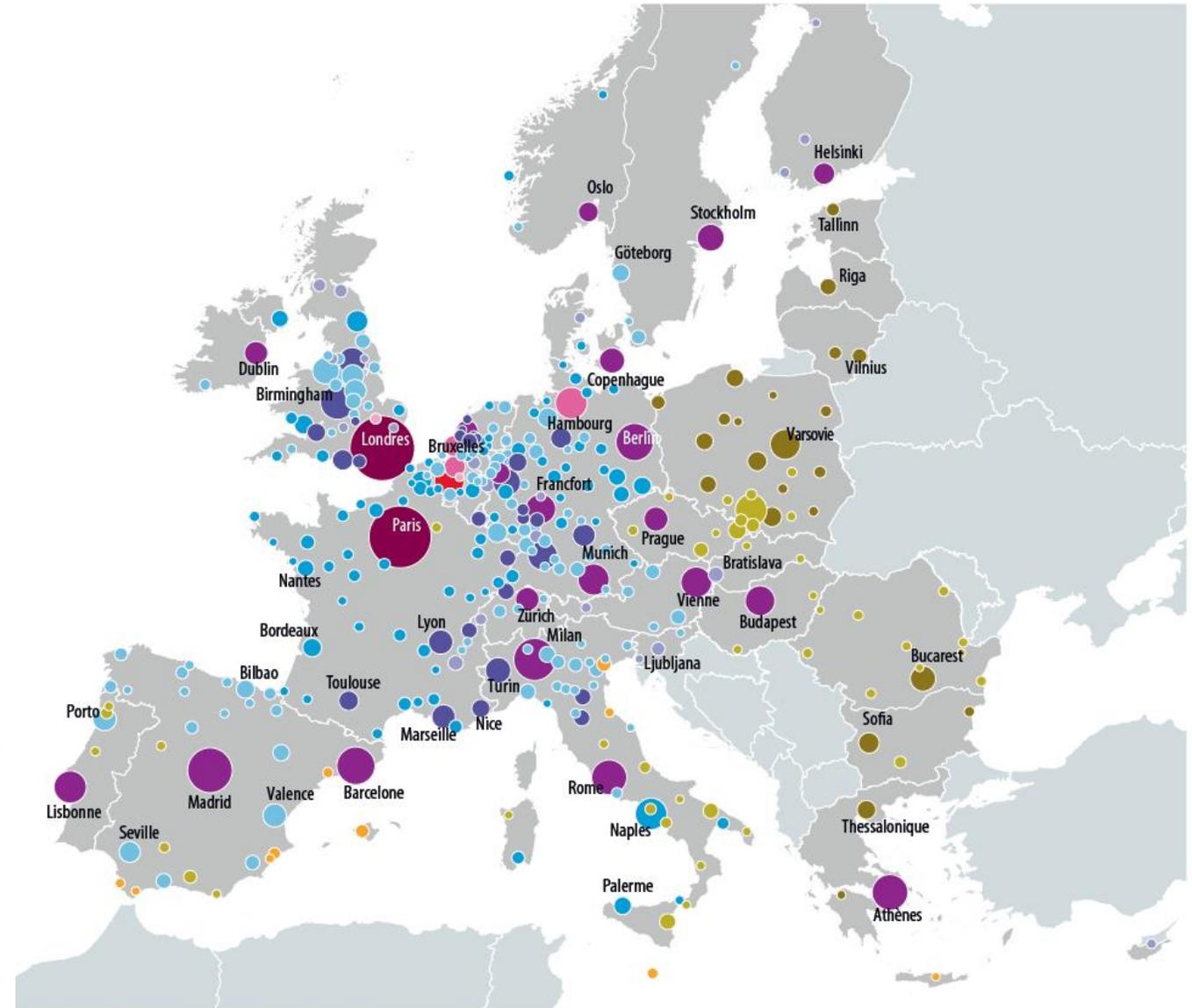
Figure 12. Typologie générale des aires urbaines européennes

# El Área Metropolitana de Valencia en el contexto internacional: de la especialización industrial...

**Typologie des aires urbaines européennes (AUF)**  
Types d'après une classification ascendante hiérarchique (CAH) sur 25 indicateurs



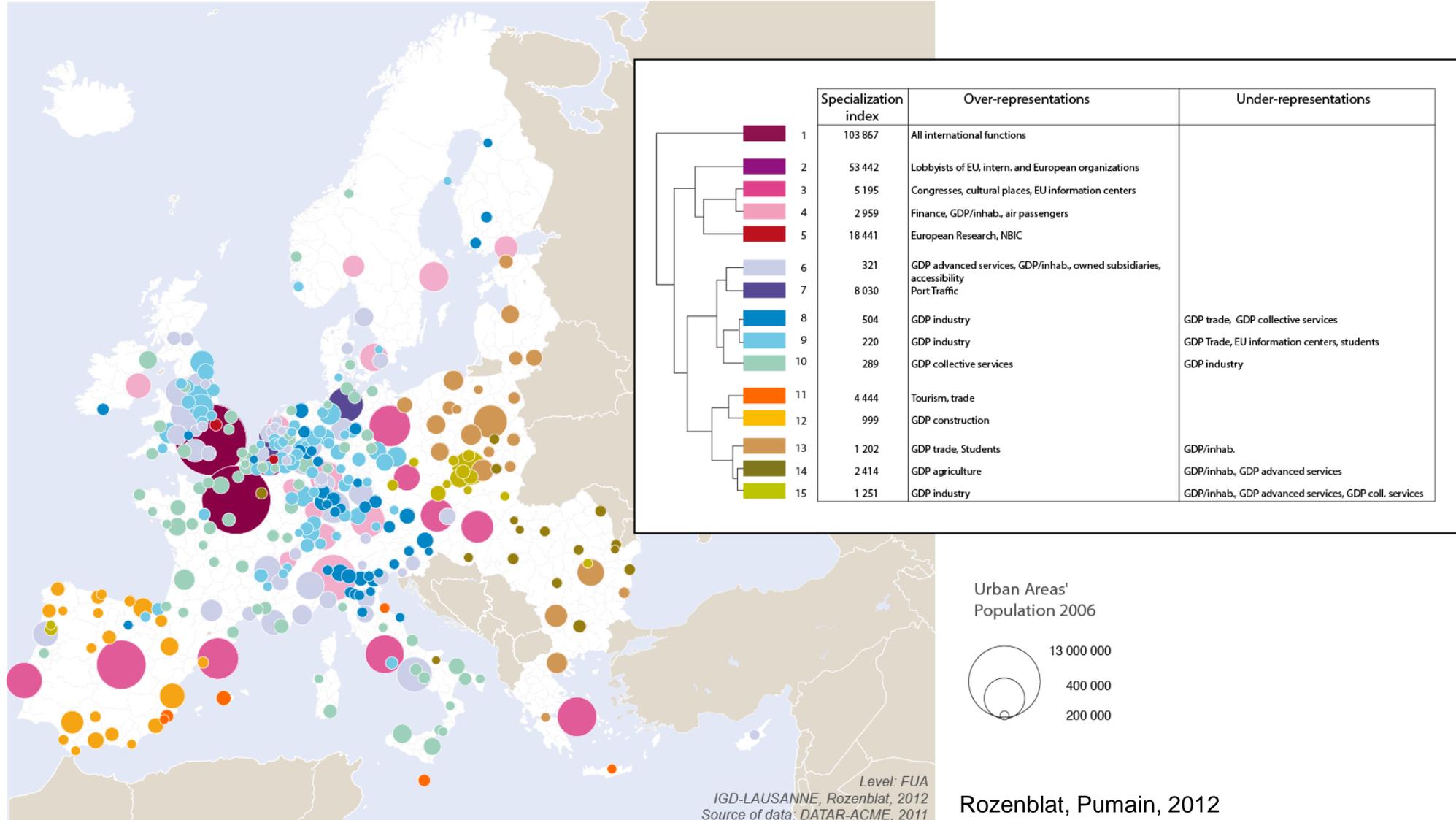
**Nombre d'habitants en 2006**  
(exprimé par aire urbaine fonctionnelle - AUF)



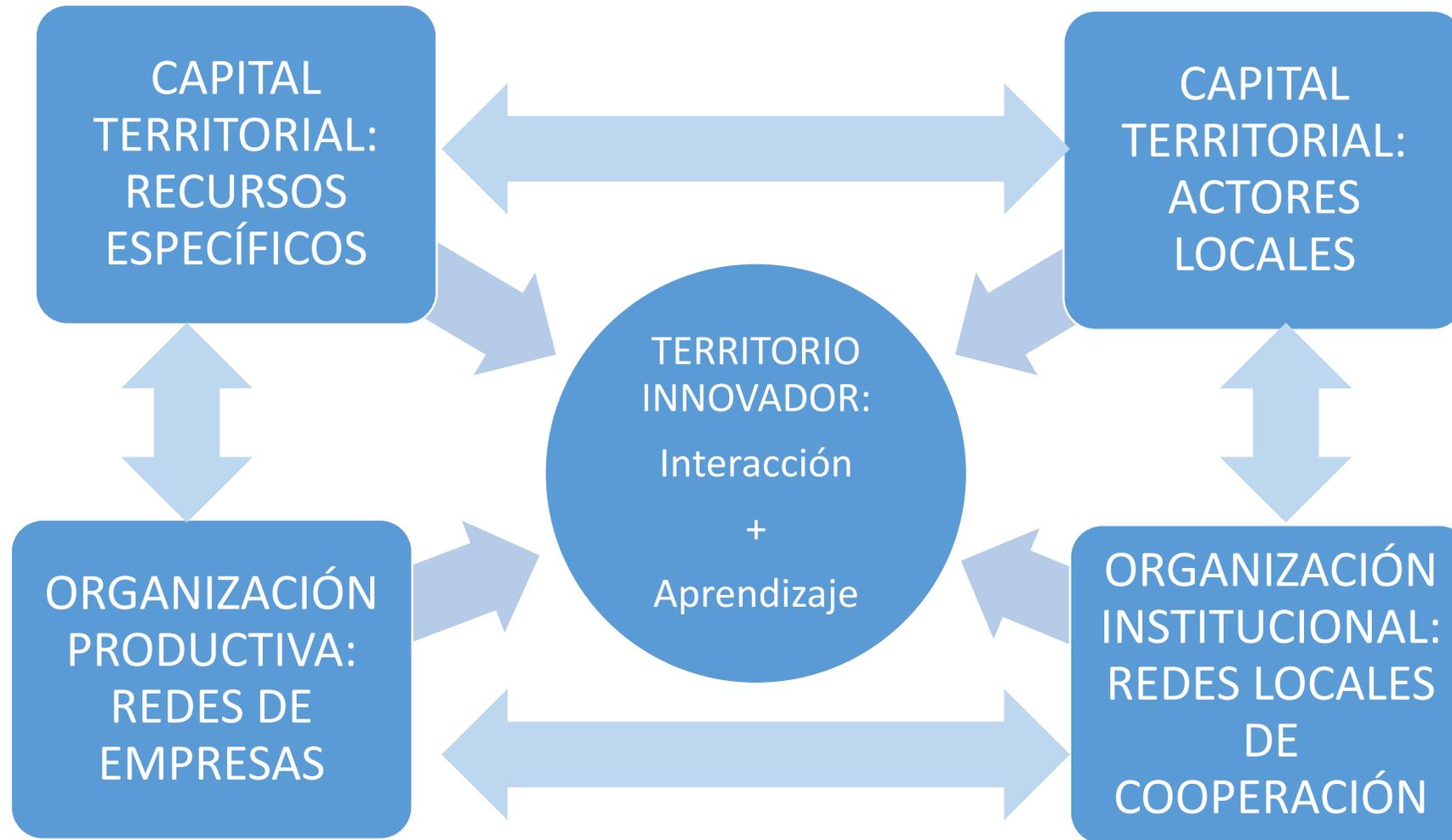
raitement des données : Université Paris-Est, Latts, UMR CNRS 8134 • Fonds cartographiques : Gisco © Tous droits réservés  
Mélisation cartographique : Université Paris-Est, Latts, UMR CNRS 8134 - Rémi Yver | Datar - Karine Hured - 2012



# ...al dominio de la construcción



# 3. RECURSOS Y ESTRATEGIAS URBANAS



CLAVES PARA EL DESARROLLO DE UN TERRITORIO INNOVADOR

# DE RECURSOS GENÉRICOS A RECURSOS ESPECÍFICOS

- **Recursos genéricos:**

- carácter básico e indiferenciado
- presentes de forma prácticamente ubicua en todos los territorios
- son fácilmente sustituibles y trasladables

- **Recursos específicos:**

- de naturaleza única y diferenciada
- surgen como consecuencia de dinámicas socioeconómicas propias
- son difícilmente trasladables: elemento de anclaje territorial y ventaja competitiva



Los recursos territoriales específicos son una condición necesaria de partida, sino un producto de la propia dinámica innovadora en un contexto social y territorial determinado que contribuye a su constante realimentación y fortalecimiento (Crevoisier, 2001)

# Los instrumentos y sus objetivos

- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011).
  - Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas
- Estrategia de Especialización Inteligente para la Investigación e Innovación en la Comunitat Valenciana (2014)
  - Crecimiento inteligente, compatible con un crecimiento sostenible (promoviendo una economía eficiente en el uso de recursos y respetuosa desde el punto de vista medioambiental) e integrador (que fomente la cohesión económica, social y territorial)
- Plan Estratégico de la Huerta de Valencia (2016)
  - Compatibilizar la protección y la puesta en valor de la huerta con un desarrollo urbano y socioeconómico sostenible
- Ley de la Huerta (2016)
  - Preservar, recuperar y dinamizar la Huerta de Valencia como espacio de reconocidos valores productivos, ambientales, históricos y culturales que son determinantes para la calidad de vida de la ciudadanía y la gestión sostenible del AMV
- Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (en elaboración)
  - Situar el AMV como una de las de mayor calidad urbana de la Unión Europea, lo cual supone la configuración de un espacio amable con las personas, capaz de retener y atraer talento y profesionales creativos, solidaria e integradora de grupos más desfavorecidos y concedora del gran valor ambiental y cultural de sus activos territoriales

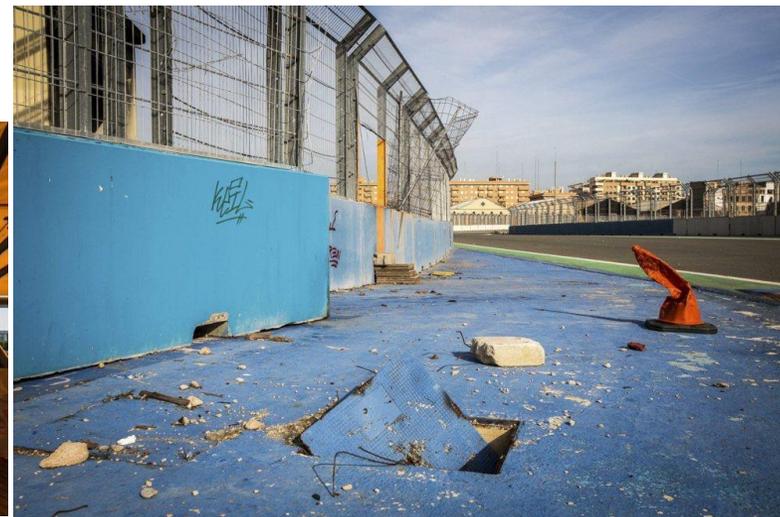
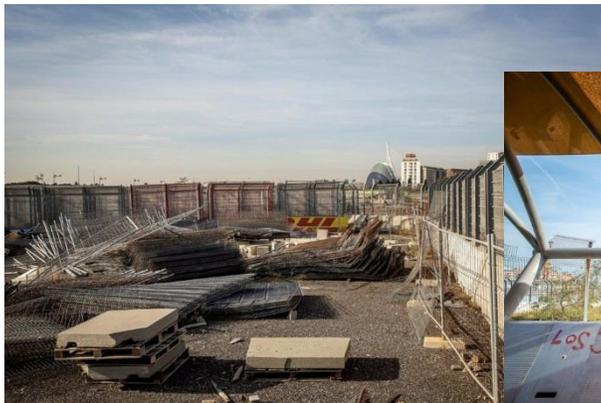
# ESTRATEGIAS METROPOLITANAS 1995-2015

- Objetivo (ETCV, 2011)
  - Situar la región urbana de Valencia entre los grandes espacios europeos de referencia,
  - a través de una estrategia que la condujera a alcanzar el rango de “*knowledge hub*” de la Unión Europea, es decir, como un centro que desempeñara un papel clave en la economía global
  - basándose en su capacidad para la atracción de profesionales creativos, apoyada en recursos específicos tales como el clima, el carácter tolerante de la población, y otros atractivos de la ciudad;
  - consolidación en la ciudad de un “cluster cultural” que se consideraba el sector estratégico de futuro



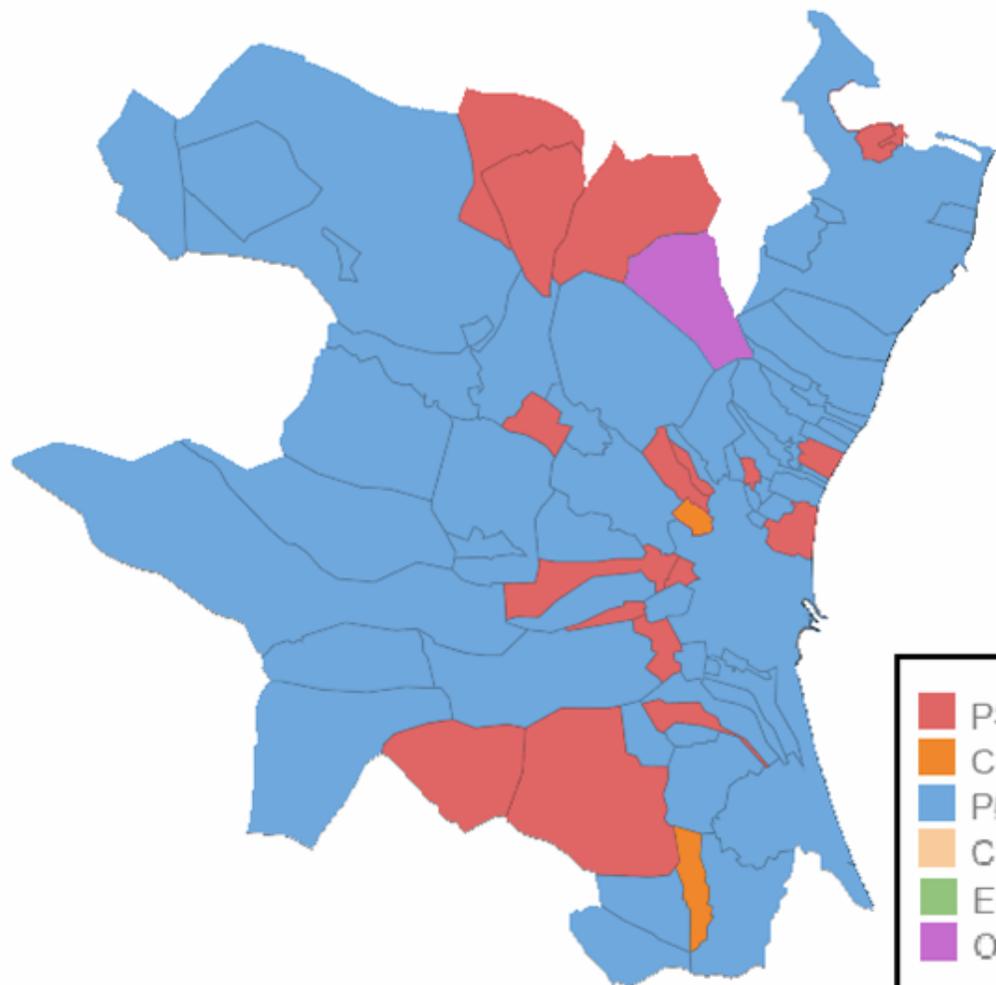
# Consecuencias

- Desaparición de los eventos con la crisis económica: “Contenedores vacíos”
- Deuda municipal: 976 millones de euros en 2010
- Sin impacto visible en el empleo
- Dualización del espacio urbano
- Corrupción política: Impacto negativo sobre la imagen de la ciudad
- Movimientos sociales de protesta: cambio política en 2015

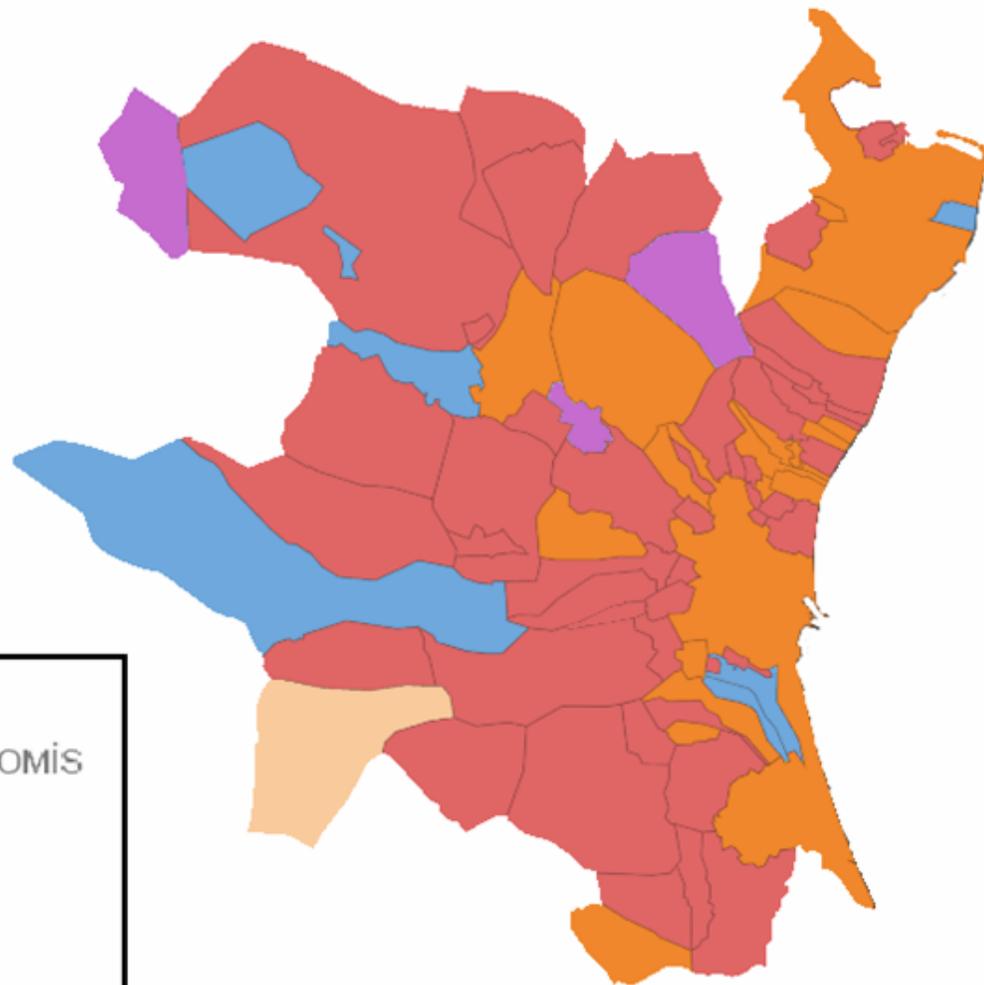


“El Mundo”, 17/12/2015

**Partido gobernante al inicio de la legislatura en las elecciones de 2011 en el área metropolitana de Valencia**



**Partido gobernante al inicio de la legislatura en las elecciones de 2015 en el área metropolitana de Valencia**

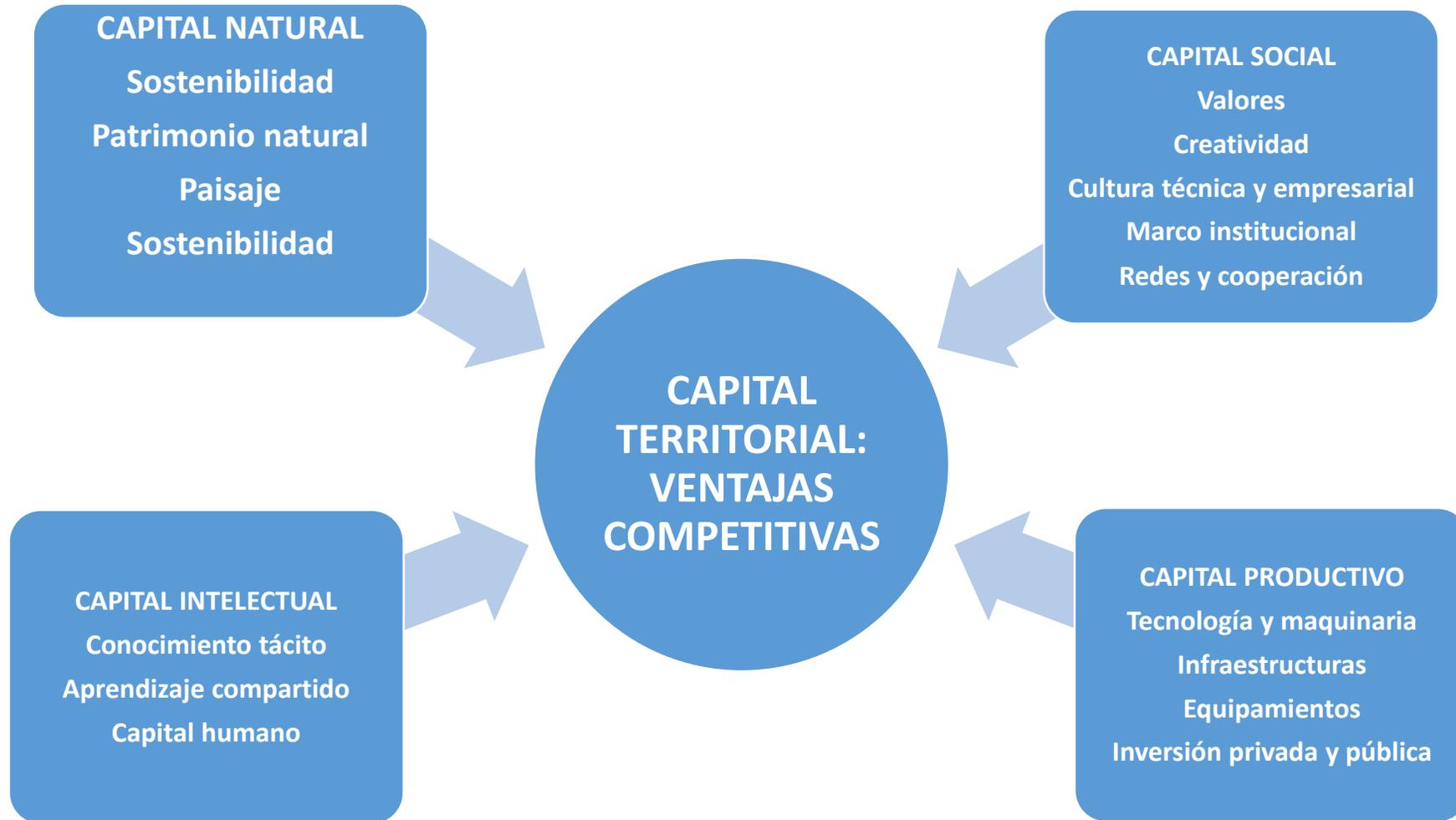


- PSOE
- COMPROMIS
- PP
- C's
- EUPV
- Otros

# ¿CAMBIO DE MODELO?

- Objetivo (PATEVAL, 2016)
  - Situar el área metropolitana de Valencia como una de las de mayor **calidad urbana** de la Unión Europea
  - Configuración de **un espacio amable con las personas**, capaz de retener y atraer talento y profesionales creativos, solidaria e integradora de grupos más desfavorecidos, y conocedora del gran **valor ambiental y cultural** de sus activos territoriales.
  - Modelo metropolitano **terciario-industrial con una base agrícola competitiva**, logística y de determinados sectores industriales, e **industria cultural** que pueda favorecer la **rehabilitación y regeneración** de determinados tejidos urbanos

# ¿SE ESTÁN PONIENDO EN VALOR TODOS LOS RECURSOS TERRITORIALES?



# CAPITAL NATURAL

PARQUE DEL TURIA



ALBUFERA



PLAYAS URBANAS



HUERTA



Infraestructura Verde ( ETCV)



Infraestructura Verde de la Huerta ( Plan de la Huerta)



PUESTA EN VALOR



INSTRUMENTOS

- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011)
- Plan de la Huerta de Valencia
- Anteproyecto de Ley de la Huerta (2016)
- Plan de Acción Territorial Metropolitana de Valencia (2016)
- Revisión del Plan General de Ordenación Urbana

# CAPITAL CULTURAL: PATRIMONIO Y PAISAJE URBANO



# INFRAESTRUCTURAS Y RECURSOS CULTURALES

## CLUSTER DE LA MÚSICA Y LAS ARTES ESCÉNICAS



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

PUESTA EN VALOR

KNOWLEDGE HUB

TURISMO CULTURAL

INDUSTRIAS CULTURALES Y CREATIVAS

INSTRUMENTOS

### Infraestructura

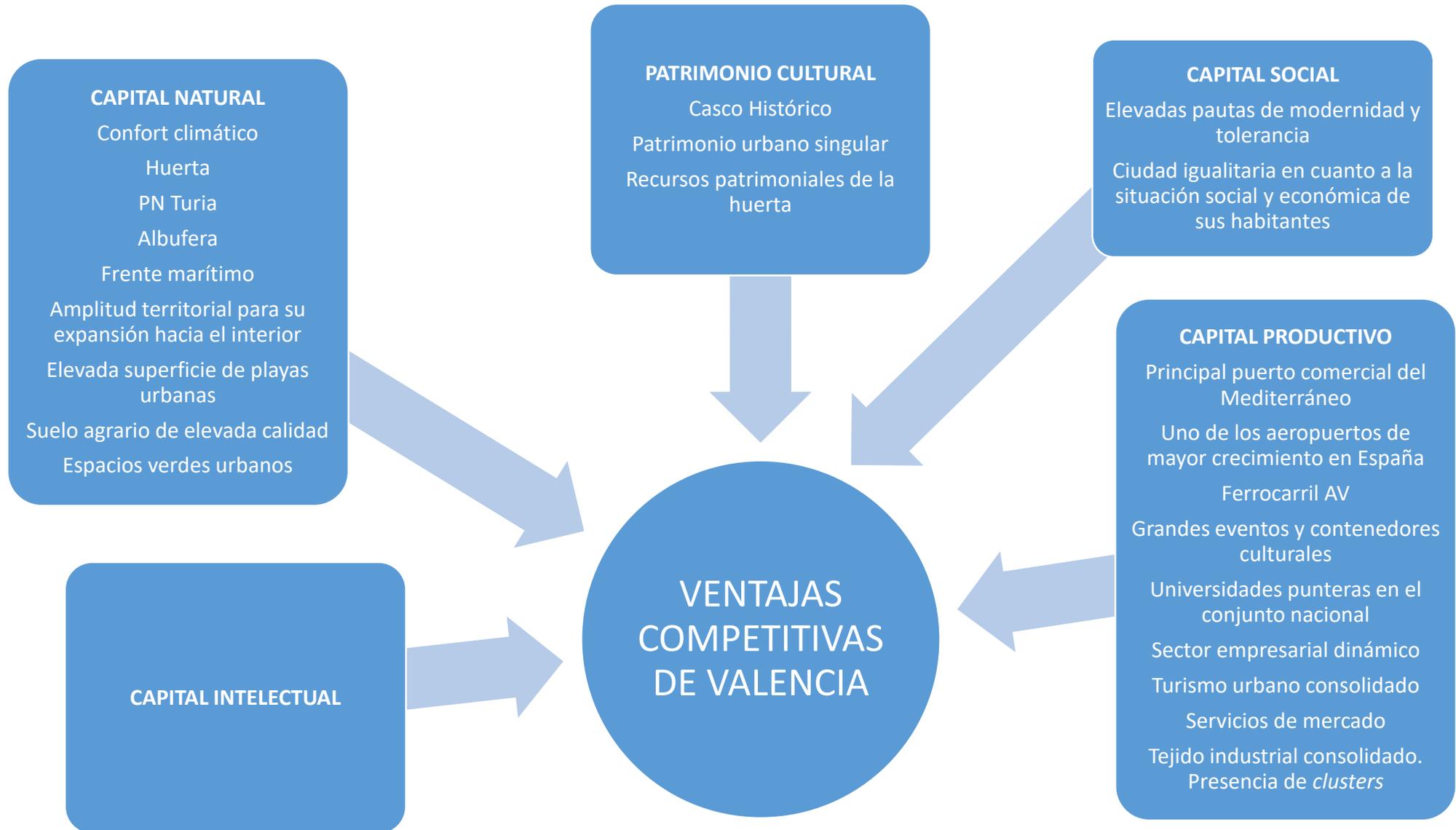
Contenedores culturales  
Centros de educación  
Redes empresariales  
Espacios para profesionales  
Eventos  
Espacios de relación

Modernidad y tolerancia

- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011)
- Plan de la Huerta de Valencia
- Anteproyecto de Ley de la Huerta (2016)
- Plan de Acción Territorial Metropolitana de Valencia (2016)
- Revisión del Plan General de Ordenación Urbana



# RECURSOS TERRITORIALES DE VALENCIA SEGÚN LOS PRINCIPALES DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS



# REFLEXIONES FINALES

- Necesidad de poner en valor recursos en el marco de estrategias consensuadas: convertir recursos genéricos en específicos
- Los recursos existentes permiten varias estrategias alternativas
- Ausentes de las estrategias
  - Capital intelectual: Capital humano, conocimiento tácito, aprendizaje compartido)
  - Capital social: Marco institucional, redes y cooperación (Mancomunidades, Agendas 21 local, Pactos territoriales por el empleo, Pacto local por la innovación, redes VIT de innovación, Red AFIC, asociaciones, cooperativas, sociedad civil...)
- Otros elementos poco considerados en las estrategias : Paisaje urbano, incluidos cascos históricos o barrios singulares
- Oportunidad para diseñar un proyecto de ciudad: Instrumentos de planificación disponibles
- El desafío de la gobernanza: Proyecto + Cooperación + liderazgo
- Innovar el entramado socioinstitucional para adaptarlo a los cambios en el contexto

**JORNADA ÀREA METROPOLITANA, LA DESCENTRALITZACIÓ DEL  
ECOSISTEMA URBÀ**

**PICANYA**

**Divendres 13 de desembre 2019**

**Buenos días a todas y todos**

**LA FUNCIÓN PÚBLICA EN  
FRANCIA**



# Las 3 Funciones Públicas



# LAS 3 FUNCIONES PÚBLICAS

Existen 3 funciones públicas

↳ por tanto 3 tipos de funcionarios

La función pública del Estado

↳ el funcionariado del Estado

La función pública territorial

↳ el funcionariado territorial

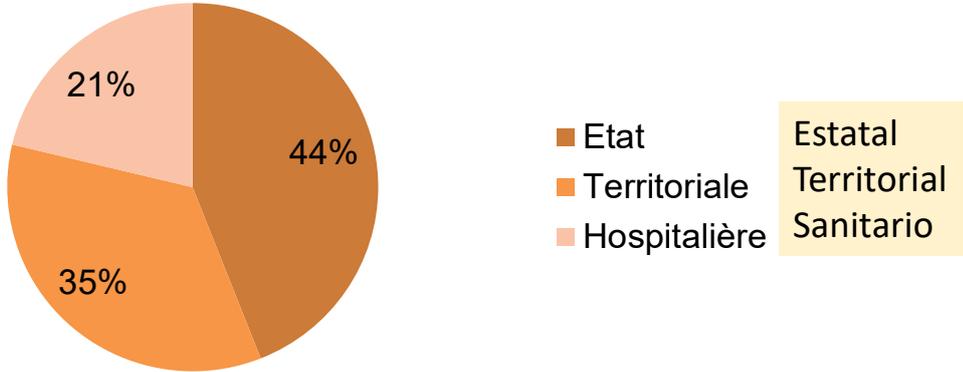
La función pública hospitalaria

↳ el funcionariado sanitario



# LAS 3 FUNCIONES PÚBLICAS

Reparto de los efectivos de las 3 funciones públicas



Source DGAFP, 2015



# LAS 3 FUNCIONES PÚBLICAS

## Las características de las 3 funciones públicas

fuelle INSEE 2015	Función pública Estatal	Función pública territorial	Función pública sanitaria
Número de agentes <sup>(1)</sup>	≈ 2 477 000	≈ 1 984 000	≈ 1 186 000
Marco legislativo	Derechos y obligaciones: el funcionariado está sometido al título I		
	Separación de grado y de empleo		
Acceso	Acceso, en principio, por concurso		

(1) Incluidos Contratos asistidos



5

**La norma: el concurso. Garantiza la igualdad en el acceso al empleo público.**

**La excepción: el acceso directo, sin concurso, para algunos cuadros de empleo de la categoría C.**

**El acceso directo es responsabilidad exclusiva de la autoridad territorial (comunidad territorial e instituciones públicas).**



# El estatuto de la Función Pública

El Estatuto de la Función Pública, de funcionamiento, está sometido a un conjunto de leyes y reglamentos (ley del 13 de julio de 1983)

- De títulos específicos a cada una de las funciones públicas

## EL ESTATUTO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA



El Estatuto General define el equivalente al Código de Trabajo de los funcionarios

El estatuto de la función pública:

Los funcionarios se someten a un conjunto de leyes y de reglamentos que definen lo que llamamos: el estatuto de la función pública. Este último es comparable, en cierta forma, al « código de trabajo (estatuto de los trabajadores) » que concierne a los trabajadores del sector privado.

El estatuto se subdivide en diversas partes. En primer lugar, un título nombrado « general » y común al conjunto de agentes de las tres funciones públicas.

Este primer título está definido en la Ley del 13 de julio de 1983. Reúne las cinco condiciones a cumplir para ser funcionario, a saber:

- ser francés o europeo
- disfrutar de los derechos civiles y electorales (derecho al voto, de elección y elegibilidad) en Francia o en el país de origen,
- no ser objeto de ninguna condena inscrita en el boletín n°2 de antecedentes penales que sea incompatible con las funciones.
- estar en situación regular con respecto a las obligaciones del servicio nacional
- Estar físicamente apto para ejercer las funciones.

El título general de la función pública define igualmente los derechos y deberes de todo el funcionariado y afirma el principio fundador de la « separación de grado y de puesto ».

Títulos específicos para cada función pública han sido establecidos para precisar la

organización de cada función pública. Así por ejemplo, la Función pública Territorial está regida por la Ley del 26 de enero de 1984.

## El estatuto de la FUNCIÓN PÚBLICA

- El funcionario es titular de su grado, pero no de su puesto
- Un mismo grado permite al funcionario ocupar diferentes puestos



**El grado** es la clasificación que confiere a su titular vocación de ocupar uno de los empleos que le corresponde. Al grado se le asocia un desarrollo de carrera y una escala de remuneración.

**El puesto** corresponde a las misiones que se confiere a los agentes, en una categoría y en una estructura precisa.

**La función** corresponde a la profesión del agente : un adjunto técnico puede ser jardinero.

## LA FUNCIÓN PÚBLICA TERRITORIAL

Creada en 1984, reagrupa al conjunto de puestos del funcionariado :

- De las colectividades territoriales: municipio, departamento, región
- De los organismos públicos locales: CCAS (centro comunal de acción social), SDIS (servicio departamental de incendios y de rescate), cajas escolares...
- Los EPCI (establecimientos públicos de cooperación intercomunal)



**La orden del 1 de febrero de 2007 relativa a las oficinas públicas de vivienda, ha creado una nueva categoría de establecimientos públicos de HLM denominados « oficina pública de la vivienda » (OPH).**

Ha regulado la transformación de pleno derecho en OPH de todas las OPHLM y OPAC existentes.

Estatuto de las OPH: son establecimientos públicos de carácter industrial y comercial (EPIC).

Las OPH no pueden reclutar funcionarios.

## Las especificidades de la función pública territorial

### Una pluralidad de empleadores

El funcionariado territorial puede efectuar su carrera en todas las colectividades y organismos públicos locales:

- 12 regiones metropolitanas + (las colectividades únicas y las regiones de ultramar)
- 101 departamentos
- 35 416 municipios
- **Alrededor de** 9 000 organismos públicos locales: CCAS, SDIS, EPCI, cajas escolares...



## **Las especificidades de la función pública territorial**

### **la libre administración**

Las colectividades territoriales tienen libertad:

- De crear y suprimir empleos
- De contratar y nombrar a los agentes territoriales



# LA FUNCIÓN PÚBLICA TERRITORIAL

Las especificidades de la función pública territorial  
Comparativa entre FPE y FPT

	FPE	FPT
Empleador	Un empleador único : el Estado	Tantos empleadores como colectividades territoriales y establecimientos públicos
Nombramiento	Tras ganar el concurso, el nombramiento es automático	El aspirante busca un puesto en una comunidad (o en un establecimiento público) que procederá a su nombramiento





# El marco legal de la Función Pública

---

## Los sectores de la FPPT

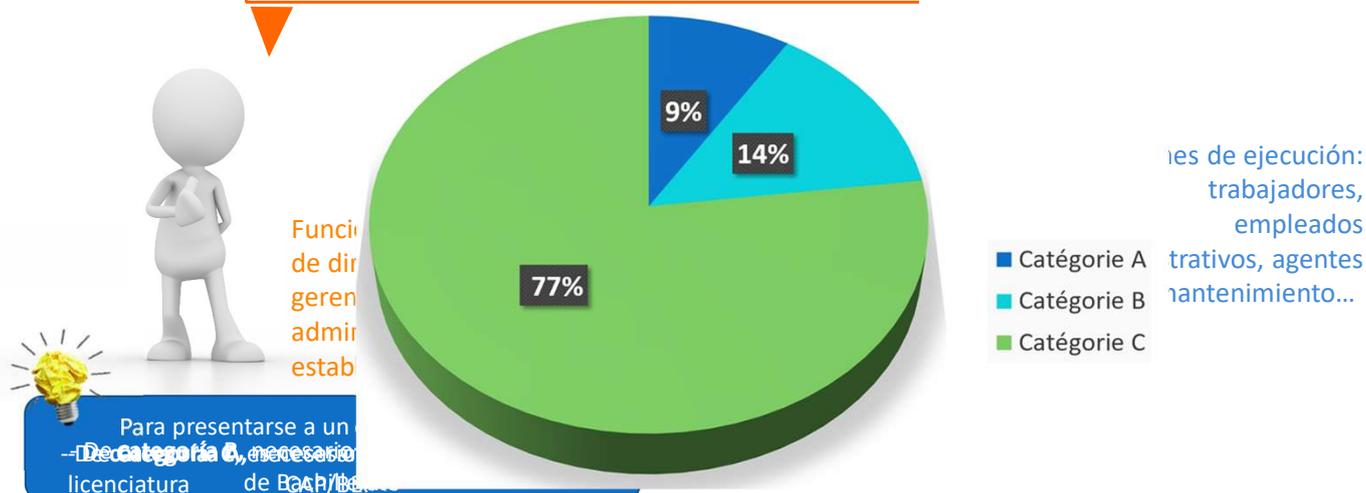


Los agentes territoriales evolucionan en el seno de diferentes sectores. Principalmente en 8.

Para comenzar, el sector deportivo que reagrupa alrededor del 1 % de los efectivos, después, en orden creciente encontramos los sectores de policía, incendios y recates, cultura, dinamización, sanitario y social, administrativo y, la más importante cuantitativamente hablando: el sector técnico.

# Las categorías de la FPT

En la Función Pública Territorial se articula en tres categorías: A, B y C ...



La Función Pública Territoriale se articula alrededor de tres categorías: A, B y C

De manera general, se establece que los agentes de categoría C ejercen sobretodo funciones de ejecución. Los agentes de categoría B, pueden ocupar las funciones de cuadros intermedios y ser responsables de un servicio, por ejemplo.

Por último, los agentes de categoría A ejercen funciones de expertos, de gerencia y de diseño. Encontramos así, en esta categoría, a los cuadros de administración y de dirección, por ejemplo.

Para presentarse a un concurso externo, como norma general supone satisfacer las condiciones de formación. Así, una licenciatura permite presentarse a un concurso de categoría A. Será necesario justificar un nivel de bachillerato para inscribirse en un concurso de categoría B y un CAP (certificado de aptitud profesional –como ciclo de grado medio de Formación Profesional) o un BEP (certificado de estudios profesionales –como ciclo de grado superior de Formación Profesional), para concurrir a un nivel C.

El reparto de los agentes según su categoría muestra un fuerte predominio de la categoría C. Así encontramos un 77 % de agentes denominados de ejecución, contra un 14 % de agentes de categoría B o bien el 9 % de funcionarios de categoría A.

# Las Profesiones de la FPT



**Existen 239 profesiones en la Función Pública Territorial  
Se reparten en 5 ámbitos de actividad:**

- Dirección, Gerencia y Gestión de recursos
- Políticas públicas de planificación y desarrollo urbanístico
- Intervenciones técnicas
- Servicios a la población
- Seguridad



# La Función del Director General de Servicios

---

## El Director General de Servicios



El Director general de Servicios es un empleo funcional que depende de la Función Pública Territorial. Se trata de un empleo de funcionario de categoría A, categoría jerárquica más alta.

Los puestos funcionales son los puestos de dirección de las regiones, departamentos, municipios de más de 2000 habitantes, y establecimientos públicos locales. Cercanos al poder ejecutivo, ocupan un lugar particular en el seno de la función pública territorial donde garantizan las funciones « pivotes » entre las esfera política y administrativa. Los enlaces de interdependencia que les unen a los ejecutivos locales han dado lugar a una nueva manera de ejercicio de esta profesión. Participan en la concepción, en el pilotaje, en la asesoría y en la evaluación de las políticas públicas, y se les confía la dirección de los servicios. Puestos a menudo codiciados por el hecho de su vinculación directa a los decisores públicos, du fait de leur rattachement direct aux décideurs publics, también son precarios, por naturaleza.

Los Directores Generales de Servicio son nombrados, como el resto de agentes de la Función Pública Territorial, por la colectividad, la Alcaldía o la Presidencia de la Región, del Departamento, de la Intercomunalidad. En principio son funcionarios, pero las colectividades pueden recurrir a contrataciones (laborales) a partir de un estrato demográfico de 40 000 habitantes. Para los funcionarios, deben ser titulares de un grado que les permita acceder al empleo de Director General de Servicios. Entonces son nombrados según su grado, por ejemplo Agregado Territorial o

Administrador Territorial y destinado al puesto funcional de Director General o Director General Adjunto. Puede ser cesado de su puesto funcional por el poder ejecutivo, la Alcaldía o la Presidencia, sobretodo por una alternancia política.

El Syndicat National des Directeurs Généraux des Collectivités Territoriales (Sindicato Nacional de Dirección General de Colectividades Territoriales) tiene como misión esencial asegurar la representación, la defensa de los intereses de sus miembros y la puesta en valor de la profesión de director general de colectividades territoriales. Con la mirada puesta en los derechos vinculados a esta función, actúa en favor de la promoción de las responsabilidades de los cuadros dirigentes territoriales, sobre todo por sus dictámenes de clarificación de las competencias propias en el seno de las colectividades.

La ejecución de estas competencias implica deberes y el respeto de las normas republicanas que fundamentan la deontología de la profesión.

Con esta carta, el director general reafirma los principios y deberes que rigen el cumplimiento de su función.

Dos principios previas

#### 1 – La legitimidad democrática

En el marco de la Función Pública Territorial la cual, al servicio de la descentralización, tiene como especificidad estar cercana a los concejales y la ciudadanía, el director general cumple su misión al servicio de una colectividad territorial, bajo la dirección de un ejecutivo legalmente elegido que define, impulsa y evalúa las políticas adaptadas al Territorio.

Los electos tienen a su cargo la responsabilidad política. El reconocimiento de esta legitimidad democrática constituye la base del funcionamiento de las colectividades locales francesas.

Especialista de la administración de servicios públicos locales, el director general de colectividades territoriales dispone de una legitimidad profesional que debe serle reconocida por cargos electos e instituciones.

#### 2 – El estado de derecho

Actor local de una institución constitutiva de la República fundada sobre un estado de derecho, el director general de colectividades territoriales, más allá de su ética personal, determina su acción en función del estricto respeto a la ley y su espíritu. Consagra su acción profesional a la promoción de los intereses públicos, especialmente los de la colectividad que le emplea.

Seis deberes

#### 1 – El deber de lealtad

Respetuoso de las instituciones, y de las autoridades que las representan legítimamente, el director general está obligado, en el ejercicio de sus funciones, a una lealtad republicana que, sin embargo no impone ni conformismo, ni alienación de la libertad de pensamiento y de opinión.

Este deber de lealtad, en su compromiso profesional, supone la legibilidad y la

transparencia de sus actos, la implementación de mecanismos de control y la obligación de rendir cuentas regularmente de su actividad y del funcionamiento de los servicios públicos que dirige.

Responsable de la administración de su colectividad, el director general asume con los servicios la continuidad del servicio público local y las misiones confiadas por la autoridad territorial, incluso a la largo de los cambios de ejecutivo.

## 2 – El deber de integridad

El servicio del interés general y de la colectividad pública exige honestidad, exclusividad, altruismo e independencia.

El director general de colectividades territoriales clarifica los procedimientos de decisión y de control permitiendo evitar toda ambigüedad de intereses. El deber de integridad le conduce a rechazar sistemáticamente las presiones e influencias que puedan alterar sus actos en el ejercicio del servicio público.

## 3 – El deber de discreción

Funcionario con autoridad, el director general de colectividades territoriales está al servicio de una autoridad electa. Preparador y determinador de la acción pública territorial, organizador y administrador de los servicios locales, hace gala de una discreción profesional constante y favorece la expresión pública de la autoridad política.

Cumple con sus funciones con el único propósito asignado a ellas.

El deber de discreción le impone personalmente un comportamiento público marcado por la reserva y la dignidad que garantiza el respeto a la institución y la confianza en el servicio público a quien sirve y del que tiene que garantizar una buena imagen.

## 4 – El deber de transparencia

La discreción profesional y la confidencialidad se acompañan de la necesidad de una gran transparencia en el cumplimiento de la misión de los servicios locales. Para ello, el director general vela por la transparencia del funcionamiento institucional, especialmente por medio de una gestión adaptada de la información. Proporciona a la autoridad territorial elementos útiles en la toma de decisiones. Vela por el secreto profesional protector de las libertades individuales.

## 5 – El deber de dirección

El director general de colectividades territoriales ejerce una función directiva que le impone guiar la actividad de todos los servicios y dar sentido a la acción pública.

Propone arbitrajes, pone en marcha las decisiones de la autoridad territorial, favorece las iniciativas, establece una organización respetuosa de los derechos y obligaciones del funcionariado y pendiente de las mujeres y los hombres en su diversidad y su sensibilidad.

Si, por la autoridad territorial, se decide un cambio de director general, éste debe realizarse conforme a la ley y conforme al respeto recíproco a la dignidad individual.

El director general no ha de manifestar ninguna crítica pública a su sucesor antes y después de la toma de posesión. Esto mismo se aplica para el director general

nombrado en su lugar.

#### 6 – El deber de servicio público

El director general de colectividades territoriales ajusta el funcionamiento de los servicios públicos locales acercando con el máximo de eficacia los objetivos y los medios con el d'efficacité les objectifs et les moyens con la mirada puesta en el rendimiento y la gestión rigurosa del dinero público.

Vela por la implementación de medidas solidarias impuestas por las desigualdades generadas por la sociedad.

Contribuye a respetar el interés general, la igualdad de acceso al servicio público, la neutralidad y la imparcialidad.

Actor comprometido con el pleno ejercicio de la descentralización y la necesaria evolución administrativa que conlleva, el director general de colectividades territoriales contribuye a los proyectos de desarrollo local.

Estos compromisos se basan en los principios de la República Francesa fundada sobre los valores fundamentales de Libertad, Igualdad y Fraternidad.

# La misión de la Dirección General



**Dirección general, dinamización y coordinación de la totalidad de los servicios**

Prepara, pone en marcha, coordina y controla la ejecución de las decisiones tomadas por la Autoridad Territorial



Asegura la preparación y la puesta en marcha de las deliberaciones de la Asamblea Territorial y de las comisiones competentes. Asiste a los plenos y asume la responsabilidad administrativa de la secretaría de sesión y de las comisiones

Puesto ocupado por grados de categoría A  
Adjunto – Ingeniero - Administrador

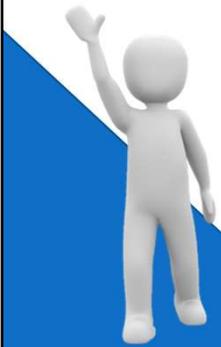
La Dirección General de Servicios prepara, desarrolla, coordina y controla la ejecución de las decisiones tomadas por la Alcaldía y el Consejo municipal.

El Director General tiene autoridad sobre la totalidad de los servicios a excepción del Gabinete de Alcaldía. Garantiza la organización, la coordinación y despacha con la Alcaldía. Transmite las instrucciones del Alcalde a los servicios bajo su autoridad.

El Director General asegura la preparación y la puesta en marcha de las deliberaciones de la Asamblea Territorial y de las comisiones competentes, bajo la autoridad del Alcalde. Asiste a las sesiones del pleno, y asegura la responsabilidad administrativa de la secretaría de sesiones. El Director General de Servicios tramita al « Control de Legalidad » todas las deliberaciones y acuerdos tomados en aplicación del artículo L.2122-22.

El Director General vela por la conformidad a las disposiciones legislativas y reglamentarias previa al voto de las deliberaciones o a la firma de acuerdos y de todos los otros actos transmisibles al Control de Legalidad así como los exigibles contra terceros.

*Gracias por su atención*



Le Directeur Général des Services est un emploi fonctionnel qui relève de la Fonction Publique Territoriale. Il s'agit d'un emploi de fonctionnaire de catégorie A, catégorie hiérarchique la plus élevée.

Les emplois fonctionnels sont les emplois de directions des régions, départements, communes de plus de 2000 habitants, et établissements publics locaux. Proches des pouvoirs exécutifs, ils occupent une place particulière au sein de la fonction publique territoriale où ils assurent des fonctions « pivots » entre les sphères politique et administrative. Les liens d'interdépendance qui les unissent aux exécutifs locaux ont donné jour à un nouveau mode d'exercice de ces métiers. Ils prennent part à la conception, au pilotage, à l'expertise et à l'évaluation des politiques publiques, et se voient confier la direction des services. Postes souvent convoités du fait de leur rattachement direct aux décideurs publics, ils sont aussi précaires, par nature.

Les Directeurs Généraux des Services sont nommés comme les autres agents de la Fonction Publique Territoriale par la collectivité, le Maire ou le Président de la Région, du Département de l'Intercommunalité. En principe ce sont des fonctionnaires mais les collectivités peuvent avoir recours à des contractuels à partir de la strate démographique de 40 000 habitants. Pour el funcionariado ils doivent être titulaire d'un grade leur permettant d'accéder à l'emploi de Directeur Général des Services. Ils sont alors nommés sur leur grade comme par exemple Attaché Territorial ou Administrateur Territoriale et détaché sur l'emploi fonctionnel de Directeur Général ou Directeur Général Adjoint. Il peut être mis fin au détachement

sur emploi fonctionnel par le pouvoir exécutif, le Maire ou le Président, notamment lors d'une alternance politique.

Le Syndicat National des Directeurs Généraux des Collectivités Territoriales a pour mission essentielle d'assurer la représentation, la défense des intérêts de ses membres et la valorisation de la profession de directeur général de collectivités territoriales.

Attentif au respect des droits qui s'attachent à cette fonction, il agit pour la promotion des responsabilités des cadres dirigeants territoriaux, notamment par ses propositions de clarification de leurs compétences au sein des collectivités.

La mise en œuvre de ces compétences implique des devoirs et le respect des règles républicaines qui fondent la déontologie de la profession.

Par cette charte, le directeur général réaffirme les principes et les devoirs qui régissent l'accomplissement de sa fonction.

Deux principes préalables

#### 1 – La légitimité démocratique

Dans le cadre de la Fonction Publique Territoriale laquelle, au service de la décentralisation, a pour spécificité d'être proche des élus et des citoyens, le directeur général accomplit sa mission au service d'une collectivité territoriale, sous la direction d'un exécutif légalement choisi qui définit, impulse et évalue les politiques adaptées aux Territoires.

Les élus sont en charge de la responsabilité politique. La reconnaissance de cette légitimité démocratique constitue la base du fonctionnement des collectivités locales françaises.

Spécialiste de l'administration des services publics locaux, le directeur général de collectivités territoriales dispose d'une légitimité professionnelle qui doit lui être reconnue par les élus et les institutions.

#### 2 – L'état de droit

Acteur local d'une institution constitutive de la République fondée sur un état de droit, le directeur général de collectivités territoriales, au-delà de son éthique personnelle, détermine son action en fonction du strict respect de la loi et de son esprit.

Il consacre son action professionnelle à la promotion des intérêts publics, notamment ceux de la collectivité qui l'emploie.

Six devoirs

#### 1 – Le devoir de loyauté

Respectueux des institutions, et des autorités qui les représentent légitimement, le directeur général s'oblige, dans l'exercice de ses fonctions, à une loyauté républicaine qui cependant n'impose ni conformisme, ni aliénation de la liberté de pensée et d'opinion.

Ce devoir de loyauté, dans son engagement professionnel, suppose la lisibilité et la transparence de son action, la mise en place de moyens de contrôle et l'obligation de rendre régulièrement compte de son activité et du fonctionnement des services publics qu'il dirige.

Responsable de l'administration de sa collectivité, le directeur général assume avec les services la continuité du service public local et les missions confiées par l'autorité territoriale, y compris lors des changements de l'exécutif.

#### 2 – Le devoir de probité

Le service de l'intérêt général et de la collectivité publique exige honnêteté, exclusivité, désintéressement et indépendance.

Le directeur général de collectivités territoriales clarifie les procédures de décisions et de contrôles permettant d'éviter toutes les ambiguïtés d'intérêts. Le devoir de probité le conduit à rejeter systématiquement les pressions et influences qui peuvent altérer son action dans l'exercice du service public.

#### 3 – Le devoir de discrétion

Fonctionnaire d'autorité, le directeur général de collectivités territoriales est au service d'une autorité élue. Préparateur et ajusteur de l'action publique territoriale, organisateur et administrateur des services locaux, il fait preuve d'une discrétion professionnelle constante et privilégie l'expression publique de l'autorité politique. Il remplit ses fonctions aux seules fins qui leur sont dévolues.

Le devoir de discrétion lui impose personnellement un comportement public empreint de réserve et de dignité qui garantit le respect de l'institution et la confiance dans le service public qu'il sert et dont il doit valoriser l'image.

#### 4 – Le devoir de clarté

La discrétion professionnelle et l'obligation de réserve s'accompagnent de la nécessité d'une grande clarté dans l'accomplissement de la mission des services locaux. Pour cela, le directeur général veille à la transparence du fonctionnement institutionnel notamment par une gestion adaptée de l'information. Il donne à l'autorité territoriale les éléments utiles à la décision. Il veille au respect du secret professionnel protecteur des libertés individuelles.

#### 5 – Le devoir de direction

Le directeur général de collectivités territoriales assure une mission de direction qui lui impose de guider l'activité de tous les services et de donner un sens à l'action publique.

Il propose des arbitrages, met en œuvre les décisions de l'autorité territoriale, favorise les initiatives, met en place une organisation respectueuse des droits et obligations des fonctionnaires et attentive aux femmes et aux hommes dans leur diversité et leur sensibilité.

Si un changement de directeur général est décidé par l'autorité territoriale, il doit se réaliser conformément à la loi et dans le respect réciproque de la dignité des individus. Le directeur général ne porte aucune critique publique sur son successeur avant et après sa prise de fonction. Il en est de même pour le directeur général nommé à sa place.

#### 6 – Le devoir de service public

Le directeur général de collectivités territoriales ajuste le fonctionnement des services publics locaux en rapprochant avec le maximum d'efficacité les objectifs et les moyens avec le souci de la performance et d'une gestion rigoureuse de l'argent

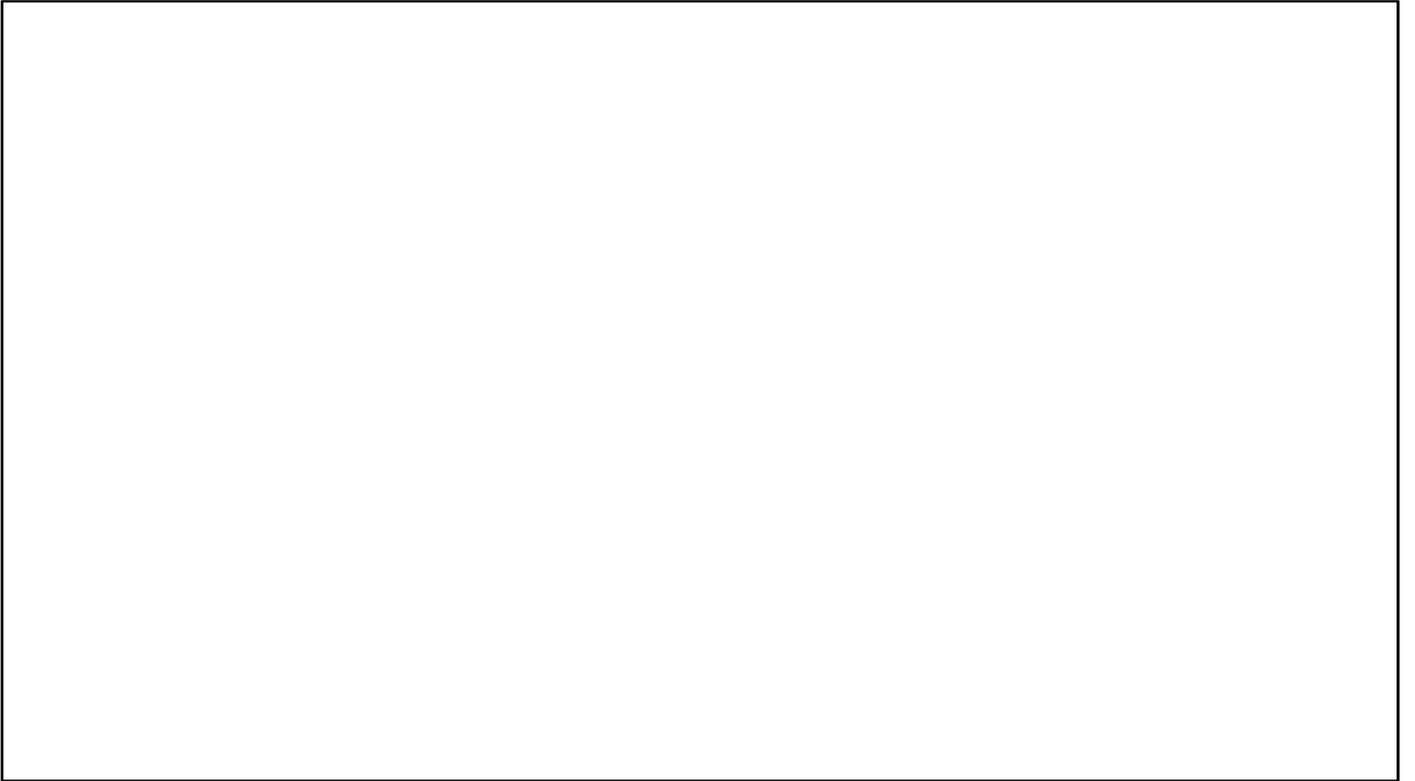
public.

Il veille à la mise en œuvre des élémentaires solidarités qu'imposent les exclusions générées par la société.

Il concourt au respect de l'intérêt général, à l'égalité d'accès au service public, à sa neutralité et à son impartialité.

Acteur engagé dans le plein exercice de la décentralisation et des nécessaires évolutions administratives qu'elle engendre, le directeur général de collectivités territoriales contribue au développement local porteur de projets.

Ces engagements reposent sur les principes de la République Française fondée sur les valeurs fondamentales de Liberté, d'égalité et de Fraternité.

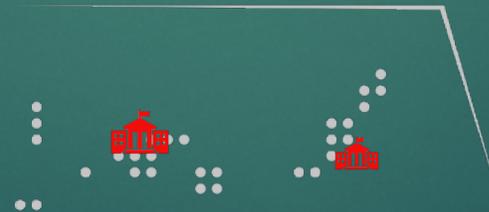


# El rol directivo de los habilitados nacionales

PROPUESTAS GENERALES SOBRE EL MODELO DIRECTIVO EN LA ADMINISTRACIÓN LOCAL Y EN RELACIÓN CON LOS HABILITADOS NACIONALES.

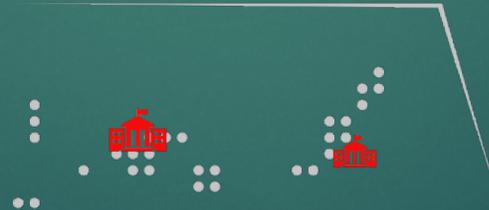


- La Dirección Pública Profesional.
- ¿Qué es un habilitado nacional?
- La Habilitación Nacional más allá de sus funciones reservadas.
- Propuestas de mejora en relación a los habilitados nacionales.
- Reflexión final.



## La Dirección Pública Profesional

- Antecedentes Jurídicos
- Situación Actual
- Propuestas de mejora



## Antecedentes jurídicos

Ley 57/2003, de medidas de modernización del Gobierno local

Anteproyecto de la Ley Básica de Gobierno y la Administración Local

TREBEP (Art.13)

Ley 10/2010, de Ordenación y Gestión de la Función Pública Valenciana (Art. 20)



## Situación actual



OCDE

Modelo politizado de dirección pública versus modelo profesional de dirección pública.

Competencias de dirección pública profesional.

## Situación actual

Modelo politizado de dirección pública

Criterio de confianza política

No se exigen criterios de desempeño

No se miden capacidades ni competencias



Modelo profesional de dirección pública

Criterio de confianza profesional

Responsabilidad gerencial o por resultados

Selección por competencias profesionales

Retribuciones variables por cumplimiento de objetivos

## Situación actual



### Competencias de la dirección pública profesional

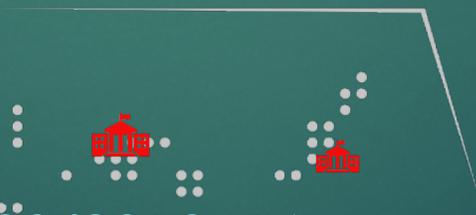
- Competencias genéricas y específicas
- Competencias clave para el éxito de la Dirección Pública Local

## Propuestas de mejora en relación a la Dirección Pública Local

- ▶ Necesaria y urgente reforma de establecimiento del sistema de Dirección Pública Profesional en el ámbito local
- ▶ Mejora en la dirección de políticas públicas y de mejor servicio a la ciudadanía

## ¿Qué es un Habilitado Nacional?

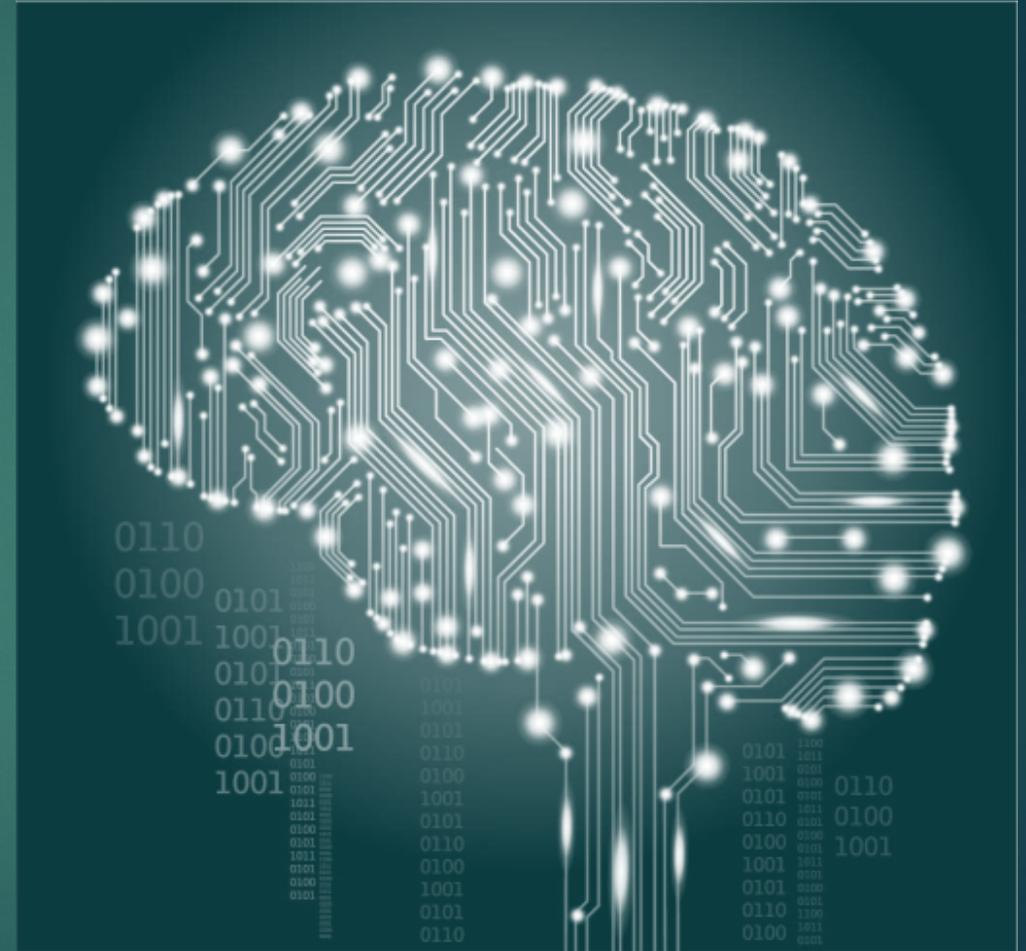
- Contexto territorial
- Hiperfragmentación del mapa local (8131 municipios)
- Pieza clave en la gestión pública local.
- Antecedente .- Art. 149 ROF
- Funciones Reservadas (RD. 128/2018, 16 marzo)



Impacto de la Inteligencia Artificial

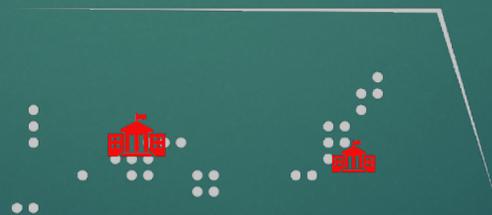
Automatización de funciones

Más tiempo para otro tipo de funciones



# La Habilitación Nacional más allá de sus funciones reservadas

- ¿Qué pasa con aquéllas funciones no reservadas?
- Líder natural dentro de un equipo multidisciplinar.



La Habilitación Nacional más allá de sus funciones reservadas

### Competencias directivas de los Habilitados Nacionales (rol gerencial)

- Dirección General, dinamización y coordinación de todos los servicios
- Función gerencial y gestión por objetivos. Competencias blandas (soft skills)
- Visión multisectorial a nivel interno y externo
- Valiente para afrontar los cambios sin temor.
- Útil a la sociedad a través del servicio público.
- Creativo para innovar.
- Abierto a la ciudadanía, a los responsables políticos, a los compañeros, al cambio, a la colaboración



## DEBILIDADES de los Habilitados Nacionales

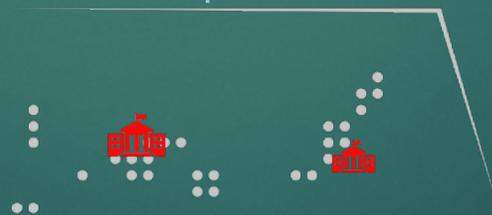
- Perfil profesional jurídico y económico
- Tendencia a ignorar transformaciones organizativas
- Cultura administrativa propia, muy profunda y cohesionada
- Excesivo apego a las tradiciones
- Potenciación del rol de “controlador” frente al rol de “colaborador”
- Mantenimiento de una imagen elitista.
- Déficit de empatía recíproca con políticos y empleados públicos
- Emergencia de puestos directivos en las Corporaciones Locales no ocupados por Habilitados Nacionales

## FORTALEZAS de los Habilitados Nacionales

- Solidez de los instrumentos jurídicos y económicos
- Potente cultura administrativa de defensa de la "cosa pública"
- Calidad profesional derivada del principio de mérito en el acceso
- Planificación de externalización de servicios, control y evaluación de los mismos
- Conocimiento general de la Administración Local
- Sinergias con otros habilitados.
- No hay vínculo político, ni directo, ni indirecto
- Gestión exclusivamente profesional. Independencia profesional.

## Propuestas de mejora en relación a los Habilitados Nacionales

- Reinención del rol de los Habilitados Nacionales
- Posición proactiva
- Rol gerencial
- Cambios en el sistema selectivo
- Formación por competencias (programas tipo coaching)
- Cese ligado a objetivos



- Retribución variable por cumplimiento de objetivos
- Rol colaborador
- Estar a la vanguardia de innovaciones que producen valor añadido a la gestión pública
- Formación en gestión de políticas públicas, de planificación y control, así como de gestión de personas
- Controladores de redes de prestación de servicios por las organizaciones privadas
- Control de las TIC a nivel usuario
- Posición relevante dentro del espacio directivo de las Corporaciones locales

- Secretarios de pequeños y medianos municipios, deberían de ser Gerentes con las siguientes funciones
  - Relaciones con órganos de gobierno
  - Dirección de la organización y de los servicios
  - Relaciones externas
  - Actividades de planificación y evaluación
  - Innovación y mejora en la gestión
- Plan de marketing de la imagen corporativa (Sociedad, políticos y empleados públicos)
- Marco que regule la movilidad de los habilitados para favorecer los intereses institucionales de las Corporaciones Locales

## Reflexión final

- HABILITADO NACIONAL: Figura clave para la transformación y mejora en la gestión pública local
- ROL GERENCIAL
- (C+H)xA : Victor Koppers
- VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA POLÍTICA para comprender la importancia de la DPP





UN BUEN DIRECTIVO PÚBLICO PROFESIONAL ES  
GRAN PARTE DEL ÉXITO DE LA GESTIÓN POLÍTICA

MUCHAS GRACIAS

## SECRETARIOS, INTERVENTORES Y TESOREROS DE LA ADMINISTRACIÓN LOCAL: DE UNA CONCEPCIÓN ESTÁTICA A UNA CONCEPCIÓN DINÁMICA.

1. Presente y futuro del rol directivo de los FFHN: ¿Dónde estamos?.
  - Prácticamente no existe la dirección profesional, como tal, en España.
  - Escasa implantación en Título X LBRL.
  - Nula en el resto.
  - Mucho voluntarismo sin objetivos, indicadores y recompensa.
  
2. Elementos que dificultan el abandono masivo de la “zona de confort” para transitar a la “zona de combate”.
  - Marco jurídico: territorio hostil (TREBEP/LOGFPV).
  - Gobierno y Administración en unas únicas manos, las del poder electo (LBRL).
  - Desregulación del estatuto jurídico del directivo profesional (Libro Blanco/LFCE).
  - Reactividad en la Mesa de Negociación: “ni oír hablar de élites”.
  - Reticencia en el colectivo: el derecho al statu quo por el mero ingreso.
  - Sistema retributivo embridado: “igual retribución a distinto comportamiento”.
  - Tendencia a la cautividad: confianza política vs confianza profesional.
  
3. Algunas claves para la catarsis:
  - Creación de un Registro Público de FFHN: para algunos puestos vale la acreditación no la oposición.
  - Desarrollo de un estatuto jurídico que establezca, al menos el suelo-techo.
  - Selección sobre la base de los inscritos en Registro Público de forma motivada pero con criterios de libre designación.
  - Permanencia en el puesto vinculada al cumplimiento de objetivos en un marco temporal de planes plurianuales.
  - Deslinde de la parte del sueldo “por derecho” a la parte del sueldo “por mérito”.
  - Inoculación en el imaginario del representante electo que la confianza más rentable es la profesional, no la ideológica.



¿Tenemos una **movilidad SOS**tenible  
en el área metropolitana de Valencia?

ÀREA METROPOLITANA DE CODI OBERT

Mobilitat ciutadana, innovació, parcs empresarials i creixement eco-sostenible

# ¿Tenemos una movilidad sostenible en el área metropolitana de Valencia?

1. ¿Qué es la movilidad sostenible?
2. Movilidad en el área metropolitana Valencia.
3. Coordinación del área metropolitana.
4. Conclusiones.
5. Ciudad Sostenible
6. ¿Tiene costes la movilidad sostenible?

1

# ¿Qué es la movilidad sostenible?

# 1. Movilidad Sostenible, definición



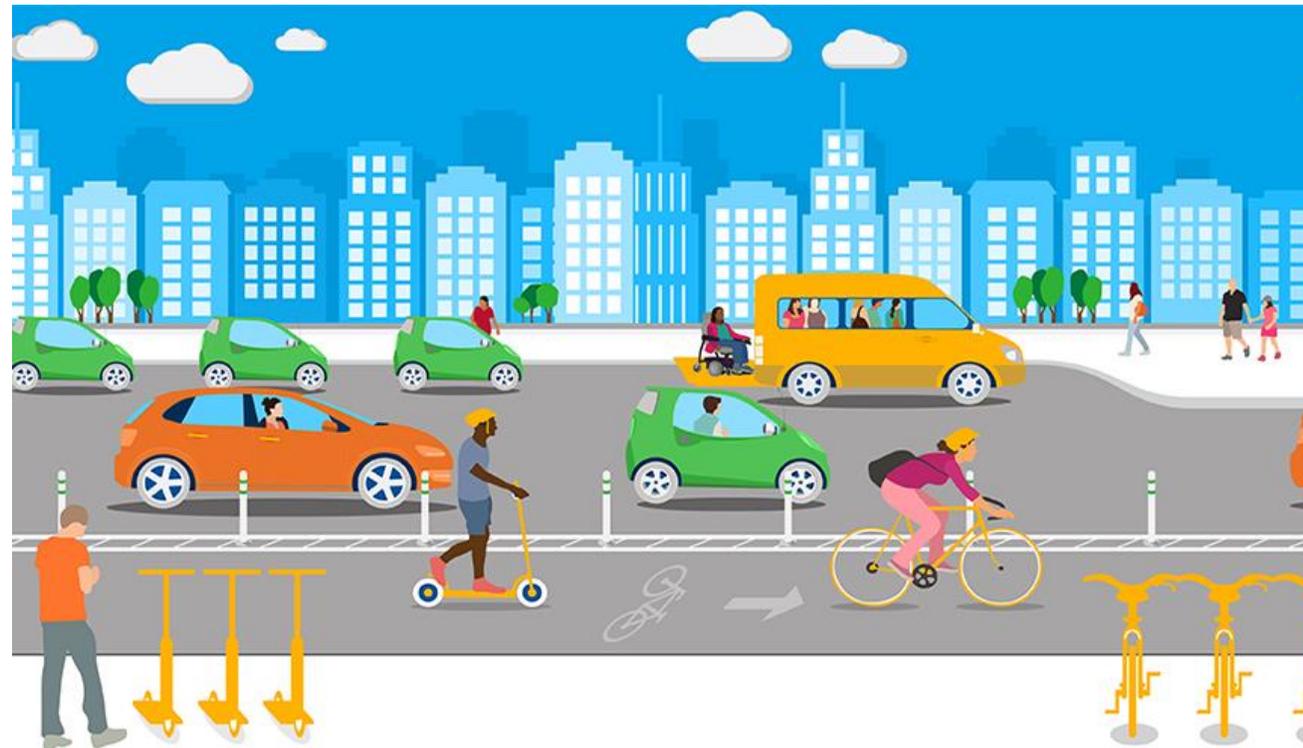
Es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de **moverse libremente**, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones **sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos** básicos actuales o del futuro.

# 1. Movilidad Sostenible, definición

Es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de **moverse libremente**, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones **sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos** básicos actuales o del futuro.

La **movilidad sostenible** también busca:

1. **Proteger** a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–



# 1. Movilidad Sostenible, definición

Es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de **moverse libremente**, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones **sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos** básicos actuales o del futuro.

La **movilidad sostenible** también busca:

1. **Proteger** a los colectivos más vulnerables – peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–
2. **Dar valor al tiempo** empleado en los desplazamientos.



# 1. Movilidad Sostenible, definición

Es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de **moverse libremente**, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones **sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos** básicos actuales o del futuro.

La **movilidad sostenible** también busca:

1. **Proteger** a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–
2. **Dar valor al tiempo** empleado en los desplazamientos.
3. **Garantizar un equilibrio equitativo entre las distintas generaciones** (presente y futura) para ello ha de **internalizar** los costes socioeconómicos de cada medio de locomoción.

# 1. Movilidad Sostenible, definición

Es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de **moverse libremente**, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones **sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos** básicos actuales o del futuro.

La **movilidad sostenible** también busca:

1. **Proteger** a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–
2. **Dar valor al tiempo** empleado en los desplazamientos.
3. **Garantizar un equilibrio equitativo entre las distintas generaciones** (presente y futura) para ello ha de **internalizar los costes** socioeconómicos de cada medio de locomoción.
4. **Garantizar el acceso universal** de todos los ciudadanos a los **lugares públicos** y equipamientos **en transporte público colectivo o en medios no motorizados**.

# 1. Movilidad Sostenible

Es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de **moverse libremente**, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones **sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos** básicos actuales o del futuro.

La **movilidad sostenible** también busca:

1. **Proteger** a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–
2. **Dar valor al tiempo** empleado en los desplazamientos.
3. **Garantizar un equilibrio equitativo entre las distintas generaciones** (presente y futura) para ello ha de **internalizar los costes** socioeconómicos de cada medio de locomoción.
4. **Garantizar el acceso universal** de todos los ciudadanos a los **lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.**

# 1. Movilidad Sostenible

**Garantizar el acceso universal** de todos los ciudadanos a los **lugares públicos** y equipamientos **en transporte público colectivo o en medios no motorizados**.

Con los centros de  
trabajo, formación y  
ocio

En el propio  
municipio

# 2

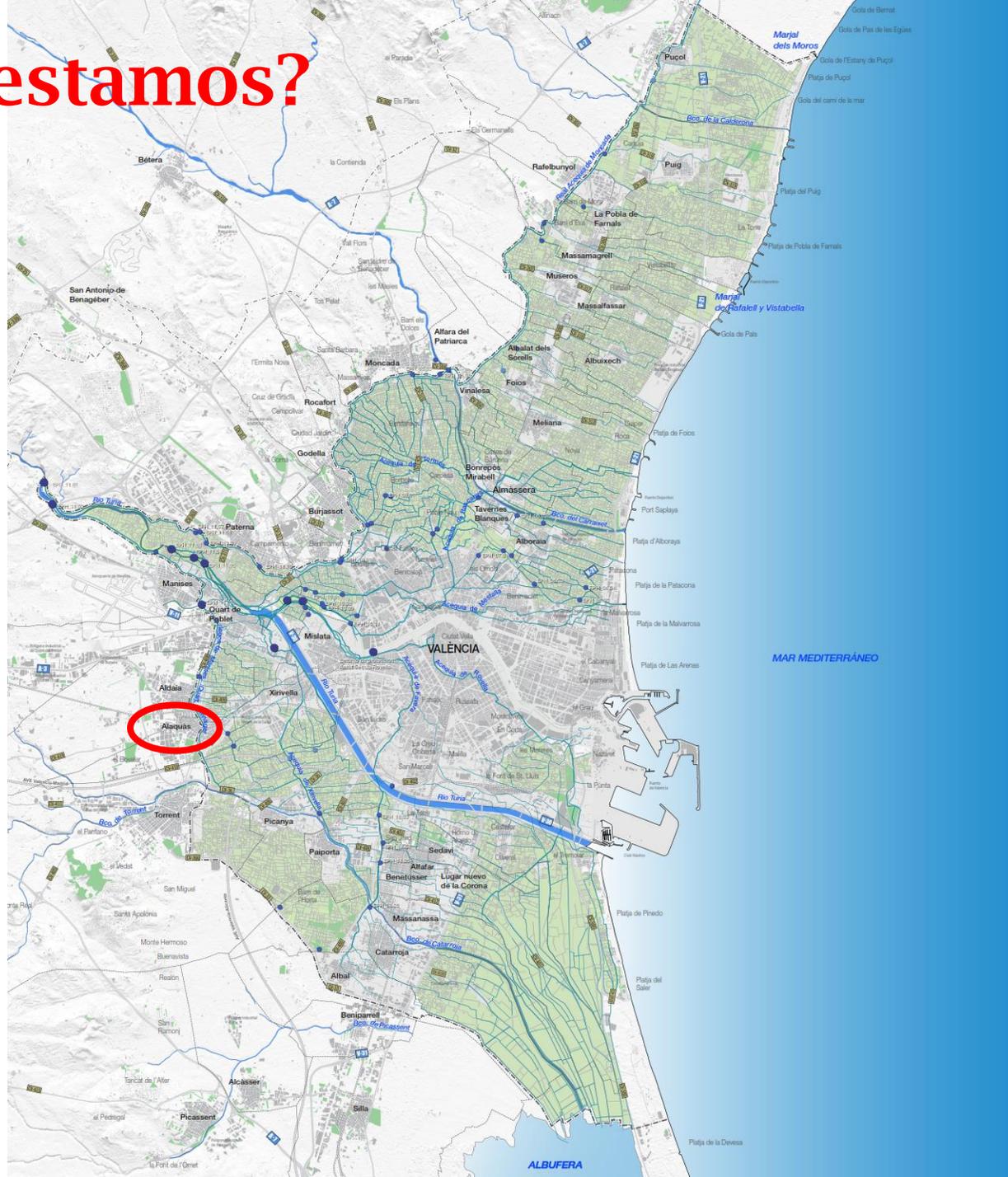
## Movilidad en el área metropolitana de Valencia

# 2.1

## Contexto



# 2.1 ¿Dónde estamos?





POLÍGONS INDUSTRIALS. ANY 2008		
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA		
Municipi	Nre. de polígons	Superfície (m <sup>2</sup> )
46005 Alaquàs	5	1.170.967
46007 Albal	4	827.662
46009 Albalat dels Sorells	1	99.553
46013 Alboraya/Alboraya	2	348.121
46014 Albuixech	1	1.136.597
46015 Alcàsser	1	292.329
46021 Aldaia	9	3.745.516
46022 Alfafar	2	434.567
46025 Alfara del Patriarca	2	196.863
46031 Alginet	5	833.397
46032 Almàssera	1	52.844
46035 Almussafes	3	3.080.939
46051 Benaguasil	1	114.607
46054 Benetússer	1	40.296
46060 Benifaió	3	492.425
46065 Beniparrell	9	855.141
46067 Benissanó	3	197.385
46070 Bétera	1	460.226
46074 Bonrepòs i Mirambell	1	322.236
46077 Buñol	3	1.420.945
46078 Burjassot	1	39.381
46082 Canet d'En Berenguer	0	-
46085 Carlet	3	848.658
46094 Catarroja	1	924.336
46230 Silla	3	1.963.404
46233 Sollana	2	602.352
46235 Sueca	1	499.549
46237 Tavernes Blanques	1	100.057
46244 Torrent	1	1.501.697
46248 Turís	1	471.304
46250 València\València	4	2.726.154
46256 Vilamarxant	1	375.945
46260 Vinalesa	1	21.145
46903 San Antonio de Benagéber	1	295.468
<b>Total</b>	<b>156</b>	<b>59.326.991</b>

POLÍGONS INDUSTRIALS. ANY 2008		
ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA		
Municipi	Nre. de polígons	Superfície (m <sup>2</sup> )
46102 Quart de Poblet	7	2.766.446
46109 Cheste	3	1.004.909
46110 Xirivella	4	731.490
46111 Chiva	1	741.629
46114 Domeño	1	169.931
46116 Eliana, l'	0	-
46117 Emperador	0	-
46126 Foios	3	241.572
46135 Godella	0	-
46136 Godelleta	0	-
46147 Llíria	6	1.482.699
46148 Loriguilla	1	273.261
46152 Llocnou de la Corona	0	-
46159 Manises	5	1.151.924
46163 Massalfassar	1	373.182
46164 Massamagrell	2	330.407
46165 Massanassa	1	813.473
46166 Meliana	1	107.615
46169 Mislata	1	95.640
46171 Moncada	3	511.583
46172 Montserrat	2	220.108
46177 Museros	1	433.403
46178 Náquera	3	922.998
46186 Paiporta	3	1.265.205
46190 Paterna	2	3.594.457
46193 Picanya	4	480.020
46194 Picassent	1	1.645.635
46199 Pobla de Farnals, la	1	216.985
46202 Pobla de Vallbona, la	5	1.203.998
46204 Puig de Santa Maria, el	2	606.732
46205 Puçol	2	711.216
46207 Rafelbunyol	1	534.523
46214 Riba-roja de Túria	3	2.874.240
46216 Rocafort	0	-
46220 Sagunto/Sagunt	5	7.030.242
46223 Sedaví	1	245.441
46228 Serra	1	53.961

# 2.2

## Autobús

## 2.2 Transporte público por carretera:

- **Concesión** caducada desde 10 años.
- **Proyecto** pendiente **licitación** (marzo 2019).
- **Se incluyen mejoras:** mejora frecuencias, **autobús nocturno**, **autobús lanzadera**, **información al usuario**.
- **No se contempla la **integración tarifaria****

28-Oct-2019

# La Plataforma pel Transport Públic exige que se licite el contrato de autobuses

Entidades de Alaquàs, Aldaia, Xirivella y el B° del Cristo **insisten en que es primordial la integración tarifaria** -Piden el apoyo de otros pueblos

Laura Sena Xirivella | 28.10.2019 | 20:41

La precariedad del transporte público para el área de 100.000 habitantes que comprende Alaquàs, Aldaia, Xirivella y el Barrio del Cristo, sigue igual un año más. **La Plataforma pel Transport Públic, que aglutina a entidades vecinales de todos los núcleos, ha vuelto a insistir en la necesidad de que esta amplia zona cuente con un servicio digno**, para lo que urge a la **Generalitat Valenciana** a licitar el contrato, que **salió a exposición pública el pasado abril y cuyas alegaciones ya están resueltas**, y a aplicar una integración tarifaria, que acabe con la discriminación en lo económico.

Así lo manifestaron sus directivos, hace unos días, a la secretaria Autonómica de Obras Públicas Transporte y Movilidad Sostenible, María Pérez Herrero, en una reunión. Con posterioridad, los colectivos critican que **sigue sin saberse cuándo se licitarán los contratos** y cuando habrá bonos similares a los de los municipios que tienen red de metro.

La Plataforma pel Transport Públic exige que se licite el contrato de autobuses



Una de las movilizaciones de la plataforma. **m. a. montesinos**

Más vídeos

METROVALENCIA				
TARIFES 2018				
Títols propis de MetroValencia	1 zona A, B, C o D	2 zones AB, BC o CD	3 zones ABC o BCD	4 zones ABCD
Senzill	1,50 €	2,10 €	2,80 €	3,90 €
Anada i tornada	2,90 €	4,00 €	5,30 €	7,40 €
Bonometro	7,60 €	11,00 €	14,70 €	21,00 €
Gent Major	-	-	-	9,70 €
Mobilitat mensual	-	-	-	9,70 €
Mobilitat anual	-	-	-	87,30 €
Tarjeta TuiN (targeta monedero)	<b>1 zona</b>	<b>2 zones</b>	<b>3-4 zones</b>	<b>Aeroport</b>
Preu per viatge	0,72 €	1,04 €	1,40 €	2,00 €
Límit mensual	41,00 €	53,00 €	63,00 €	72,00 €
Títols integrats	<b>1 zona</b>	<b>2 zones</b>	<b>3 zones</b>	<b>4 zones</b>
Bono Transbord (Metrovalencia+EMT+MMetroBus)	9,00 € (Zona A)	15,50 € (solo AB)	-	-
T1 (Metrovalencia+EMT)	4,00 € (Zona A)	-	-	-
T2 (Metrovalencia+EMT)	6,70 € (Zona A)	-	-	-
T3 (Metrovalencia+EMT)	9,70 € (Zona A)	-	-	-
Abonament Transport (Metrovalencia+EMT+MetroBus)	45,00 € (A, B, C)	58,30 € (AB, BC, CD)	68,70 € (ABC, BCD)	79,10 € (ABCD) <sup>(1)</sup>
Abonament Transport Jove (Metrovalencia+EMT+MetroBus)	38,25 € (A, B, C)	49,55 € (AB, BC, CD)	58,40 € (ABC, BCD)	67,25 € (ABCD) <sup>(1)</sup>

(1): El AT y AT Jove no son válidos en la zona D de Metrovalencia, excepto Aeropuerto

Fuente: [www.metrovalencia.es](http://www.metrovalencia.es)

RODALIES RENFE						
TARIFES 2018						
Bitllets	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6
Bitllete senzill	1,80 €	2,05 €	2,65 €	3,70 €	4,35 €	5,80 €
Bitllet Anada i Tornada	3,60 €	4,10 €	5,30 €	7,40 €	8,70 €	11,60 €
Bonotrén	12,00 €	13,85 €	18,55 €	25,15 €	29,15 €	38,65 €
Abonament mensual	34,15 €	44,20 €	61,45 €	81,15 €	98,90 €	126,65 €
Abonament mensual ilimitat	48,95 €	55,05 €	73,45 €	97,90 €	116,35 €	145,05 €
Abonament Estudi	91,25 €	113,90 €	178,20 €	222,70 €	272,45 €	328,05 €

Fuente: [www.renfe.com](http://www.renfe.com)

## 2.3

# Ferrocarril

# 2.3 Cercanías

- Tiempos de recorrido > 40 minutos.
- Retrasos en el 40% desplazamientos.
- Supresión de servicios sin previo aviso.



ola vía.

# Fomento invertirá 1.436 millones en Cercanías pero no aclara el gasto por anualidades

► El ministerio prevé duplicar las vías Cullera-Gandia y València-Buñol, además de prolongar la red hasta Oliva ► La Xàtiva-Alcoi es la gran olvidada

LAURA BALLESTER VALENCIA

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, presentó ayer el «Plan de mejora de la calidad de Cercanías 2017-2025» con una inversión prevista de 1.436,55 millones en los próximos ocho años. Una nueva planificación para viejas reivindicaciones ya que la mayoría de actuaciones previstas se reclaman desde hace décadas. Y ya se recogían en el Plan de Cercanías presentado en 2010 por el ministro socialista José Blanco, de 3.995 millones de euros, que iba a ser cofinanciado por la Generalitat de Francisco Camps y que la crisis se llevó por delante. El ministro no aclaró las anualidades de inversión del plan. Ni siquiera las referentes a 2017 «que se supone que ya se ejecutan» o las de 2018. «No tengo el número», respondió a los periodistas cuando se le pidió mayor concreción.

De la Serna sí reiteró en varias ocasiones que se trata de un plan «ambicioso pero realista». A diferencia del presentado hace siete años, el nuevo Plan de Cercanías sólo incluye las actuaciones destinadas a las líneas de proximidad y deja fuera de cómputo la megainversión de la red arterial ferroviaria de Valencia (que sí contabilizaba José Blanco). También se quedan descolgadas las decimonónicas conexiones ferroviarias Xàtiva-Alcoi (sólo se citan 2 millones para renovación de vías e

instalaciones de seguridad en la separata de «otras inversiones») y la conexión con Cuenca y Madrid, que parece condenada al cierre.

Antes de explicar el plan de actuaciones, el ministro detalló de forma concienzuda el estado actual de los 429 kilómetros de líneas ferroviarias, con ocho líneas en activo, 77 estaciones y una oferta de 424 trenes diarios (en día laborable). «Nos desdramatamos para analizar la calidad del servicio», adelantó, antes de admitir que las líneas a Gandia, Buñol y las dos de Alicante son las más saturadas. Y de admitir todo el listado de problemas técnicos que arrastran las conexiones de cercanías: «Incidencias en pasos a nivel, falta de disponibilidad de surcos ferroviarios por enclavamientos eléctricos, fluctuaciones de energía (línea C2 a Gandia), incidencias por la vejez de la catenaria y la vía (más de 30 años) en la C2 a Xàtiva y Moixent, los problemas creados por las obras del tercer carril en la C-6 (a Castelló), o las supresiones de trenes por la falta de maquinistas («un problema que ya se ha resuelto con la incorporación de 16 maquinistas más a la plantilla»). Las cinco líneas de cercanías de València y Castelló también mantienen 27 limitaciones de velocidad que se eliminarán con una inversión de 10,41 millones.

Para resolver todas estas deficiencias, el Ministerio de Fomento prevé (ver resumen en el cuadro adjunto) destinar 351,73 millones para la línea de Cercanías C1 València-Gandia que se destinarán a la reivindicada duplicación de vía desde Cullera a la capital de la Safor (139,24 millones), prolongar hasta Oliva la red ferroviaria (120,58 millones), renovar las vías actuales (54,45 millones), suprimir 12 pasos a nivel (21,78 millones), instalar el BAB (bloqueo automático en vía doble banalizada)

## Plan de Cercanías 2017-2025 en la Comunitat Valenciana

FINANCIADO INTEGRAMENTE POR EL MINISTERIO DE FOMENTO

### Cercanías Valencia / Castelló

- C1 València Nord - Gandia
- C2 València Nord - Xàtiva - Moixent
- C3 València Nord - Buñol - Utiel
- C4 València Sant Isidre - Xirivella l'Alter
- C5 València Nord - Caudiel
- C6 València Nord - Castelló de la Plana



### Cercanías Alacant

- C1 Alacant - Murcia
- C2 Alacant - Sant Vicent

### OTRAS ACTUACIONES

CANAL DE ACCESO VALENCIA	MEJORA ESTACIONES VLC-NORD, CABANUÏL Y NUEVA ALBAL
339 MILL. €	17,8 MILL. €
ESTACION CENTRAL VALENCIA	RENOVACIÓN VÍAS XÀTIVA-ALCOI
1.041 MILL. €	12 MILL. €
TÚNEL PASANTE VALENCIA	RENOVACIÓN INSTALAC. SEGURIDAD XÀTIVA-ALCOI
848 MILL. €	10 MILL. €
NUEVA PLATAFORMA UIC VALENCIA-CASTELLÓ	
1.170 MILL. €	

entre Silla y Cullera (que permite a los trenes circular en cualquier sentido, por cualquier vía, algo muy útil en caso de averías) y sustituir los enclavamientos eléctricos (6,05 millones). La C2 València-Xàtiva-Moixent

«sólo» precisará 142 millones para estar en perfecto estado de revista. La C3 por fin verá duplicada y renovada la vía desde València-Sant Isidre a Buñol, además de electrificarse (los trenes funcionan a diesel)

**C1**

**ACTUACIONES LÍNEA C1 VALÈNCIA-GANDIA-OLIVA**

DUPLICACIÓN Y RENOV. VÍA CULLERA - GANDIA SUP 2 PH	SUPRESIÓN 12 PASOS A NIVEL
139,2 MILL. €	21,78 MILL. €
RENOVACIÓN VÍA EXISTENTE SILLA - CULLERA	INSTALACIÓN BAB (bloqueo automático banalizado) SILLA - CULLERA
54,45 MILL. €	9,63 MILL. €
PROLONGACIÓN DE LA C1 ENTRE GANDIA Y OLIVA	SUSTITUCIÓN ENCLAVAMIENTOS ELÉCTRICOS CULLERA - GANDIA
120,58 MILL. €	6,05 MILL. €

**C2**

**ACTUACIONES LÍNEA C2 VLC-XÀTIVA-MOIXENT**

NUEVAS INFRAESTR. (XÀLCODIA-MOIXENT)	PASOS A DISTINTO NIVEL EN 4 ESTACIONES
24,92 MILL. €	3,63 MILL. €
RENOVAC. INST. SEGURIDAD P. LLARGA-SILLA	RENOV. VÍA Y CATENARIA P. LLARGA-SILLA
5 MILL. €	84,7 MILL. €
RENOV. VÍA Y CATENARIA XÀTIVA-CÀLCODIA	SUPRESIÓN LIMITACIONES TEMPORALES VELOCIDAD
20,57 MILL. €	3,63 MILL. €

**C5**

**ACTUACIONES LÍNEA C5 VLC-SAGUNT-CAUDIEL**

RENOVACIÓN DEL TRAMO SAGUNT-CAUDIEL	ELECTRIFICACIÓN SUBESTACIONES SAGUNT-CAUDIEL
31 MILL. €	53,24 MILL. €

**C6**

**ACTUACIONES LÍNEA C6 VALÈNCIA-CASTELLÓ**

SUSTITUCIÓN DE DESVÍOS VALENCIA NORD	MODIFICACIÓN ENCLAVAMIENTO VALENCIA NORD
3,16 MILL. €	0,18 MILL. €

**C3**

**ACTUACIONES LÍNEA C3 VLC-BUÑOL-UTIEL**

DUPLICACIÓN Y RENOVACIÓN VLC-S. ISIDRO-ALDIA-BUÑOL	ADAPTACIÓN ANDENES PARA TRENES DE 200 M.
210,5 MILL. €	1,45 MILL. €
ELECTRIFIC. VLC-S. ISIDRO-ALDIA-BUÑOL	PASOS A NIVEL EN 6 ESTACIONES
36,3 MILL. €	5,08 MILL. €
RENOVACIÓN DE VÍA Y ELECTRIFIC. BUÑOL-UTIEL	BLOQUEO DE LIBERACIÓN AUTOMÁTICA (BLAU) BUÑOL-UTIEL
58,11 MILL. €	9,2 MILL. €

La otra gran beneficiada por el plan gubernamental es la C3 entre Valencia y Utiel, que absorberá alrededor de 320,7 millones. Según consta en el documento oficial, el grueso de los fondos se destinarán a la duplicación de la vía hasta Buñol y a la electrificación de todo el trazado. Además, se sustituirán los actuales trenes diésel por otros de tecnología híbrida y se elevará la circulación de convoyes. Una vez estén operativas las mejoras, el ahorro en trazado rondará los 17 minutos. Y es sólo el principio. De la Serna explicó que incluso se duplicará cuando entre en servicio el túnel pasante de Valencia.

ÀREA METROPOLITANA DE CODI OBERT  
Mobilitat ciutadana, innovació, parcs empresarials i creixement eco-sostenible

# Fomento contempla 250 millones de euros en 2019 para inversiones en Cercanías en la Comunitat

Valencia Plaza

FOMENTOCERCANÍAS



**5/12/2018 - VALÈNCIA.** (EFE). El Ministerio de Fomento tiene previsto movilizar en el año 2019 en torno a **250 millones de euros para inversiones en el transporte ferroviario de Cercanías** en la Comunitat Valenciana, incluyendo el material rodante.

Así lo ha asegurado en València el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, **Pedro Saura**, en declaraciones a los periodistas tras la constitución de la Comisión de Seguimiento del Plan de Cercanías, y ha indicado que se ha abierto un "espacio de diálogo" con la Generalitat para mejorar la eficacia de este servicio.

# La modernización de la C-3 se retrasa al tener que rehacerse los proyectos

Los alcaldes de los municipios afectados muestran su malestar por el incumplimiento del plan presentado por Fomento hace un año

ISABEL DOMINGO

VALENCIA. Volver a empezar. Es la sensación que tienen los alcaldes de los once municipios por los que discurre la línea de C-3 de Cercanías (Xirivella, Aldaia, Alaquàs, Ribarroja, Loriguilla, Cheste, Chiva, Buñol, Siete Aguas, Requena y Utiel, además de Camporrobles) tras su última reunión en Madrid con el Ministerio de Fomento.

Porque el proyecto de modernización de esta línea regresa a la casilla de salida a pesar de figurar en el Plan de Cercanías presentado hace un año por Fomento y de tener consignados sobre el papel casi 305 millones para la duplicación y renovación de la vía y la electrificación del trazado.

El primer jarro de agua fría llegó en abril con los Presupuestos del Estado de 2018, que no recogió ningún euro para los proyectos. Los alcaldes protestaron y, con el cambio de gobierno en junio, esperaron a la convocatoria de la primera reunión de la comisión de seguimiento del Plan de Cercanías entre la Generalitat y el Gobierno, celebrada a comienzos de este mes. La visita del secretario de Estado de Infraestructuras, Pedro Saura, trajo la promesa de dar celeridad a los proyectos de la C-3 pero poco más, ya que los compromisos se centraron en el tren de la costa.

Ahora, tras el encuentro en Madrid, han conocido que el proyecto de electrificación de la C-3 tendrá que rehacerse por completo para adaptarlo a las nuevas normativas y porque algunos procedimientos han caducado, como ya sucedió con el estudio informativo del túnel pasante, lo que implicará un nuevo retraso en la modernización. Un aspecto que también confirmaron fuentes de Adif, que especificaron que el proyecto, con una inversión de 36,3 millones, «se encuentra actualmente en fase de planificación».

«Nos hemos encontrado la desagradable sorpresa de que aquello que pensábamos que era inmediato no lo es tanto», explicó la alcaldesa de Alaquàs, Elvira García, una de las asistentes a la reunión con Fomento y Adif. Recordó que el proyecto estaba en marcha desde 2006 y «se tiene que reiniciar».

## EN DETALLE

6.000

pasajeros ha perdido la C-3 desde 2008. Actualmente cuenta con 2.500 usuarios al día.

20

minutos de trayecto más que hace ocho años al tener que pasar por Fuente de San Luis.

García también lamentó las «ineficiencias» del anterior equipo ministerial. «Para entrar a la estación del Norte, y evitar el paso por Fuente de San Luis, no sólo hace falta la electrificación sino que ha de acceder por túnel y no está hecho», detalló. «Nos sentimos decepcionados porque nos tendrían que haber dicho las cosas claras cuando se presentó el plan», criticó la alcaldesa en referencia al acto en el que se hizo público el nuevo Plan de Cercanías en diciembre de 2017.

## Licitaciones pendientes

No es la única crítica pues Elvira García también resalta el estado «obsoleto» de la C-3 en cuanto a frecuencias y convoyes. «El deterioro ha sido constante», dijo. Y es que, a pesar de que la línea regresó a la estación del Norte en julio de 2016 (desde 2008 los trenes se detenían en la terminal de San Isidro), los datos no acompañan pues se han perdido 6.000 pasajeros y el tiempo de viaje se ha incrementado en casi veinte minutos.

«No entendemos cómo el PP no hizo nada en ese tiempo para evitar que volviéramos al principio», lamentó el presidente de la comisión de Movilidad de la Mancomunidad Horta Sud, Michel Montaner. «Estamos muy decepcionados porque no había voluntad política del anterior equipo de Fomento por mejorar la C-3», criticó.

Mientras se rehace el plan de electrificación, Fomento tiene previsto licitar en 2019 la redacción de los proyectos para renovar y duplicar la vía entre San Isidro y Buñol y para cambiar y electrificar el tramo Buñol-Utiel.

# Fomento acometerá con recursos propios los nuevos estudios de mejora de la C-3

► La escasa inversión para la línea en los presupuestos del Gobierno de 2019 se debe a que la licitación se prevé en 2020

Laura Sena Alaquàs

Los presupuestos del Ministerio de Fomento para 2019 solo incluyen una pequeña partida para inversiones en la línea de trenes de Cercanías C-3, que forma parte de un paquete más global con otras actuaciones que no aparece con dotación específica. En unas cuentas en las que las Cercanías en Valencia contarán con más recursos económicos que nunca, más de un municipio se ha sorprendido de la escasa inversión en una de las líneas más reivindicadas tanto por las alcaldías de los pueblos que la comparten, que en meses anteriores se movilizaron, como por las entidades vecinales de las poblaciones.

La explicación que ha ofrecido Fomento a los consistorios tiene que ver con la reunión que mantuvieron en diciembre en el ministerio en la que los técnicos indicaron que todos los estudios y proyectos elaborados hasta la fecha para acometer la modernización de la línea (electrificación y desdoblamiento) habían quedado obsoletos al no cumplir la normativa europea y había que empezar de cero.

De ahí que los planes de Fomento son realizar en 2019 con recursos propios (el equipo técnico del ministerio) todos los estudios previos y la redacción del pliego de condiciones para contratar el proyecto, de forma que los primeros gastos se trasladarían a 2020.

## Túnel del Parc Central

De forma paralela, la obra de modernización de la C-3 no será completa hasta que no se acabe la construcción del túnel del Parc Central, que es la obra que permitiría enlazar el actual trazado con la Estación del Nord de una forma más directa para reducir de modo considerable el tiempo de trayecto, que ahora es de 35 o 40 minutos desde municipios como Aldaia hasta el centro del «cap i casa». Por ello, los alcaldes han de-



Los alcaldes y alcaldesa de los pueblos de la línea el día que el tren volvió a entrar en Valencia. KAI FOERSTERLING

## Sanz: «Todo son excusas porque la financiación se la lleva Cataluña»

► La Plataforma pel Transport Públic de l'Horta Sud, que representa a entidades de tres de los municipios afectados (Alaquàs, Aldaia y Xirivella) considera que la explicación de Fomento sobre la caducidad del proyecto «es solo una excusa política para no abordar el problema de financiación que tenemos, ya que la mayor parte de los fondos se los ha llevado Cataluña para intentar desbloquear el conflicto allí». Así se expresa su presidente José Luis Sanz quien considera que «si bien hay que adaptar el proyecto a la normativa europea, eso no significa

que todos los estudios y planeamientos urbanísticos que se hicieron no sirvan». «Lo que pasa es que no hay voluntad política real de Fomento de acometer este proyecto y se escudan en ese tema», añade el dirigente vecinal. Para Sanz, proyectar las licitaciones para 2020 «teniendo en cuenta los diferentes procesos electorales que tenemos por delante y la situación de mayoría en precario en la que está el Gobierno, es una utopía». El portavoz advierte también de que «el conflicto catalán tampoco se va a solucionar en dos días». L. SENA XIRIVELLA

Elvira García: «No estamos contentos sobre como se ha gestionado el tema ni antes ni ahora»

legado en la mandataria de Alaquàs, Elvira García, para hacer las gestiones ante el Consorcio Parc Central y conocer los plazos de construcción de un túnel vital en el proyecto global de la C-3.

La línea era una de las de mayor uso en los municipios desde Utiel a Valencia hasta el ejercicio 2008 cuando las obras de construcción del trazado del AVE la cortaron y dejaron la entrada a Valencia en el barrio de San Isidro, desde donde había que realizar transbordo. Hace algo más de dos años se re-

cuperó la conexión directa con la Estación del Nord pero el trazado da un rodeo que alarga el viaje de los 12 minutos anteriores hasta los 35 o 40.

Elvira García ha indicado que se ha solicitado la reunión con el consorcio del Parc Central. «Entendemos las explicaciones técnicas que nos ha dado Fomento pero eso no quiere decir que compartamos la forma en que antes y ahora se ha gestionado la línea de la C-3 por parte del ministerio», indica la mandataria.

## Un largo camino de despropósitos

- 1 Abril de 2008**  
Las obras del AVE obligan a cortar la C3 en el barrio Sant Isidre y los trenes ya no entran al centro de Valencia.
- 2 Noviembre de 2010**  
La línea Valencia-Madrid de alta velocidad se inaugura pero no se restablece la conexión de la C-3.
- 3 Septiembre de 2015**  
Los doce consistorios de la línea firman la «Declaración de Xirivella» e inician movilizaciones por la C-3.
- 4 Julio de 2016**  
Los trenes de la C-3 vuelven a entrar en la Estación del Nord aunque el trayecto se incrementa en 20 minutos.
- 5 Diciembre de 2017**  
El ministro del PP Iñigo de la Serna anuncia un macroplan para Cercanías.
- 6 Diciembre de 2018**  
Fomento dice que hay que empezar de cero.

# La Plataforma de l'Horta Sud reclama acortar trayectos y mejorar frecuencias en Cercanías

La entidad que representa a vecinos de Aldaia, Alaquàs y Xirivella exige más medios técnicos y personal para cubrir la demanda de más de 100.000 personas

■ MARINA COSTA

VALENCIA. La Plataforma por el Transporte Público de l'Horta Sud se sumará, el próximo sábado 9 de marzo, a la movilización convocada por usuarios de Cercanías reclamando mejoras en los servicios ferroviarios. La entidad, que representa a asociaciones vecinales de Aldaia, Alaquàs, Xirivella, Barrio del Cristo y avenida de la Paz de Mislata, reclama mejoras «tanto en las frecuencias, como en los trayectos para evitar esperas de más de 40 minutos en muchos casos».

También solicitan que «se cumplan los horarios previstos, ya que arrastramos incumplimientos de hasta un 40% y esa cifra es, a nuestro juicio, una barbaridad. Se suspenden convoyes sistemáticamente y los usuarios que dependen del tren para ir a trabajar o volver a casa se quedan en tierra y sin alternativa», explica el portavoz de la plataforma cívica, Paco Magro.

Esta circunstancia genera «inseguridad y, por lo tanto, una importante huida del pasaje que opta, finalmente, por el transporte privado al no poder tener garantías de que el tren llegue o no al día siguiente a su hora».

Según recoge el manifiesto elaborado para la convocatoria, bajo el lema «Xiulem pel tren, en 2017 y 2018, solo en Valencia, se suprimieron 2.000 trenes por año en Cercanías y Regionales, casi todos por falta de personal, material, o mantenimiento».

## Cancelaciones

Por ello, los usuarios demandan una reestructuración de los horarios y las frecuencias que permita ofrecer «un servicio puntual y con garantías de circulación, sin cancelaciones de última hora y la contratación del personal necesario para garanti-



Tren de la línea C-3 de Cercanías, en la Estación del Norte. ■ IRENE MARSILLA

**Los usuarios afirman que los incumplimientos de horario llegan «hasta el 40%» en algunos casos**

**Los convocantes resaltan que poder viajar de forma rápida evitaría múltiples colapsos de tráfico**

zar un servicio público de calidad y con las garantías de seguridad».

También reclaman la adaptación de las líneas actuales de Cercanías para tener en cuenta «las necesidades reales de la población, prolongar líneas, emprendiendo reestructuraciones que faciliten la posibilidad de comunicar las poblaciones con las capitales administrativas, los centros de trabajo y académicos».

En este sentido, «el uso de la C-4 es sensiblemente menor. Podrían derivar material y personal de las líneas menos utilizadas a las más demandadas y necesarias para afianzar trayectos y servicios», resalta el portavoz de la plataforma por el transporte. Otra de las reivindicaciones básicas de la entidad de l'Horta Sud es la electrificación y moder-

nización de la línea C-3. El hecho de que los trenes «tengan que dar más vuelta e ir hasta Fuente de San Luis, en lugar de entrar directamente a la Estación del Norte, genera trayectos interminables. Por ejemplo, desde Aldaia nos cuesta unos 40 minutos y desde Xirivella, 35, cuando, antes de las obras del AVE, el recorrido era de unos doce minutos a lo sumo».

Esta situación provoca que miles de personas «opten por coger el coche o servicios de autobús que tampoco cubren las necesidades que demandamos. Poder viajar de una forma rápida y cómoda evitaría los continuos atascos que se producen cada día en la avenida del Cid, una de las entradas más importantes a Valencia, donde se registra un tránsito de

prácticamente 140.000 vehículos diarios».

La Plataforma de Defensa del Ferrocarril de CGT, Usuarios del Tren Valencia, Indignats amb Renfe, Valencia en Bici o las asociaciones de Xirivella, Aldaia y Alaquàs, a través de la Plataforma por el Transporte Público de l'Horta Sud, entre otras, refrendan esta concentración que tendrá lugar el 9 de marzo, en la Estación del Norte de Valencia.

Por su parte, Adif remarcaba hace unos días que «todas las actuaciones en marcha, ya sea en fase de ejecución o de contratación, tienen su continuidad asegurada, dado que Adif dispone de los recursos necesarios para ello». En Renfe trabajan «para mejorar el servicio», con una puntualidad «que roza el 89%».

RENFE

# La década negra de la red de Cercanías en València: peor servicio y menos usuarios

Renfe pierde en los núcleos valencianos más de diez millones de usuarios en la última década. La operadora imputa el descalabro a las obras en las vías pero las entidades por el transporte público denuncian el deterioro continuado y la falta de inversiones en el tren convencional.



MEDIA: 2

VOTOS: 2

EMAIL

IMPRIMIR

A+ a-



Trenes de cercanías en la estación del Norte de Valencia, en una imagen de archivo. / EFE - RENFE

## MÁS INFORMACIÓN

> Obras y cierre de estaciones: la aventura de viajar en el Metro de Madrid durante el verano

enlasredes

Todos



1 [El repaso de Julia Otero a Rocío Monasterio: "Tiene de mí el mismo conocimiento que sobre la emergencia climática"](#)



2 [El Supremo confirma la nulidad de la venta de 3.000 viviendas sociales del IVIMA a un fondo buitre](#)



3 [Arquitectura hostil: una ciudad contra los sintecho](#)



4 [Revilla reconoce que en la mina de zinc de Reocín "no aparece el mineral en cantidades suficientes"](#)



5 [Lo humano y el Congreso](#)

OPINIÓN

## Una política en nombre de la movilidad

Que una infraestructura se use más significa que por cada euro invertido se genera mayor flujo de servicios

PEDRO SAURA GARCÍA

11 AGO 2019 - 00:41 [CEST](#)



RAFAEL RICOY

Hace falta impulsar un nuevo modelo de inversión pública en España. El antiguo consistía en invertir en infraestructura con el fin último de suplir las fuertes deficiencias del país. Para mejorar la productividad de la economía era preciso construir carreteras, aeropuertos, vías férreas y puertos. Este salto en la modernización de las infraestructuras fue clave para ampliar el potencial de crecimiento de la economía española. Sin embargo, si queremos que la política de infraestructura de transporte siga contribuyendo al crecimiento, a la cohesión social y a la sostenibilidad del planeta, tres objetivos que forman parte esencial de nuestra visión de futuro del país y que están recogidos en la agenda 2030, hay que replantearse la estrategia.

LIBERALIZACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD

## EL AVE 'low cost' de Renfe se llama AVLO y se estrenará el 6 de abril

Los billetes se podrán adquirir desde finales de enero para la línea Madrid-Barcelona

RAMÓN MUÑOZ Villaseca de la Sagra 11 DIC 2019 - 17:08 [CET](#)



Tren AVLO de Renfe, en los talleres de Villaseca de La Sagra. En vídeo, Renfe presenta AVLO su nuevo AVE 'low cost'. RAMÓN MUÑOZ | ATLAS

El AVE *low cost* que operará Renfe en la línea Madrid-Barcelona se llamará AVLO. Comenzará a circular comercialmente el 6 de abril de 2020, aunque los billetes se podrán adquirir desde finales de enero, coincidiendo con la feria de turismo Fitur. Ni la empresa ni el Ministerio de Fomento han desvelado el precio de los viajes. Renfe arrancará su AVE barato en la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona, el corredor de mayor movilidad de viajeros del país y el que más competencia tiene con el avión, pero con el fin de extenderlo progresivamente al resto de la red a partir de 2021. El trayecto inaugural arrancará de la capital catalana.

### MÁS INFORMACIÓN

El Gobierno promete billetes del AVE Madrid - Barcelona por 25 euros

Así lo ha anunciado este miércoles el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, en un acto en los talleres de mantenimiento que la compañía tiene en Villaseca de la Sagra (Toledo), donde por primera vez se ha podido ver qué aspecto tiene el tren.

**GESTIÓ  
DIMISSIÓ !!!**  
*disculpen las molestias*



**Per un servei de  
ferrocarril públic i digne**

**14 DESEMBRE 12.00 h.**  
**Estació del Nord - València**

**GESTIÓ  
DIMISSIÓ !!!**  
*disculpen las molestias*



**Per un servei de  
ferrocarril públic i digne**

**14 DESEMBRE 12.00 h.**  
**Estació del Nord - València**

# "Los alcaldes del PSOE y Compromís de la línea C-3 llevan año y medio escondidos"

El PP pide a ambos partidos que incluyan la negociación del nuevo Gobierno la "inversión imprescindible que necesita" el trazado de Cercanías entre València y Utiel

V. S. L. | València | 12.12.2019 | 18:15



"Los alcaldes del PSOE y Compromís de la línea C-3 llevan año y medio escondidos"

El diputado provincial del Partido Popular Javier Montero, ha pedido a PSPV-PSOE y Compromís "que incluyan en la agenda de negociación del nuevo Gobierno de España la inversión imprescindible que necesita la línea de Cercanías C-3 Valencia – Utiel, no sólo en infraestructuras, también en medios humanos para una correcta gestión".

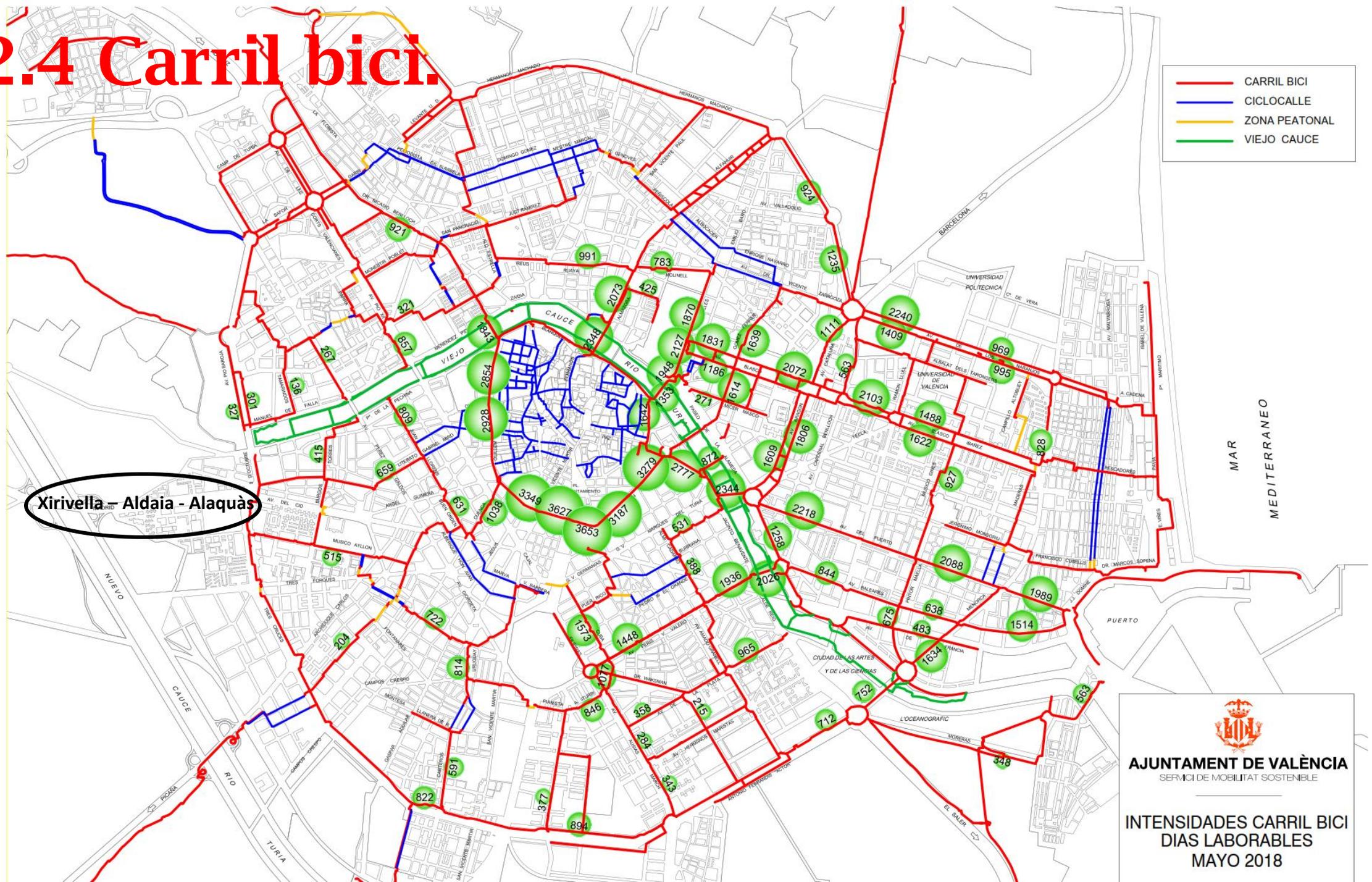
Montero ha recordado que del Plan de Cercanías presentado en 2017 y que preveía 1436 millones de euros de inversión en la Comunitat Valenciana, sólo se han invertido 72,3 millones "y no es excusa ni justificación el que haya un Gobierno en funciones, hay 130.000 vecinos de nueve municipios por los que circula la línea que tienen un mal servicio y en año y medio de Gobierno socialista no han recibido ni una sola buena noticia".

## 2.4

# Carril bici



# 2.4 Carril bici.



- CARRIL BICI
- CICLOCALLE
- ZONA PEATONAL
- VIEJO CAUCE

Xirivella - Aldaia - Alaquàs

  
**AJUNTAMENT DE VALÈNCIA**  
 SERVICI DE MOBILITAT SOSTENIBLE  


---

**INTENSIDADES CARRIL BICI**  
**DIAS LABORABLES**  
**MAYO 2018**

29-Set-2019



Único tramo del carril bici de la avenida del Cid terminado; el resto está pendiente. J. B. ROIG

## Xirivella, Alaquàs y Aldaia piden a València el carril bici de la avenida del Cid

► Los tres municipios metropolitanos convocan una marcha el sábado para reivindicar que el Cap i Casal «facilite la comunicación» con los pueblos

JOSEP BARTUAL ROIG VALÈNCIA

Los ayuntamientos de Xirivella, Alaquàs y Aldaia han organizado este sábado 21 de septiembre la cuarta Marxa Ciclista Reivindicativa «con el objetivo de reivindicar la creación de un carril bici en la Avenida del Cid que facilite la comunicación de los tres municipios con la ciudad de València». Se trata de una iniciativa que cuenta además con el apoyo de los principales colectivos de promoción de la bici del «cap i casal» y estos municipios metropolita-

nos, como València en Bici, que lleva semanas reclamando en redes sociales la construcción de este vial ciclista.

La marcha reivindicativa empezará a las 11 de la mañana del sábado desde el IES Ramón Muntaner, junto al Ayuntamiento de Xirivella. «Están convocados todos los vecinos y vecinas de Xirivella y los diferentes colectivos ciclistas. Una vez reunidos los participantes de los tres pueblos en el Camí Nou, la marcha se desplazará hasta la ciudad ad-

ministrativa 9 d'Octubre de València, por ser el punto de conexión de estos municipios con la red de carriles bici de la urbe», explica el Ayuntamiento de Xirivella en un comunicado.

### Obra interrumpida

La construcción de un carril bici en la avenida del Cid se ha ido posponiendo desde que el PP aprobó el proyecto antes de dejar el gobierno en 2015. El Govern de la Nau adjudicó la obra a la empresa Ocide un año después,

### El proyecto inicial no conecta con el puente de Xirivella

► El proyecto inacabado del carril de la avenida del Cid no contemplaba su conexión con el puente de Xirivella, como piden las poblaciones que se concentrarán en una marcha el sábado. El anterior plan desplegaba la vía ciclista desde el Hospital General hasta el centro de la ciudad. Se desconoce si con la nueva licitación se ampliará el trazado.

mientras que los trabajos dieron comienzo a principios de 2017.

Sin embargo, la constructora paralizó las obras del carril bici y exigió una revisión al alza del coste del proyecto, pero el Ayuntamiento de València se negó a pagar este sobrecoste y el caso acabó en los tribunales.

Finalmente la concejalía de Mobilitat Sostenible consiguió que la justicia le diera la razón en 2018 y finalizó con sus propias contratas un tramo del carril bici que discurría por la calle San Vicente y otro pequeño tramo en la misma avenida del Cid junto a Tres Cruces.

Mobilitat tenía previsto sacar a licitación antes de finalizar el pasado mandato el resto de proyecto inicial que ni siquiera se llegó a ejecutar parcialmente, pero el tiempo se les echó encima y no pudieron tramitarlo. Hace unos días, en una respuesta a un usuario de Twitter, el concejal de Mobilitat Sostenible, Giuseppe Grezzi, aseguraba que «de aquí a poco» licitarían el proyecto, sin dar una fecha concreta. Precisamente, hoy se reúne con el Grup Municipal Compromís de Xirivella para tratar el asunto.

# 2.5

## Metro

# 2.5 Red de metro.



C

B

A

# ÀREA METROPOLITANA DE CODI OBERT

Mobilitat ciutadana, innovació, parcs empresarials i creixement eco-sostenible



# 2011 Promesa del Partido Popular



20-Enero-2018

## Impulsan una plataforma para pedir servicio de metro en **Alaquàs** y **Aldaia**

► Internautas ya han recogido 5.000 firmas y denuncian la discriminación de ambos pueblos

### Alaquàs

► L'HORTA SUD

LAURA SENA ALAQUÀS

Internautas de Alaquàs y Aldaia han iniciado una recogida de firmas a través de las redes sociales para reclamar servicio de metro para estos dos municipios, que quedan fuera de la red de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. La iniciativa se difunde a través de la plataforma Change.org y ya cuenta con más de 5.000 apoyos. Entre aquellos que están difundiendo y respaldando la campaña están el propio alcalde de Aldaia, Guillermo Luján, o la concejala de Movilidad de Alaquàs, Diana Muñoz.

«Estamos en una serie de pueblos que están muy cerca real-



Línea C-3 de tren, a su paso por Aldaia. VICENT PASTOR

mente de València capital pero muy lejos en cuanto a transporte», dice la petición, para añadir que «necesitamos que nos pongan metro para el acceso a la ciudad, para que nuestros hijos puedan ir a la universidad cómodamente y sobre todo rápido, así como ir a la ciudad por millones de motivos o

bien ir al aeropuerto y no tener que esperar un autobús que tarda mucho y poder ir a trabajar cómodamente y rápidamente».

«Somos ciudadanos y ciudadanas de Alaquàs y Aldaia que queremos que el metro llegue lo antes posible a nuestro municipio, ya que son de los pocos de l'Horta de

València que no están conectados a la red ferroviaria de la Generalitat Valenciana», informan los promotores de la iniciativa. «La única pretensión del grupo es concienciar a quien corresponda de la necesidad de los vecinos y vecinas de Alaquàs y Aldaia de disfrutar ya de este medio de transporte público rápido económico y eficaz del que disfrutaban ya la mayoría de ciudadanos de L'Horta», recalcan.

### La conselleria lo descartó

Aunque ambos municipios ya han aparecido en los últimos 20 años en planes de la Generalitat Valenciana para extender la línea del metro e incluso en anuncios electorales (uno de ellos realizado por el expresidente del Consell, Paco Camps, en la población), la realidad es que la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio descartó hace tiempo este servicio para Alaquàs y Aldaia porque disponen de línea de tren de Cercanías para llegar a la capital.

De hecho, los esfuerzos de plataformas por el transporte público, asociaciones de vecinos y consistorios, en los últimos años, se han centrado en reclamar una mejora sustancial en el servicio de

autobuses que une ambos núcleos con València y con otras poblaciones, la integración tarifaria con el área metropolitana, el bono 10 de viajes e incluso un autobús lanzadera que conecte con el metro de Quart de Poblet. En estos momentos, la conselleria está a punto de licitar la nueva contrata de autobuses, que lleva una década caducada, con un pliego en el que teóricamente debe recoger muchas de estas peticiones.

### Plan para la C-3

Y respecto al tren, los consistorios de Alaquàs y Aldaia, así como las asociaciones de vecinos de estos dos municipios y del Barrio del Cristo llevan más de dos años de batalla para aumentar y mejorar el servicio de tren que presta la línea C-3, en estos momentos con poca frecuencia y con un trayecto que dura más de 30 minutos.

Hace unas semanas, el Ministerio de Fomento anunció un gran plan de inversión para modernizar esta línea, que supondría la electrificación y el desdoblamiento, lo que permitiría el uso de trenes más rápidos y menos contaminantes, además de aumentar la frecuencia.

# España impulsará el estudio para conectar **Alaquàs, Aldaia y Xirivella** con el metro

► El conseller reconoce a los alcaldes que este núcleo tiene un «déficit» en transporte público

LAURA SENA VALÈNCIA

El conseller de Infraestructuras, Arcadi España, se ha comprometido a impulsar el estudio sobre la viabilidad de conectar Alaquàs, Aldaia y Xirivella con la red de Metrovalencia. Así lo manifestó tras una reunión celebrada ayer con los tres alcaldes, Toni Saura (Alaquàs), Guillermo Luján (Aldaia) y Michel Montaner (Xirivella), además de la secretaria autonómica María Pérez, exgerente de la Autoridad del Transporte Metropolitano. El encuentro tenía como objetivo planificar las actuaciones con la partida de 175.000 euros que incluyen los presupuestos de la Generalitat Valenciana para 2020, para realizar el estudio, como ya avanzó Levante-EMV.



El conseller y la secretaria autonómica con los alcaldes. GVA

El conseller reconoció que estos tres municipios tienen «un claro déficit» en transporte público, a pesar de albergar a más de 100.000 personas (incluido el Barrio del Cristo).

Ante esta situación y con el nuevo contrato de autobuses, que incluye numerosas mejoras, pendiente de licitar, España se comprometió a «dar un nuevo impulso» al transporte para lo que se trabajará con medidas a corto y a largo plazo.

En este segundo plano se enmarca la conexión de los tres pueblos con la red de Metrovalencia, cuya viabilidad se analizará en el estudio que comenzará a desarrollar el Consell en 2020, en el que se irá determinando un posible calendario y la financiación. «Se han de estudiar todas las vías pero la voluntad es trabajar en esa línea», dijo, a pesar de reconocer las dificultades económicas de la Generalitat Valenciana.

## En Sedaví

AUTOBUSES  
La EMT llega en diciembre

► Sedaví tendrá servicio de a EMT a partir del 9 de diciembre gracias al acuerdo con el Ayuntamiento de València y la Diputación. Para ello, la línea 9 alargará su itinerario desde la Torre hasta llegar a Forn d'Alcedo.

Respecto a las medidas a corto plazo, España dijo que «el próximo año» se avanzará en la integración tarifaria, que reclaman los consistorios y la Plataforma pel Transport Públic.

Por su parte, el alcalde de Alaquàs, Toni Saura, en representación del grupo, mostró la «satisfacción» por las medidas anunciadas sobre todo porque ya existe una partida en los presupuestos del Consell para el año que viene.

## 2.6

# Recapituland

0

## 2.6 Recapitulando.

### Movilidad sostenible

1. **Proteger** a los colectivos más vulnerables –peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida–
2. **Dar valor al tiempo** empleado en los desplazamientos.
3. **Garantizar un equilibrio equitativo entre las distintas generaciones** (presente y futura) para ello ha de **internalizar los costes** socioeconómicos de cada medio de locomoción.
4. **Garantizar el acceso universal** de todos los ciudadanos a los **lugares públicos** y equipamientos **en transporte público colectivo o en medios no motorizados.**

# 3

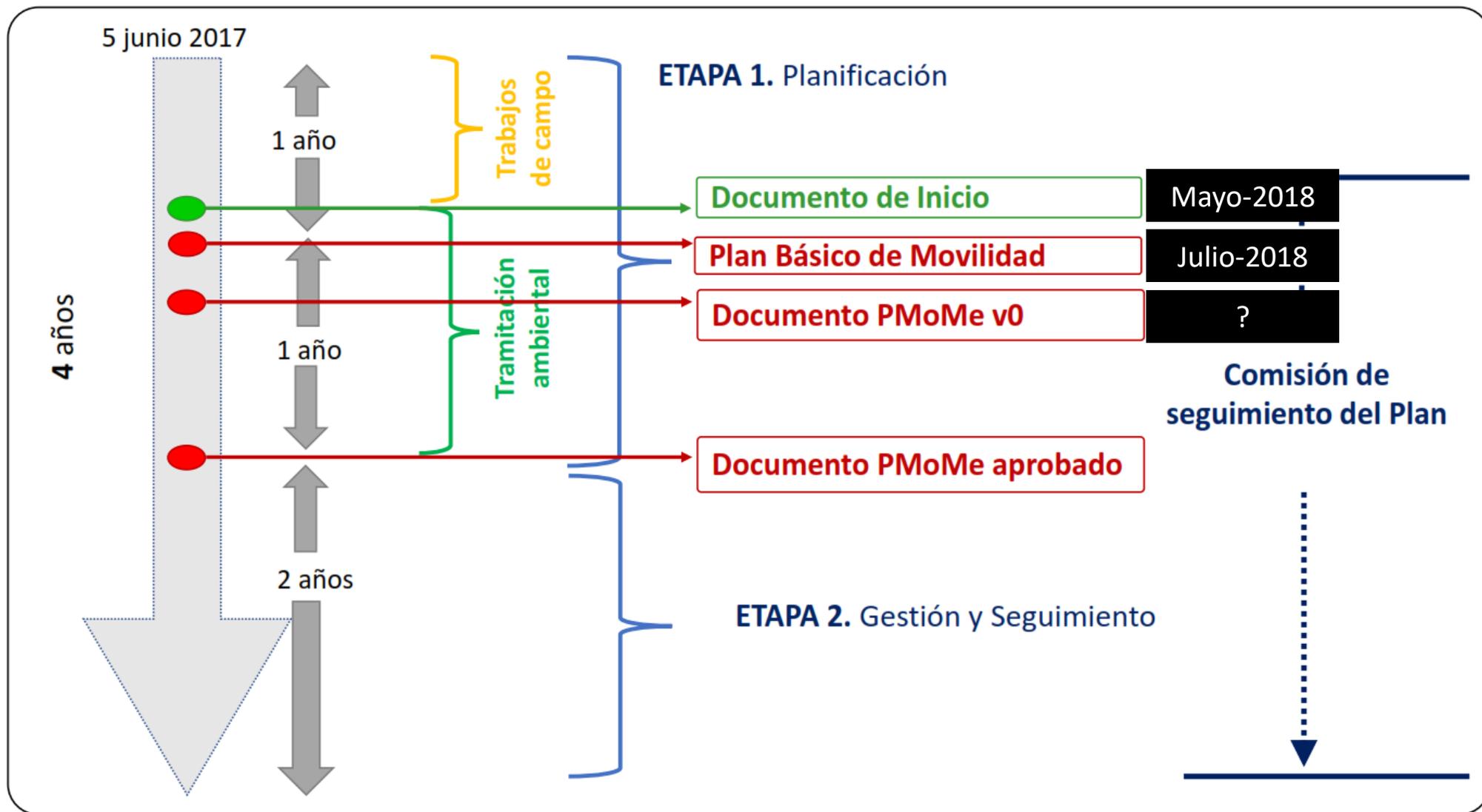
# Coordinación del área metropolitana



**(PMOME)**



El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de València (PMoMe) se engloba dentro de las tipologías de planes de movilidad previstas por la Ley 6/2011, como plan supramunicipal de ámbito metropolitano, con el objetivo de coordinar las políticas y actuaciones de movilidad en todos los municipios del Área Metropolitana de València.





GENERALITAT VALENCIANA

Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

TOTS A UNA VEU



Front al canvi climàtic

PLA BÀSIC MOBILITAT METROPOLITÀ VALÈNCIA

## > Pla Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia

El Plan Básico de Movilidad es el primer documento de propuestas que se genera dentro del PMoMe, y se centra en aquéllas que pueden ser implantadas en un plazo de tiempo menor. **El Plan Básico de Movilidad Metropolitana es un documento completo**, que permite abordar, por primera vez, la planificación de la movilidad en el Área Metropolitana de València dentro de un proceso ordenado, basado en datos y técnicas contrastadas.



30 de julio de 2018

Noviembre-2018



## Qué se espera del Pla Básico de Movilidad Metropolitano de Valencia?

1. **Consolidar**, a partir de su condición de Área Metropolitana madura, **una región urbana policéntrica** que **facilite los intercambios ágiles de personas y mercancías** imprescindibles para garantizar el desarrollo y bienestar de la población.
2. **Potenciar el transporte público**. Mejorar la cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad del servicio. Fomentar la intermodalidad y trasvasar **desplazamientos en vehículo privado al sistema de transporte colectivo**.
3. **Recuperar espacio de la vía pública para los modos no mecanizados** de transporte (peatones y ciclistas), **mejorando la calidad del entorno urbano** para devolver en las calles y plazas su protagonismo como espacios de convivencia de primer nivel.
4. **Mejorar la seguridad** de los desplazamientos, **reducir la accidentalidad** y focalizar las actuaciones prestando especial atención a las personas más vulnerables.
5. **Suprimir barreras** a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida (**accesibilidad universal**).
6. **Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento** en congruencia con las políticas de potenciación del transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento .
7. **Mejorar las operaciones de carga , distribución y descarga de mercancías** para mantener su función esencial con el menor perjuicio posible para el resto de usuarios del espacio público.
8. **Reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente** en el ámbito de la movilidad.
9. **Introducir progresivamente nuevas tecnologías aplicadas en la movilidad**.
10. **Facilitar un documento de planificación estratégica** a la nueva Autoridad Única del Transporte.
11. **Facilitar criterios de movilidad sostenible** para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea.
12. **Promover la más amplia participación ciudadana** en la elaboración y posterior gestión del Pla.
13. **Informar y educar a la población**, especialmente a la más joven, en **las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles**.



Las propuestas planteadas en el Plan Básico de Movilidad se encuentran listadas en la tabla siguiente;

NM	Fomentar la movilidad no motorizada
NM01	Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclistas de ámbito metropolitano
NM02	Fomento de la red de itinerarios ciclistas de ámbito municipal estructurantes
NM03	Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclo-peatonales intermunicipales
NM04	Apoyo a proyectos de peatonalización municipales con carácter vertebrador supramunicipal
NM05	Compatibilización de la red de bicicleta pública metropolitana con nuevos sistemas de alquiler
NM06	Fomento de la instalación de estacionamientos para bicicletas en grandes centros atractores a nivel municipal
NM07	Ampliación y consolidación de las Zonas 30 municipales con ambición estructurante supramunicipal
NM08	Garantizar itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público
NM09	Regulación del uso e implantación de los nuevos modos de transporte eléctrico (PMD)

<b>TPS</b>		<b>Mejorar y potenciar el transporte público de superficie metropolitano</b>
TPS01	Priorización de la circulación para el transporte público metropolitano de superficie (Metrobus)	
TPS02	Reestructuración de la red de autobuses metropolitanos (Metrobus) y licitación de las nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera	
TPS03	Mejora de las paradas de autobús metropolitano y coordinación con los puntos de parada urbanos	
TPS04	Estudio de mejora del transporte en zonas de baja densidad	
TPS05	Establecimiento de criterios de calidad, sostenibilidad y homogeneidad de vehículos en el sector del taxi	
TPS06	Fomento del coche compartido y los "Servicios de Movilidad como Servicio" (Mobility as a Service) en los desplazamientos diarios	
<b>TPF</b>		<b>Mejorar el transporte público ferroviario</b>
TPF01	Mejora de la accesibilidad de la red de metro y tren metropolitanas	
<b>INT</b>		<b>Intermodalidad como prioridad en la movilidad metropolitana</b>
INT01	Red de estacionamientos de bicicletas en las paradas de transporte público de alta capacidad (FGV y Cercanías)	
INT02	Fomento de áreas urbanas de intermodalidad - intercambiadores de transporte	
INT03	Fomento y ampliación de los Parks & Rides	
INT04	Fomento de actuaciones de diseño urbano que favorezcan al transporte público	
<b>GES</b>		<b>Gestión y coordinación de la movilidad metropolitana</b>
GES01	Integración del sistema tarifario metropolitano	
GES02	Coordinación de la información web y creación de una APP de la movilidad	
GES03	Gestión integrada de las incidencias que afecten al servicio de transporte público	
GES04	Reducir la accidentabilidad en la red de infraestructuras	
GES05	Fomento de la gestión dinámica de la velocidad en las vías metropolitanas	
GES06	Establecer un modelo de gestión y tarifas coordinadas en el estacionamiento	
GES07	Gestión integrada de los estacionamientos Park&Ride actuales y futuros	
<b>TER</b>		<b>Coordinación del desarrollo territorial y la movilidad</b>
TER01	Directrices para los planes territoriales y urbanísticos para fomentar la movilidad sostenible	
TER02	Impulsar los Planes de Movilidad Urbana Sostenible	
TER03	Revisión de la normativa y legislación relativa a la movilidad generada	
<b>MER</b>		<b>Mejora del sistema logístico metropolitano</b>
MER01	Promover medidas de optimización de la actividad logística	
MER02	Armonización de aspectos normativos y la gestión de mercancías de los municipios metropolitanos	
<b>EE</b>		<b>Eficiencia energética, movilidad sostenible y medio ambiente</b>
EE01	Electrificación y mejora de la eficiencia de la flota de vehículos del sector público metropolitano	
EE02	Impulso del vehículo eléctrico y de mayor eficiencia en la movilidad de flotas i particulares.	
EE03	Incentivar la conducción eficiente y segura	
EE04	Definición y gestión de Zonas de Bajas Emisiones - ZBE	
EE05	Apoyo en la implantación de una red de puntos de recarga metropolitana a nivel municipal	
EE06	Impulsar la realización de Planes de Movilidad en los Centros Generadores de Movilidad	
<b>PAR</b>		<b>Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad</b>
PAR01	Reforzar la comunicación y sensibilización de la ciudadanía	
PAR02	Promoción de la investigación y la innovación	
PAR03	Promoción de la participación en proyectos europeos	
PAR04	Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible	
PAR05	Impulsar la coordinación de la movilidad sostenible entre los diferentes municipios metropolitanos	
PAR06	Profundizar en el conocimiento de las pautas de la movilidad sostenible	
PAR07	Fomentar la adhesión de los municipios metropolitanos al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"	

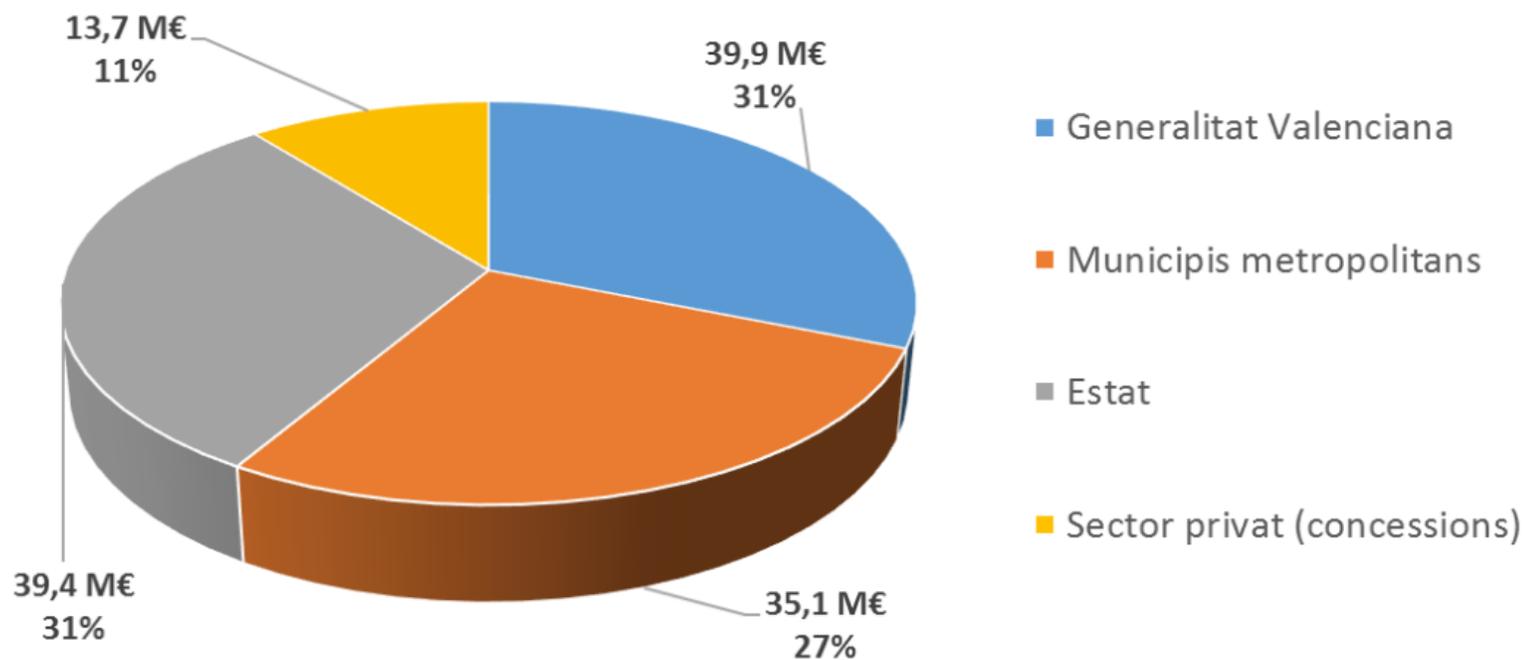
## PRESSUPOST PLA BÀSIC DE MOBILITAT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE VALÈNCIA

NM	Fomentar la mobilitat no motoritzada	70.173.500 €
TPS	Millorar i potenciar el transport públic de superfície metropolitana	10.915.000 €
TPF	Millorar el transport públic ferroviari	1.050.000 €
INT	Intermodalitat com a prioritat en la mobilitat metropolitana	16.057.000 €
GES	Gestió i coordinació de la mobilitat metropolitana	7.060.000 €
TER	Coordinació del desenvolupament territorial i la mobilitat	2.095.000 €
MER	Millora del sistema logístic metropolitana	170.000 €
EE	Eficiència energètica, mobilitat sostenible i medi ambient	19.365.000 €
PAR	Participació i coneixement en l'àmbit de la mobilitat	1.210.000 €
<b>TOTAL INVERSIÓ</b>		<b>128.095.500 €</b>

El Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia contempla una inversión de 128 millones de euros en el corto y mediano plazo (horizonte del Pla), que comprometen a todas las Administraciones competentes y a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia para viabilizar su implantación.

- ⇒ Para la puesta en marcha del Plan Básico de Movilidad del área Metropolitana de Valencia, la Generalitat **Valenciana invertirá** en el corto y medio plazo casi **40 millones de euros** (31% del total) **sin contar la financiación del funcionamiento ordinario del Metro y de los autobuses metropolitanos.**
- ⇒ **Hace falta el esfuerzo de todas las Administraciones implicadas, en especial la aportación a la financiación del transporte metropolitano, por parte del Estado**

Finançament del Pla Bàsic de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de València



# ATMV

Autoritat de Transport  
Metropolità de València





### Presentació de l'ATMV

L'Autoritat de Transport Metropolità de València és un organisme autònom de la Generalitat adscrit a la conselleria competent en matèria de transport, creat en virtut de l'article 90 de la Llei 13/2016, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat, amb l'objecte d'exercir, en l'àrea de transport metropolità de València i en règim de cooperació institucional per a la gestió conjunta i coordinada les competències en matèria de transport públic regular de viatgers de la Generalitat i les dels municipis integrants de l'Àrea de Transport Metropolità de València que s'adherisquen per mitjà de la delegació de les seues competències en matèria de transport urbà.

Estàs en: Inici

Coneix l'Autoritat

Transparència

Notícies

Títols i tarifes

Comunicació

Informació per a l'usuari



Mòbilis

SOLICITA TU TARJETA MÓBILIS PERSONALIZADA

© 2019, Generalitat

Autoritat de Transport Metropolità de València  
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat  
Mapa Web | Contacte | Accessibilitat

Estàs en: [Inici](#) > [Transparència](#) > [Informació institucional, organitzativa i de planificació](#) > **[Funcions de l'ATMV](#)**

[Coneix l'Autoritat](#)[Transparència](#)[Notícies](#)[Títols i tarifes](#)[Comunicació](#)[Informació per a l'usuari](#)

## Funcions de l'ATMV

Amb subjecció a la normativa aplicable en matèria de transport públic de viatgers, l'Autoritat de Transport Metropolità de València podrà exercir les funcions següents:

- ▶ La planificació de les infraestructures per al transport públic de viatgers.
- ▶ La planificació de xarxes i serveis públics de transport de viatgers, inclosa l'elaboració dels plans metropolitans de mobilitat sostenible del seu àmbit territorial, així com el seu seguiment, control i avaluació.
- ▶ La subscripció i control dels contractes de servei públic de transport interurbà de viatgers dins de l'àmbit de l'àrea de transport metropolità de València, així com dels serveis de transport públic urbà dels municipis de la referida àrea, els ajuntaments de la qual li hagen delegat expressament l'exercici de la competència esmentada.
- ▶ La gestió administrativa dels serveis públics de transport adés esmentats.
- ▶ El disseny, l'aprovació i la gestió del règim tarifari dels serveis de transport de la seua competència.
- ▶ L'establiment de contractes-programa amb els operadors de transport i el control del seu compliment.
- ▶ La subscripció de convenis o contractes-programa amb altres administracions públiques per al desenvolupament de les seues competències i, en especial, per al finançament del sistema de transport.
- ▶ Les relatives a informació a les persones usuàries, la publicitat i la qualitat dels serveis.
- ▶ La col·laboració i coordinació amb les administracions públiques en matèria d'activitat inversora en infraestructures de transport, ordenació del territori i gestió de tràfic i de circulació.
- ▶ La col·laboració amb entitats públiques i privades per al foment de la mobilitat sostenible i el transport públic.
- ▶ La promoció i difusió de la mobilitat sostenible, impulsant l'acció coordinada de les administracions públiques per a potenciar els desplaçaments no motoritzats i el transport públic.
- ▶ Exercir les competències administratives escaients sobre estacions, terminals i intercanviadors de transport de viatgers per carretera de l'àrea metropolitana.
- ▶ Qualsevol altra funció que li siga expressament atribuïda pel Consell, o li siga delegada o encomanada, així com les que li corresponga exercir en aplicació de la normativa de transport públic de viatgers.

© 2019, Generalitat

Autoritat de Transport Metropolità de València  
Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat  
[Mapa Web](#) | [Contacte](#) | [Accessibilitat](#)

# Financiación

# Cincuenta alcaldes irán a Madrid para exigir a Montoro ayudas al transporte

► La Generalitat moviliza a los ayuntamientos ante el silencio y la falta de interlocución con el Gobierno ► El PP se desmarca del acto reivindicativo en el Ministerio de Hacienda para reclamar 38 millones de euros para la mejora del transporte metropolitano

HORTENSIA GARCÍA VALENCIA

La Generalitat y la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV) han organizado un viaje de alcaldes a Madrid para reclamar al ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, inversiones en el transporte metropolitano de Valencia, con casi dos millones de usuarios potenciales, y que no cuenta con ninguna partida en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, que sí destinan 127 millones al Consorcio de Transporte de Madrid y 109 a la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

Así lo anunció ayer la gerente de la refundada Autoridad del Transporte Metropolitano, María Pérez Herrero, junto al secretario autonómico de Vertebración, Josep Vicent Boira, tras la reunión que mantuvieron con 50 de los 60 alcaldes de los municipios del área «funcional» del transporte metropolitano, que comprende las comarcas de L'Horta, Camp de Turia y la Ribera. La movilización de los municipios para reclamar inversión al Ministerio de Hacienda no contará con el apoyo de los que gobierna el PP, cuyos alcaldes no acudieron a la reunión de ayer.

Esta «marcha de alcaldes», tal como la definió la gerente de la AMTV, se organiza ante la ausencia de interlocución y el silencio del Gobierno y del ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro. El presidente Ximo Puig y la consejera de Infraestructuras, María José Salvador, así como la propia Autoridad del Transporte, han enviado entre febrero y marzo varios escritos solicitando un encuentro a Montoro para analizar la vuelta de las subvenciones estatales al transporte metropolitano de Valencia, que se cortaron en 2011 cuando la Generalitat, entonces gobernada por el PP, desmanteló la Agencia de la Movilidad. Las peticiones de la Generalitat han obtenido la llamada por respuesta ante lo cual, los alcaldes anunciaron ayer que irán a Madrid para que se escuche su voz y hacer visible el «castigo» del Gobierno al transporte metropolitano de Valencia. Boira insistió en que, al margen de las enmiendas que puedan presentar los grupos políticos, «hay que ir a Madrid porque al Gobierno parece que solo entienden las cosas cuando se hacen en la Puerta del Sol».

«Queremos que nos reciban en el Ministerio de Hacienda y nos den las explicaciones oportunas por la negativa «injustificada» a financiar un transporte metropoli-

tano que beneficiaría a casi dos millones de habitantes. La Generalitat quiere que la marcha cuente con la mayor representatividad institucional posible. El desplazamiento se hará previsiblemente entre finales de la semana próxima y previamente se notificará al ministro Cristóbal Montoro.

Ribó convoca al consejo social Tras la reunión, el alcalde de Valencia, que secundará la movilización anunció que convocará el Consell Social de la Ciutat para

pedir que todas las entidades ciudadanas se sumen a esta reivindicación y reclamó a los grupos parlamentarios que apoyen una enmienda para incluir esos 38 millones que demanda el transporte metropolitano de Valencia.

La cantidad que se pide, destacaron alcaldes y responsables de la conselleria, es «conservadora», moderada. «No pedimos el oro y el moro», subrayó Josep Vicent Boira sino una inversión que Valencia y los pueblos del área metropolitana merecen. Aunque la

concesión de las subvenciones estatales al transporte público es, a falta de una normativa estatal similar a la de Francia o Alemania que las regule, una decisión discrecional del Gobierno, los responsables de la conselleria y la AMTV destacaron que Valencia «ha hecho los deberes» porque ha constituido la autoridad del transporte, reorganizado el mapa concesional y puesto en marcha los mapas de movilidad.

Tras la reunión el alcalde de Paterna, Juan Antonio Sagredo, va-

loró la unión de los ayuntamientos independientemente del color político. La alcaldesa de Alaquàs, Elvira García, del PSPV, manifestó su confianza en la fuerza del municipalismo, mientras que el primer edil de Xirivella, Ricard Barberá, de Compromís, lamentó que en 20 años no se hayan pedido las subvenciones que le correspondían a Valencia al tiempo que reivindicó una ley estatal que regule la concesión de las mismas para evitar que sean una moneda de cambio.



Representantes de la conselleria, la AMTV y de medio centenar de ayuntamientos del área metropolitana. FERNANDO BUSTAMANTE

## 300 millones «perdidos» con los que se acabaría la T2

Valencia tuvo un contrato programa para el transporte metropolitano hasta 2011 pero «las ayudas no llegaban»

HORTENSIA GARCÍA VALENCIA

La partida de 38 millones de euros que los presupuestos generales del Estado destinaban al transporte metropolitano de Valencia se eliminó en 2011, año en que se desmanteló la Agencia de la Movilidad, la entidad a la que estuvieron destinadas dichas ayudas durante una década. Las subvenciones, no obstante, «no llegaron nunca» a Valencia, ni cuando existía la línea presupuestaria del denominado contrato-programa,

que actualmente solo está en vigor en Barcelona, Madrid y Canarias.

El Gobierno, según lo expuesto ayer tras la reunión de alcaldes donde se aprobaron las medidas a tomar ante la falta de inversión estatal para el transporte metropolitano, incluía la partida de 38 millones en los presupuestos generales pero nunca se dispuso de ella porque «la Generalitat no cumplía con los requisitos» ni las aportaciones que exigía el contrato-programa, según explicó ayer la gerente de la AMTV, María Pérez. Con lo cual la cantidad perdida para el transporte público superaría los 300 millones de euros. Solo con lo que no se ha recibido en los dos últimos años se podrían haber terminado la T2 hasta Nat-

zaret. La Generalitat admite que si en el respaldo financiero del Gobierno la integración del transporte público del área metropolitana no es posible y no se podrán poner en marcha medidas como la integración tarifaria, el denominado billete único para el metro, tranvía, los autobuses y los trenes de cercanías. Esta es una de las principales reivindicaciones de los municipios de L'Horta, Camp

de Turia y la Ribera que llevan años exigiendo la modernización de las líneas y la reordenación del sistema tarifario para acabar con anomalías como que los usuarios del transporte público que están más cerca de Valencia paguen más que otros que están más lejos. El gobierno «es la tercera pata», destacó ayer el secretario autonómico de Vivienda y Vertebración, Josep Vicent Boira. La Generalitat y el ayuntamiento de Valencia por su parte ya trabajan en la integración de los operadores de transporte (FGV y EMT) ya que las inversiones en transporte metropolitano se arbitrarán a través de dichos los operadores. «Los usuarios de transporte público van en aumento», una realidad a la que hay que dar respuesta.

El Gobierno es la tercera pata y de su apoyo depende la puesta en marcha del billete único

VALENCIA

CONSORCIO ELECTRÓNICO  
VALENCIA/CPDES

## Cincuenta alcaldes irán a Madrid para exigir a Montoro ayudas al transporte

► La Generalitat moviliza a los ayuntamientos ante el silencio y la falta de interlocución con el Gobierno ► El PP se desmarca del acto reivindicativo en el Ministerio de Hacienda para reclamar 38 millones de euros para la mejora del transporte metropolitano

HORTENSIA GARCÍA VALENCIA

La Generalitat y la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV) han organizado un viaje de alcaldes a Madrid para reclamar al ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, inversiones en el transporte metropolitano de Valencia, con casi dos millones de usuarios potenciales, y que no cuenta con ninguna partida en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, que sí destinan 127 millones al Consorcio de Transporte de Madrid y 109 a la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

Así lo anunció ayer la gerente de la refundada Autoridad del Transporte Metropolitano, María Pérez Herrero, junto al secretario autonómico de Vertebración, Josep Vicent Boira, tras la reunión que mantuvieron con 50 de los 60 alcaldes de los municipios del área «funcional» del transporte metropolitano, que comprende las comarcas de L'Horta, Camp de Túria y la Ribera. La movilización de los municipios para reclamar inversión al Ministerio de Hacienda no contará con el apoyo de los que gobierna el PP, cuyos alcaldes no acudieron a la reunión de ayer.

Esta «marcha de alcaldes», tal como la definió la gerente de la AMTV, se organiza ante la ausencia de interlocución y el silencio del Gobierno y del ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro. El presidente Ximo Puig y la consejera de Infraestructuras, María José Salvador, así como la propia Autoridad del Transporte, han enviado entre febrero y marzo varios escritos solicitando un encuentro a Montoro para analizar la vuelta de las subvenciones estatales al transporte metropolitano de Valencia, que se cortaron en 2011 cuando la Generalitat, entonces gobernada por el PP, desmanteló la Agencia de la Movilidad. Las peticiones de la Generalitat han obtenido la llamada por respuesta ante lo cual, los alcaldes anunciaron ayer que irán a Madrid para que se escuche su voz y hacer visible el «castigo» del Gobierno al transporte metropolitano de Valencia. Boira insistió en que, al margen de las enmiendas que puedan presentar los grupos políticos, «hay que ir a Madrid porque al Gobierno parece que solo entienden las cosas cuando se hacen en la Puerta del Sol».

«Queremos que nos reciban en el Ministerio de Hacienda y nos den las explicaciones que queremos» a Valencia, ni cuando existía la línea presupuestaria denominada contrato-programa,

tano que beneficiaría a casi dos millones de habitantes. La Generalitat quiere que la marcha cuente con la mayor representatividad institucional posible. El desplazamiento se hará previsiblemente entre finales de la semana próxima y previamente se notificará al ministro Cristóbal Montoro.

Ribó convoca al consejo social Tras la renuncia, el alcalde de Valencia, que secundará la movilización anunció que convocará el Consell Social de la Ciutat para

pedir que todas las entidades ciudadanas se sumen a esta reivindicación y reclamó a los grupos parlamentarios que apoyen una enmienda para incluir esos 38 millones que demanda el transporte metropolitano de Valencia.

La cantidad que se pide, destacaron alcaldes y responsables de la conselleria, es «conservadora», moderada. «No pedimos el oro y el moro», subrayó Josep Vicent Boira sino una inversión que Valencia y los pueblos del área metropolitana merecen. Aunque la

concesión de las subvenciones estatales al transporte público es, a falta de una normativa estatal similar a la de Francia o Alemania que las regule, una decisión discrecional del Gobierno, los responsables de la conselleria y la AMTV destacaron que Valencia «ha hecho los deberes» porque ha constituido la autoridad del transporte, reorganizado el mapa concesional y puesto en marcha los mapas de movilidad.

Tras la reunión el alcalde de Paterna, Juan Antonio Sagredo, va-

loró la unión de los ayuntamientos independientemente del color político. La alcaldesa de Alaiques, Elvira García, del PSPV, manifestó su confianza en la fuerza del municipalismo, mientras que el primer edil de Xirivella, Ricard Barberá, de Compromís, lamentó que en 20 años no se hayan pedido las subvenciones que le correspondían a Valencia al tiempo que reivindicó una ley estatal que regule la concesión de las mismas para evitar que sean una moneda de cambio.



Representantes de la conselleria, la AMTV y de medio centenar de ayuntamientos del área metropolitana. FERNANDO BUSTAMANTE

## 300 millones «perdidos» con los que se acabaría la T2

Valencia tuvo un contrato programa para el transporte metropolitano hasta 2011 pero «las ayudas no llegaban»

HORTENSIA GARCÍA VALENCIA

La partida de 38 millones de euros que los presupuestos generales del Estado destinaban al transporte metropolitano de Valencia se eliminó en 2011, año en que se desmanteló la Agencia de la Movilidad, la entidad a la que estuvieron destinadas dichas ayudas durante una década. Las subvenciones, no obstante, «no llegaron nunca» a Valencia, ni cuando existía la línea presupuestaria del denominado contrato-programa,

que actualmente solo está en vigor en Barcelona, Madrid y Canarias.

El Gobierno, según lo expuesto ayer tras la reunión de alcaldes donde se aprobaron las medidas a tomar ante la falta de inversión estatal para el transporte metropolitano, incluía la partida de 38 millones en los presupuestos generales pero nunca se dispuso de ella porque «la Generalitat no cumplía con los requisitos» ni las aportaciones que exigía el contrato-programa, según explicó ayer la gerente de la AMTV, María Pérez. Con lo cual la cantidad perdida para el transporte público superaría los 300 millones de euros. Solo con lo que no se ha recibido en los dos últimos años se podrían haber terminado la T2 hasta Nat-

zaret. La Generalitat admite que si en el respaldo financiero del Gobierno la integración del transporte público del área metropolitana no es posible y no se podrán poner en marcha medidas como la integración tarifaria, el denominado billete único para el metro, tranvía, los autobuses y los trenes de cercanías. Esta es una de las principales reivindicaciones de los municipios de L'Horta, Camp

El Gobierno es la tercera pata y de su apoyo depende la puesta en marcha del billete único

de Turia y la Ribera que llevan años exigiendo la modernización de las líneas y la reordenación del sistema tarifario para acabar con anomalías como que los usuarios del transporte público que están más cerca de Valencia paguen más que otros que están más lejos. El gobierno «es la tercera pata», destacó ayer el secretario autonómico de Vivienda y Vertebración, Josep Vicent Boira. La Generalitat y el ayuntamiento de Valencia por su parte ya trabajan en la integración de los operadores de transporte (FGV y EMT) ya que las inversiones en transporte metropolitano se arbitrarán a través de dichos operadores. «Los usuarios de transporte público van en aumento», una realidad a la que hay que dar respuesta.

# Los Presupuestos del Estado prevén para la C. Valenciana un 9,8 % de inversiones

Las primeras cuentas de Sánchez aumentan un 61 % los fondos para el territorio valenciano hasta 1.189 millones y rozan el compromiso del presidente del 10 %

Alfons Garcia | València | 14.01.2019 | 12:46



Ximo Puig y Pedro Sánchez, en su encuentro en Moncloa en octubre pasado. EFE/J. J. Guillén

La C. Valenciana tendrá en 2019 inversiones reales del Estado por 1.189 millones de euros. La cifra representa el 9,8 % del total de España (12.181 millones). La cantidad roza de esta manera el 10 % al que se había comprometido el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, con el jefe del Consell, Ximo Puig, en su reunión del pasado mes de octubre en la Moncloa.

## Cincuenta alcaldes irán a Madrid para exigir a Montoro ayudas al transporte

► La Generalitat moviliza a los ayuntamientos ante el silencio y la falta de interlocución con el Gobierno ► El PP se desmarca del acto reivindicativo en el Ministerio de Hacienda para reclamar 38 millones de euros para la mejora del transporte metropolitano

HORTENSIA GARCÍA VALDÉS

La Generalitat y la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV) han organizado un viaje de alcaldes a Madrid para reclamar al ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro, inversiones en el transporte metropolitano de Valencia, con casi dos millones de usuarios potenciales, y que no cuenta con ninguna partida en los Presupuestos Generales del Estado de 2018, que sí destinan 127 millones al Consorcio de Transporte de Madrid y 109 a la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

Así lo anunció ayer la gerente de la refundada Autoridad del Transporte Metropolitano, María Pérez Herrero, junto al secretario autonómico de Vertebración, Josep Vicent Boira, tras la reunión que mantuvieron con 50 de los 100 alcaldes de los municipios del área «funcional» del transporte metropolitano, que comprende las comarcas de l'Horta, Camp de Turia y la Ribera. La movilización de los municipios para reclamar inversión al Ministerio de Hacienda no contará con el apoyo de los que gobierna el PP, cuyos alcaldes no acudieron a la reunión de ayer.

Esta «marcha de alcaldes», tal como la definió la gerente de la AMTV, se organiza ante la ausencia de interlocución y el silencio del Gobierno y del ministro de Hacienda, Cristóbal Montoro. El presidente Ximo Puig y la consejera de Infraestructuras, María José Salvador, así como la propia Autoridad del Transporte, han enviado entre febrero y marzo varios escritos solicitando un encuentro a Montoro para analizar la viabilidad de las subvenciones estatales al transporte metropolitano de Valencia, que se cortaron en 2011 cuando la Generalitat, entonces gobernada por el PP, desmanteló la Agencia de la Movilidad. Las peticiones de la Generalitat han obtenido la llamada por respuesta ante lo cual, los alcaldes anunciaron ayer que irán a Madrid para que se escuche su voz y hacer visible el «castigo» del Gobierno al transporte metropolitano de Valencia. Boira insistió en que, al margen de las enmiendas que puedan presentar los grupos políticos, «hay que ir a Madrid porque al Gobierno parece que solo entienden las cosas cuando se hacen en la Puerta del Sol».

«Queremos que nos reciban en el Ministerio de Hacienda y nos den las explicaciones oportunas por la negativa «injustificada» a financiar un transporte metropoli-

tano que beneficiaría a casi dos millones de habitantes. La Generalitat quiere que la marcha cuente con la mayor representatividad institucional posible. El desplazamiento se hará previsiblemente entre finales de la semana próxima y previamente se notificará al ministro Cristóbal Montoro.

Ribó convoca al consejo social Tras la reunión, el alcalde de Valencia, que secundará la movilización anunció que convocará el Consell Social de la Ciutat para

pedir que todas las entidades ciudadanas se sumen a esta reivindicación y reclamó a los grupos parlamentarios que apoyen una enmienda para incluir esos 38 millones que demanda el transporte metropolitano de Valencia.

La cantidad que se pide, destacan alcaldes y responsables de la conselleria, es «conservadora», moderada. «No pedimos el oro y el moro», subrayó Josep Vicent Boira sino una inversión que Valencia y los pueblos del área metropolitana merecen. Aunque la

concesión de las subvenciones estatales al transporte público es, a falta de una normativa estatal similar a la de Francia o Alemania que las regule, una decisión discrecional del Gobierno, los responsables de la conselleria y la AMTV destacaron que Valencia «ha hecho los deberes» porque ha constituido la autoridad del transporte, reorganizado el mapa concesional y puesto en marcha los mapas de movilidad.

Tras la reunión el alcalde, Juan Antonio Sa-

loró la unión de los ayuntamientos independientemente del color político. La alcaldesa de Alaquàs, Elvira García, del PSPV, manifestó su confianza en la fuerza del municipalismo, mientras que el primer edil de Xirivella, Ricard Barberá, de Compromís, lamentó que en 20 años no se hayan pedido las subvenciones que le correspondían a Valencia al tiempo que reivindicó una ley estatal que



Representantes de la conselleria, la AMTV y de medio centenar de ayuntamientos del área metropoli-

300 millones «perdidos» con los que se

Valencia tuvo un contrato programa para el transporte metropolitano hasta 2011 pero «las ayudas no llegaban»

HORTENSIA GARCÍA VALDÉS

La partida de 38 millones de euros que los presupuestos generales del Estado destinaban al transporte metropolitano de Valencia se eliminó en 2011, año en que se desmanteló la Agencia de la Movilidad, la entidad a la que estuvieron destinadas dichas ayudas durante una década. Las subvenciones, no obstante, «no llegaron nunca» a Valencia, ni cuando existía la línea presupuestaria del denominado contrato-programa,

que actualmente solo está en vigor en Barcelona, Madrid y Canarias.

El Gobierno, según lo expuesto ayer tras la reunión de alcaldes donde se aprobaron las medidas a tomar ante la falta de inversión estatal para el transporte metropolitano, incluía la partida de 38 millones en los presupuestos generales pero nunca se dispuso de ella porque «la Generalitat no cumplía con los requisitos» ni las aportaciones que exigía el contrato-programa, según explicó ayer la gerente de la AMTV, María Pérez. Con lo cual la cantidad perdida para el transporte público superaría los 300 millones de euros. Solo con lo que no se ha recibido en los dos últimos años se podrían haber terminado la T2 hasta Nat-

zaret. La Generalitat admite que si en el respaldo financiero del Gobierno la integración del transporte público del área metropolitana no es posible y no se podrán poner en marcha medidas como la integración tarifaria, el denominado billete único para el metro-tranvía, los autobuses y los trenes de cercanías. Esta es una de las principales reivindicaciones de los municipios de l'Horta, Camp

El Gobierno es la tercera pata y de su apoyo depende la puesta en marcha del billete único

Puig ha explicado que el Presupuesto del Estado incluye 10 millones de euros para la Autoridad de Transporte Metropolitano, aunque existe el compromiso del Ministerio de Hacienda de complementar con otros 28 millones de euros la partida vía enmiendas. La Generalitat reclamaba 38 millones de euros para alcanzar la integración tarifaria.

El programa de transporte metropolitano del Estado cuenta con 333,69 millones de euros, de los que 149,3 millones son para la Autoridad de Transporte Metropolitano de Barcelona, 126,8 millones para el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y 47,5 millones de euros para Canarias.

## Los Presupuestos del Estado prevén para la C. Valenciana un 9,8 % de inversiones

Las primeras cuentas de Sánchez aumentan un 61 % los fondos para el territorio valenciano hasta 1.189 millones y rozan el compromiso del presidente del 10 %

Alfons Garcia | València | 14.01.2019 | 12:46



Ximo Puig y Pedro Sánchez, en su encuentro en Moncloa en octubre pasado. EFE/J. J. Guillén

La C. Valenciana tendrá en 2019 inversiones reales del Estado por 1.189 millones de euros. La cifra representa el 9,8 % del total de España (12.181 millones). La cantidad roza de esta manera el 10 % que se había comprometido el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, con el jefe del Consell, Ximo Puig, en su reunión del pasado mes de octubre en la Moncloa.

# 4 Conclusiones

1. **Muy desigual.**
2. **Falta de intermodalidad y de integración tarifaria.**
3. **Red anticuada.**
4. **Falta de financiación.**
5. **Hay esperanza.**



# Las ciudades están pensadas para que el coche privado ayude en su funcionamiento

Las ciudades son así desde la Revolución Industrial, insalubridad separando actividades, la residencia en un sitio, industria en otro...

La gran cantidad de espacio urbano que requiere el transporte se obtiene del que necesitan otras actividades, las cuales se ven obligadas a expandirse por el territorio.

Especialización del suelo, cada vez más espacios sirven para un único tipo de servicio u actividad: oficinas, vivienda, universidad, centros comerciales... De esta forma se hace cada vez más necesario el tener que desplazarse y menos actividades quedan cerca unas de otras.

Durante muchos años todas las políticas urbanas y de transporte han estado orientadas a favorecer y fomentar su uso, el resto de medios iban a la cola, adaptándose e intentando sobrevivir en el entorno creado por y para el automóvil.

Las consecuencias del uso del automóvil sobre la ciudad se comparan a los de una bomba lenta: “una bomba cuya onda expansiva tuviera la virtud de trasladar edificios y actividades a varios kilómetros a la redonda, y cuyo principal efecto en el interior fuera el de destruir la propia esencia de las urbes: la convivencia y la comunicación entre los seres humanos”

# Tenemos que cambiar el modelo de ciudad

**El mejor plan de movilidad consiste en conseguir que no sea obligatorio el desplazamiento en coche para realizar la mayor parte de las actividades.**



Figura 190. Anàlisi DAFO del municipi de Alaquàs

DEBILITADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escasa anchura de las aceras para el fomento de los recorridos peatonales.</li> <li>• Inexistencia, discontinuidades o mal estado de algunas aceras.</li> <li>• Falta de rebajes en las aceras y mal estado de mantenimiento de los pasos de cebra.</li> <li>• Obstáculos en las aceras y calles peatonales.</li> <li>• Deferentes tipologías de carriles bici, mal estado de conservación y falta de señalización.</li> <li>• Insuficiencia de aparcabicis en las inmediaciones de la red ciclista, y falta de conexión de la red ciclista de los aparcabicis existentes.</li> <li>• Ilegalidad de estacionamiento en algunas calles.</li> <li>• Realización de algunas operaciones de carga y descarga fuera de las plazas reservadas para ello.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atractivo uso del vehículo privado, baja congestión de tráfico en el municipio y en sus conexiones con el área metropolitana.</li> <li>• Zonas gratuitas de estacionamiento del vehículo privado en todo el municipio, facilitando el uso del vehículo privado.</li> <li>• Elevado índice de motorización: 485 turismos por cada 1000 habitantes.</li> <li>• Tendencia creciente de la accidentalidad en los últimos años.</li> <li>• Pese a la proximidad con Valencia, no están conectados a la red de metro.</li> </ul>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Casco urbano compacto, favorece la accesibilidad peatonal amplitud del casco urbano de 1,2km.</li> <li>• Municipio llano, no presenta fuertes desniveles ni rampas o cuestas y con agradable climatología, idóneo para fomentar el uso de modos de transporte sostenible (a pie, bicicleta, patinete).</li> <li>• Alaquàs cuenta con numerosas calles peatonales, semipeatonales o de prioridad peatonal ya desarrolladas.</li> <li>• Implantación del sistema público de préstamo de bicicletas.</li> <li>• Calmado del tráfico adecuado en todo el casco urbano, limitación 30 km/h.</li> <li>• Polígonos industriales adyacentes al núcleo urbano. Elevado número de empresas registradas en Alaquàs.</li> <li>• Buena gestión de los aparcamientos para PMR.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alaquàs está integrado en la primera corona del área metropolitana de la ciudad de València, dentro del corredor suroeste.</li> <li>• Proximidad a las poblaciones de Aldaia, Torrent y Xirivella.</li> <li>• Entorno político, social y económico favorable para promocionar los modos de desplazamiento no motorizados.</li> <li>• Servicio de transporte público de autobuses metropolitano (3 líneas de Metrobus) y en Aldaia estación de cercanías de Renfe.</li> <li>• Plan Director de Movilidad Ciclista de la Mancomunidad de l’Horta Sur.</li> <li>• Tendencia decreciente de la tasa de paro (13,71%).</li> <li>• Entorno favorable para potenciar cambios de modo en la movilidad escolar.</li> </ul>

## 14. Planes de actuación

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alaquàs se estructura en un total de **6 Planes** con un total de **22 Programas de actuación**.

Tabla 123. Planes y programas de actuación

<b>1.</b>	<b>Plan de itinerarios peatonales (PIP)</b>
PIP1	Creación de una red de itinerarios favorables para la movilidad peatonal
PIP2	Señalización de itinerarios favorables para la movilidad peatonal y áreas estanciales
PIP3	Ampliación y mejora de las zonas de prioridad peatonal
PIP4	Fomento de la movilidad a pie en los colegios
<b>2.</b>	<b>Plan de ciclabilidad urbana (PCU)</b>
PCU1	Ampliación y conexión de las vías ciclistas
PCU2	Red de aparcabicis municipal
PCU3	Conservación y mantenimiento periódico del estado de las vías ciclistas
PCU4	Fomento de la movilidad ciclista: concienciación y sensibilización
PCU5	Gestión y regulación de los vehículos de movilidad personal (VMP)
<b>3.</b>	<b>Plan de circulación y red viaria (PCRV)</b>
PCRV1	Jerarquización del viario
PCRV2	Implantación de medidas de calmado de tráfico
PCRV3	Adecuación de la oferta de zonas de carga y descarga a la demanda
<b>4.</b>	<b>Plan de fomento del transporte colectivo (PFTC)</b>
PFTC1	Mejora de la accesibilidad y de la información al usuario en las paradas de autobús
PFTC2	Implementación de políticas tarifarias que fomenten el uso del transporte público
<b>5.</b>	<b>Gestión de la movilidad (GM)</b>
GM1	Organización de las competencias en materia de movilidad
GM2	Actualización del Plan de Accesibilidad para todos en el municipio
GM3	Definición de criterios de intervención urbanística para minimizar las posibilidades de estacionamiento ilegal
GM4	Definición de un marco estratégico de fomento de vehículos menos contaminantes
GM5	Introducción de criterios medioambientales en la política de compra municipal de vehículos de transporte
<b>6.</b>	<b>Plan de estacionamiento (PE)</b>
PE1	Estudio de la implantación de zonas de estacionamiento regulado gratuito
PE2	Fomento de los aparcamientos públicos y reducción del estacionamiento ilegal
PE3	Gestión del aparcamiento libre en superficie

# 6

## ¿Qué coste tiene?

# El 59% de los españoles pide medidas “muy urgentes” contra el calentamiento

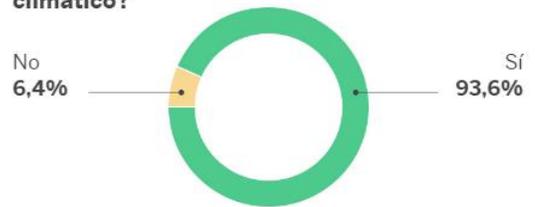
Una encuesta de EL PAÍS muestra que el 93,6% de la población cree que el cambio climático existe

f t s 2607
♥ ✉ 🖨

EL PAÍS   
 Madrid - 8 DIC 2019 - 14:30 CET

La encuesta elaborada para EL PAÍS por la empresa 40dB, entre el 29 de noviembre y el 4 de diciembre —ya con la Cumbre Climática de Madrid inaugurada— es una especie de radiografía del sentir medioambiental de los españoles. Y el primer dato que resalta es que los españoles creen de forma abrumadora en el cambio climático: el 93,6% de los 2.132 encuestados. El negacionismo tan solo seduce a un residual 6,4%. Lo son el 18,7% de los votantes de Vox y el 8,8% del PP, mientras que en el PSOE, Unidas Podemos y Ciudadanos la proporción baja a entre un 1% y un 3%. También creen, en su mayoría, que es necesario actuar. Un 59,5% considera que es “muy urgente” tomar medidas para combatir el cambio climático. Un 31% afirma que es “bastante urgente”. Es decir: nueve de cada diez españoles cree “urgente” dar un paso adelante.

Independientemente de las causas, ¿cree que se está produciendo un cambio climático?



Entre los votantes de...

En %	PSOE	PP	UP	Vox	Cs
Sí	97,4	91,2	98,3	81,3	98,6
No	2,6	8,8	1,7	18,7	1,4

Con la investigación

” ”

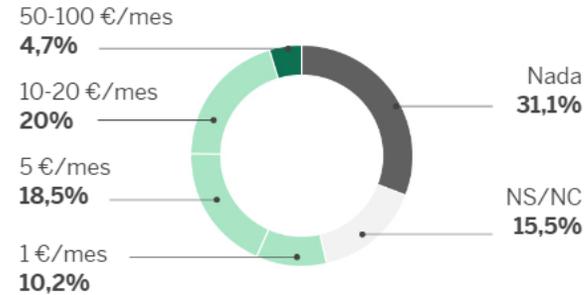
**”la Caixa”**  
 LA FUNDACIÓN

DESCÚBRELO >>>

**NEWSLETTER**  
 Recibe la mejor información en tu bandeja de entrada

## El ser humano, culpable

Si se subiesen los impuestos para financiar la lucha contra el cambio climático, ¿cuánto estaría dispuesto a pagar?



Sobre los factores que están causando el cambio climático, un 78,5% de los españoles piensa que el principal responsable es el ser humano. Una minoría, el 11,8%, lo achaca a los ciclos naturales del planeta. La injerencia humana en el clima es una opinión generalizada entre los votantes de los principales partidos políticos, aunque hay diferencias según las siglas: en Unidas Podemos llega al 92,8%, mientras que en Vox este porcentaje baja al 60,7%.

# Francia subirá los impuestos del diésel y subvencionará su abandono

Equipará la fiscalidad de la gasolina y del diésel en 3 o 4 años y otorgará subvenciones a quienes cambien de coche y abandonen este carburante.

LM/Agencias 2017-08-30

0

f Compartir 55

F Fliepear

T Tuitear



Emmanuel Macron, presidente de Francia | EFE

## Temas

Francia

Diésel

**Francia equipará la fiscalidad de la gasolina y del diésel**, para dejar de favorecer el gasóleo y alentar un cambio del motor que los consumidores eligen para su coche, "en los tres a cuatro próximos años", indicó este miércoles su ministro francés de la

PUBLICIDAD

Ocultar anuncio X

**Pasa a la acción**  
Súmate a nuestra energía

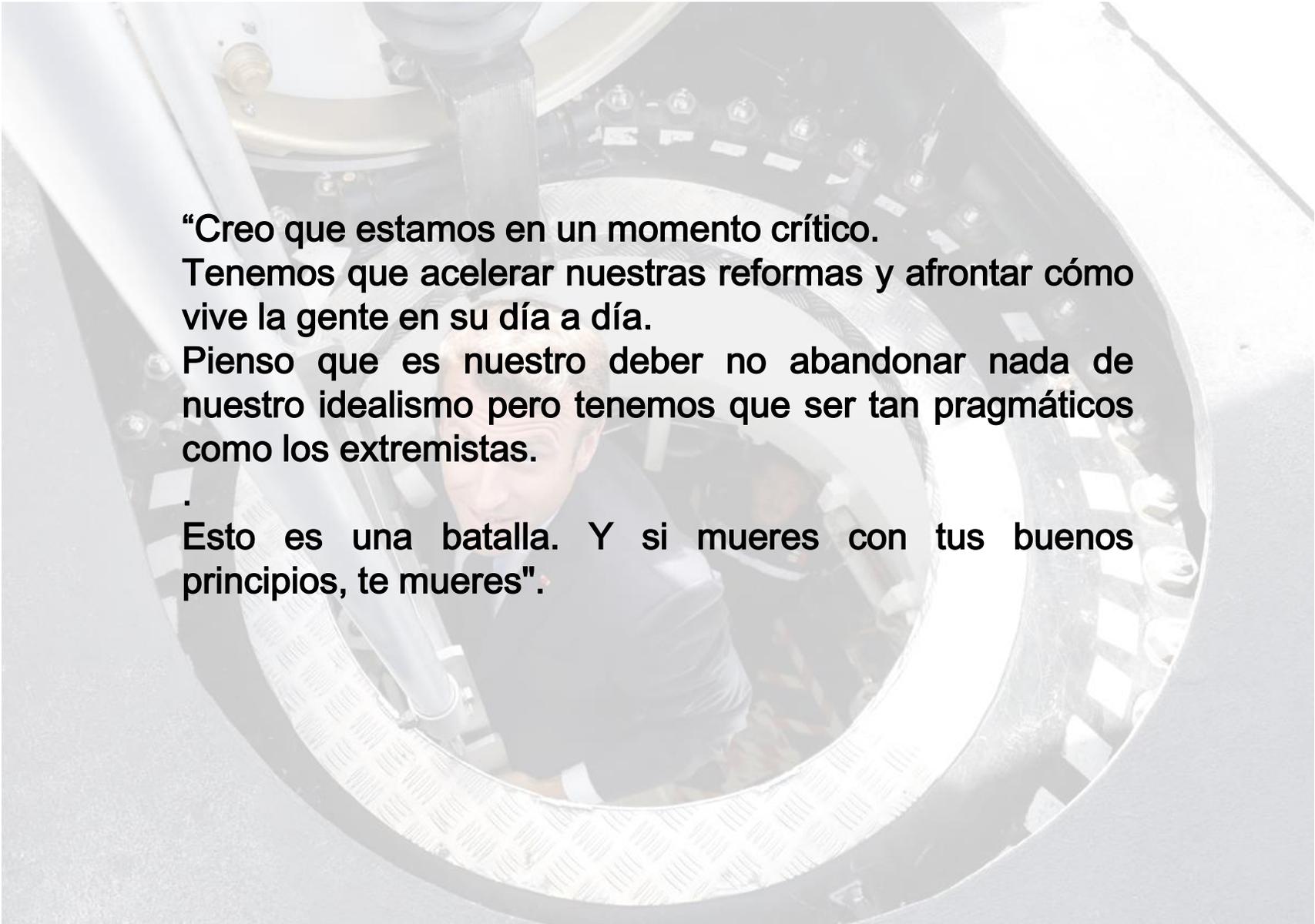
An advertisement for Iberdrola featuring a landscape with several wind turbines on a green hill under a blue sky. The text "Pasa a la acción Súmate a nuestra energía" is at the top. Below the image is a white box with the text "Patrocinador oficial de:" followed by the COP25 CHILE MADRID 2019 logo and the slogan "Por ti. Por el planeta". At the bottom of the box is the Iberdrola logo and the text "En Libre Mercado".



"Fin del mundo o fin del mes, debemos tratar los dos"



"Fin del mundo o fin del mes, debemos tratar los dos"

A man in a dark suit and white shirt is looking down from a circular opening in a large, metallic, industrial-looking structure. The structure has a grid-like pattern around the opening and various mechanical components. The lighting is dramatic, with strong highlights and deep shadows.

**“Creo que estamos en un momento crítico.  
Tenemos que acelerar nuestras reformas y afrontar cómo vive la gente en su día a día.  
Pienso que es nuestro deber no abandonar nada de nuestro idealismo pero tenemos que ser tan pragmáticos como los extremistas.  
.  
Esto es una batalla. Y si mueres con tus buenos principios, te mueres”.**

*¡Gracias!*