



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud
(València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y
propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

Trabajo Fin de Máster

Máster Universitario en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos

AUTOR/A: Pastor Serrano, Daniel

Tutor/a: Palencia Jiménez, José Sergio

Cotutor/a: Gielen, Eric Madeleine Pierre

Director/a Experimental: Olmos Lloréns, Joan

CURSO ACADÉMICO: 2025/2026

Resumen

Este estudio de movilidad se plantea con un enfoque integrado con especial énfasis en los aspectos de planificación territorial a partir de tres fases. En la primera, con un objetivo de diagnóstico, el trabajo pretende comprender cómo las infraestructuras y el desarrollo territorial planteado en las últimas décadas han condicionado en gran medida la movilidad actual en la comarca. En la segunda, se plantea para completar el diagnóstico el estudio del impacto sobre la movilidad de la DANA del 29 de octubre de 2024. Este eje se plantea cómo un estudio concreto de cómo la movilidad ha reaccionado ante dicha situación, identificando necesidades, reacciones y aspectos a tener en cuenta para la reconstrucción. Mediante la tercera y última fase, se plantea, a partir de las dos etapas anteriores, identificar el modelo territorial hacia el que deben ir encaminadas las acciones, así como definir las principales acciones a plantear (modelo territorial, infraestructuras, servicios) que puedan condicionar la movilidad.

Resum

Aquest estudi de mobilitat es planteja amb un enfocament integrat, fent un èmfasi especial en els aspectes de planificació territorial a partir de tres fases. En la primera, amb un objectiu de diagnòstic, el treball pretén comprendre com les infraestructures i el desenvolupament territorial plantejat en les últimes dècades han condicionat en gran mesura la mobilitat actual a la comarca. En la segona, es planteja per a completar el diagnòstic l'estudi de l'impacte sobre la mobilitat de la DANA del 29 d'octubre de 2024. Aquest eix es planteja com un estudi concret de com la mobilitat ha reaccionat davant d'aquesta situació, tot identificant necessitats, reaccions i aspectes a tindre en compte per a la reconstrucció. Mitjançant la tercera i última fase, es planteja, a partir de les dues etapes anteriors, identificar el model territorial cap al qual han d'anar encaminades les accions, així com definir les principals accions a plantejar (model territorial, infraestructures, serveis) que puguin condicionar la mobilitat.

Abstract

This mobility study is designed with an integrated approach, placing special emphasis on territorial planning aspects across three distinct phases. In the first phase, acting as a diagnosis, the work aims to understand how infrastructures and the territorial development implemented over recent decades have largely conditioned current mobility within the region. The second phase completes this diagnosis by studying the impact on mobility caused by the DANA of October 29, 2024. This axis is established as a specific study of how mobility reacted to said situation, identifying needs, reactions, and key aspects to be considered for the reconstruction process. Finally, the third phase uses the findings from the previous stages to identify the territorial model toward which future actions should be directed, as well as to define the primary proposals regarding territorial modeling, infrastructures, and services that may influence mobility.

Agradecimientos

A los tutores, Éric Gielen y Sergio Palencia, por su acompañamiento, su reactividad y su insistencia por darle al urbanismo la importancia que merece dentro de la Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos.

Al director experimental, Joan Olmos, por su capacidad para saber hablar con el territorio, integrar diferentes disciplinas y proponer punto de vista único propio de un "ingeniero de letras". Un punto de vista que ha sabido sin duda transmitir.

A todos los compañeros y compañeros que he tenido la oportunidad de cruzar en estos años de formación. Algunos son ya grandes profesionales.

A mis padres, a mi hermano y a Isa; que me llevaron en la silla de la bicicleta detrás de ellos primero, me enseñaron a rodar después y finalmente me dejaron partir. Ahora pretendo llevarles yo detrás del sillín, pero de otra manera.

Índice

1.	Introducción	14
1.1.	Contexto: la marca de la DANA	14
1.2.	Objetivos del estudio: una oportunidad única para repensar la movilidad en el territorio .	15
1.1.	Ámbito del estudio: la zona cero	15
1.2.	Hipótesis previas: un territorio con un gran potencial de reconversión	16
1.3.	Marco teórico: las interacciones entre territorio, oferta y demanda	16
1.4.	Metodología propuesta: una vocación fundamentalmente reflexiva y estratégica.....	18
1.4.1.	Fase 1a: Comprensión territorial	18
1.4.2.	Fase 1b: Comprensión de la catástrofe	19
1.4.3.	Fase 2: Definición del futuro del territorio	19
1.5.	Planificación en vigor: multitud de instrumentos con orientaciones diferentes.....	20
2.	Diagnóstico.....	22
2.1.	Comprender el territorio: la evolución histórica de l’Horta Sud	22
2.1.1.	Introducción y objetivos	22
2.1.2.	Las causas: la evolución histórica de l’Horta Sud.....	22
2.1.3.	Las consecuencias: un territorio poco cohesionado.....	38
2.1.4.	Conclusión: un territorio urbano dependiente de una movilidad insostenible	52
2.2.	Comprender la catástrofe: el impacto de la DANA del 29 de octubre de 2024	54
2.2.1.	Introducción y objetivos	54
2.2.2.	Impacto sobre la población: una gran catástrofe	54
2.2.3.	Impacto y recuperación de la oferta de movilidad: facilitar la movilidad esencial	55
2.2.4.	Impacto sobre la demanda de movilidad: cambios forzados en la movilidad	73
2.2.5.	Análisis documental: un gran volumen de recursos con puntos de vista diversos	88
2.2.6.	Conclusión: un reflejo de las debilidades territoriales.....	90
2.3.	Balance: las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del territorio	91
3.	Orientaciones estratégicas para la reconversión sostenible del territorio	95
3.1.	Introducción.....	95
3.2.	Objetivos de Desarrollo Sostenible	95
3.3.	Comprensión estratégica: análisis CAME	96
3.4.	Definición de objetivos específicos	99
3.4.1.	Reducción de la necesidad de movilidad	100
3.4.2.	Facilitar la movilidad sostenible.....	101

3.4.3.	Favorecer la adaptación del territorio al cambio climático	102
3.5.	Propuestas de actuación	103
3.6.	Presupuesto global de las propuestas.....	180
3.7.	Priorización de las propuestas	183
3.8.	Síntesis y plan de acción	186
4.	Conclusiones	188
5.	Bibliografía	189
Anexo I: Declaración sobre la utilización de la IA en el marco de este trabajo de fin de máster		193
Anexo II: Síntesis cartográfica.....		194
Anexo III: Síntesis de la matriz origen-destino del MITMS.....		197
Anexo IV: Código para el tratamiento de los datos del MITMS		200
Anexo V: Cuestionario sobre el impacto de la DANA en la movilidad		202
Anexo VI: Resultados brutos de la encuesta. Variables socioeconómicas.....		211

Índice de tablas

Tabla 1: Detalle de las carreteras en la zona de estudio	44
Tabla 2 : Impacto de la DANA sobre la red de carreteras principales.....	58
Tabla 3: Evolución de las principales líneas de ferrocarril estatal afectadas	59
Tabla 4: Frecuencias de las líneas de autobús establecidas en la zona de estudio.	67
Tabla 5: Resumen de eventos en la recuperación del servicio de Metrovalencia.	68
Tabla 6: Distribución de los individuos según el genero.....	79
Tabla 7: Distribución de los individuos según el lugar de residencia.....	79
Tabla 8: Distribución de los individuos según la edad	80
Tabla 9: Distribución de los individuos según el nivel educativo	80
Tabla 10 : Factores de priorización multicriterio	104
Tabla 11: Síntesis de medidas y costes.....	180
Tabla 12: Estimación de la financiación según el actor	182
Tabla 13: Estimación de la inversión anual.....	182
Tabla 14: Síntesis de medidas y puntuaciones otorgadas.	183
Tabla 15: Horizontes temporales propuestos	186
Tabla 16: Síntesis de las matrices origen/destino utilizadas en el análisis.....	197
Tabla 17 : Información sobre los individuos	211

Índice de figuras

Figura 1: Definición del ámbito del estudio (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025a e ICV, 2025b)	16
Figura 2: Ilustración del marco teórico de este trabajo (fuente: traducción al castellano a partir de una idea de Sébastien Munafó).....	17
Figura 3: Síntesis de la metodología propuesta (fuente: elaboración propia).....	18
Figura 4: Esquema metodológico de la fase 3 (fuente: IDEA, 2006).....	20
Figura 5: Plan General de 1946 (fuente: Torres Castejón, 20024).....	24
Figura 6: Esquema general del Plan Sur (fuente: Olmos Lloréns, 1992)	25
Figura 7: Usos del suelo en el entorno del nuevo cauca (fuente: Portugués Molla, 2017)	26
Figura 8: Plan General de 1966 (fuente: Torres Castejón, 2004).....	27
Figura 9: Evolución del empleo industrial en l'Horta (fuente: Olmos Lloréns, 1992)	28
Figura 10: Crecimiento urbano en la comarca de l'Horta (fuente: Olmos Lloréns, 1992)	28
Figura 11: Evolución de la población del área metropolitana por comarcas (fuente: Torres Castejón, 2004)	29
Figura 12: Comunicaciones del área de València en 1946 (fuente: Torres Castejón, 1986).....	30
Figura 13: Líneas de tranvías interurbanos en la comarca de l'Horta, años 40 (fuente: Torres Castejón, 2004)	31
Figura 14: Tráfico en los accesos a València en 1957 (fuente: Olmos Lloréns, 1992)	31
Figura 15: Red arterial de València 1966, esquema general (fuente: Olmos Lloréns, 1992)	33
Figura 16: Motorización y crisis del transporte colectivo (fuente: Olmos Lloréns, 1992)	34
Figura 17: Desplazamientos laborales (fuente: Torres Castejón, 2004)	35
Figura 18: Vehículos con origen o destino València en 1970 (fuente: Olmos Lloréns, 1992).....	35
Figura 19: Evolución de la red viaria en l'Horta Sud (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)	36
Figura 20: Motorización, población y viajeros en los ferrocarriles de vía estrecha entre 1965 y 1985 (fuente: Olmos Lloréns, 1992)	37
Figura 21: Evolución demográfica por municipio (fuente: elaboración propia a partir de INE, 2025) ..	38
Figura 22: Evolución demográfica, densidad de población (fuente: elaboración propia a partir de INE, 2025)	39
Figura 23: Pirámide poblacional en la zona de estudio (fuente: elaboración propia a partir de INE, 2025)	39
Figura 24: Planificación urbanística, zonificación (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b). 40	
Figura 25: Usos del suelo en 1990 (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)	41
Figura 26: Usos del suelo en 2018 (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)	41

Figura 27: Equipamientos educativos, sanitarios y culturales (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)	42
Figura 28: Red viaria /carreteras y ferrocarriles) (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b) .	43
Figura 29: Aforos en carreteras (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)	44
Figura 30: Índice de motorización, turismos por hogar (fuente: GVA, 2022)	45
Figura 31: Índice de motorización, turismos por habitante (fuente: GVA, 2022)	45
Figura 32: Vías ciclopeatonales (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b).....	46
Figura 33: Redes de transporte público, paradas y estaciones (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025a).....	47
Figura 34: Datos generales e las líneas de Metrobús que sirven la zona (fuente: GVA, 2022).....	47
Figura 35: Frecuencia de paso de transporte público, independientemente del modo, en cada corredor (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025a).....	48
Figura 36: Principales flujos con origen en la zona de estudio en un día laborable de octubre de 2024 (fuente: MITMS, 2025b)	49
Figura 37: Principales flujos con destino en la zona de estudio en un día laborable de octubre de 2024 (fuente: MITMS, 2025b)	49
Figura 38: Viajes desde la zona de estudio, según la distancia recorrida (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)	50
Figura 39: Viajes desde la zona de estudio, según su destino (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b).....	50
Figura 40: Viajes-KM desde la zona de estudio, según su destino (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b).....	51
Figura 41: Estimación del modo de desplazamiento principal (fuente: Ajuntament de Paiporta, 2017)	51
Figura 42: Evolución de la zona de estudio a partir de imágenes aéreas; años 1956, 2000, 2024 y 2025 respectivamente (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b).....	53
Figura 43: Vías de comunicación impactadas por la DANA (fuente: desconocida).....	55
Figura 44: Evolución de la red de carreteras tras la DANA; 30 de octubre de 2024, 31 de octubre de 2024, 15 de noviembre de 2024, 15 de diciembre de 2024 y 15 de agosto de 2025, respectivamente (fuente: elaboración propia a partir de informaciones propias; GVA, 2025a; GVA, 2025b y MITMS, 2025c)	58
Figura 45: Red ferroviaria estatal afectada por la DANA (fuente: elaboración propia a partir de informaciones propias y MITMS, 2025c).....	60
Figura 46: Estado de la vía en Catarroja tras las inundaciones (fuente: desconocida)	60
Figura 47: Servicios alternativos en la estación de Valencia-Joaquin Sorolla (Fuente: Marta Serrano, 2025)	61
Figura 48: Estado de la red de Cercanías de València y lo servicios sustitutorios a fecha de 15 de noviembre, tras la recuperación del servicio al sur de Silla (fuente: Cercanías València, 2025)	62

Figura 49: Red de Metrovalencia impactada por las inundaciones (fuente: elaboración propia a partir de Metrovalencia, 2025)	63
Figura 50: Daños en las instalaciones de Metrovalencia (fuente: Metrovalencia, 2025)	64
Figura 51: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 10 de noviembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)	64
Figura 52: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 25 de noviembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)	65
Figura 53: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 10 de diciembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)	66
Figura 54: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 24 de diciembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)	66
Figura 55: Cartel con motivo de la recuperación parcial del servicio de Metrovalencia el 1 de abril (fuente: Metrovalencia, 2025)	67
Figura 56: Cartel con motivo de la reapertura total de Metrovalencia el 27 de junio (fuente: Metrovalencia; 2025)	67
Figura 57: Numero de expediciones de los nuevos servicios de Metrobus en l'Horta Sud (fuente: GVA, 2019b)	69
Figura 58: Red de vías ciclopeatonales y zona inundada (fuente: ICV, 2025a e ICV, 2025b)	71
Figura 59: Vías ciclopeatonales en el postcatastrofe (fuente: elaboración propia)	71
Figura 60: Estado del viario tras las inundaciones (fuente: desconocida)	72
Figura 61: Evolución del número de viajes y la distancia media por viaje con origen en la zona de estudio (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)	74
Figura 62: Desplazamientos con origen en la zona d estudio según el destino (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)	75
Figura 63: Aforos de vehículos motorizados en noviembre de 2023 (fuente: Ajuntament de València, 2025)	76
Figura 64: Aforos de vehículos motorizados en noviembre de 2024 (fuente: Ajuntament de València, 2025)	76
Figura 65: Aforos de vehículos no motorizados en noviembre de 2023 (fuente: Ajuntament de València, 2025)	77
Figura 66: Aforos de vehículos no motorizados en noviembre de 2024 (fuente: Ajuntament de València, 2025)	78
Figura 67: Frecuencia de uso de los distintos modos de transporte antes de las inundaciones (fuente: elaboración propia)	81
Figura 68: Medio de transporte principal antes, durante y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)	82
Figura 69: Posesión de un abono de transporte público, antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)	82

Figura 70: Motivos de los desplazamientos antes, durante y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)	83
Figura 71: Vehículos perdidos durante las inundaciones (fuente: elaboración propia)	84
Figura 72: Vehículos disponibles antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)...	84
Figura 73: Vehículos por hogar antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)	85
Figura 74: Adquisición de vehículos tras las inundaciones (fuente: elaboración propia)	85
Figura 75: Antigüedad de los vehículos adquiridos tras las inundaciones (fuente: elaboración propia)	86
Figura 76: Motorización de los vehículos en propiedad antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)	86
Figura 77: Percepciones de los encuestados en torno a sus desplazamientos (fuente: elaboración propia)	87
Figura 78 : Objetivos de Desarrollo Sostenible (fuente: ONU, 2015)	95
Figura 79: Síntesis de objetivos (fuente: elaboración propia)	99
Figura 80 : Ratio efectividad/coste (fuente: Eguidazu Casamitjana, 2023)	103
Figura 81: logo de la Autoridad el Transporte Metropolitano de València (Fuente: GVA, 2026)	113
Figura 82: Esquema de los itinerarios a desarrollar (Fuente: elaboración propia)	122
Figura 83: Ejemplo de sistema de señalización implantado en la ciudad de València (fuente: AMB, 2021)	125
Figura 84 : Área propuesta para la implantación de un sistema de bikesharing (fuente: elaboración propia)	128
Figura 85: Ejemplos de aparcamientos en U y boxes securizados (fuente: AMB, 2023 y abriplus, 2026)	131
Figura 86: Propuesta de implantación de la priorización semafórica (fuente: elaboración propia)	134
Figura 87: Trazado propuesto para la línea de autobús de los polígonos (fuente: elaboración propia)	137
Figura 88: Perímetro propuesto para la zona de Bajas Emisiones (fuente: elaboración propia)	140
Figura 89: Ejemplo de señalización vertical de zona de prioridad residencial (fuente: Las Provincias, 2025)	143
Figura 90 : Proposición de creación de áreas de estacionamiento de prioridad residencial (fuente: elaboración propia)	144
Figura 91: Ejemplo de flota de bicicletas de alquiler de larga duración (fuente: Véligo, 2026)	146
Figura 92: Simulación de la propuesta de implantación de un tren-tram (fuente: elaboración propia con herramientas de inteligencia artificial)	149
Figura 93: Propuesta de conversión de la infraestructura ferroviaria en una línea de tren-tram (fuente: elaboración propia).	150
Figura 94: Ejemplo de aparcamiento vigilado para bicicletas a instalar (fuente: Altinnova, 2026)	155

Figura 95: Propuesta de trazado para la nueva línea expés universitaria (fuente: elaboración propia)	158
Figura 96: Caril Bus-Vao de la V-21 (fuente: MITMS, 2022)	163
Figura 97: Propuesta de creación de carril Bus-VAO	164
Figura 98: Obras lineales cuyo drenaje transversal es necesario estudiar (fuente: elaboración propia)	168
Figura 99: Esquema del funcionamiento de un sistema urbano de drenaje sostenible (SUDS) (fuente: desconocida)	173
Figura 100: Ejemplo de aparcamiento en altura (fuente: SDR, 2026)	176
Figura 101: Localizaciones posibles identificadas para los estacionamientos (fuente: elaboración propia)	177

Acrónimos

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
AHP	Proceso de Jerarquía Analítica (<i>Analytic Hierarchy Process</i>).
ATMV	Autoridad de Transporte Metropolitano de València.
AVE	Alta Velocidad Española.
CAME	Corregir, Afrontar, Mantener y Explotar.
CHJ	Confederación Hidrográfica del Júcar.
CIPFP	Centro Integrado de Formación Profesional.
DAFO	Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades.
DANA	Depresión Aislada en Niveles Altos (referida como evento inundatorio o catástrofe).
EMT	Empresa Municipal de Transportes de València.
FEVE	Ferrocarriles de Vía Estrecha.
FGV	Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.
FNCA	Fundación Nueva Cultura del Agua.
GEI	Gases de Efecto Invernadero.
GLP	Gases Licuados del Petróleo.
GVA	Generalitat Valenciana.
ICV	Institut Cartogràfic Valencià.
IVIE	Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas.
MaaS	Movilidad como Servicio (<i>Mobility as a Service</i>).
MITMA	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
MITMS	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
MVAU	Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana.
OCR	Reconocimiento Óptico de Caracteres (<i>Optical Character Recognition</i> , para lectura de matrículas).

ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible.
ONU	Organización de las Naciones Unidas.
ORA	Ordenanza Reguladora de Aparcamiento.
PAT	Plan de Acción Territorial.
PMoMe	Plan de Movilidad Metropolitana de València.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
SUDS	Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible.
SUMP	Planificación de Movilidad Urbana Sostenible (<i>Sustainable Urban Mobility Planning</i>).
TFM	Trabajo Final de Máster.
VAO	Vehículos de Alta Ocupación.
ZBE	Zona de Bajas Emisiones.

1. Introducción

1.1. Contexto: la marca de la DANA

Este estudio está fuertemente condicionado por el evento inundatorio provocado por la DANA el 29 de octubre de 2024 en la comarca de l'Horta Sud (València). Con un balance de 229 fallecidos, este evento trágico ha centrado (y sigue haciéndolo) los esfuerzos de todas las administraciones públicas en los meses posteriores a la catástrofe.

En el marco de la reconstrucción, la mayoría de los esfuerzos se han centrado en su primera fase en el restablecimiento de las infraestructuras básicas y el retorno a la normalidad de la población. La importancia de los daños (tanto humanos como materiales, superando los 17.000 millones de euros según el IVIE (2025)) y la probable recrudescencia de este tipo de eventos radicales en un contexto de cambio climático global, han llevado a una segunda fase de reconstrucción.

Esta segunda fase de reconstrucción es, al contrario de la primera fase marcada por la urgencia, una fase dada a la reflexión y a la planificación. Aunque los objetivos concretos pueden divergir según el actor, esta fase debería centrarse a nuestro juicio en reflexionar sobre lo sucedido y las oportunidades que ofrece para reconstruir un territorio resiliente y sostenible.

Este Trabajo Final de Máster se sitúa en esa fase de reflexión y planificación. Lo hace, más precisamente, centrado en la temática de la movilidad. Los daños provocados por las inundaciones han provocado cambios radicales en la movilidad de los habitantes de la zona afectada. Estos cambios forzados en un contexto de catástrofe pueden ser sin embargo percibidos como una oportunidad para actuar sobre la movilidad de los habitantes.

Una parte importante de este estudio se centra pues en la comprensión de la movilidad en la post-catástrofe. Este tema ocupa la parte central del estudio, y pretende analizar los efectos de las inundaciones sobre la oferta de transporte, pero también comprender cómo la demanda se ha ido adaptando a dicha oferta según se ha ido recuperando.

El análisis de los efectos de la catástrofe ofrece sin embargo una imagen muy concreta de la movilidad del territorio. Para completarla, dicho análisis viene precedido de un diagnóstico territorial completo. Dicho diagnóstico se interesa por las características del territorio de estudio, pero también por su historia. Se trata de un territorio que ha sufrido una urbanización muy rápida. La manera en la que dicha urbanización se ha producido y las infraestructuras de transporte se han desarrollado puede ser un factor explicativo fundamental de las maneras de moverse en el territorio hoy, lo que justifica el interés de un estudio de diagnóstico histórico detallado.

Entre las principales infraestructuras que han podido marcar el desarrollo territorial de l'Horta Sud, conviene destacar la ejecución del Plan Sur. Sus efectos sobre las dinámicas territoriales de la comarca son por lo tanto igualmente estudiados.

Tras el diagnóstico del territorio estudiado, el análisis de su evolución urbana y de los impactos de las inundaciones en la movilidad de sus habitantes, la tercera y última parte de este estudio tiene una vocación fundamentalmente estratégica. Se pretende, pues, a partir del conocimiento del territorio y teniendo en cuenta la necesidad de adaptarlo a la realidad del cambio climático, definir las principales líneas estratégicas a seguir en la reconstrucción para permitir la reconversión sostenible del territorio.

1.2. Objetivos del estudio: una oportunidad única para repensar la movilidad en el territorio

El objetivo principal de este estudio es aprovechar el contexto para facilitar, a través de un enfoque sobre la movilidad, la reconversión sostenible del territorio afectado por las inundaciones del 29 de octubre de 2024.

Podemos enunciar, en ese sentido, los siguientes objetivos específicos:

- Comprender cómo el proceso de urbanización de la comarca ha influido en la movilidad de sus habitantes.
- Analizar el efecto de las infraestructuras lineales (de transporte e hidráulicas) en la movilidad local.
- Comprender cómo la oferta de transporte ha reaccionado ante los problemas en la infraestructura.
- Comprender la evolución de los hábitos de movilidad de la población afectada durante y tras las inundaciones.
- Reflexionar sobre cómo la catástrofe puede ser una oportunidad para cambiar la manera de moverse en el territorio.
- Definir una estrategia clara para repensar la movilidad en el territorio de una manera sostenible y un punto de vista global, definiendo un modelo territorial claro.
- Globalmente, servir como punto de encuentro de la planificación sectorial existente, orientándose así hacia una búsqueda de coherencia entre las planificaciones territorial, de infraestructuras viarias, de transporte público, económica, hidráulica o hidrológica.

Dichos objetivos están alineados con la Agenda para el Desarrollo Sostenible de la ONU (2015) y la Agenda Urbana Española (MVAU, 2019).

1.1. Ámbito del estudio: la zona cero

El ámbito del estudio incluye un conjunto de municipios de l'Horta Sud cuyos núcleos urbanos han sido claramente impactados por el desborde del barranco de Poyo. En concreto, se trata de los municipios de: Albal, Alfafar, Benetússer, Beniparrell, Catarroja, Paiporta, Picanya, Llocnou de la Corona, Massanassa y Sedaví.

Según la disponibilidad de datos, se incluye en el ámbito de estudio también a las pedanías de la ciudad de València la Torre-Faitanar y Forn d'Alcedo que, aunque formalmente no están incluidas en la comarca de la Horta Sud, presentan vínculos muy fuertes con el resto del territorio y se vieron igualmente muy impactados por las inundaciones del 29 de octubre de 2024.

La figura siguiente muestra el ámbito geográfico de este estudio de movilidad, junto con la zona de inundación registrada tras la DANA del 29 de octubre de 2024 (ICV, 2025a).

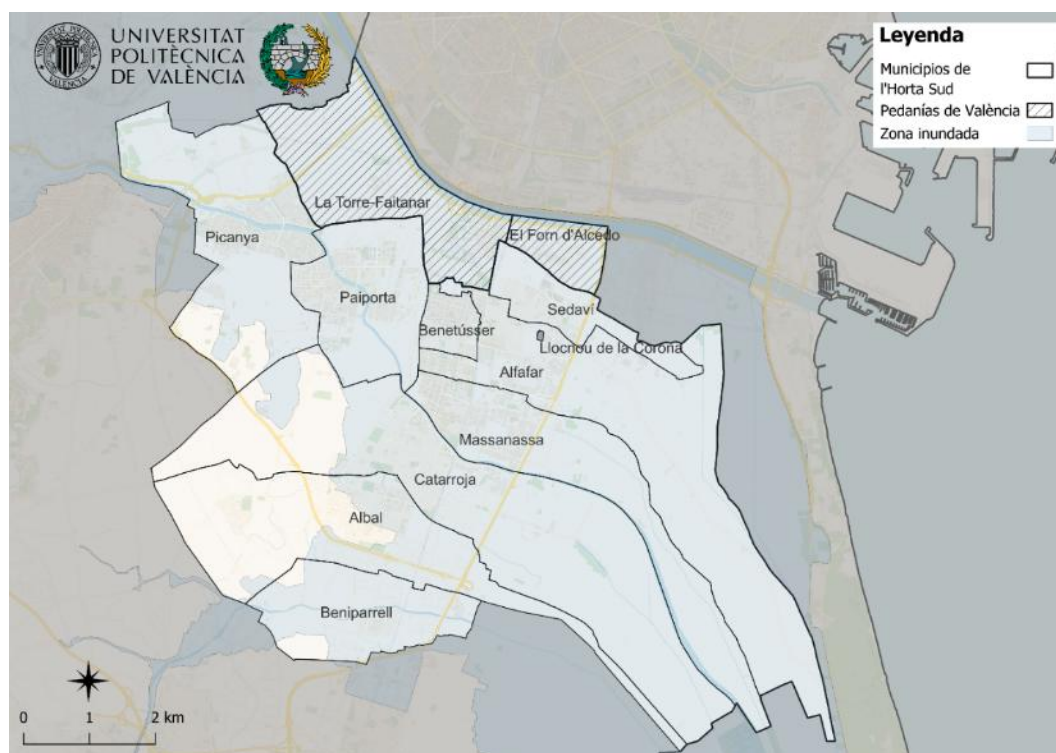


Figura 1: Definición del ámbito del estudio (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025a e ICV, 2025b)

1.2. Hipótesis previas: un territorio con un gran potencial de reconversión

Este estudio parte de las siguientes hipótesis previas:

- Los territorios urbanos, tal y como los conocemos, necesitan una profunda transformación para adaptarlos a las agendas de sostenibilidad y resiliencia en el marco del cambio climático.
- El evento provocado por la DANA del 29 de octubre de 2024 ha supuesto un gran impacto en la movilidad del territorio, que puede ser aprovechado para la reconversión sostenible del territorio.
- La ausencia de una planificación territorial a escala global en la comarca y la multiplicidad de diferentes planificaciones sectoriales sin ninguna coordinación han impedido durante años la definición y ejecución de una estrategia clara para el territorio, especialmente en lo que respecta a la movilidad.
- El desarrollo urbano de la zona de estudio, y más ampliamente del área metropolitana de València, han estado principalmente definidos por dos eventos que están relacionados: el desarrollo viario y la ejecución del Plan Sur.
- El territorio dispone de un potencial suficiente para pensar que la transformación sostenible del mismo puede ser una realidad.

1.3. Marco teórico: las interacciones entre territorio, oferta y demanda

Para el desarrollo del presente diagnóstico y la posterior formulación de propuestas, este trabajo adopta una visión holística de la movilidad, entendiéndola no como un fenómeno aislado, sino como el resultado de la interacción constante entre tres elementos estructurales: el Territorio, la Oferta y la Demanda (Munafò, 2016). Como se ilustra en el esquema conceptual adjunto (Figura 2), existe una

relación de causalidad circular entre estos nodos, donde cualquier alteración en uno de ellos repercute inevitablemente en los otros dos.

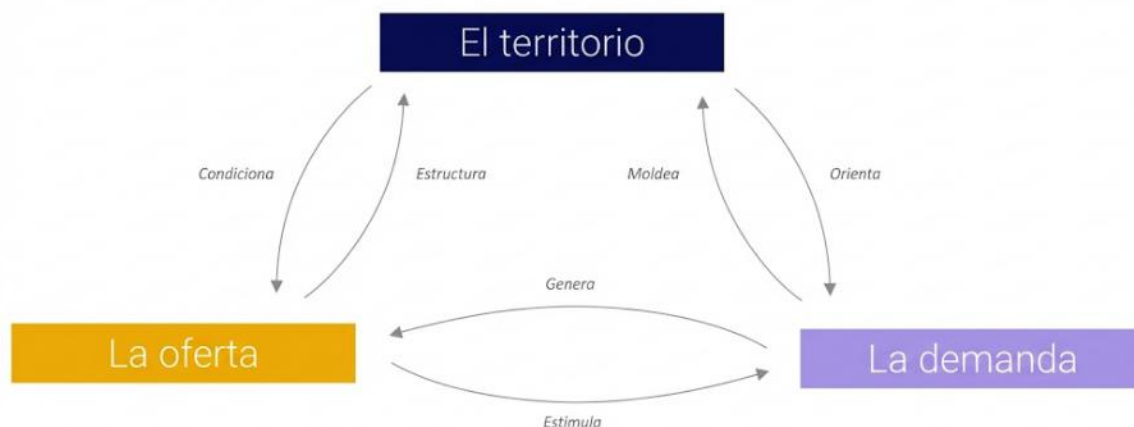


Figura 2: Ilustración del marco teórico de este trabajo (fuente: traducción al castellano a partir de una idea de Sébastien Munafó)

En este sistema triangular, el Territorio actúa como el soporte físico y funcional. Es el territorio el que, mediante la distribución de usos del suelo y densidades, orienta la demanda (determinando los orígenes y destinos de los viajes) y condiciona la viabilidad de la oferta de infraestructuras (Offner, 2020). A su vez, la Oferta de transporte no es un ente pasivo; al implementarse, estructura el territorio, fomentando el desarrollo en torno a los ejes de comunicación, y estimula la demanda, generando nuevos flujos de movilidad allí donde se mejora la accesibilidad (fenómeno de demanda inducida) (Olmos Lloréns, 2012). Finalmente, la Demanda es la expresión social de estas dinámicas: genera la necesidad de nueva oferta y, con sus presiones habitacionales y de actividad, acaba por moldear la configuración del territorio.

Bajo este prisma teórico, la estrategia de intervención planteada en este TFM trasciende la mera planificación de infraestructuras de transporte (actuación sobre la Oferta). Se asume que, para resolver los problemas de movilidad de l'Horta Sud (agravados por la fragmentación urbana y el riesgo climático), es necesario intervenir simultáneamente en los tres vértices del triángulo. Esto justifica la estructuración de las propuestas en tres fases o bloques complementarios:

1. Actuar sobre el Territorio para reducir la necesidad de desplazamiento (Fase 1: Acercar servicios como sanidad y educación).
2. Optimizar la Oferta para facilitar una movilidad sostenible y descarbonizada (Fase 2: Red ciclista, Tren-Tram, intermodalidad).
3. Adaptar ambos elementos para proteger a la Demanda frente a las amenazas del cambio climático (Fase 3: Resiliencia y gestión de riesgos).

Solo mediante esta aproximación integral, que entiende la movilidad como un sistema de vasos comunicantes y no como una suma de partes estancas, es posible plantear soluciones efectivas y duraderas para el área metropolitana.

1.4. Metodología propuesta: una vocación fundamentalmente reflexiva y estratégica

La metodología propuesta está inspirada en las aplicadas a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) (Ihobe, 2004; IDEA, 2006). Sin embargo, dicho tipo de metodologías proponen un enfoque metodológico muy sistemático y poco centrado en la comprensión del territorio y la influencia de la planificación urbana en la movilidad, por lo que no satisfacen totalmente los objetivos del estudio planteado. Además, centran gran parte de sus esfuerzos en la planificación de la ejecución de las medidas, mientras que este estudio se plantea a un nivel de planificación a una escala más amplia.

La estructura de este trabajo está alineada con la metodología propuesta, por lo que ésta ya ha sido parcialmente introducida al introducir este trabajo. La siguiente figura sintetiza la metodología seguida en el contexto de este estudio.



Figura 3: Síntesis de la metodología propuesta (fuente: elaboración propia)

1.4.1. Fase 1a: Comprensión territorial

La primera fase de comprensión del territorio contempla tres partes complementarias, pero claramente diferenciadas:

- En primer lugar, nos interesamos a la historia del desarrollo urbano de la zona de estudio. Se trata con especial detalle lo que concierne al desarrollo de infraestructuras. Para la realización de esta parte, nos apoyamos principalmente en publicaciones del ámbito científico y académico que estudian el desarrollo urbano y de infraestructuras en el área metropolitana de la ciudad de València.
- En segundo lugar, intentamos comprender las características de la zona de estudio a través de ciertos indicadores socioeconómicos clave. En este apartado identificamos las principales

tendencias demográficas, las evoluciones económicas y en los usos del suelo y otros indicadores socioeconómicos.

- iii. Para acabar, caracterizaremos la movilidad de la zona de estudio. Para ello, integramos datos recabados en el contexto de diferentes planes de movilidad realizados que abarcan el territorio de estudio, total o parcialmente. Analizamos igualmente los datos de movilidad diaria recabados por distintas fuentes, y analizamos la oferta actual de movilidad existente en el territorio.

1.4.2. Fase 1b: Comprensión de la catástrofe

La segunda fase se centra en la comprensión de los impactos de la catástrofe sobre la movilidad de los habitantes. Para la comprensión, se plantea el uso de dos fuentes principales: una de orientación cuantitativa y otra de orientación más cualitativa.

Por una parte, se plantea el análisis de la movilidad a partir de datos de desplazamientos existentes a partir de fuentes oficiales, tanto en los momentos inmediatamente posteriores a la catástrofe como en los meses posteriores. Se incluye en este ámbito la evolución de la oferta de transporte según se fue recuperando el servicio.

Por otra parte, se plantea el análisis de la evolución de los comportamientos en la movilidad de los habitantes. Este análisis se plantea mediante el análisis de una encuesta de orientación mixta cualitativa/cuantitativa que permite obtener algunos elementos básicos para la comprensión de los comportamientos.

Esta aproximación mixta a la post-catástrofe ha sido especialmente concebida para poder obtener los elementos básicos para la comprensión de la movilidad en coherencia con el alcance de este TFM.

Adicionalmente, se incluye en paralelo un análisis de la documentación aparecida en los meses posteriores a la catástrofe relativa a la adaptación del territorio al contexto de las inundaciones cada vez más intensas y frecuentes. El objetivo de este análisis es poder integrar las principales conclusiones a la definición del futuro del territorio en el punto posterior.

1.4.3. Fase 2: Definición del futuro del territorio

La última fase tiene una vocación principalmente estratégica. Aunque se pretenden plantear medidas concretas, éstas se plantean a una escala territorial amplia y tienen vocación a ser desarrolladas en un plan posterior.

Para este apartado se propone, en primer lugar, la realización de análisis DAFO y CAME para, a partir de la información recogida en los dos apartados anteriores, identificar los principales aspectos estratégicos del territorio en este momento.

A partir de ellos, la metodología seguida corresponde con la propuesta para la realización de Planes Urbanos de Movilidad Sostenible (PMUS). Se plantea así en 4 etapas:

- i. La precisión de los objetivos generales, a partir del análisis anterior.
- ii. La definición de los objetivos específicos que permiten alcanzar los objetivos generales.
- iii. La propuesta de medidas asociadas a cada uno de los objetivos específicos.
- iv. La definición con todo ello de una estrategia que permite alcanzar los objetivos generales.

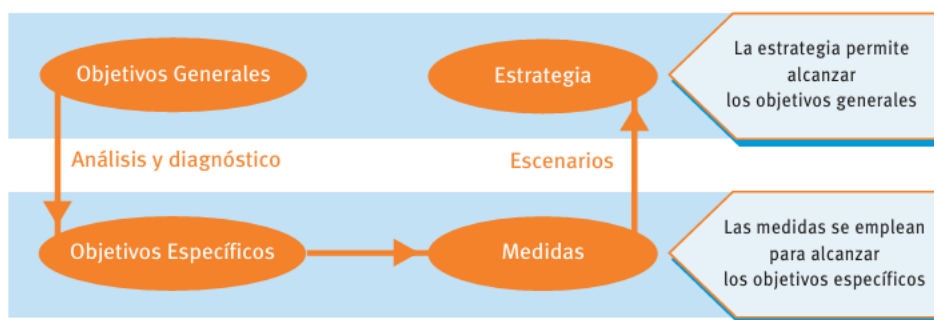


Figura 4: Esquema metodológico de la fase 3 (fuente: IDEA, 2006)

Bajo la lógica del marco teórico adoptado, la estrategia no se limita a la gestión de infraestructuras, sino que interviene simultáneamente en los tres vértices del sistema (Territorio, Oferta y Demanda) mediante tres objetivos generales transversales que serán desarrollados a partir del análisis del territorio:

- Reducción de la necesidad de movilidad. Este objetivo actúa sobre el Territorio para descentralizar servicios y equipamientos críticos, buscando reducir la dependencia y minimizar los desplazamientos obligados mediante un modelo de proximidad.
- Fomento de la movilidad sostenible: Se centra en optimizar la oferta de transporte, priorizando alternativas descarbonizadas y competitivas frente al vehículo privado, como la transformación ferroviaria y la movilidad activa, para facilitar un cambio modal real.
- Adaptación del territorio al cambio climático: Responde a la necesidad de proteger a la demanda (la ciudadanía) mediante la resiliencia adaptativa.

Estos tres pilares constituyen el armazón sobre el que se desarrollarán los objetivos específicos y las medidas estratégicas concebidas para darles respuestas, integrando la planificación urbanística, la ingeniería de transporte y la gestión del riesgo climático en una hoja de ruta única para la reconversión sostenible de la comarca.

En esta tercera fase se plantea así mismo una primera estimación económica, adaptada a esta fase de planificación, y un primer plan de acción concebido para guiar las próximas etapas de reflexión, seguimiento y control.

1.5. Planificación en vigor: multitud de instrumentos con orientaciones diferentes

La realización de este estudio tiene en cuenta la planificación existente en el territorio en lo que respecta a la movilidad y la ordenación del territorio a nivel estratégico. En concreto, se integran en este estudio:

- Los Planes Urbanos de Movilidad Sostenible, disponibles en algunos de los municipios de la zona de estudio (Ajuntament d'Alfagar, 2015; Ajuntament de Benetússer, 2018; Ajuntament de Paiporta, 2017; Ajuntament de Picanya, 2021; Ajuntament de Sedaví, 2018 y Ajuntament de València, 2013). Se trata del documento de planificación de referencia a nivel municipal. En general, contienen un conjunto de medidas y estrategias diseñadas para mejorar la movilidad del municipio promoviendo formas de transporte más sostenibles, eficientes y respetuosas con el medio ambiente. Por su ámbito estrictamente municipal, suelen tener una

aproximación diferente a la planteada en este estudio. En el ámbito geográfico de este estudio, están enmarcadas por la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana (Ley 6/2011).

- El Plan de Movilidad Metropolitana de València (PMoMe) (GVA, 2022), que es el documento de referencia en términos de movilidad del área metropolitana de València. Aunque lanzado en 2017, se trata de un documento cuya realización está aún en curso. Existe sin embargo un borrador del Plan que es utilizado como referencia en este estudio.

En el marco del PMoMe, existe igualmente una estrategia en curso denominada Xarxa de Mobilitat Metropolitana de València (mobiMET) (GVA, 2019a). Esta estrategia, presentada en marzo de 2019, presenta incluye las principales medidas en términos de infraestructuras para el área metropolitana a horizonte 2050.

Dada la falta de aprobación oficial, estos planes se integran en este estudio con efecto informativo.

- El Plan Estratégico Comarcal de l'Horta Sud 2018-2022 (Mancomunitat Intermunicipal de l'Horta Sud, 2019) aunque ya no está en vigor, supone el único documento oficial de planificación urbana a nivel comarcal en l'Horta Sud. Por ello, se ha decidido tomar como referencia en la realización de este estudio. En él, se tratan entre otros aspectos de planificación urbana o movilidad.
- El PAT de l'Horta (GVA, 2018), el cual garantiza la conservación, regeneración y enaltecimiento de las áreas de interés de la huerta de València. La protección de esta área de especial valor histórico, cultural y paisajísticos se integra en este estudio a través de este elemento de planificación.
- La propuesta de plan para la recuperación y mejora de la resiliencia frente a las inundaciones en el territorio afectado por la DANA en la Comunidad Valenciana (CHJ, 2025), que se encuentra actualmente en realización por parte de la Demarcación Hidrográfica del Júcar. Se trata de un documento encaminado a la recuperación resiliente del territorio afectado por las inundaciones en el marco de la adaptación al cambio climático. Su integración en este estudio es fundamental para garantizar una reconversión sostenible del territorio adecuada a los riesgos naturales existentes.

2. Diagnóstico

2.1. Comprender el territorio: la evolución histórica de l'Horta Sud

2.1.1. Introducción y objetivos

La comarca de l'Horta Sud está marcada por un contexto urbanos muy particular. Se trata de un territorio de desarrollo relativamente reciente (en los últimos 50 años), muy marcado por el rápido desarrollo del área metropolitana de València y la ejecución del Plan Sur. Estos dos elementos, que evidentemente sobrepasan el ámbito de l'Horta Sud para ampliarse al conjunto de l'Horta, necesitan de un estudio en detalle fundamental para la comprensión del territorio de estudio.

Es por ello que se plantea este primer apartado de diagnóstico, en el que se pretende alcanzar los siguientes objetivos:

- Entender la evolución urbana histórica de la zona de estudio en relación con la movilidad del territorio.
- Comprender las características socioeconómicas actuales de la zona de estudio, y cómo éstas son consecuencia de la evolución histórica del mismo.
- Descubrir las principales dinámicas del territorio, especialmente en lo que a la movilidad respecta, antes de las inundaciones.

Para alcanzar los objetivos planteados, se plantea un desarrollo en dos tiempos:

- I. Las causas: primero nos centraremos sobre la evolución urbana del territorio desde la postguerra. Este análisis nos permitirá comprender cuáles son las causas del desarrollo urbano actual de la zona de estudio.
- II. Las consecuencias: en un segundo tiempo nos interesaremos por cuáles han sido las consecuencias de dicho desarrollo y cómo explican las dinámicas socioeconómicas del territorio en la actualidad.

2.1.2. Las causas: la evolución histórica de l'Horta Sud

Este apartado busca analizar la evolución histórica del territorio de l'Horta Sud para comprender cómo los procesos de planificación urbana y el desarrollo de infraestructuras (especialmente las viarias) han condicionado su funcionamiento actual. El análisis se centra en identificar las dinámicas que explican la configuración del área metropolitana de València, destacando las tensiones entre el planeamiento general y las actuaciones sectoriales, así como el papel determinante del desarrollo viario en la organización territorial.

El estudio se basa en una revisión crítica de la evolución urbana, priorizando el análisis de las decisiones de planificación y su impacto en la movilidad. Para ello, se contrastan las intenciones originales de los planes urbanísticos con su ejecución real, evaluando cómo las infraestructuras de transporte han moldeado el crecimiento del territorio, a menudo de manera desarticulada y reactiva. Las fuentes principales que sustentan este análisis son los trabajos de Olmos Lloréns (1992), Torres Castejón (2004) y Portugués Molla (2017), autores que, aunque con enfoques diferentes, podemos considerar clave en el estudio del desarrollo urbano y metropolitano de València.

Este análisis histórico permite identificar los orígenes de los desafíos actuales, como la dependencia del vehículo privado, la segregación funcional de los usos del suelo y la debilidad del transporte público. En las siguientes subsecciones, se profundizará en los hitos clave de este proceso, desde el Plan General

de 1946 hasta la ejecución del Plan Sur, pasando por las normas de coordinación metropolitana de los años 80.

2.1.2.1. El desorden del planeamiento

El planeamiento urbano en l'Horta Sud ha sido un proceso marcado por sucesivos intentos de ordenar un desarrollo caótico, con resultados desiguales. Aunque los instrumentos de planificación buscaban imponer una visión metropolitana y racional, su aplicación se vio condicionada por intereses sectoriales, cambios económicos y una creciente presión urbanística. Este subapartado analiza cómo los planes generales (desde 1946 hasta 1988) reflejaron (y a la vez impulsaron) una reducción progresiva del ámbito de actuación, una priorización desequilibrada de las infraestructuras de transporte y una pérdida de coherencia territorial, especialmente en lo que respecta al rol de l'Horta Sud dentro del área metropolitana de València.

Nos centramos en este apartado en el análisis de las herramientas de planeamiento existentes a escala metropolitana entre la posguerra y los años 80. Se trata, en general, de planes que incluyen en su ámbito tanto al municipio de València como su área metropolitana, y por lo tanto válidos en la zona de estudio. No se incluye el estudio de la ordenación vigente a nivel local en cada uno de los municipios, pues en general se trata de instrumentos posteriores al desarrollo del área metropolitana y quedan fuera del periodo de interés.

El Plan General de Valencia y su cinturón de 1946: un primer intento de ordenar el crecimiento

El Plan de Ordenación de Valencia y su cinturón (1946) (Figura 5) fue pionero en plantear una visión metropolitana (con un radio de 10 km alrededor de la ciudad, lo que más tarde se conocería como el Gran Valencia) en una época en la que aún no se hablaba formalmente de áreas metropolitanas. Sus objetivos principales eran:

- Canalizar el crecimiento demográfico hacia la corona urbana (con una población prevista de 450.000 habitantes en València frente a 150.000 en la corona).
- Configurar un sistema de comunicaciones radiocéntrico, equilibrando el desarrollo del ferrocarril y la carretera, y proteger la huerta como elemento estructurante del territorio.

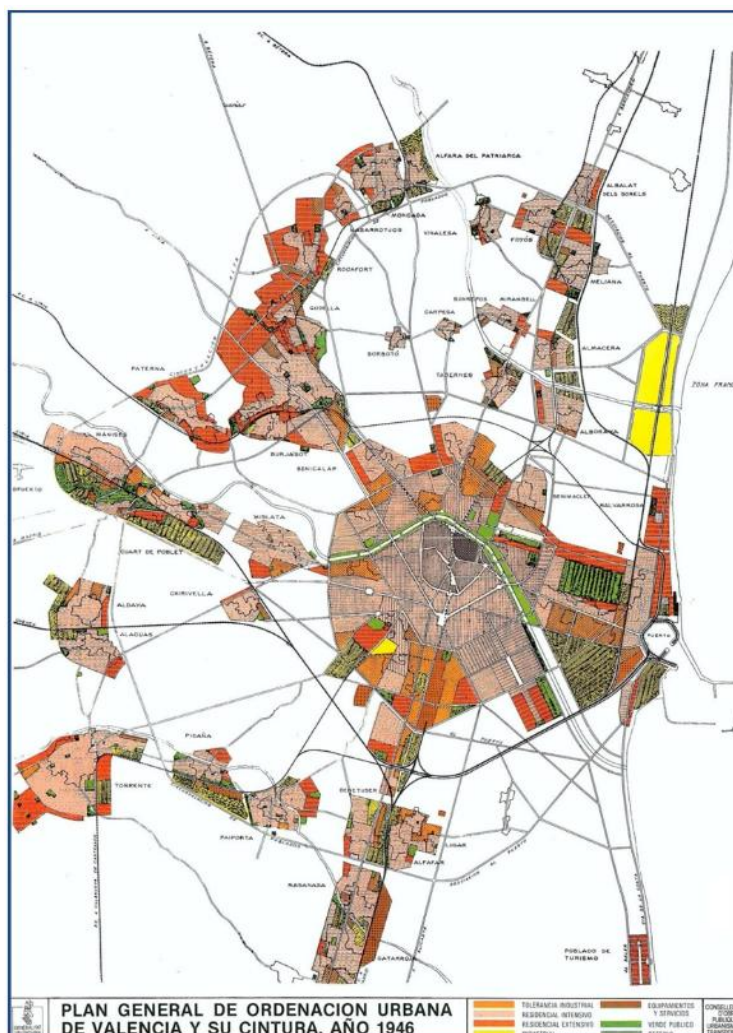


Figura 5: Plan General de 1946 (fuente: Torres Castejón, 20024)

El plan ya anticipaba soluciones como el desvío del acceso este desde Silla (la futura Pista de Silla), pero su aplicación se vio limitada por una realidad urbana que avanzaba de forma extremadamente desordenada. Para 1944, los rosarios de ejes urbanos alrededor de los accesos viarios ya evidenciaban un crecimiento espontáneo marcado por las infraestructuras viarias que el plan no logró contener. Resultado: una ejecución casi nula, con escaso impacto en la ordenación real del territorio.

De la Solución Sur al Plan Sur: una oportunidad perdida para la cohesión territorial

La Solución Sur, concebida inicialmente como una respuesta hidráulica a las inundaciones, se transformó en el Plan Sur (Figura 6), un proyecto ambicioso que pretendía dar coherencia al conjunto del área metropolitana. Entre sus motivaciones destacaban:

- Facilitar la expansión urbana hacia el sur, utilizando el nuevo cauce del Turia como barrera física para limitar el crecimiento descontrolado.
- Resolver problemas de comunicaciones, como los accesos al puerto, los conflictos ferroviarios y los pasos a nivel, con especial énfasis en la compatibilidad entre ferrocarril y tráfico rodado.

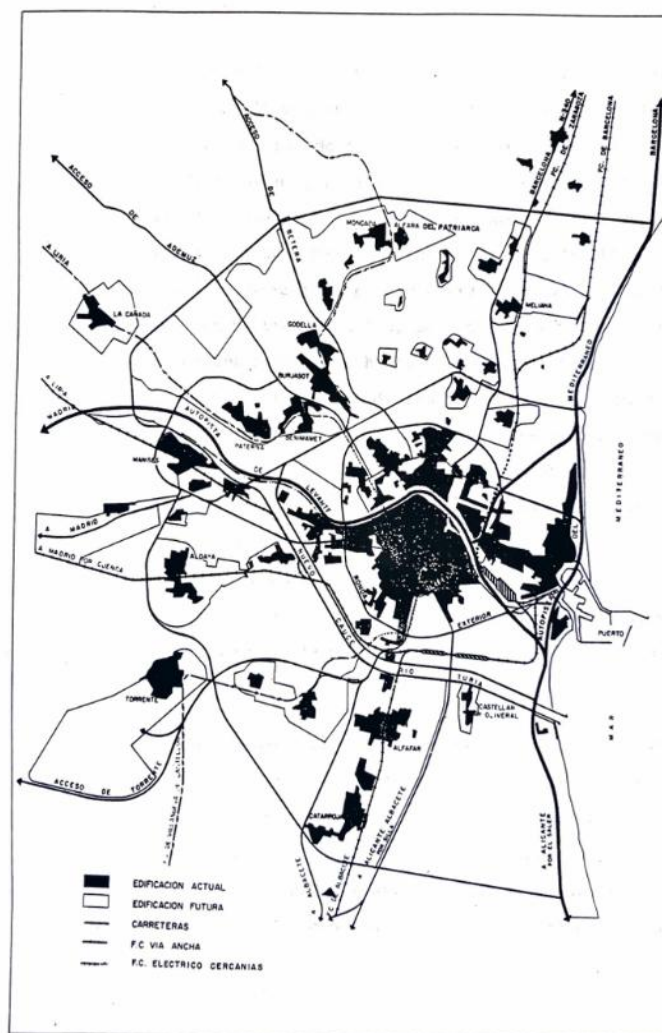


Figura 6: Esquema general del Plan Sur (fuente: Olmos Lloréns, 1992)

Sin embargo, el Plan Sur terminó siendo un éxito sectorial pero un fracaso urbano. Aunque se presentó como un "avance sobre la huerta" que frenaría la expansión "tentacular" de la ciudad (Portugués Molla, 2017), en la práctica el tráfico rodado condicionó el desarrollo urbanístico, relegando a un segundo plano la protección del patrimonio y el paisaje.

Se produjo además una intensa y caótica ocupación del suelo (Figura 7), con un desarrollo marcado por la especulación inmobiliaria y una indiferencia total hacia los valores culturales y territoriales de l'Horta.

En l'Horta Sud, el plan partió pueblos en dos, destruyó patrimonio arquitectónico y rompió los vínculos históricos con València (que hasta entonces se mantenían mediante modos no motorizados), iniciando un proceso de degradación imparable que no ha recibido demasiada atención.

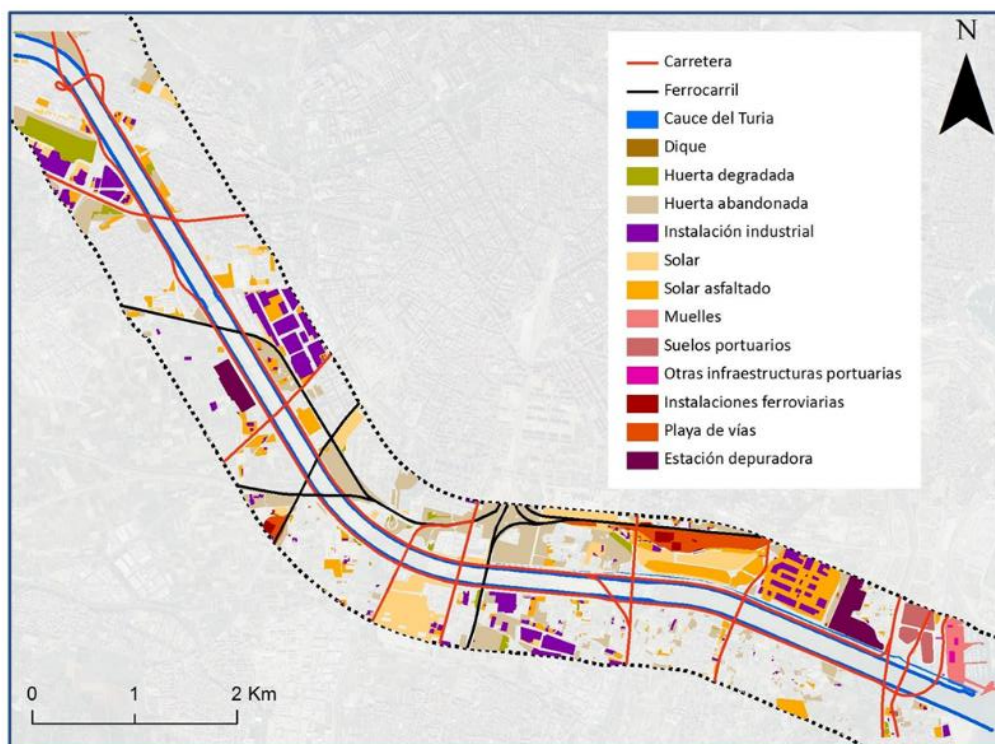


Figura 7: Usos del suelo en el entorno del nuevo cauce (fuente: Portugués Molla, 2017)

El Plan Sur consolidó una lógica de fragmentación territorial, donde las infraestructuras (carreteras y ferrocarril) actuaron como barreras en lugar de elementos de cohesión.

El Plan General de Valencia y su comarca de 1966: un plan en pleno cambio de modelo productivo

En el contexto inmediato post-Plan Sur nace el Plan General de Valencia y su comarca de 1966 (Figura 8). Este plan mantuvo el mismo ámbito que el de 1946, a pesar de que el área de influencia metropolitana ya era mayor. Aunque reconocía el nuevo cauce como eje articulador, su contenido se limitó a actualizar el plan anterior al Plan Sur, sin corregir sus deficiencias.

Las principales contradicciones fueron:

- Peso a un discurso de cierto interés por frenar el crecimiento, un aumento desmesurado del suelo urbanizable (+92%), reflejando la incoherencia entre las tendencias urbanísticas internacionales y el desarrollismo local.
- La consolidación de la periferia industrial y residencial, en un contexto de cambio productivo: València se terciarizaba, mientras la periferia (especialmente l'Horta Sud) se especializaba en industria y vivienda.
- La producción de espacio urbano sin urbanización real: en un contexto de fuerte especulación inmobiliaria, se generó suelo, pero sin una planificación que garantizara servicios, equipamientos o conectividad.



Figura 8: Plan General de 1966 (fuente: Torres Castejón, 2004)

El Plan General de 1966 es, según los autores consultados, “uno de los documentos normativos más vulnerados”. Con la mejoría económica, el plan se traduce en una consolidación de la periferia dominada por la gran ocupación del suelo tanto por edificaciones como por los primeros asentamientos industriales. Es por ello que se podría decir que se da una “producción del espacio urbano, pero no una urbanización del espacio”.

Y es que se produce en esta época un gran cambio de la estructura productiva: la ciudad de València pasa de ser una urbe industrial a una ciudad de servicios. En ese sentido, la ciudad sufre una fuerte terciarización y la periferia pasa a centrarse en los usos industriales y residenciales (Figura 9).

TABLA 4.1 EVOLUCION DEL EMPLEO INDUSTRIAL EN LA COMARCA DE L'HORTA (en %)			
	1956	1970	1978
Valencia ciudad	66%	53%	35%
Resto comarca	34%	47%	65%
Total	100%	100%	100%
Fuente: IDEV, Valencia			

Figura 9: Evolución del empleo industrial en l'Horta (fuente: Olmos Lloréns, 1992)

En l'Horta Sud, esto se tradujo en un fuerte desarrollo industrial (sobre la base de la industria maderera preexistente), pero también en una amputación definitiva de su relación con València, agravada por la ejecución del Plan Sur. Esta evolución se observa de manera clara en la Figura 10, que muestra la evolución de l'Horta entre 1812 y 1983.

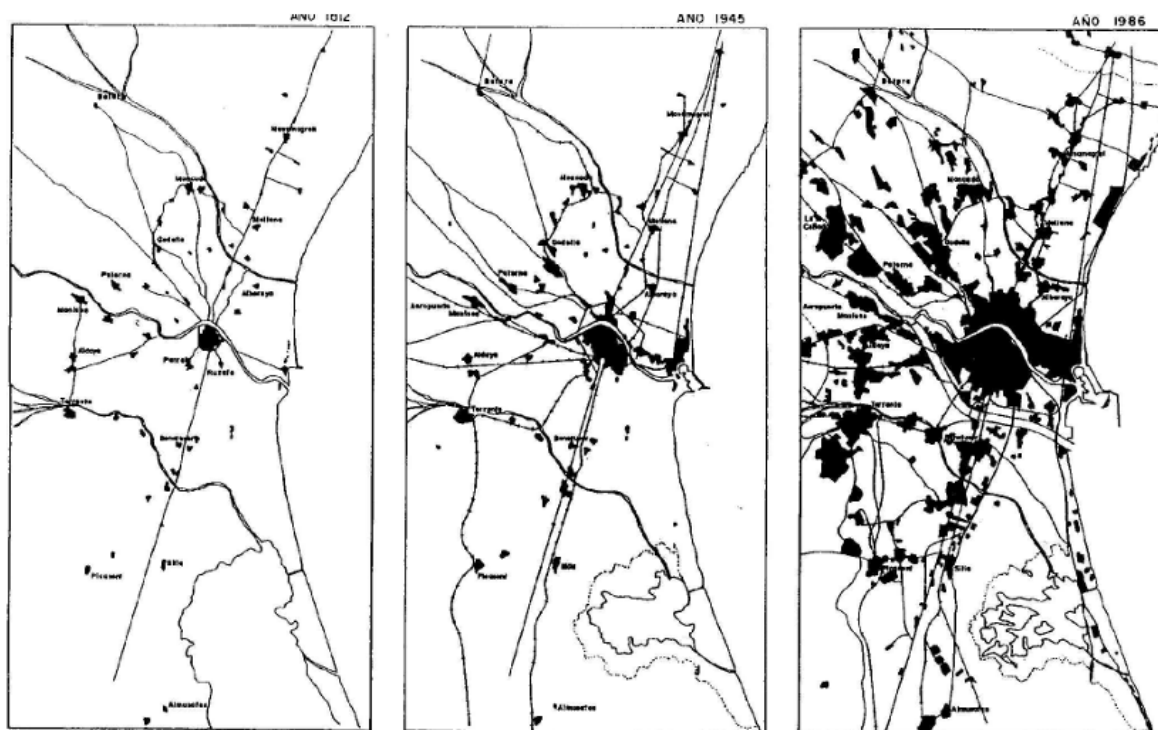


Figura 10: Crecimiento urbano en la comarca de l'Horta (fuente: Olmos Lloréns, 1992)

El Plan general de ordenación urbana de València de 1986 y las Normas de Coordinación Metropolitana de 1988

En pleno contexto de transición democrática, los años 80 marcan un cambio de ámbito geográfico en la planificación y, con ello, la descomposición del modelo metropolitano del Gran Valencia, con una desconexión total entre urbanismo y red arterial.

Aunque las Normas de Coordinación Metropolitana (1988) intentaron corregir los desequilibrios a la escala metropolitana, sus propuestas (como soterrar la línea FEVE o promover un transporte público radial) fueron engullidas por el desarrollismo viario.

Entre sus aspectos más relevantes, destacan algunas reflexiones pioneras sobre movilidad, como la creación de aparcamientos disuasorios en estaciones ferroviarias o la crítica a la especialización funcional (València como centro de servicios, la periferia como zona industrial y residencial).

Estas normas indican igualmente una advertencia ignorada: las normas señalaban que "la mejora de los accesos rodados a València no debe ser un objetivo esencial", para evitar atraer más tráfico y profundizar la especialización territorial. Sin embargo, los municipios hicieron caso omiso, priorizando el coche y marginando al ferrocarril en sus planes locales.

En cualquier caso, la disolución del Consell Metropolità de l'Horta, encargado de gestionar estas normas, dejó sin efecto cualquier intento de coordinación. Se trató de un instrumento que "llegó tarde y sin ninguna fuerza".

Entre las consecuencias, destaca la creciente especialización funcional del área metropolitana. València se erige, así, como única centralidad metropolitana y l'Horta Sud como un simple espacio periférico dependiente. A la vez, se produce una dispersión de las actividades: primero a lo largo de los ejes viarios, luego en polígonos industriales y comerciales. Esta dispersión refuerza un modelo de movilidad insostenible.

Estas tendencias se ven claramente representadas en la evolución de la población del área metropolitana de València (Figura 11), donde se observa a partir de los años 80 un cierto estancamiento de la población de València (centro de servicios) frente al fuerte desarrollo en el resto de municipios de l'Horta (vivienda).

Comarca/ año	1981	1991	2001	% 1981-2001
Valencia	744	753	738	-0,85%
Horta N.	158	165	183	15,71%
Horta O.	246	268	292	18,66%
Horta S.	130	134	142	9,46%
Camp Túria	63	72	104	64,05%
Com. Valencia	4162	3857	3646	14,15

Figura 11: Evolución de la población del área metropolitana por comarcas (fuente: Torres Castejón, 2004)

Este desorden en el planeamiento sentó las bases de la red viaria actual y los patrones de movilidad dominantes, donde el coche privado y la desconexión entre usos del suelo son la norma. En el siguiente apartado, se analizará cómo esta evolución histórica fue condicionada el desarrollo de las infraestructuras de transporte, consolidando un modelo que prioriza el tráfico rodado.

2.1.2.2. El orden viario

El desarrollo del sistema viario en l'Horta Sud no respondió a una estrategia integral de movilidad, sino a una secuencia de decisiones sectoriales que priorizaron el tráfico rodado y relegaron el transporte público a un papel residual. Este proceso, marcado por dos principios consecutivos (el desarrollo viario

descontrolado y el desmantelamiento del ferrocarril), transformó radicalmente la estructura territorial, consolidando un modelo de movilidad insostenible. A continuación, se analizan las etapas clave de esta evolución, desde los primeros planes de accesos en la posguerra hasta la crisis del transporte colectivo en las décadas siguientes.

El Plan de accesos: un primer plan viario en la precariedad de la posguerra

En la posguerra, el punto de partida era una red de caminos y carreteras radiales y malladas, diseñada principalmente para la movilidad de larga distancia y el transporte no motorizado. En los años 40, la movilidad en l'Horta Sud dependía de (Figura 12):

- Una red de caminos que conectaban los núcleos urbanos entre sí y con València.
- El ferrocarril de vía estrecha y, especialmente, el tranvía interurbano (Figura 13), que constituía la columna vertebral del transporte en la comarca.
- La tracción animal y la bicicleta, aún predominantes (Figura 14), aunque el automóvil comenzaba a aparecer de manera tímida.

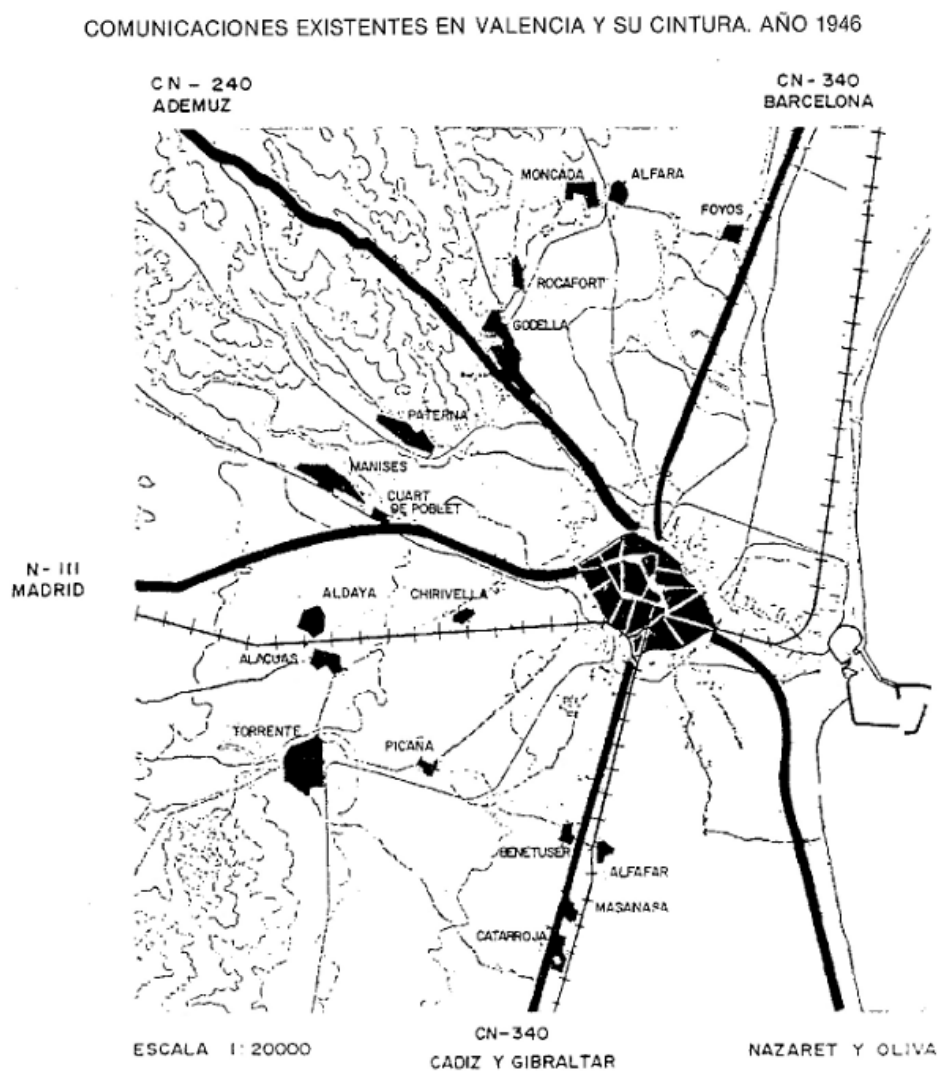


Figura 12: Comunicaciones del área de València en 1946 (fuente: Torres Castejón, 1986)

En este contexto, se planteó la necesidad de mejorar los accesos a la ciudad, con un objetivo claro: potenciar el eje este-oeste, una aspiración que más tarde se materializaría, en parte, con el Plan Sur. El resultado de esta necesidad fue el Plan de accesos.

Sin embargo, estas primeras actuaciones ya reflejaban una visión fragmentada, donde los problemas de tráfico se abordaban como un fin en sí mismo, sin considerar su impacto en la planificación urbanística.

La vertiente viaria de Plan Sur: un tema central

La dimensión viaria del Plan Sur fue uno de sus componentes más determinantes. Su diseño respondía a dos prioridades:

- I. Facilitar la conexión de los núcleos periféricos con València, reforzando la dependencia de la capital.
- II. Utilizar el nuevo cauce del Turia como barrera y como eje, con el doble propósito de limitar el crecimiento urbano y desarrollar una vía de alta capacidad este-oeste que mejorara el acceso al puerto.

Sin embargo, la principal consecuencia de la ejecución del Plan Sur fue la consolidación del tráfico rodado como principal motor de la urbanización, en detrimento de otras formas de movilidad. La reordenación ferroviaria, aunque se planteó como parte del proyecto, quedó subordinada a la lógica viaria, y la compatibilidad entre modos de transporte (uno de los supuestos teóricos del plan) nunca se materializó.

La Red Arterial: la especialización del viario

La fuerte dimensión viaria del Plan Sur y el crecimiento caótico del área metropolitana, junto con las nuevas ideas de ingeniería viaria de la época, llevan a la redacción de un nuevo plan viario en sustitución del anterior Plan de Accesos: la Red Arterial.

El salto del Plan de accesos a la Red Arterial marcó un cambio de escala en la planificación viaria, pero también una profundización de sus desequilibrios. Tras la ejecución del Plan Sur, el territorio adoptó un esquema en "espina de pez", con el nuevo cauce como eje central (Figura 15).

paradójicamente, mientras el número de desplazamientos en el área metropolitana se dispara, el transporte público se hunde (Figura 16).

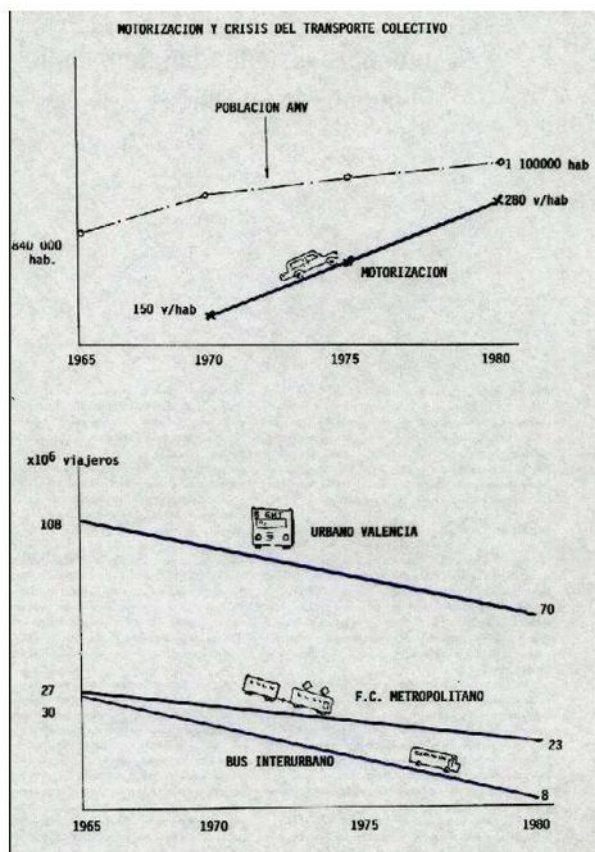


Figura 16: Motorización y crisis del transporte colectivo (fuente: Olmos Lloréns, 1992)

Al mismo tiempo, como consecuencia de la planificación urbanística condicionada por el viario, los equipamientos se ubicaron en las afueras de las poblaciones, favoreciendo la iniciativa privada y generando una segregación del suelo que aumentó la dependencia del coche.

Ejemplo de ello es la nula planificación de los desplazamientos escolares. Todo esto deriva en una priorización de los usos dispersos del territorio con el viario como eje de urbanización: la expansión se produce en lo que algunos autores denominan forma de "mancha de aceite" (Torres Castejón, 2007).

Aunque el plan de red arterial incluye la realización de una serie de cinturones viarios uniendo las periferias del área metropolitana para favorecer el desarrollo alrededor de ellos, estas infraestructuras llegan tarde cuando el crecimiento ya se ha orientado hacia los ejes viarios existentes. Es por lo tanto la red radial la que marca de verdad el desarrollo urbano de la ciudad, pese a todas las reflexiones de la planificación urbana. Como señala Teixidor, "La planificación sectorial predominó frente a las actuaciones de conjunto".

Como consecuencia, en 1991 la distribución de la movilidad laboral muestra ya una fuerte dependencia de la ciudad e València (Figura 17). Con un tiempo medio de desplazamiento de 45 minutos, casi un 60% de los habitantes de l'Horta Sud trabajan ya fuera de su municipio de residencia, de los cuáles más de la mitad fuera de la comarca. Esta dispersión de los usos se ve claramente representada también en la diversidad de orígenes en los principales desplazamientos a la ciudad de València (Figura 18Figura 17).

Sub Comarca	En el mismo municipio	Distinto municip. misma subcomarca	Distinto municipio, otra subcomarca	Total fuera del propio municipio
Norte	40	17	43	60
Oeste	43	18	39	57
Sur	43	26	31	57
Media CV	75	10	15	25

Figura 17: Desplazamientos laborales (fuente: Torres Castejón, 2004)

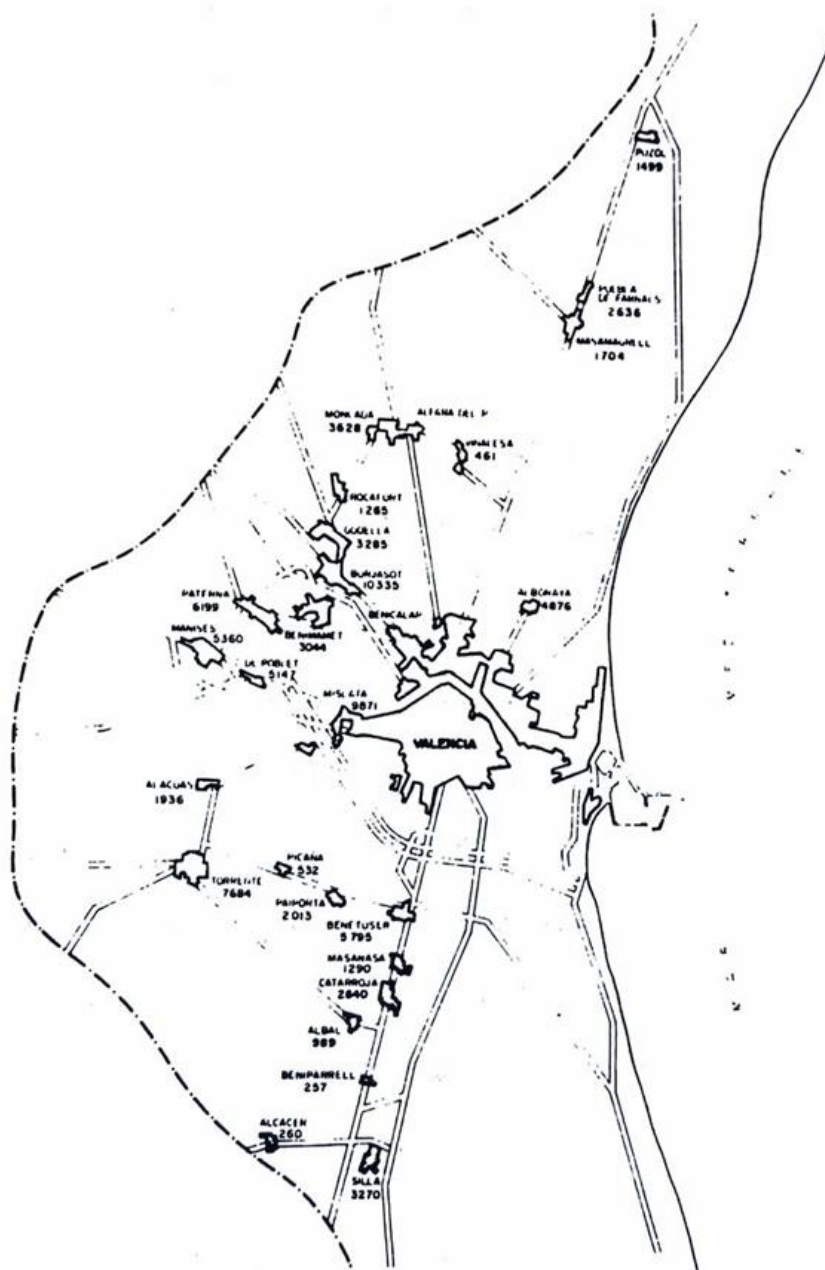


Figura 18: Vehículos con origen o destino València en 1970 (fuente: Olmos Lloréns, 1992)

La N-340, en particular, se convirtió en el símbolo de este modelo. Su urbanización permanente llevó a la saturación y la pérdida de accesibilidad en l'Horta Sud, a pesar de la existencia de conexiones transversales relevantes (Figura 19).

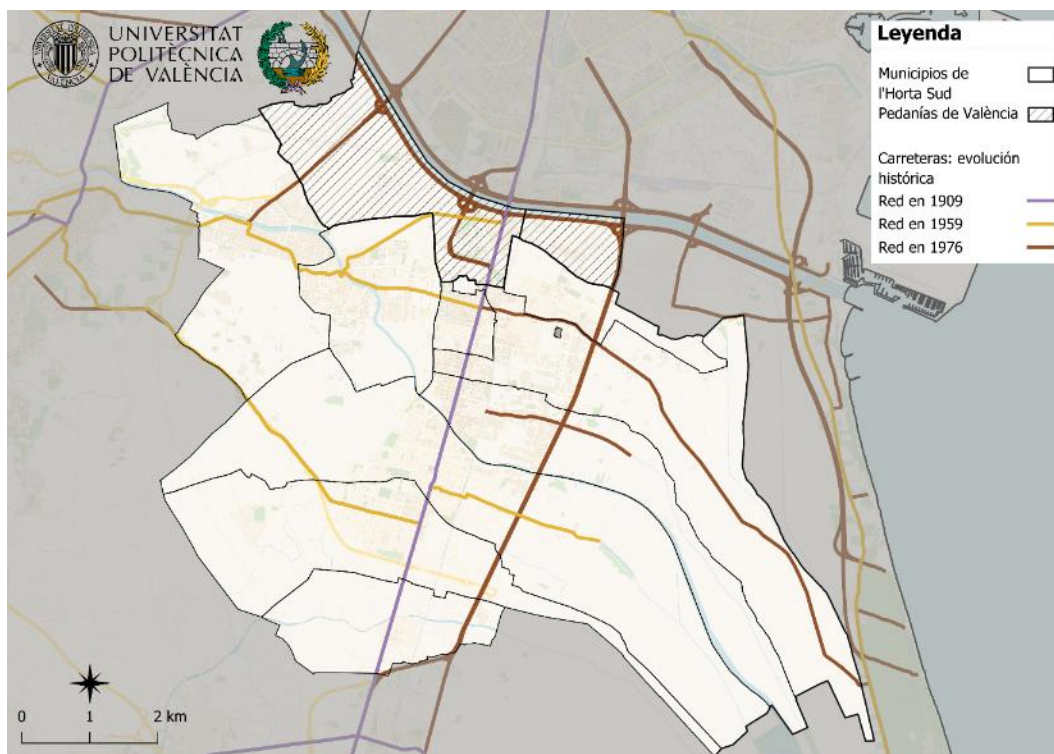


Figura 19: Evolución de la red viaria en l'Horta Sud (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

El abandono del transporte público: ¿una consecuencia inevitable?

En los años 50, la tracción animal y la bicicleta aún tenían peso, pero la motorización masiva (primero con motos, luego con coches) los relegó a un segundo plano. En lo que respecta al transporte público, varios aspectos justifican su caída:

- El desmantelamiento del tranvía (1970): Justificado con el argumento de que "desarticulaba el sistema viario", su desaparición eliminó el medio de transporte que históricamente había permitido la expansión ordenada de la ciudad, también en las zonas periurbanas del sur. Fue reemplazado por autobuses interurbanos, con velocidades comerciales bajas y pronto atrapados en los atascos.
- La caída del ferrocarril: Las líneas de vía estrecha, ya en crisis, vieron reducido su número de viajeros de manera constante desde 1973 (Figura 20).
- Un transporte público residual: Los autobuses interurbanos, inicialmente concebidos para complementar el ferrocarril, terminaron siendo un parche insuficiente para compensar la dispersión territorial. En 1970, movilizaban a 31 millones de viajeros en 20 líneas, pero su decadencia fue evidente con la centralización en la estación de autobuses de València, juzgada como poco práctica por la mayoría de los usuarios.

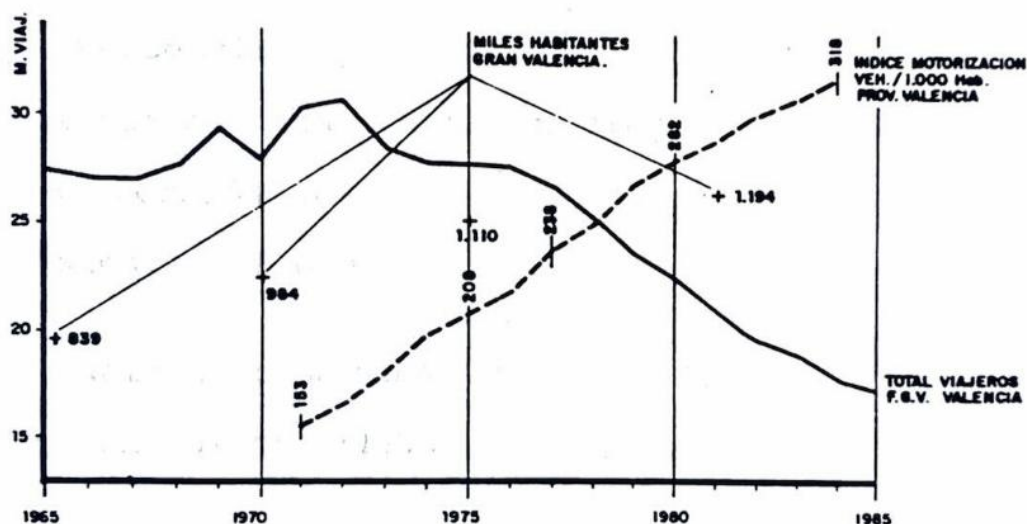


Figura 20: Motorización, población y viajeros en los ferrocarriles de vía estrecha entre 1965 y 1985 (fuente: Olmos Lloréns, 1992)

El metro y las cercanías, cuando finalmente llegaron, lo hicieron tarde y con limitaciones, sin aprovechar todo su potencial para revertir la tendencia. Mientras, la falta de una visión global persistió: todos los esfuerzos se centraron en el viario, ignorando que el verdadero problema no era el tráfico, sino la movilidad.

En conclusión, el orden viario de l'Horta Sud es el resultado de décadas de decisiones sectoriales, donde el tráfico rodado se impuso como única solución, marginando el transporte público y la movilidad activa. Este modelo no solo ha generado congestión y contaminación, sino que también ha profundizado las desigualdades territoriales, dejando a la comarca en una posición de dependencia y vulnerabilidad. En el siguiente apartado, se analizará cómo la falta de coordinación institucional agravó estos problemas.

2.1.2.3. La desgobernanza metropolitana

La metropolización es un fenómeno dinámico que exige modelos de gobernanza adaptados. Sin embargo, en el área metropolitana de València, y en particular en l'Horta Sud, lo que predomina es una fragmentación institucional grave, acompañada de una falta de políticas metropolitanas y una ausencia de transparencia en la toma de decisiones (Romero González et al., 2023). Estos problemas, que se remontan a la llegada de la democracia y a la desaparición del fallido Consell Metropolità de l'Horta, han influido decisivamente en el caótico desarrollo metropolitano que ha continuado durante las últimas décadas.

La movilidad y la planificación urbana integrada se identifican como ejes clave para abordar esta necesidad de gobernanza metropolitana. La falta de coordinación entre las diferentes administraciones ha impedido una gestión coherente del territorio, agravando problemas como la dependencia del vehículo privado, la segregación funcional y la vulnerabilidad ante fenómenos extremos, como quedó en evidencia tras la DANA.

En un contexto post-DANA, la necesidad de una gobernanza metropolitana efectiva se vuelve aún más fundamental. La desgobernanza no solo ha dificultado la reconstrucción y la adaptación del territorio, sino que también ha perpetuado un modelo de desarrollo descoordinado y desigual, donde cada

municipio actúa de manera aislada, sin una visión compartida ni estrategias comunes para afrontar los desafíos del área metropolitana (Romero González, 2018).

2.1.3. Las consecuencias: un territorio poco cohesionado

El desarrollo urbanístico caótico, la priorización del tráfico rodado y la falta de gobernanza metropolitana han configurado una comarca de l'Horta Sud densa, industrializada y profundamente dependiente de València. Las decisiones tomadas en las últimas décadas explican no solo la estructura actual del territorio, sino también sus desafíos más urgentes: desde la saturación de las infraestructuras viarias hasta la insuficiencia de alternativas de movilidad sostenible.

Ahora nos interesamos por las consecuencias de dicha evolución histórica. En concreto, este apartado analiza cómo la evolución histórica ha dado forma a un territorio donde la densidad demográfica, la especialización industrial y la dependencia del vehículo privado son el legado de un modelo de crecimiento desordenado. Sin embargo, también revela señales de cambio y oportunidades para corregir los errores del pasado, especialmente en un contexto post-DANA donde la resiliencia y la sostenibilidad deben ser prioridades.

2.1.3.1. Un territorio denso, industrial y altamente urbanizado que mira a la capital

La comarca de l'Horta Sud ha experimentado un crecimiento demográfico intenso, especialmente desde los años 60, una tendencia que sigue vigente hoy. Las Figura 21 y Figura 22 muestran cómo la densidad ha pasado de valores rurales (menos de 500 hab/km²) a cifras cercanas a los 3.000 hab/km², reflejo de la urbanización acelerada que hemos estudiado anteriormente.

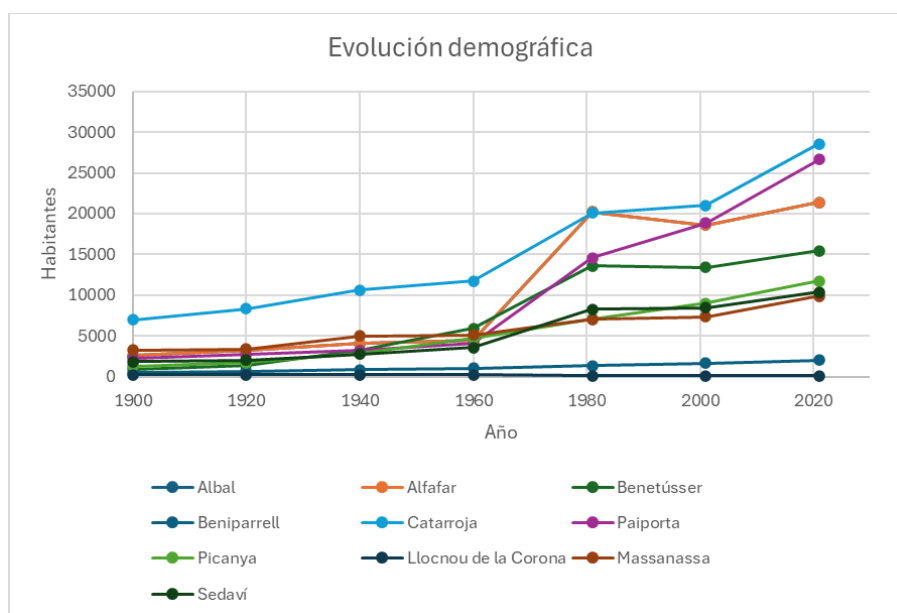


Figura 21: Evolución demográfica por municipio (fuente: elaboración propia a partir de INE, 2025)

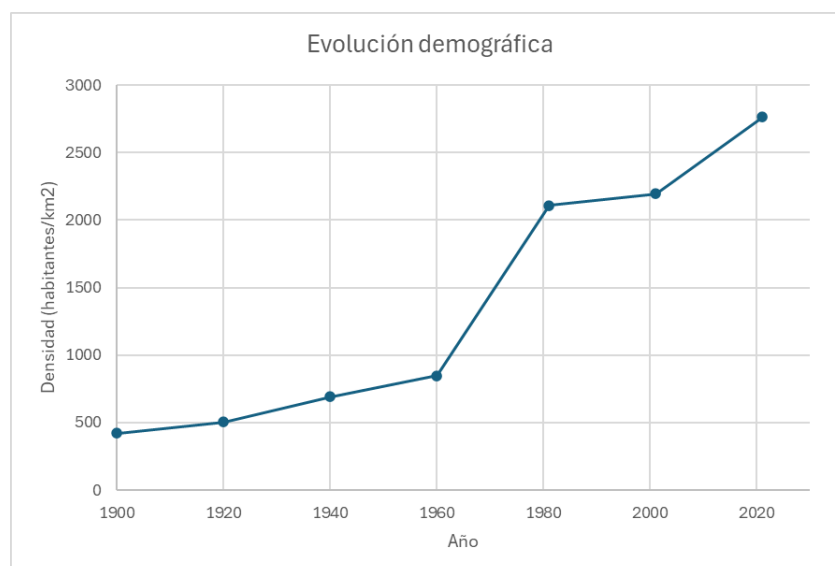


Figura 22: Evolución demográfica, densidad de población (fuente: elaboración propia a partir de INE, 2025)

La pirámide poblacional (Figura 23) refleja una población joven, con mayor concentración en el grupo de 25 a 40 años, coherente con el dinamismo demográfico de la zona. Se trata, en cualquier caso, de un dinamismo que llama la atención en un contexto nacional de envejecimiento de la población. No existen diferencias destacables entre hombres y mujeres.

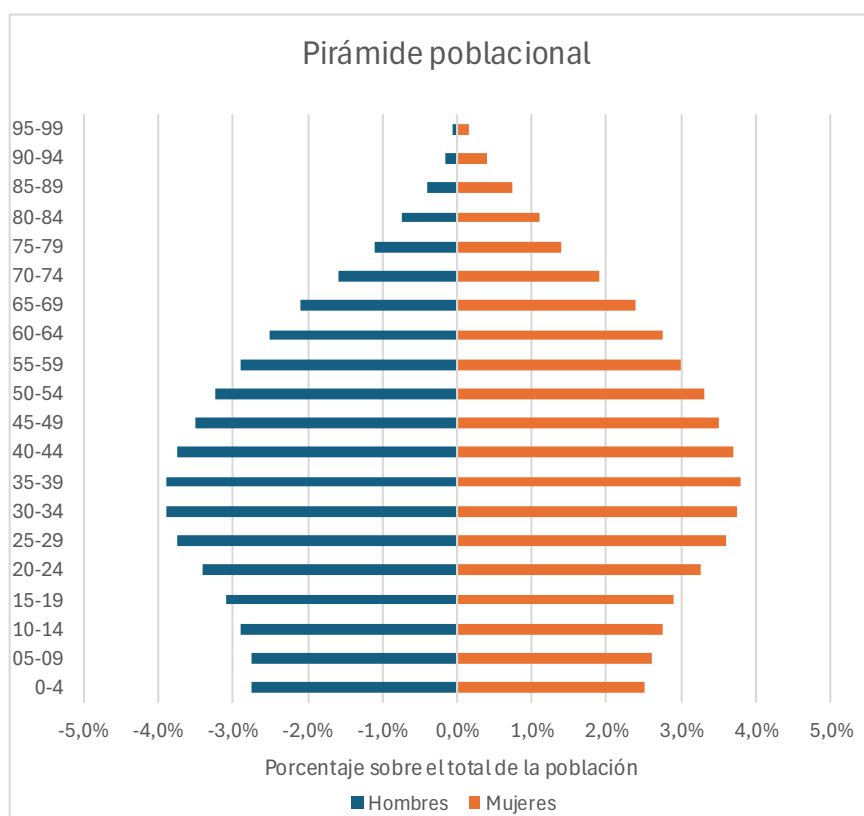


Figura 23: Pirámide poblacional en la zona de estudio (fuente: elaboración propia a partir de INE, 2025)

La planificación urbanística (Figura 24) es la consecuencia más directa y representativa de la evolución histórica caótica. Dicha planificación se caracteriza en la actualidad por:

- Un gran continuo de suelo urbano generado alrededor de los principales ejes viarios, como se ha visto en el apartado anterior.
- Suelo no urbanizable, principalmente agrícola.
- Algunas bolsas de suelo urbanizable, a veces rodeadas ya de suelo urbano.

El margen de desarrollo es por lo tanto relativamente escaso, pese a la tendencia poblacional ascendente. Salvo cambios normativos de calado, es esperable que el crecimiento poblacional pase principalmente por una densificación de los espacios urbanos existentes, más que por una expansión del continuo urbano ya existente.

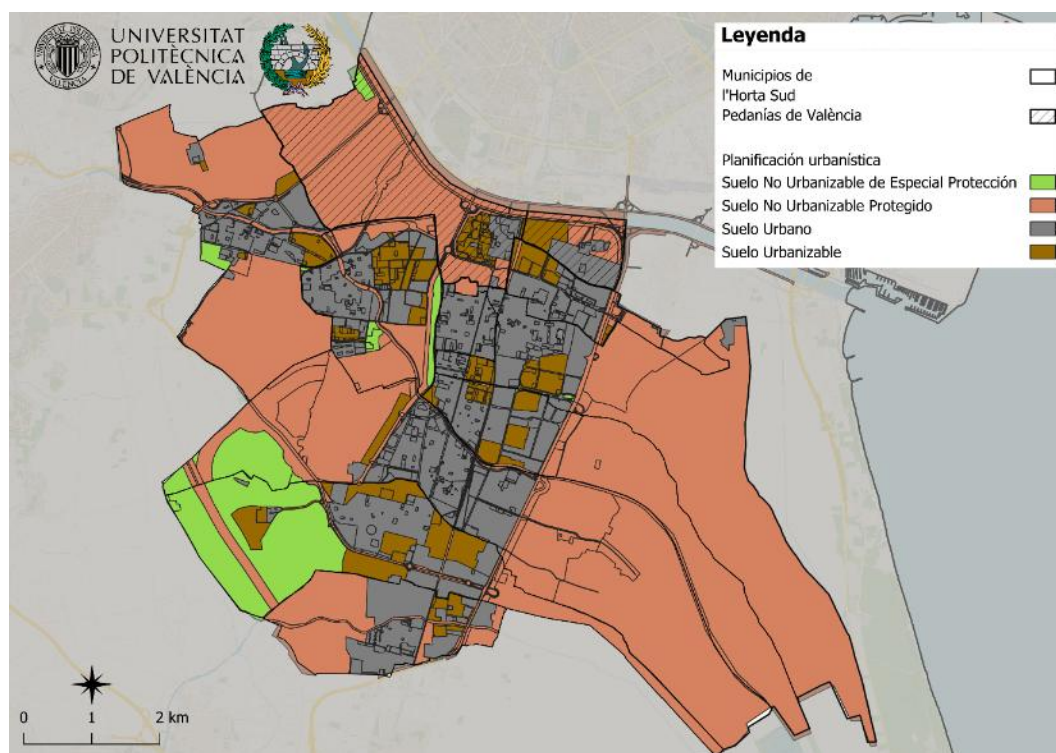


Figura 24: Planificación urbanística, zonificación (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

Las Figura 25 y Figura 26 ofrecen una comparación reveladora entre los usos del suelo en 1990 y 2018. En menos de tres décadas, el territorio ha pasado de tener núcleos urbanos aislados por áreas agrícolas a un continuo urbano-industrial que abarca toda la comarca. Se observa además claramente como el crecimiento se ha producido principalmente alrededor de las principales vías de comunicación, destacando de nuevo la relación entre el desarrollo viario y el crecimiento urbano.

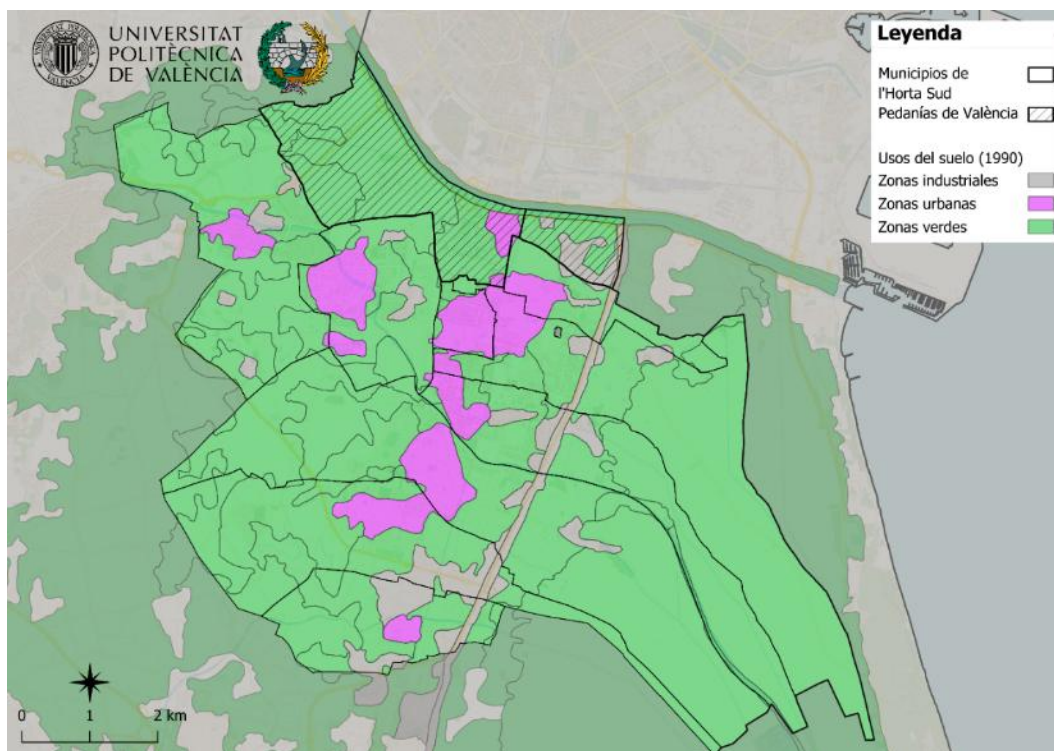


Figura 25: Usos del suelo en 1990 (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

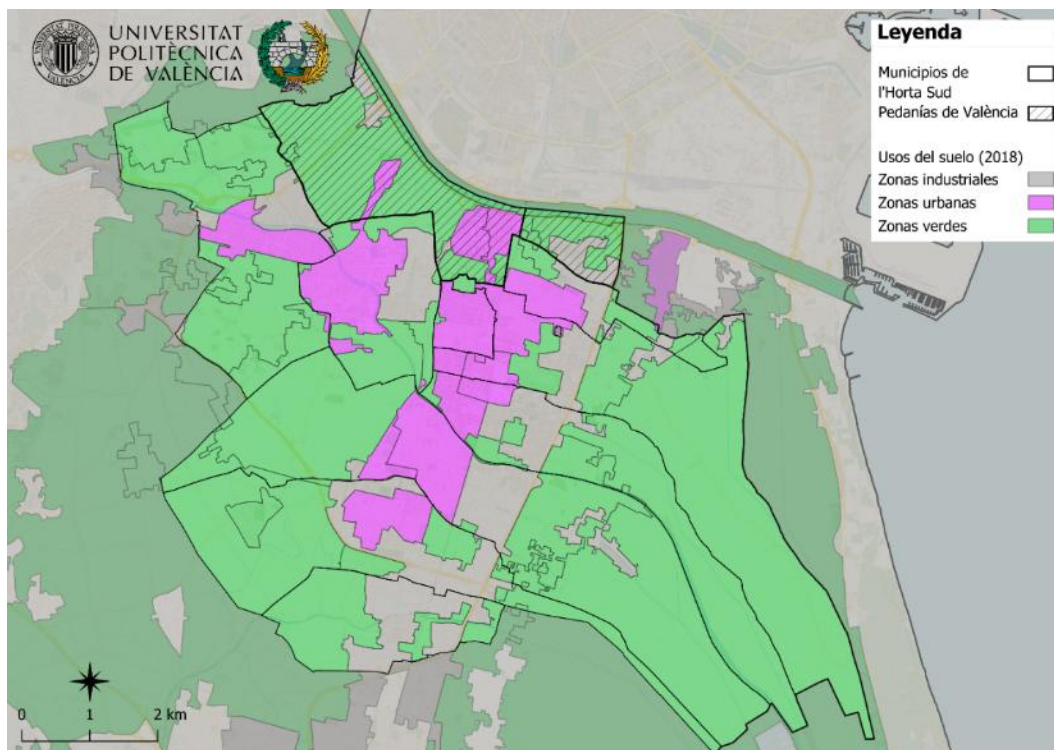


Figura 26: Usos del suelo en 2018 (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

A pesar de este intenso proceso de urbanización, el territorio conserva un potencial paisajístico excepcional, especialmente en las riberas del Turia. El Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana propone “un Programa de Paisaje para la restauración del ecosistema de ribera y mejora de su accesibilidad, creando conexiones transversales para el tráfico no motorizado que permitan integrar caminos de huerta, carriles bici y accesos peatonales en ambos márgenes del cauce” (GVA, 2006).

En cuanto a equipamientos (Figura 27), la zona de estudio cuenta con una amplia red de centros educativos, pero adolece de una falta crónica de servicios especializados. Mientras municipios como Torrent o la ciudad de València disponen de centros de salud avanzados y equipamientos universitarios, l'Horta Sud sigue dependiendo de la capital para acceder a estos servicios, lo que refuerza su posición subordinada dentro del área metropolitana.

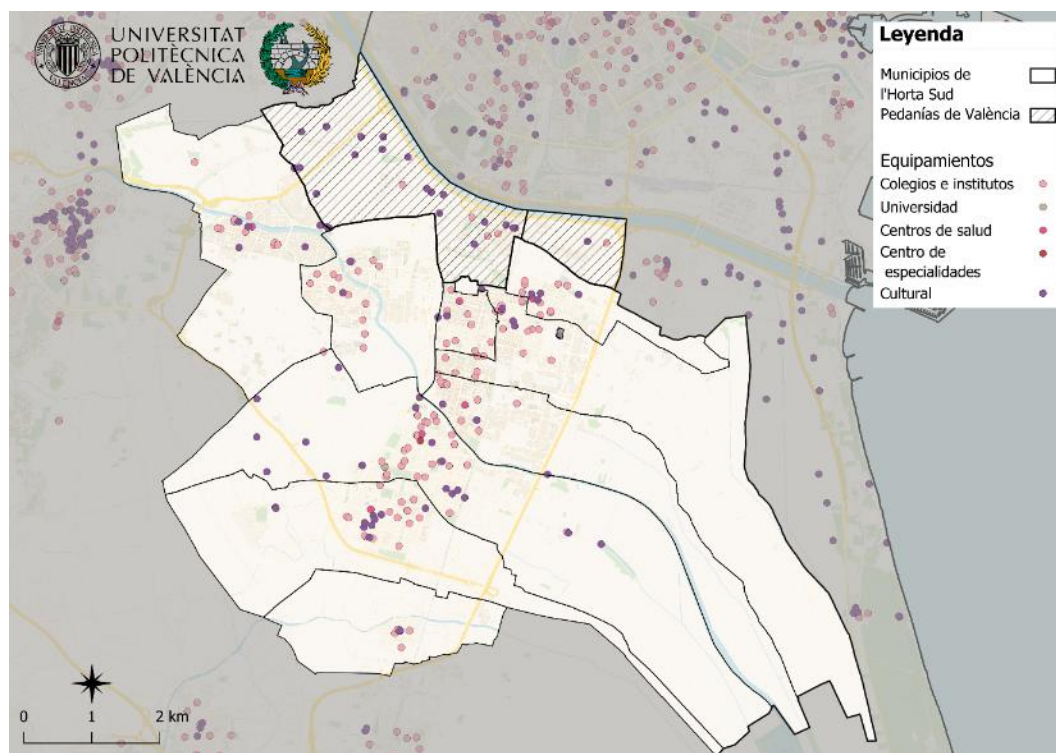


Figura 27: Equipamientos educativos, sanitarios y culturales (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

2.1.3.2. Una red viaria consolidada

La red viaria actual en la comarca de l'Horta Sud (Figura 28) es el resultado, como ya se ha introducido, de un desarrollo viario intenso, caracterizado por una red especialmente mallada que incluye carreteras de distintos niveles. Esta red no solo conecta de manera radial hacia València, sino que también incorpora vías transversales dentro del territorio, lo que la convierte en una infraestructura para el vehículo privado de gran calidad y percibida como muy completa.

Además de las carreteras, la comarca cuenta con infraestructuras ferroviarias, como metro, ferrocarril convencional y dos líneas de alta velocidad, lo que, sobre el papel, debería garantizar una gran accesibilidad.

Persisten, sin embargo, ciertas fracturas en su funcionamiento derivadas del desarrollo histórico de la comarca.

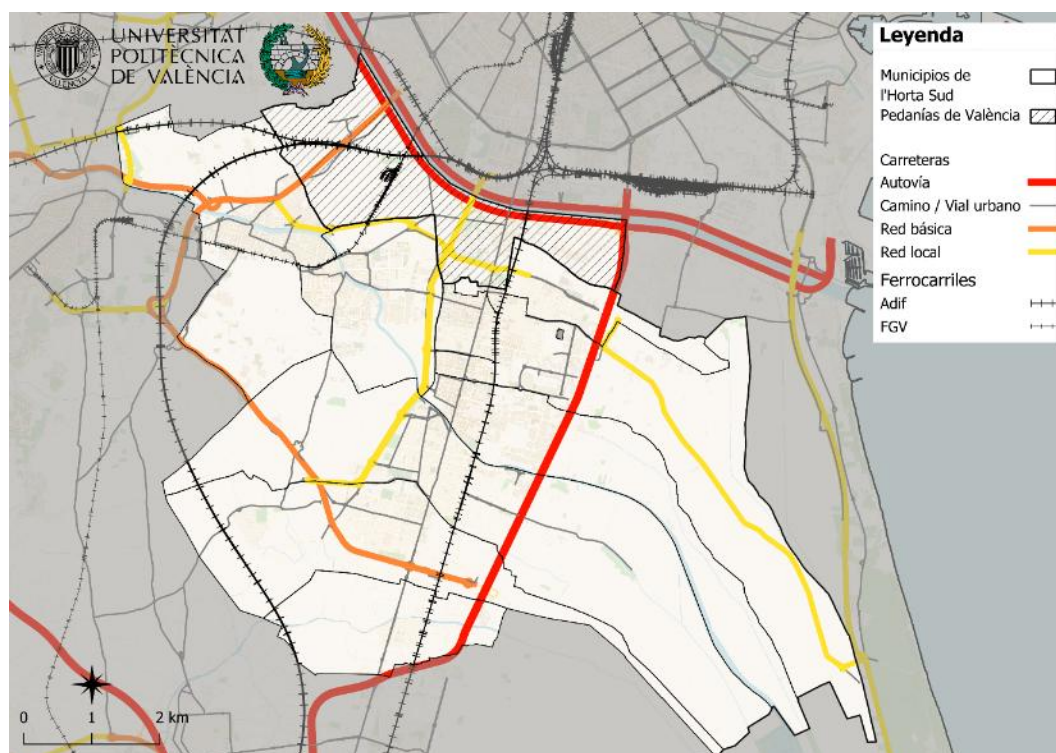


Figura 28: Red viaria /carreteras y ferrocarriles) (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

En la zona de estudio, las carreteras son intensamente utilizadas (Figura 29):

- La Pista de Silla (V-31) acumula más de 125.000 pasos diarios.
- Las carreteras locales más relevantes, como la Avinguda del Sud, la autovía de Torrent y el Distribuidor Sur, registran intensidades de tráfico muy importantes. En concreto, la Avinguda del Sud, que actúa como arteria principal del territorio, soporta un flujo de 40.000 vehículos al día.

La distribución del tráfico en estas vías refleja una dependencia clara del vehículo motorizado para desplazarse hacia València, ya que la intensidad del tráfico disminuye a medida que nos alejamos de la ciudad.

Un aspecto positivo es que, a pesar de una evolución económica favorable, las tendencias desde 2013 muestran una disminución en el tráfico (Tabla 1), con reducciones de hasta el 13%. Este descenso

podría ser un indicio de las posibilidades de reducir los desplazamientos en coche o de priorizar modos de transporte alternativos.

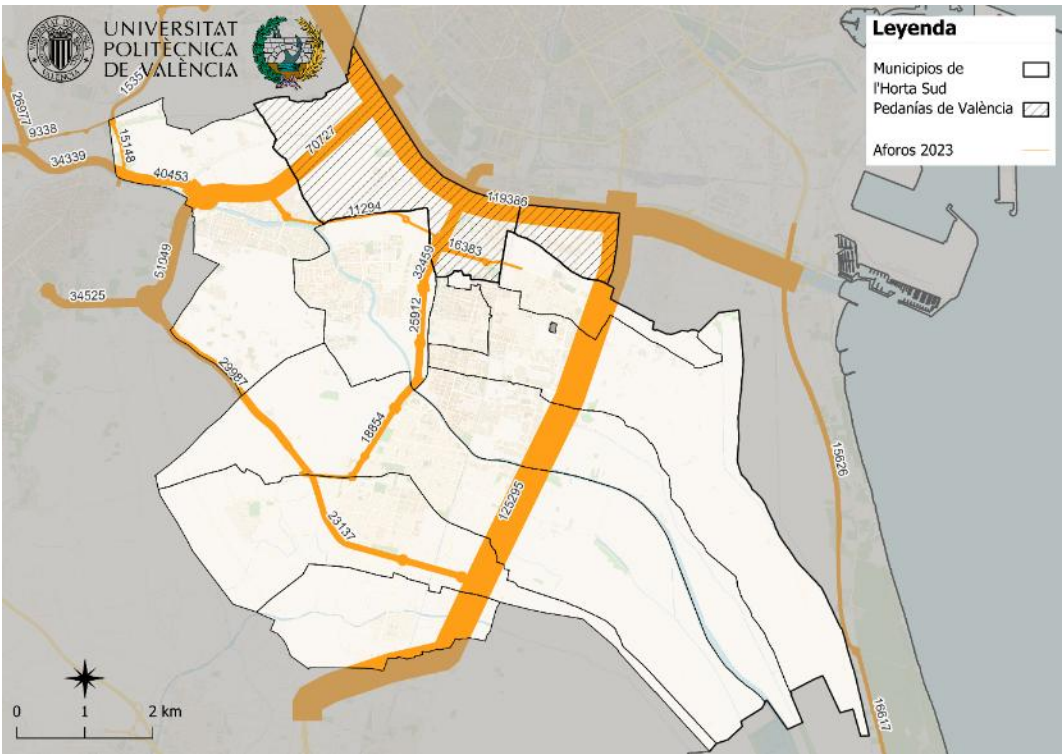


Figura 29: Aforos en carreteras (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

Tabla 1: Detalle de las carreteras en la zona de estudio

Carretera	Nombre	IMD 2013	IMD 2023	Variación
CV-33	Distribuidor sur	24831	22557	-9%
CV-36	Autovía de Torrent	70727	67563	-4%
CV-400	Avinguda del sud	45345	39251	-13%

El índice de motorización (Figura 30) varía entre 1 turismo por hogar en Benetússer y 1,3 turismos por hogar en Massanassa, cifras que se sitúan en la línea de la media del área metropolitana de València (1,1 turismos por hogar).

En cuanto al número de turismos por cada 1.000 habitantes (Figura 31), los datos también se ajustan a la media metropolitana, con alrededor de 450 turismos por cada mil habitantes. Esto indica que la zona de estudio está relativamente motorizada, aunque se mantiene dentro de los parámetros habituales del área metropolitana de València.

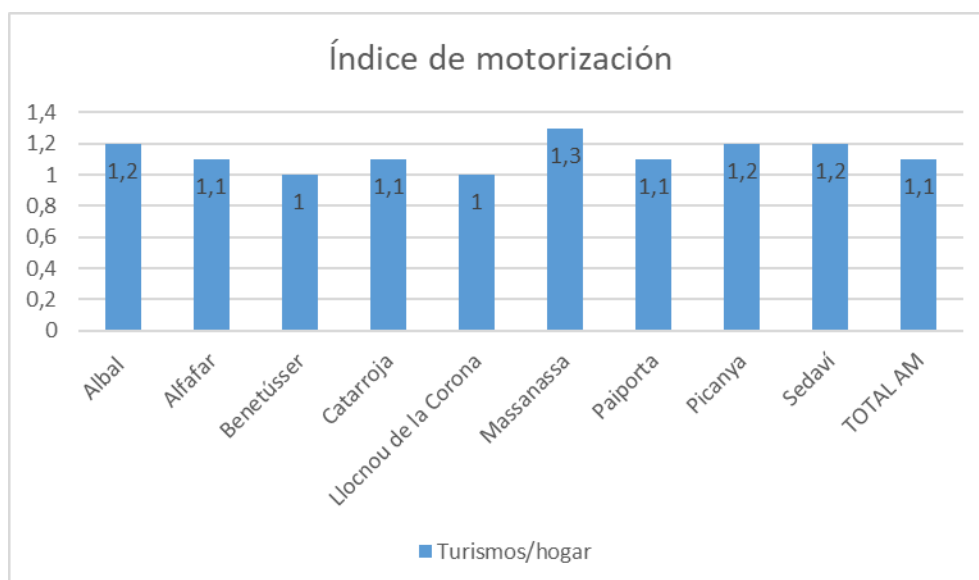


Figura 30: Índice de motorización, turismos por hogar (fuente: GVA, 2022)

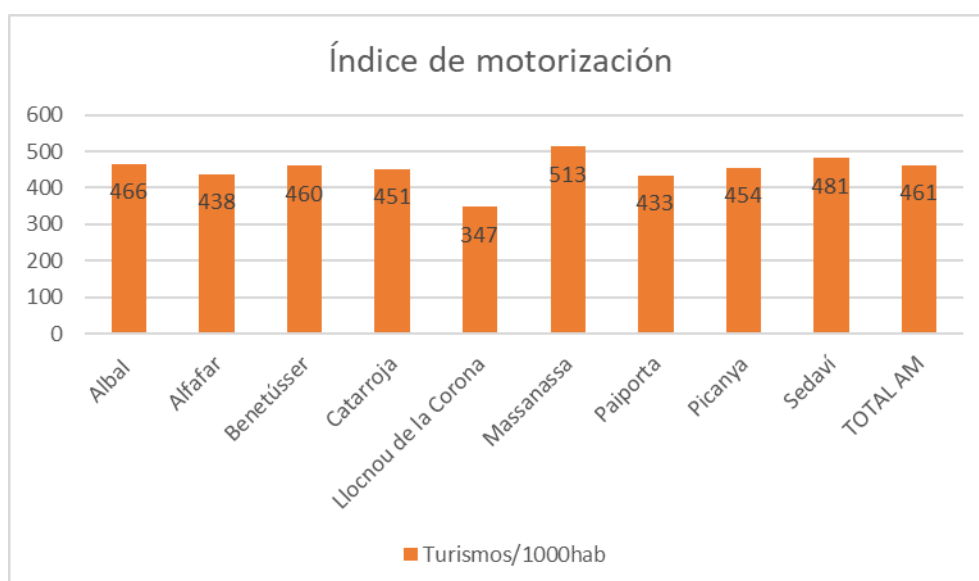


Figura 31: Índice de motorización, turismos por habitante (fuente: GVA, 2022)

Esta motorización significativa está estrechamente relacionada con las dinámicas metropolitanas y refleja el potencial de la zona para convertirse en un escenario clave para impulsar cambios en las tendencias de movilidad del área metropolitana.

2.1.3.3. Una red ciclopeatonal, ¿insuficiente?

En los últimos años, la red ciclopeatonal de l'Horta Sud (Figura 32) ha experimentado un fuerte desarrollo, especialmente en las conexiones con València. Se han creado vías amplias y directas, incluyendo la construcción de pasarelas para mitigar el efecto barrera del nuevo cauce del Turia y restablecer las relaciones ciclopeatonales con la capital. El principal carril bici que conecta la zona de estudio con València registra un uso significativo, con más de 2000 vehículos al día.

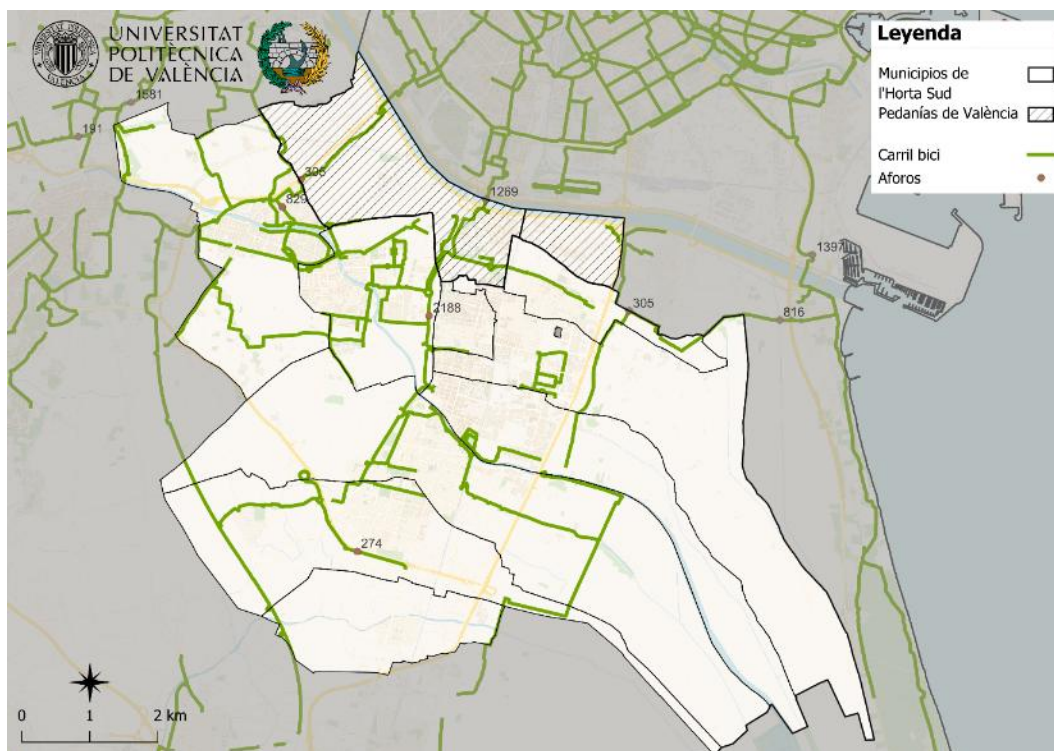


Figura 32: Vías ciclopeatonales (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

Sin embargo, a nivel local, la red presenta importantes carencias:

- Baja penetración en los cascos urbanos, donde las vías ciclables son escasas.
- Accesibilidad limitada en zonas industriales, que, a pesar de estar integradas en el continuo urbano, resultan difícilmente accesibles en bicicleta o a pie.
- Calidad deficiente de los itinerarios peatonales y ciclistas existentes, que además enfrentan problemas de cohabitación con vehículos pesados, lo que complica su uso seguro y cómodo.

2.1.3.4. Una red de transporte público marcada por la desaparición del tranvía

El transporte público en l'Horta Sud está compuesto por cuatro actores principales (Figura 33):

- EMT València: autobús municipal que opera solo en el norte de la zona de estudio.
- Metrobus: servicio de autobuses de la Generalitat Valenciana, con un enfoque metropolitano y el principal medio de integración territorial.
- Metrovalencia: ferrocarril suburbano que cubre los municipios de Paiporta y Picanya, al noreste de la zona de estudio.
- Renfe Cercanías: ferrocarril suburbano de ámbito estatal que atiende a la mayoría de municipios, excepto aquellos cubiertos por Metrovalencia.

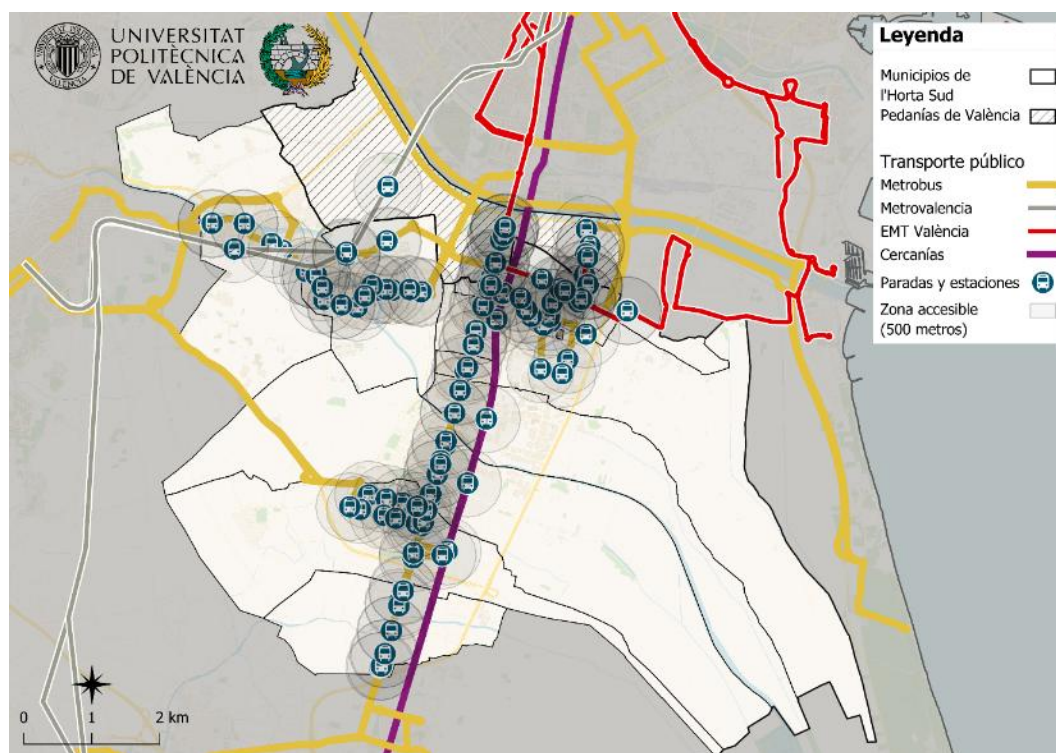


Figura 33: Redes de transporte público, paradas y estaciones (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025a)

La red de Metrobus destaca como el eje vertebrador del territorio, heredando el trazado del antiguo tranvía interurbano desaparecido en los años 60. Con líneas como la 180, 181 y 182, realiza alrededor de 115 expediciones diarias y transportó a 1,75 millones de personas en 2016 (Figura 34). Aunque la red parece frecuente y con buena cobertura (Figura 35Figura 34), persisten importantes carencias:

- Críticas por lentitud y poca eficacia en desplazamientos interurbanos hacia València, donde los usuarios quedan en ubicaciones excéntricas y con mala intermodalidad.
- Cobertura limitada a cascos urbanos, dejando fuera las zonas industriales, a pesar de su relevancia en empleo.
- Falta de complementariedad entre los distintos modos de transporte, con problemas de superposición de redes y baja legibilidad de la oferta.

METROBÚS							
DADES GENERALS PER LÍNIES. ANY 2016							
Línia	Distància en km		Expedicions/dia		km/línia/ dia	Cotxes/dia	Persones transportades
	Anada	Tornada	Anada	Tornada			
AUVACA S.A							
180. València - Albal	10,92	8,71	79	79	1.572	6	1.232.569
181. València – Picassent (por La Nueva Fe)	20,1	18,92	17	16	567	2	257.813
182. València - Silla	15.51	15.94	18	17	529	2	257.845

Figura 34: Datos generales e las líneas de Metrobús que sirven la zona (fuente: GVA, 2022)

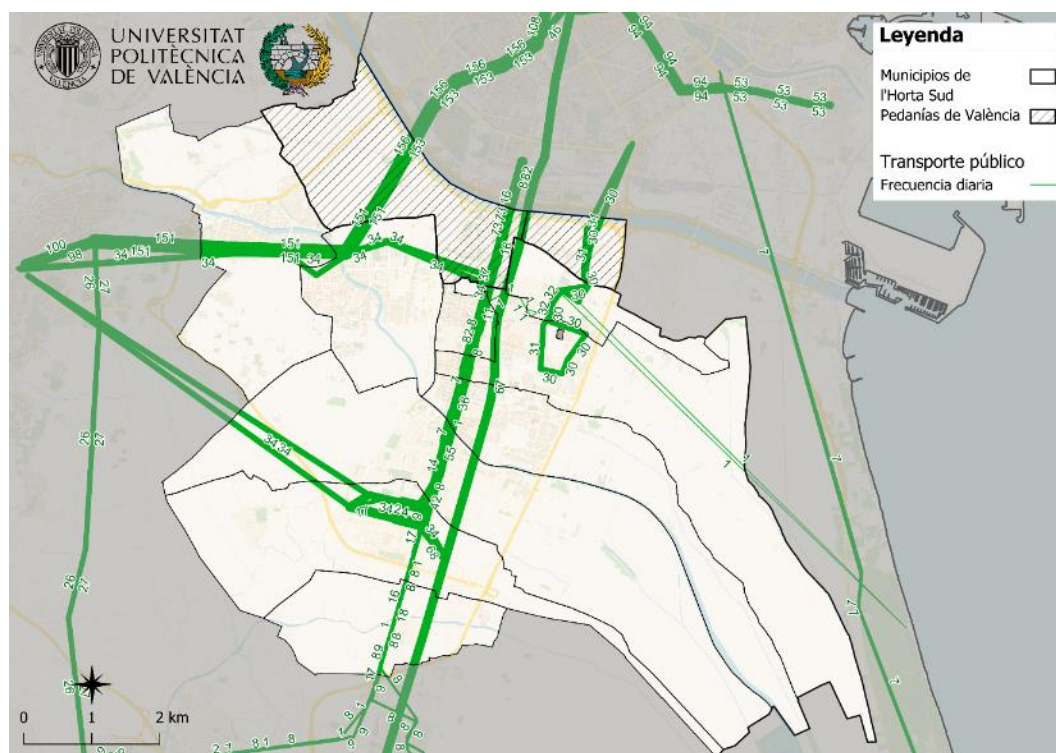


Figura 35: Frecuencia de paso de transporte público, independientemente del modo, en cada corredor (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025a)

A pesar de su frecuencia y cobertura, el uso del transporte público sigue siendo bajo, lo que plantea la pregunta: ¿Por qué no se aprovecha más esta infraestructura? Las respuestas apuntan a la necesidad de mejorar la intermodalidad, la accesibilidad a zonas industriales y la claridad de la oferta.

2.1.3.5. La movilidad: la consecuencia del desarrollo viario

El análisis de la movilidad en una jornada laborable tipo de octubre de 2024, basado en datos del Ministerio, revela los patrones de desplazamiento en la zona de estudio de l'Horta Sud.

En los mapas de flujos (Figura 36 y Figura 37), el gran punto situado a la derecha representa la ciudad de València, que actúa como el principal origen y destino de los desplazamientos. Los municipios de la zona de estudio aparecen ligeramente deformados para facilitar la visualización, debido a la alta densidad de información. Cada punto en el mapa simboliza un municipio, y su tamaño refleja la importancia de los desplazamientos internos dentro de cada uno. Las flechas, por su parte, representan los intercambios entre municipios, donde el grosor indica la magnitud de dichos flujos.

De este análisis se desprenden tres observaciones clave. En primer lugar, existe una gran importancia de los desplazamientos intra-municipales, que suelen ser mayoritariamente por compras o servicios y se realizan principalmente a pie. En segundo lugar, se observan numerosos desplazamientos desde los diferentes municipios hacia la ciudad de València, con más de 20.000 viajes diarios. Finalmente, aunque en menor medida, también hay un intercambio significativo entre los propios municipios, lo que demuestra que, a pesar de los límites administrativos, existe una vida en común dentro de este continuo urbano.

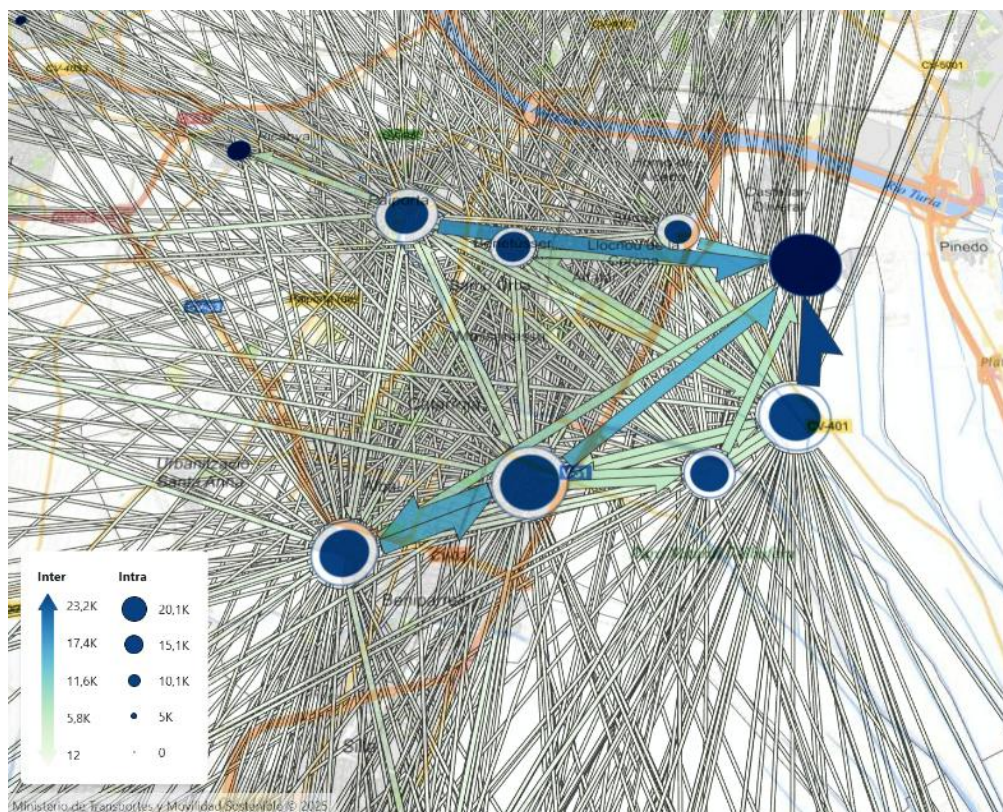


Figura 36: Principales flujos con origen en la zona de estudio en un día laborable de octubre de 2024 (fuente: MITMS, 2025b)

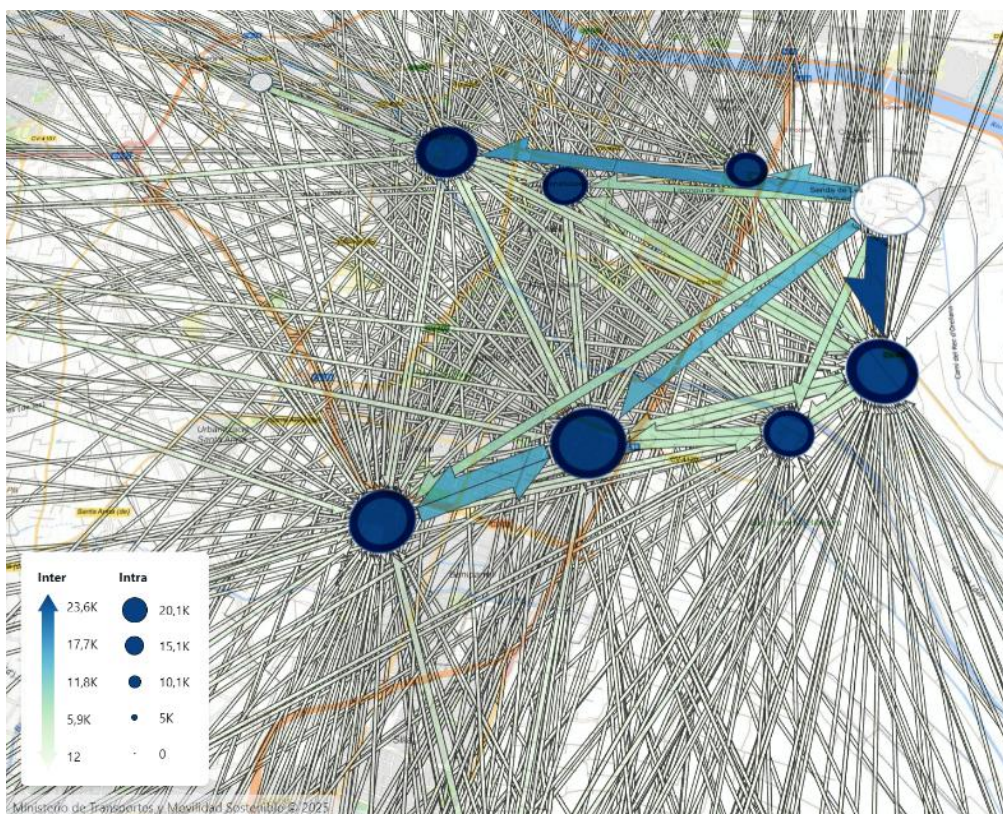


Figura 37: Principales flujos con destino en la zona de estudio en un día laborable de octubre de 2024 (fuente: MITMS, 2025b)

En cuanto a la distancia recorrida (Figura 38), la mayoría de los viajes son de menos de 2 kilómetros, lo que indica que podrían realizarse fácilmente a pie o en bicicleta. Sin embargo, el 28% de los viajes superan los 5 kilómetros, y estos suelen corresponder a desplazamientos laborales o educativos, que son más difíciles de modular directamente por los individuos.

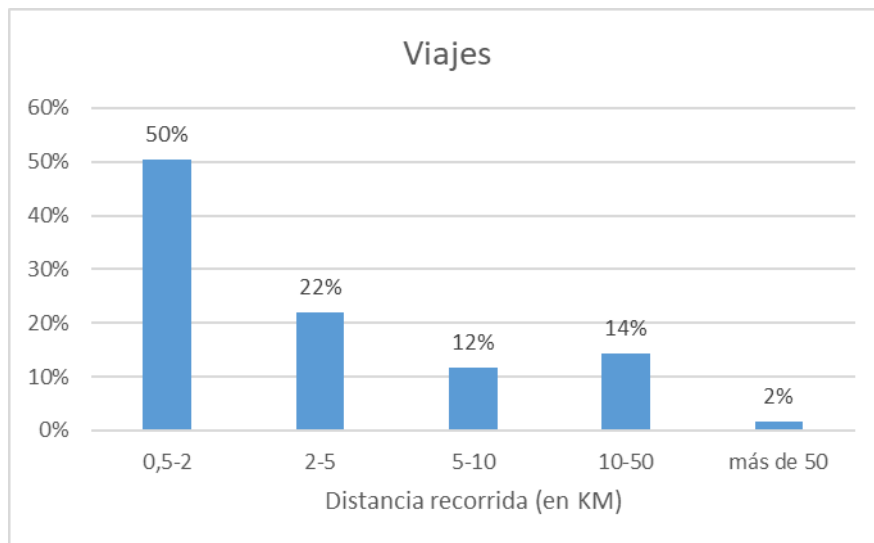


Figura 38: Viajes desde la zona de estudio, según la distancia recorrida (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)

Al analizar los viajes según su destino (Figura 39), se observa que el 58% son internos a la zona de estudio, lo que refleja un gran potencial para dinamizar y priorizar la movilidad interna, reduciendo los grandes desplazamientos, ya que existe una vida local y ciertos equipamientos. Al contrario, el 23% de los viajes tienen como destino València, lo que subraya la necesidad de mejorar las alternativas al coche para estos trayectos.

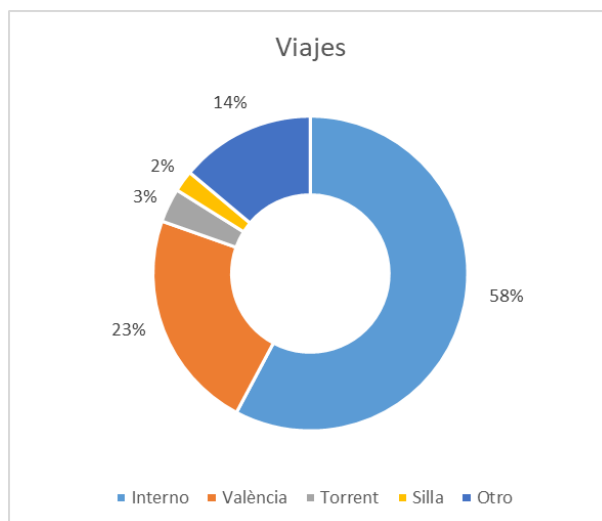


Figura 39: Viajes desde la zona de estudio, según su destino (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)

Al considerar tanto los viajes como la distancia, València y otros destinos ganan relevancia (Figura 40), lo que muestra la dificultad de dar solución a la movilidad global. Sin embargo, esto también pone de

manifiesto la necesidad de centrarse en los desplazamientos internos y hacia València, que presentan un gran potencial.

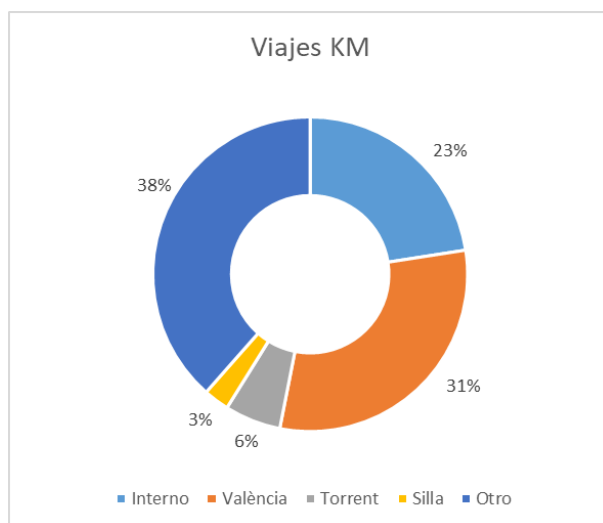


Figura 40: Viajes-KM desde la zona de estudio, según su destino (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)

Respecto a los modos de desplazamiento, la información disponible es limitada. Tomando como referencia los datos del PMUS de Paiporta (Figura 41), que, aunque reciente y representativo del territorio, es un municipio especialmente accesible en transporte en común (metro), se observa que más de la mitad de la población utiliza el coche como modo principal de desplazamiento. Solo el 13% usa el transporte público, mientras que el 7% se desplaza en bicicleta, una cifra relativamente elevada, aunque su fiabilidad pueda ser cuestionable.

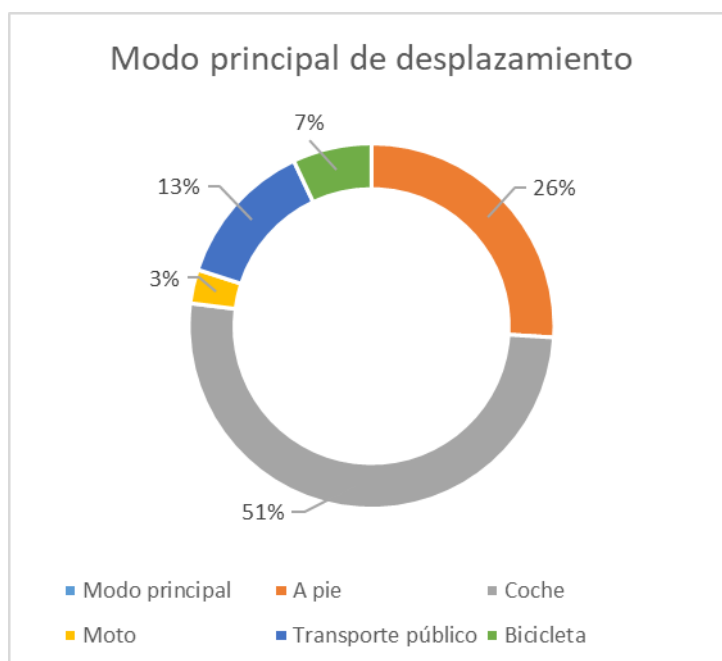


Figura 41: Estimación del modo de desplazamiento principal (fuente: Ajuntament de Paiporta, 2017)

En resumen, existe un gran potencial para mejorar la movilidad en la zona. La estrategia más lógica parece ser favorecer los desplazamientos internos, que pueden realizarse fácilmente a pie o en bicicleta, y mejorar la gobernanza y los servicios para reducir la necesidad de desplazarse a València. Además, es fundamental mejorar las alternativas al coche para los trayectos hacia València, aprovechando la densidad poblacional y los equipamientos existentes.

2.1.4. Conclusión: un territorio urbano dependiente de una movilidad insostenible

La evolución histórica de l'Horta Sud demuestra cómo las decisiones de planificación, a menudo fragmentadas y reactivas, han condicionado el modelo territorial actual. La ejecución de infraestructuras de gran escala, especialmente el Plan Sur y la posterior Red Arterial, priorizaron sistemáticamente el tráfico rodado como motor de una urbanización "en mancha de aceite". El resultado es un territorio donde las redes viarias y ferroviarias, concebidas originalmente como conexiones, se han transformado en barreras físicas que fracturan los núcleos urbanos y consolidan una estructura territorial desarticulada y dependiente de la capital.

Las consecuencias de este proceso se manifiestan hoy en una comarca densa y altamente industrializada que actúa como un espacio periférico subordinado a València. Con una tasa de motorización de aproximadamente 450 turismos por cada 1.000 habitantes y una cuota modal donde el coche privado supera el 50%, l'Horta Sud se ha configurado como un entorno cautivo de la movilidad motorizada. Esta dependencia, agravada por una red de transporte público que no logra competir en tiempos de viaje y una infraestructura ciclopeatonal con importantes carencias de conectividad interna, define un modelo de movilidad profundamente insostenible.

Las imágenes aéreas comparativas entre 1956 y 2025 (Figura 42) ilustran de forma incontestable esta metamorfosis visual: el paso de núcleos rurales aislados por la huerta a un continuo urbano-industrial que abarca casi la totalidad de la comarca. Este crecimiento acelerado, que ha seguido fielmente los ejes de las grandes vías de comunicación, confirma que la planificación sectorial del viario ha prevalecido históricamente sobre cualquier visión integrada del territorio. El diagnóstico revela un sistema al límite de su capacidad técnica y ambiental, marcado por la desgobernanza metropolitana y la falta de cohesión social en sus desplazamientos.

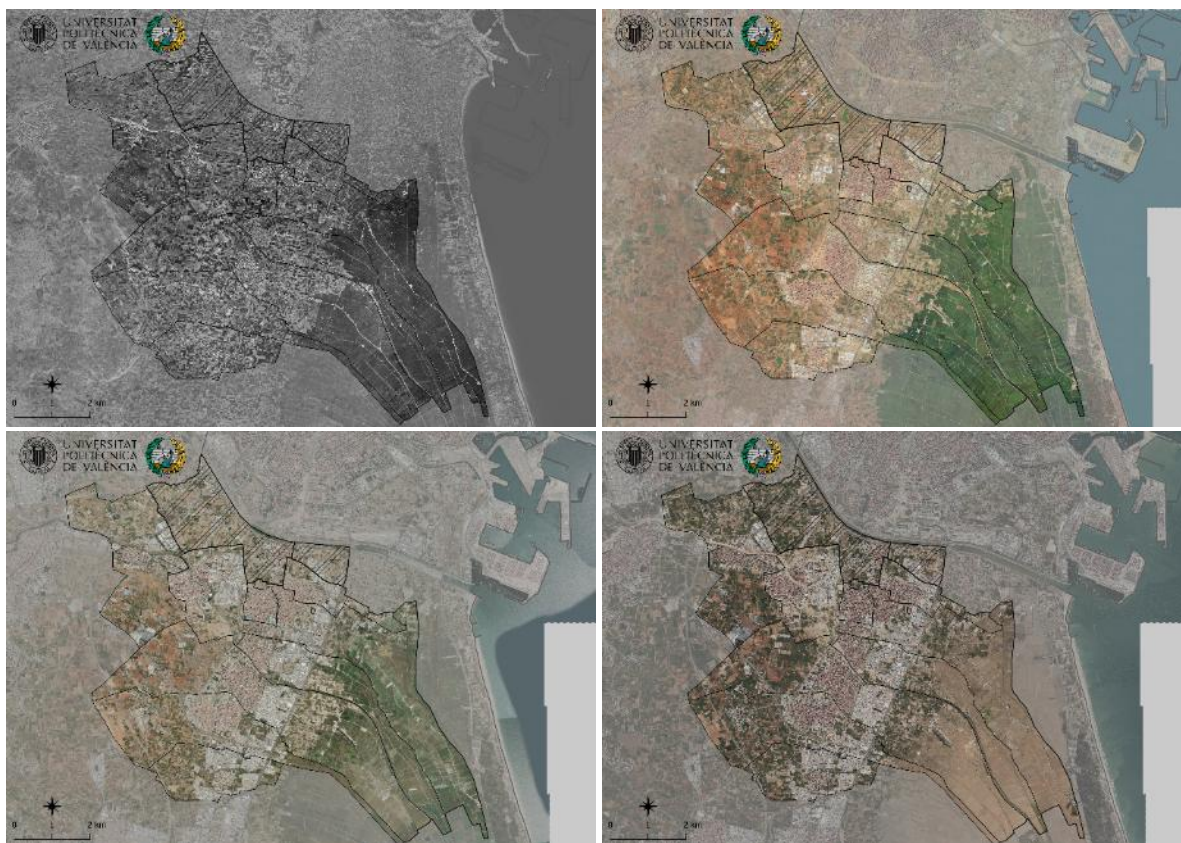


Figura 42: Evolución de la zona de estudio a partir de imágenes aéreas; años 1956, 2000, 2024 y 2025 respectivamente (fuente: elaboración propia a partir de ICV, 2025b)

Sin embargo, este modelo de desarrollo desordenado y vulnerable encontró su punto de ruptura definitivo el 29 de octubre de 2024. La catástrofe de la DANA no solo supuso un trauma humano y material sin precedentes, sino que actuó como una auditoría forzada de la resiliencia del territorio. El evento inundatorio dejó al descubierto la fragilidad de un sistema de movilidad que, lejos de proteger a la población, colapsó ante el riesgo climático. A continuación, se analiza en profundidad el impacto de este evento, cuyas lecciones resultan fundamentales para proponer una reconversión sostenible y segura de la comarca.

2.2. Comprender la catástrofe: el impacto de la DANA del 29 de octubre de 2024

2.2.1. Introducción y objetivos

La DANA del 29 de octubre de 2024 ha representado una gran catástrofe natural que ha tenido un impacto significativo sobre la movilidad de la población en l'Horta Sud. Más allá de los daños materiales, este evento supone una oportunidad para repensar la movilidad del territorio y, en un sentido más amplio, corregir las deficiencias en su funcionamiento.

En un contexto de transición ecológica, donde se hace cada vez más urgente reducir los desplazamientos innecesarios y fomentar medios de transporte sostenibles, este estudio busca analizar cómo la DANA ha afectado a la movilidad y qué lecciones pueden extraerse para el futuro.

Para lograrlo, se han llevado a cabo un análisis documental y una encuesta:

- Análisis documental: para entender las variaciones en la oferta de transporte antes, durante y después de las inundaciones.
- Encuesta: para comprender los cambios en la demanda de movilidad, incluyendo modificaciones en los comportamientos, medios de desplazamiento y aprendizajes derivados de la DANA en relación con la movilidad. Se ha completado con datos disponibles sobre desplazamientos que permiten su cuantificación y el análisis de su evolución.

El objetivo final es identificar oportunidades de mejora que permitan avanzar hacia un modelo de movilidad más resiliente, sostenible y adaptado a los desafíos climáticos y territoriales

2.2.2. Impacto sobre la población: una gran catástrofe

La DANA del 29 de octubre de 2024 ha sido una de las mayores catástrofes naturales en la historia reciente de España, con un impacto devastador sobre la población y la movilidad en l'Horta Sud y otras zonas afectadas. Este evento no solo ha causado pérdidas humanas y materiales, sino que también ha puesto de manifiesto las deficiencias estructurales del territorio y la necesidad de repensar la movilidad en un contexto de transición ecológica.

El impacto de la DANA ha sido especialmente grave:

- 230 fallecidos, con un tanatorio instalado en Feria València para gestionar la emergencia.
- 37.004 personas rescatadas (Gobierno de España, 2024).
- Daños económicos estimados en 17.000 millones de euros, con miles de hogares arruinados (Ivie, 2025).
- Pérdida de patrimonio cultural, incluyendo alquilerías históricas.
- 120.000 vehículos afectados y redes de transporte desaparecidas (El País, 2024).
- 10.000 ascensores inutilizados, lo que ha afectado gravemente la accesibilidad en edificios (El País, 2024).
- Daños generalizados en infraestructuras básicas: electricidad, agua potable, gas, aguas fecales y comunicaciones.
- Desabastecimiento prolongado en muchas zonas.
- Cierre de colegios durante semanas, afectando la rutina de miles de familias.
- Impacto en la salud mental, con un aumento de traumas y enfermedades psicológicas en la población.

Este escenario de crisis ofrece una oportunidad única para analizar cómo los desastres naturales afectan la movilidad y cómo pueden impulsarse cambios hacia un modelo más sostenible y resiliente.

2.2.3. Impacto y recuperación de la oferta de movilidad: facilitar la movilidad esencial

La DANA del 29 de octubre de 2024 tuvo un impacto devastador sobre la oferta de movilidad en l'Horta Sud, afectando gravemente a las infraestructuras de transporte y obligando a una reconstrucción y adaptación urgente tras la catástrofe.

2.2.3.1. Impacto sobre la red viaria

La DANA del 29 de octubre de 2024 tuvo un impacto severo en la red viaria interurbana, dejando un total de 80 km de carreteras afectadas y requiriendo una reapertura progresiva tras los daños. Muchos pasos inferiores locales no se han recuperado totalmente hasta marzo del año siguiente, lo que evidencia la vulnerabilidad de las infraestructuras ante eventos climáticos extremos.

La Figura 43 muestra algunas de las vías de comunicación más impactadas por la DANA, donde se pueden observar daños significativos en puentes, calzadas y sistemas de drenaje.

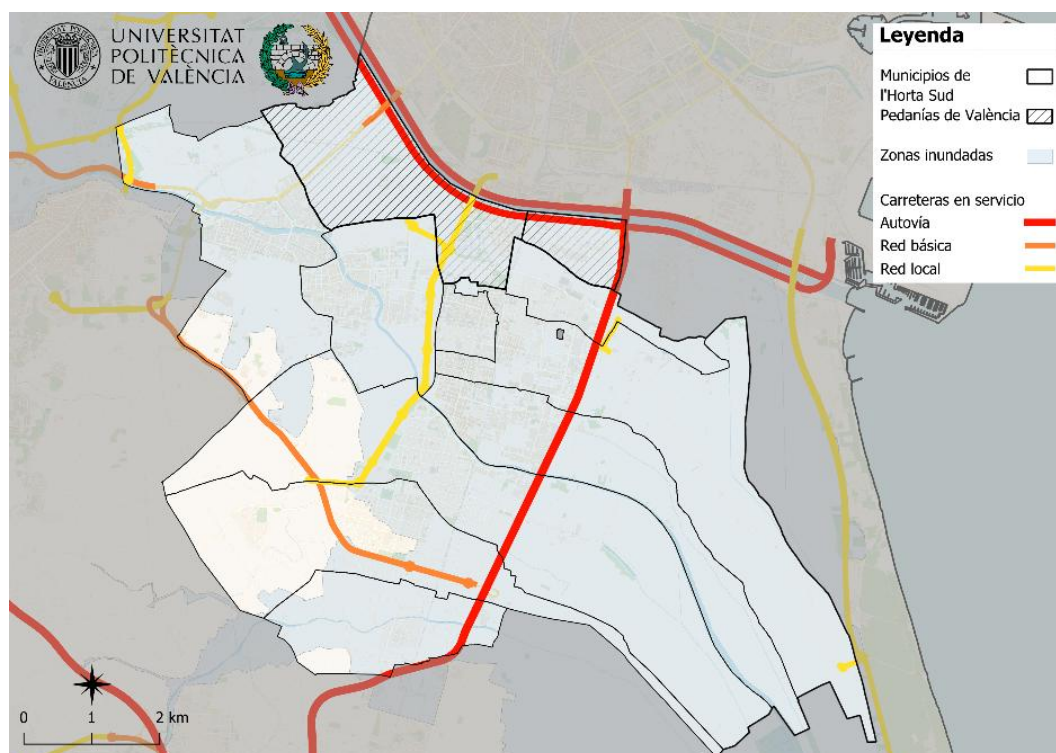
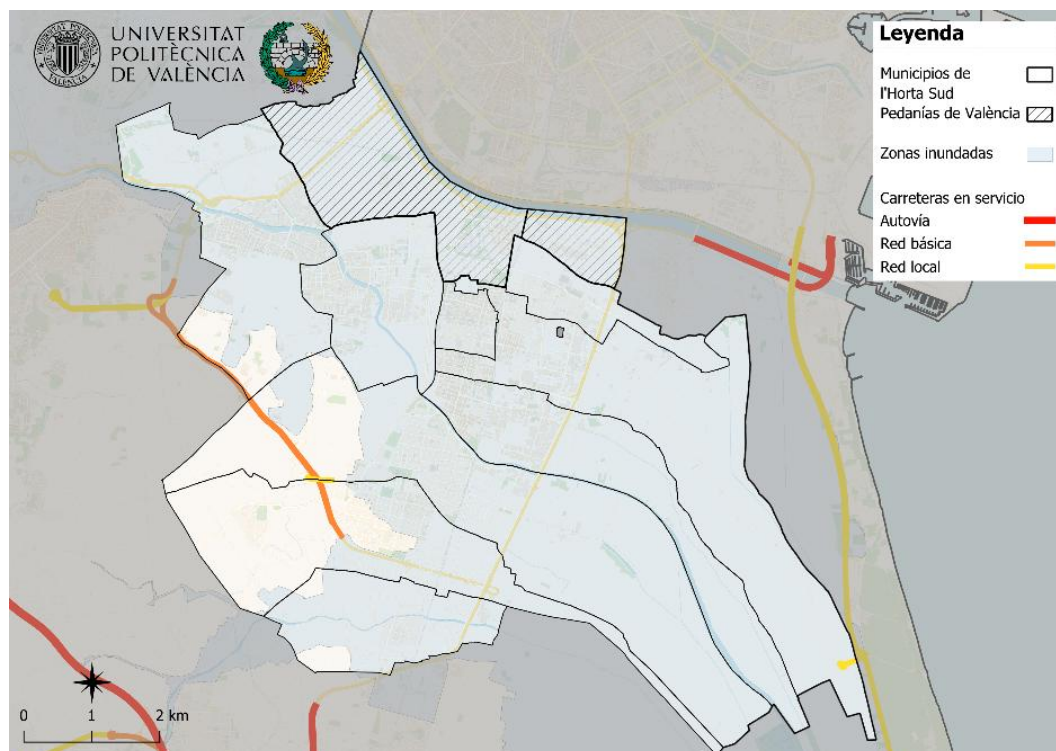


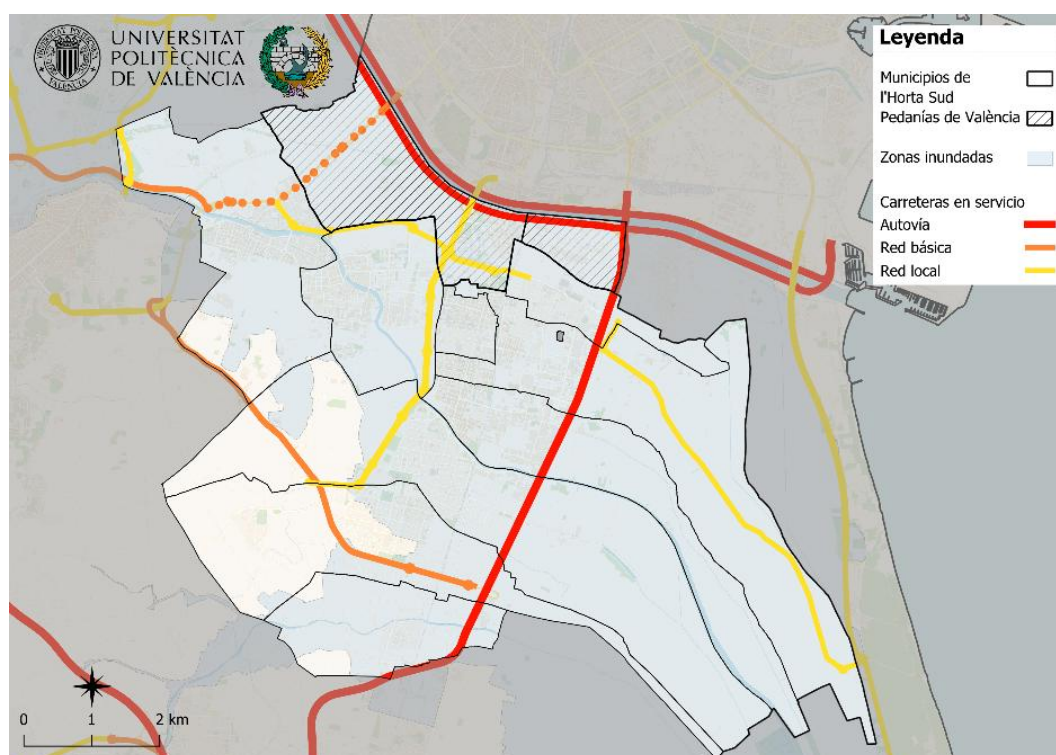
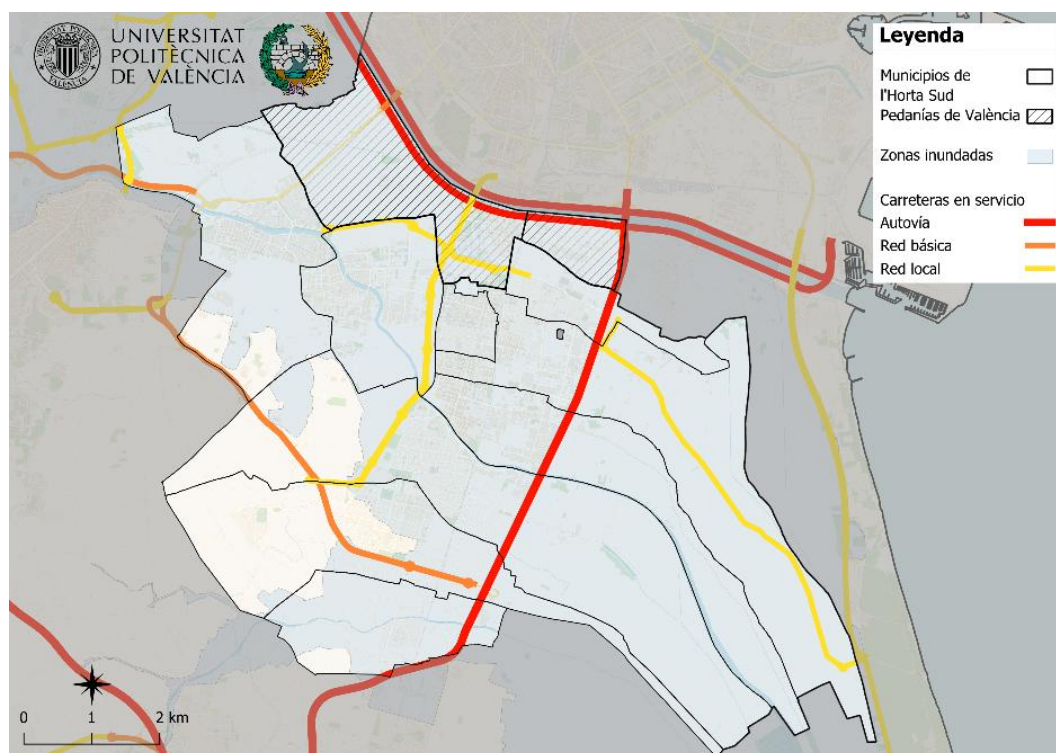
Figura 43: Vías de comunicación impactadas por la DANA (fuente: desconocida)

El proceso de recuperación de las principales carreteras ha variado según su titularidad y la gravedad de los daños. A continuación, se detalla la situación de las vías principales afectadas (Figura 44 y Tabla 2).

Algunas fechas clave en la recuperación de la red viaria son:

- 30 y 31 de octubre: Reapertura inicial de las carreteras V-30, V-31 y CV-400, aunque con limitaciones y obras de reparación en curso.
- 15 de noviembre: Avances significativos en la reparación de infraestructuras críticas.
- 15 de diciembre: Reapertura parcial de la CV-36 con un puente provisional.
- 15 de agosto: Finalización total de las obras en la CV-33 y CV-36.





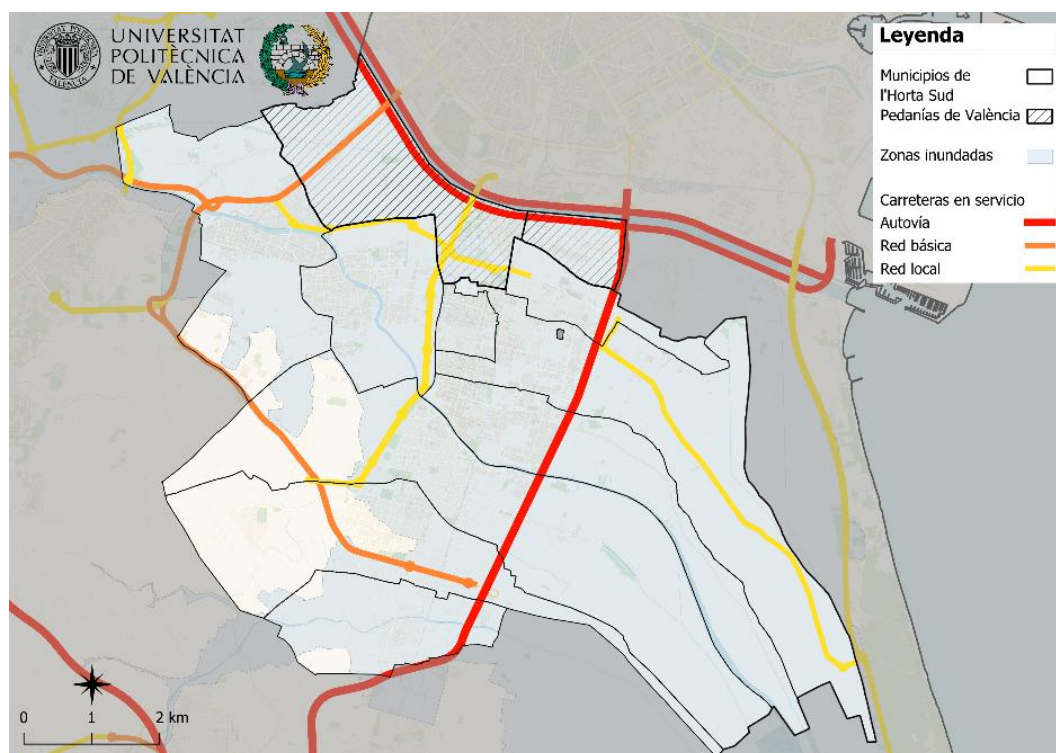


Figura 44: Evolución de la red de carreteras tras la DANA; 30 de octubre de 2024, 31 de octubre de 2024, 15 de noviembre de 2024, 15 de diciembre de 2024 y 15 de agosto de 2025, respectivamente (fuente: elaboración propia a partir de informaciones propias; GVA, 2025a; GVA, 2025b y MITMS, 2025c)

Tabla 2 : Impacto de la DANA sobre la red de carreteras principales

Carretera	Denominación	Titularidad	Localización	Reapertura
V-30	Circunvalación de València	MITMS	Entre Aldaia y el Puerto	El 31 de octubre
V-31	Pista de Silla	MITMS	Entre Silla y València	El 31 de octubre, obras de permeabilización en curso
CV-33	Distribuidor Sud	GVA	Torrent (puente sobre la rambla)	Reapertura parcial en los primeros días (hasta Torrent desde el sur), el 4 de julio (media calzada) y total el 13 de agosto
CV-36	Autovía de Torrent	GVA	Entre València y Torrent	Reapertura parcial el 07 de diciembre (puente provisional, un carril por sentido), total el 10 de junio
CV-400	Avinguda del Sur	GVA	En su conjunto	El 31 de octubre

Además de los daños en las carreteras, la DANA generó un problema grave de estacionamiento. En ese sentido, no solo se han producido multitud de pérdidas de vehículos, sino que muchos de los cuales han bloqueado vías públicas y dificultado las labores de limpieza y reconstrucción. Al mismo tiempo, se produjo una toma de conciencia sobre el espacio ocupado por los coches y los riesgos de estacionar en zonas inundables. Además, la existencia de multitud de garajes bloqueados y el miedo a un nuevo episodio similar llevaron a una dificultad para almacenar vehículos en la post-catástrofe.

En este contexto se ha puesto de manifiesto la necesidad de repensar la gestión del espacio público y el estacionamiento en áreas vulnerables, así como de mejorar la resiliencia de las infraestructuras viarias para futuros eventos climáticos.

2.2.3.2. Impacto sobre la red ferroviaria y el transporte público

Las inundaciones tuvieron también, evidentemente, un impacto importante sobre las infraestructuras y redes de transporte público. Tratamos en este apartado de comprender no sólo cuáles fueron los daños provocados, sino también cuál ha sido la estrategia de recuperación tras la catástrofe de medios de transporte que han resultado cruciales para la movilidad de los residentes. Estudiaremos de manera independiente:

- la red de ferrocarril estatal,
- la red de ferrocarril autonómica,
- los autobuses interurbanos de competencia autonómica,
- y los autobuses municipales de la ciudad de València.

Ferrocarril estatal

La DANA del 29 de octubre de 2024 afectó gravemente a la red ferroviaria estatal, evidenciando la poca resiliencia de un medio como el ferrocarril ante eventos climáticos extremos. En el mapa de la Figura 58 se pueden observar las redes y estaciones afectadas, donde se detalla cómo la inundación paralizó toda la red para disminuir la movilidad. El servicio al norte del río Turia se reestableció el 3 de noviembre, pero las zonas más afectadas sufrieron daños severos que han necesitado de meses de trabajos de reconstrucción.

La zona afectada incluye dos líneas en funcionamiento y una tercera línea fuera de servicio, a lo que se debe añadir una cuarta línea fuera del ámbito de estudio. En particular:

- La línea de AVE a Madrid sufrió daños parciales.
- La línea convencional Valencia-La Font de la Figuera fue fuertemente dañada (Figura 45), incluyendo 4 estaciones en municipios afectados.
- Se desconocen los daños en la nueva línea de alta velocidad València-Alicante, aun fuera de servicio.
- Una tercera línea, Valencia-Bunyol, también fue gravemente afectada, aunque queda fuera del ámbito de estudio y ha reabierto más de un año después.

La Tabla 3 resume la evolución de las principales líneas ferroviarias estatales afectadas.

Tabla 3: Evolución de las principales líneas de ferrocarril estatal afectadas

Línea	Afectación	Reapertura
AVE Madrid	AVE	14 de noviembre
Convencional (La Encina)	Euromed, Media Distancia y Cercanías	16 de diciembre

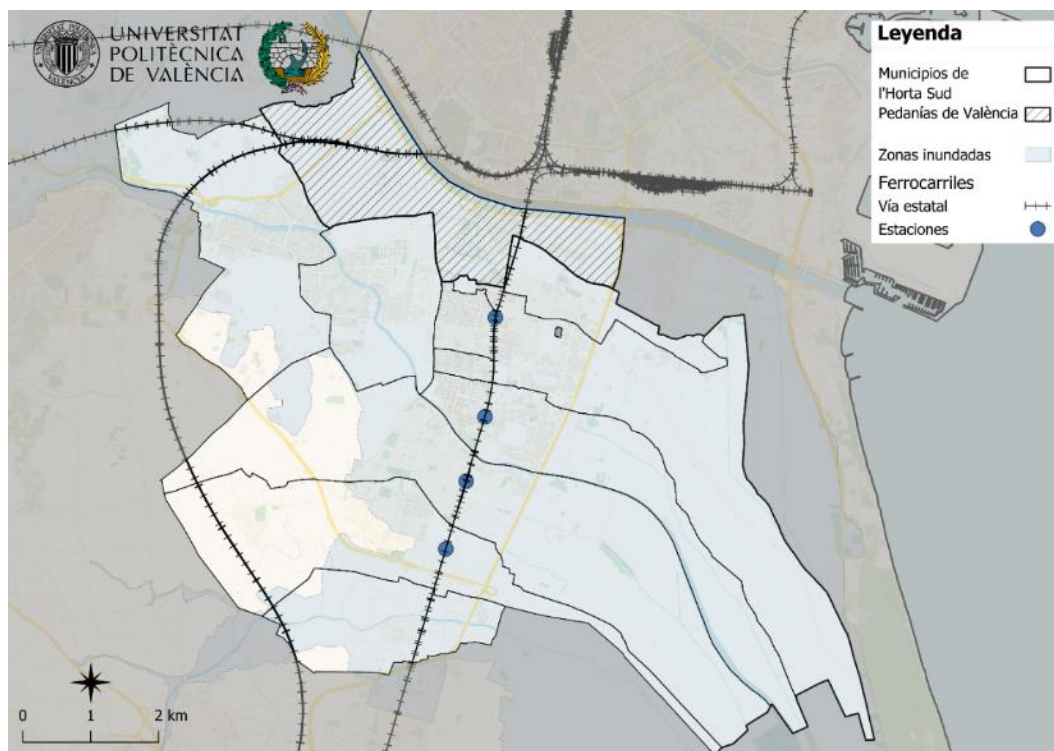


Figura 45: Red ferroviaria estatal afectada por la DANA (fuente: elaboración propia a partir de informaciones propias y MITMS, 2025c)



Figura 46: Estado de la vía en Catarroja tras las inundaciones (fuente: desconocida)

Para garantizar la movilidad, se implementaron servicios alternativos en autobús desde la primera semana, utilizando el intercambiador de Joaquín Sorolla (Figura 47).

En ese sentido, tras la DANA del 29 de octubre de 2024, la interrupción de los servicios ferroviarios en el corredor València-Silla obligó a implementar un sistema de autobuses alternativos con una frecuencia de 6 a 10 minutos. Estos autobuses no solo sustituyeron a los trenes de Cercanías, sino que también cubrieron las rutas de Metrobus, cuyos recursos estaban siendo utilizados para reemplazar los

servicios de Metrovalencia en otras zonas afectadas. Esta coordinación fue posible gracias a que tanto Metrobus como Metrovalencia dependen de la Generalitat Valenciana, lo que permitió al Estado asumir el control de los servicios alternativos en el corredor ferroviario, garantizando así la continuidad de la movilidad en una situación de emergencia.

En las primeras semanas, las líneas hacia el sur de València estuvieron totalmente cortadas. Sin embargo, el 15 de noviembre se logró reestablecer parcialmente la circulación al sur de Silla, aunque el tramo crítico entre Silla y València siguió cerrado. Durante este período, los autobuses alternativos mantuvieron su operación, asegurando la conectividad para los usuarios que dependían de este corredor.

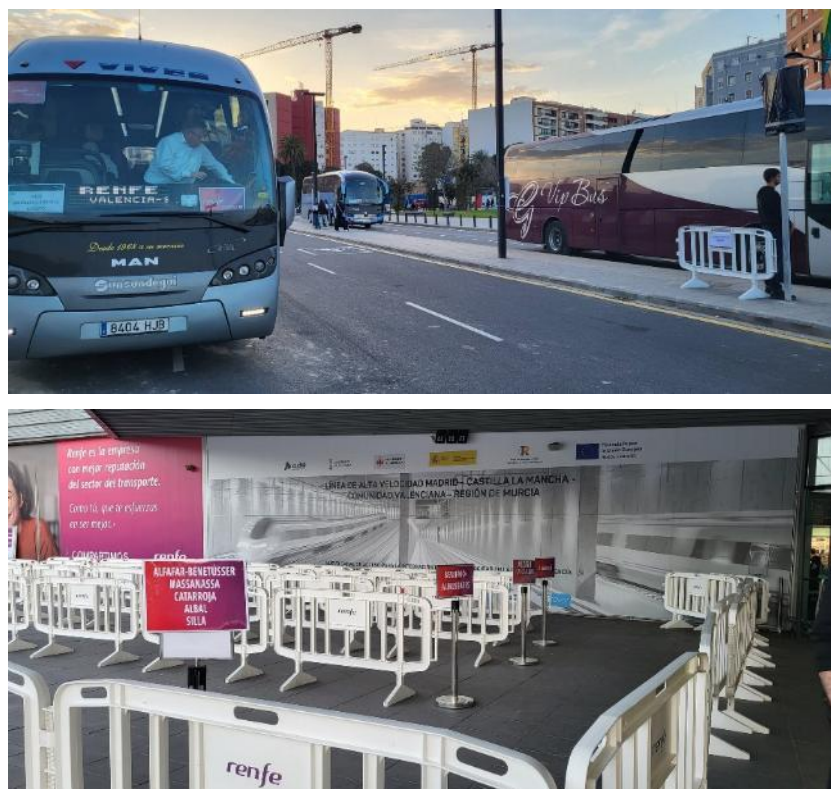


Figura 47: Servicios alternativos en la estación de Valencia-Joaquín Sorolla (Fuente: Marta Serrano, 2025)

En concreto, se proponían cuatro líneas diferentes de autobuses de reemplazo, de las cuales una servía el conjunto de los municipios de la zona de estudio con la citada frecuencia de 6 a 10 minutos.

Finalmente, el 16 de diciembre se reanudó por completo el servicio ferroviario en el tramo Silla-València, lo que permitió la desaparición de los servicios alternativos de Renfe y el regreso de los servicios habituales de Metrobus. Este proceso de recuperación, aunque gradual, demostró la capacidad de adaptación y coordinación entre las distintas administraciones.

La Figura 48 ilustra el estado de la red de Cercanías de València y los servicios sustitutivos a fecha del 15 de noviembre, tras la recuperación parcial del servicio al sur de Silla. A partir del 16 de diciembre, con la reapertura total del tramo afectado, los servicios volvieron a su funcionamiento normal, aunque persistió la interrupción en la línea Valencia-Bunyol, que, al estar en proceso de electrificación y quedar fuera del ámbito de estudio, no influyó directamente en la movilidad de l'Horta Sud.

Metrovalencia

Metrovalencia es fundamental para la movilidad de municipios como Paiporta y Picanya. En la zona de estudio, las líneas 1, 2 y 7 sufrieron daños importantes desde La Torre hasta Torrent debido a las inundaciones (Figura 49).

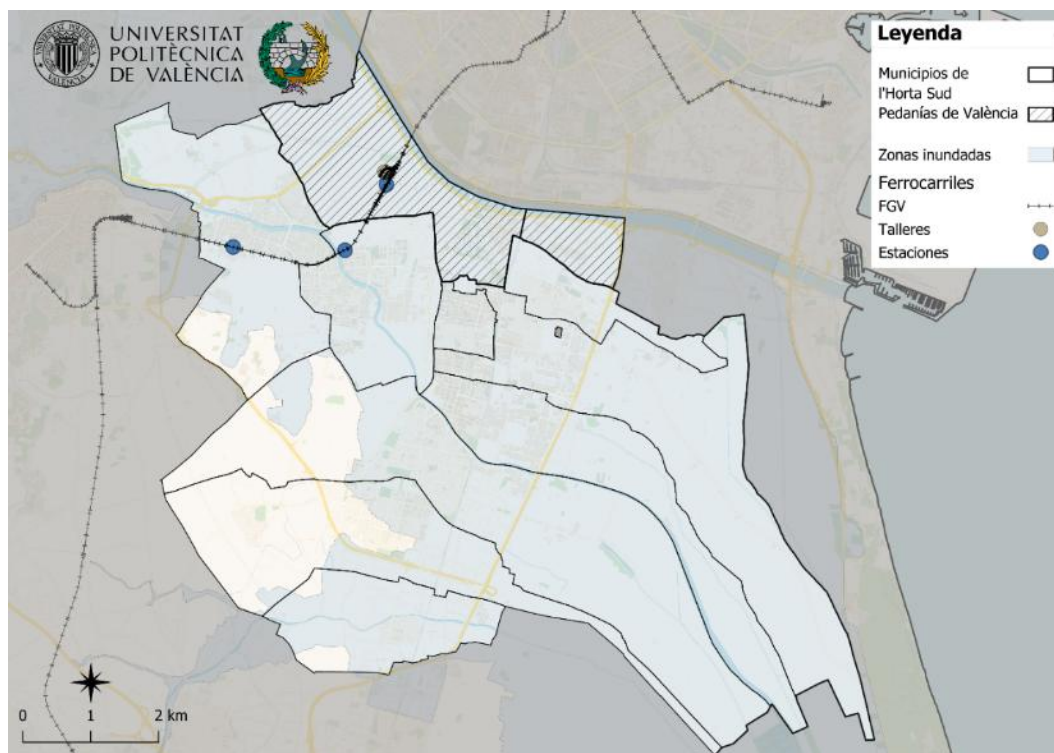


Figura 49: Red de Metrovalencia impactada por las inundaciones (fuente: elaboración propia a partir de Metrovalencia, 2025)

Además, los depósitos principales, oficinas y centro de mando se encuentran en esta zona, lo que agravó la situación: la sala de mando quedó totalmente inoperativa, y toda la red quedó bloqueada durante días, incluso fuera de las áreas directamente afectadas por las inundaciones. Los daños no se limitaron a las infraestructuras, sino que también afectaron gravemente a las comunicaciones y sistemas de control. La Figura 50 ofrece imágenes de los daños en las instalaciones.

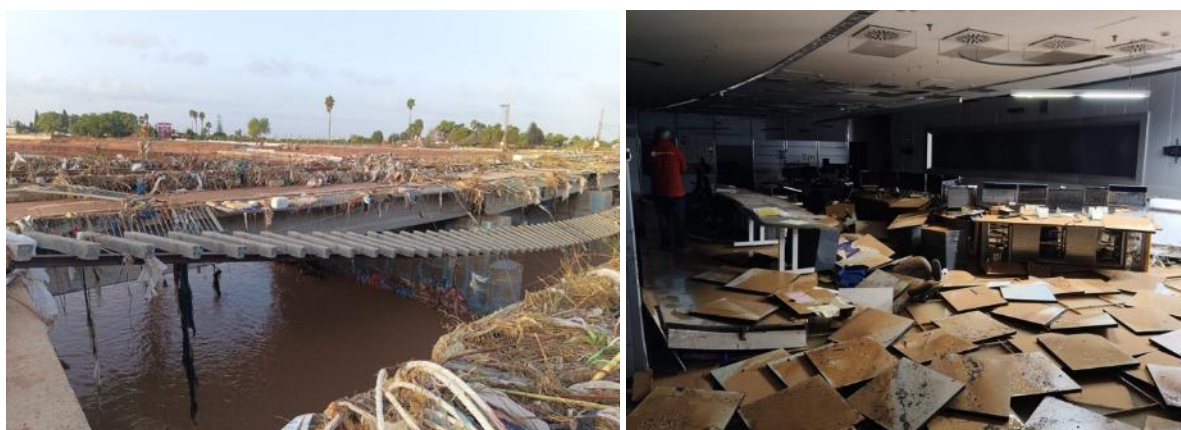


Figura 50: Daños en las instalaciones de Metrovalencia (fuente: Metrovalencia, 2025)

Ante esta situación, se implementó un plan de servicios alternativos en autobús que evolucionó en varias fases. Estos servicios se han prestado principalmente con los medios habituales de Metrobus en l'Horta Sud, que se reorganizaron aprovechando que Renfe se encarga del transporte alternativo en los municipios del corredor alrededor de la vía de ferrocarril. Además, se recibieron medios humanos y materiales tanto de Madrid como de Barcelona que permitieron completar el servicio.

Inicialmente, el 4 de noviembre de 2024, se establecieron los primeros servicios alternativos fuera de la zona más afectada. Dos días después, el 6 de noviembre, se amplió la cobertura para incluir la Ribera, al sur de la zona de estudio. Sin embargo, no fue hasta el 10 de noviembre cuando se pusieron en marcha tres líneas de autobús que conectaban Paiporta, Picanya y Torrent con Valencia, cada una con una frecuencia de 15 minutos y con destino en la estación de San Vicente, cerca de Plaza de España, permitiendo así la conexión con la parte ya operativa de la red de metro (Figura 51).

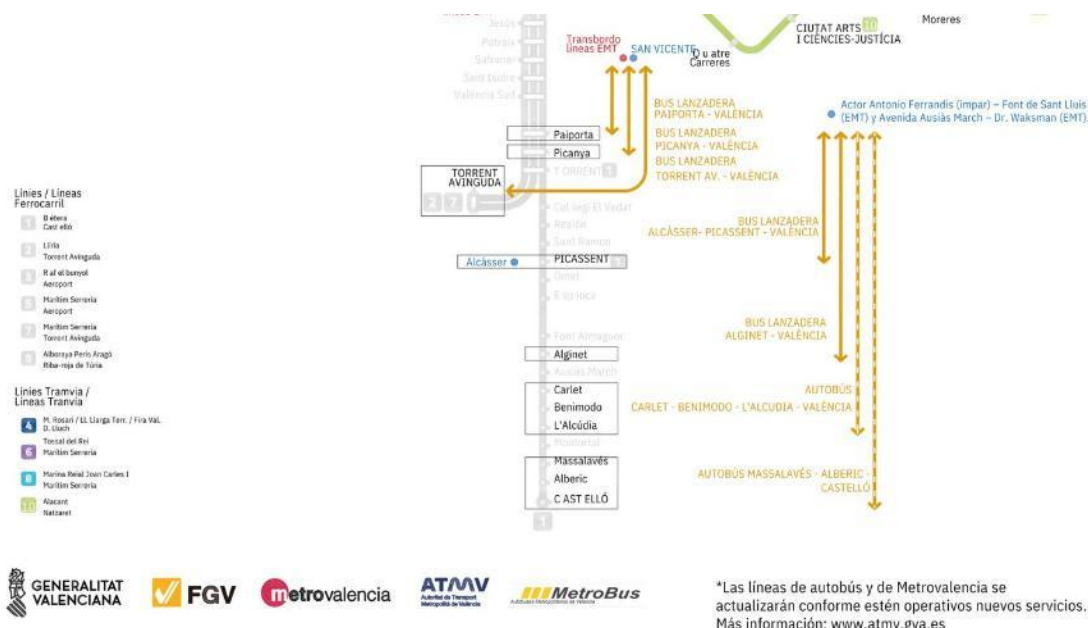


Figura 51: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 10 de noviembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)

El 25 de noviembre, se introdujo una línea adicional entre Torrent, Avinguda Picanya y Valencia, con una frecuencia de 45 minutos (Figura 52).

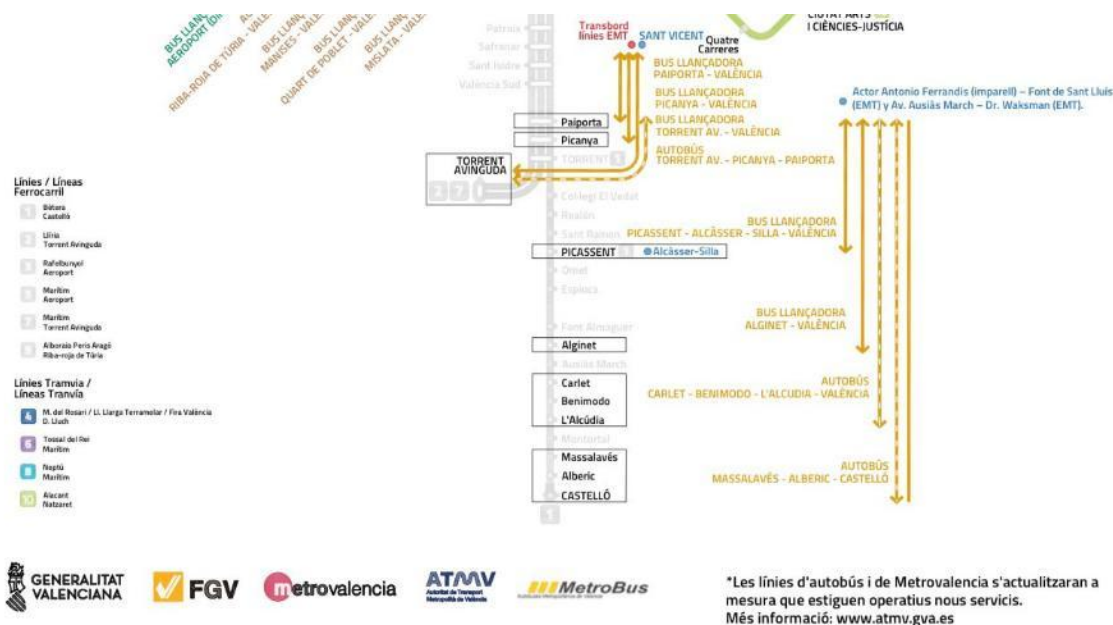


Figura 52: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 25 de noviembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)

El 3 de diciembre se recuperó el tráfico ferroviario desde la estación de Sant Isidre, al otro lado del nuevo cauce, pero se mantuvieron los mismos servicios alternativos. Aunque se planeó una nueva línea entre Picanya y Catarroja-Albal el 10 de diciembre (Figura 53), esta finalmente no se implementó, y los servicios volvieron a la configuración anterior el 24 de diciembre (Figura 54). Estos cambios son la consecuencia de los intentos de definir una red de transporte en tiempo real, con todos los problemas y dificultades que ello implica.

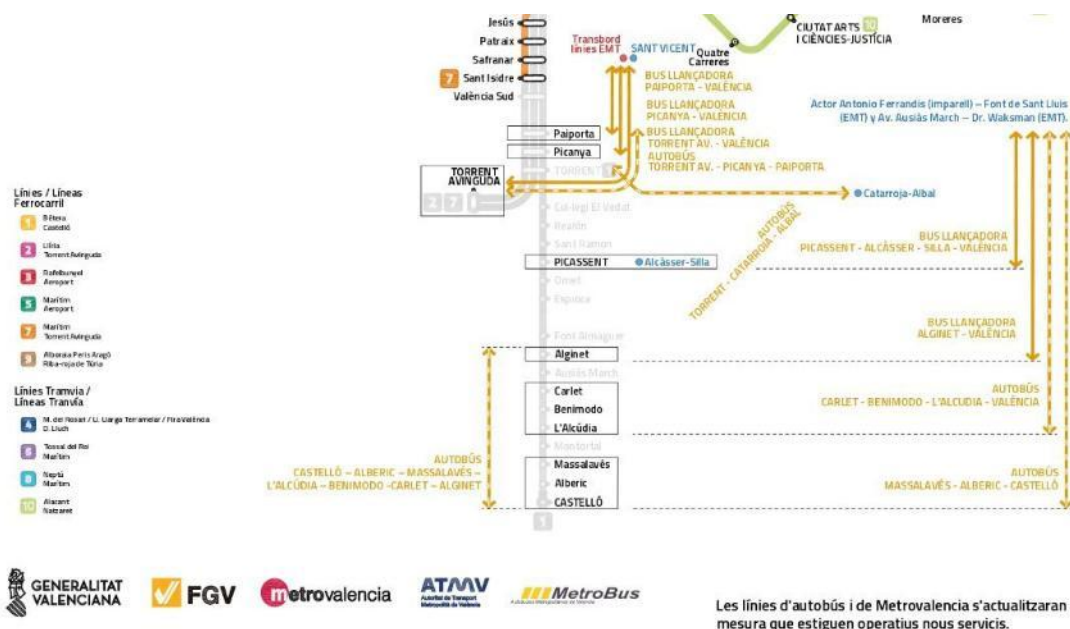


Figura 53: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 10 de diciembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)

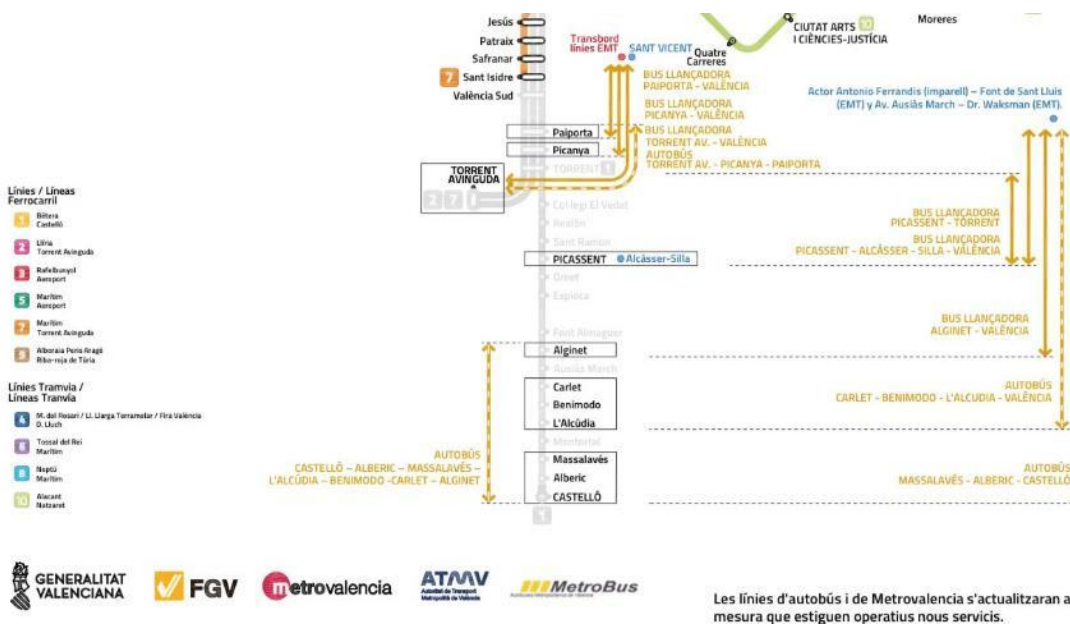


Figura 54: Servicios alternativos propuestos por la Generalitat Valenciana a 24 de diciembre de 2024 (fuente: Metrovalencia, 2025)

Un hito importante en la recuperación se alcanzó el 1 de abril de 2025, cuando se retomó la conexión ferroviaria desde València Sud hacia el norte. Este avance permitió ajustar los servicios alternativos en autobús, dirigiendo algunos hacia València Sud y otros hacia Safranar según su origen, lo que optimizó los tiempos de viaje y liberó recursos (Figura 55).



Figura 55: Cartel con motivo de la recuperación parcial del servicio de Metrovalencia el 1 de abril (fuente: Metrovalencia, 2025)

Finalmente, el 27 de junio de 2025, seis meses después del evento inundatorio, se logró el restablecimiento total del servicio de Metrovalencia en toda la red (Figura 56).



Figura 56: Cartel con motivo de la reapertura total de Metrovalencia el 27 de junio (fuente: Metrovalencia; 2025)

Las frecuencias de los autobuses alternativos variaron según la línea (Tabla 4):

Tabla 4: Frecuencias de las líneas de autobús establecidas en la zona de estudio.

Línea	Frecuencia laborable
Paiporta-València	15 minutos
Picanya-València	20 minutos
Torrent Av-Picanya-Paiporta	45 mins

La cronología detallada de los eventos clave en la recuperación (Tabla 5) muestra cómo, desde la interrupción total del servicio el 29 de octubre, se fueron implementando mejoras progresivas hasta alcanzar la normalidad el 27 de junio de 2025. Este proceso refleja no solo los desafíos técnicos y

logísticos, sino también la capacidad de adaptación y coordinación para restablecer un servicio esencial para la movilidad en l'Horta Sud.

Tabla 5: Resumen de eventos en la recuperación del servicio de Metrovalencia.

Fecha	Evento
29 de octubre de 2024	Parada del servicio como consecuencia de las inundaciones
4 de noviembre de 2024	Se establecen los primeros servicios alternativos, fuera de la zona cero
6 de noviembre de 2024	Se aumentan los servicios alternativos, aún fuera de la zona cero
10 de noviembre de 2024	Se pone en marcha el tranvía y se ponen en marcha los servicios alternativos en la zona cero
14 de noviembre de 2024	Se mejoran los servicios en los corredores del noroeste
25 de noviembre de 2024	Se mejoran los servicios en los corredores del este
3 de diciembre de 2024	Se pone en marcha parcialmente la red de metro al norte del nuevo cauce
10 de diciembre de 2024	Se mejoran los servicios alternativos en la zona cero con nuevas líneas transversales
24 de diciembre de 2024	Se realizan ajustes en los servicios alternativos
1 de abril de 2025	Se pone en marcha la estación de València Sud, y se ajustan los servicios alternativos en consecuencia
27 de junio de 2025	Se restablece el tráfico ferroviario en la totalidad de la red.

Metrobus

Tras la DANA del 29 de octubre de 2024, el servicio de Metrobus en l'Horta Sud quedó totalmente interrumpido, lo que obligó a reorganizar los recursos disponibles para garantizar la movilidad en la zona. Inicialmente, tal y como se ha mencionado en los apartados anteriores, los autobuses de Metrobus se destinaron a sustituir los servicios de Metrovalencia en el corredor que abarca Paiporta, Picanya y Torrent; mientras que Renfe se encargaba con otros medios del corredor Sedaví-Catarroja. Esta adaptación temporal permitió mantener una cierta conectividad mientras se reparaban las infraestructuras dañadas.

Un aspecto relevante en este contexto fue la entrada en vigor de un nuevo contrato de concesiones de Metrobús en el ámbito de l'Horta Sud el 21 de febrero de 2025. Este contrato ha introducido mejoras significativas en el servicio, especialmente en las líneas nocturnas. Aunque este contrato ya estaba previsto antes de la DANA, su implementación durante el período de recuperación añadió un elemento clave para evaluar su impacto en la demanda de transporte público en un contexto de especial dependencia de estos medios de transporte.

Entre las mejoras más destacadas del nuevo contrato de concesión se incluyen:

- Aumento de la frecuencia en la línea 180 (Albal-València), lo que permite una mayor conectividad y reduce los tiempos de espera para los usuarios.
- Nuevo servicio nocturno en la línea 183 (València-Alfajar), respondiendo a una demanda histórica de movilidad durante las horas de menor actividad.

- Creación de una nueva línea circular que conecta Paiporta, Albal y Torrent, una innovación que rompe con las tendencias tradicionales de la red de transporte público en la zona y busca adaptarse mejor a las necesidades reales de movilidad identificadas en estudios previos.

La Figura 57 muestra el número de expediciones de los nuevos servicios de Metrobus en l'Horta Sud, donde se observa un incremento en la oferta. Por ejemplo, en el caso de Sedaví, el número de expediciones diarias en días laborables pasó de 100 a 120, lo que representa una mejora significativa en la frecuencia y disponibilidad del servicio.

2, València - Sedaví - C.C. Alfafar		Nº exp. diarias
Todo el año	Lunes a viernes laborables	30 de ida y 31 de vuelta
	Sábados laborables	14 de ida y 15 de vuelta
	Domingos y festivos	6 de ida y 6 de vuelta
	Viernes, sábado y vísperas de festivo	7 de ida y 7 de vuelta
Total expediciones anuales:		18.876
3A, València - Albal		Nº exp. diarias
Invierno	Lunes a viernes laborables lectivos	89 de ida y 89 de vuelta
	Lunes a viernes laborables no lectivos	73 de ida y 73 de vuelta
	Sábados laborables	73 de ida y 73 de vuelta
	Domingos y festivos	57 de ida y 56 de vuelta
	Total expediciones anuales:	56.775
3B, Transversal Paiporta - Albal		Nº exp. diarias
Todo el año	Lunes a viernes laborables	37 de ida y 36 de vuelta
	Sábados laborables	-
	Domingos y festivos	-
Total expediciones anuales:		18.031
5N, Nocturn València – Silla – Picassent		Nº exp. diarias
Todo el año	Viernes, sábados y vísperas de festivos	7 de ida y 7 de vuelta
Total expediciones anuales:		1.526

Figura 57: Numero de expediciones de los nuevos servicios de Metrobus en l'Horta Sud (fuente: GVA, 2019b)

En conclusión, las mejoras introducidas en el servicio de Metrobus pueden calificarse como consecuentes pero continuistas. Aunque se han realizado avances, como el aumento de frecuencias y la introducción de servicios nocturnos, el cambio más destacado es la nueva ruta circular de l'Horta Sud. Esta línea responde a una demanda real identificada en estudios previos y representa un esfuerzo por adaptar la red de transporte público a las necesidades actuales de los usuarios.

Sin embargo, persisten desafíos importantes:

- Tiempos de viaje que siguen sin ser competitivos frente al uso del vehículo privado.
- Zonas industriales que continúan sin servicios adecuados de transporte público, lo que limita su accesibilidad.

Será fundamental seguir de cerca el impacto de estas mejoras para evaluar si son suficientes para atraer a nuevos usuarios y reducir la dependencia del coche en la comarca. La efectividad de estas medidas, que han llegado en un momento de especial dependencia del transporte público para una parte

importante de la población, dependerá de su capacidad para ofrecer una alternativa real, eficiente y fiable a los desplazamientos privados.

EMT València

La EMT València, encargada de las líneas municipales de la ciudad de València, tiene una presencia limitada en la zona de estudio, concentrada principalmente en las pedanías de La Torre y Horno de Alcedo, que penetran ligeramente en el municipio de Sedaví. Las líneas más afectadas por la DANA del 29 de octubre de 2024 fueron las 9, 23 y 27, que sufrieron interrupciones debido a las inundaciones.

A diferencia de otros operadores de transporte público, la EMT logró reestablecer sus servicios con relativa rapidez. Desde el 5 de noviembre, estas líneas volvieron a operar, aunque con recorridos modificados que incluyeron adaptaciones menores para evitar las zonas más afectadas. Estos ajustes se fueron perfeccionando en los días siguientes, lo que permitió una recuperación ágil del servicio.

El rápido restablecimiento del servicio de la EMT se puede atribuir, en gran medida, a que la empresa EMT estaba menos impactada por las inundaciones en comparación con otros operadores. Además, al contar con los recursos y la capacidad operativa de una gran empresa pública como la EMT, se facilitó una respuesta más eficiente para adaptarse a las nuevas condiciones y garantizar la movilidad en las zonas afectadas. Esto demuestra la importancia de contar con medios ágiles y bien organizados para reaccionar ante situaciones de emergencia y minimizar las interrupciones en el servicio.

2.2.3.3. Otros impactos en la oferta

Impactos en la red de vías ciclopeatonales

La DANA del 29 de octubre de 2024 afectó gravemente a gran parte de la infraestructura de movilidad en l'Horta Sud, incluyendo la red de vías ciclopeatonales. Como se observa en la Figura 58, buena parte de estas vías quedó bajo el agua durante las inundaciones. Sin embargo, a diferencia de otros sistemas de transporte, los daños en estas vías fueron menores y pudieron ser rápidamente rehabilitadas, convirtiéndose en un elemento fundamental en la fase de postcatástrofe.

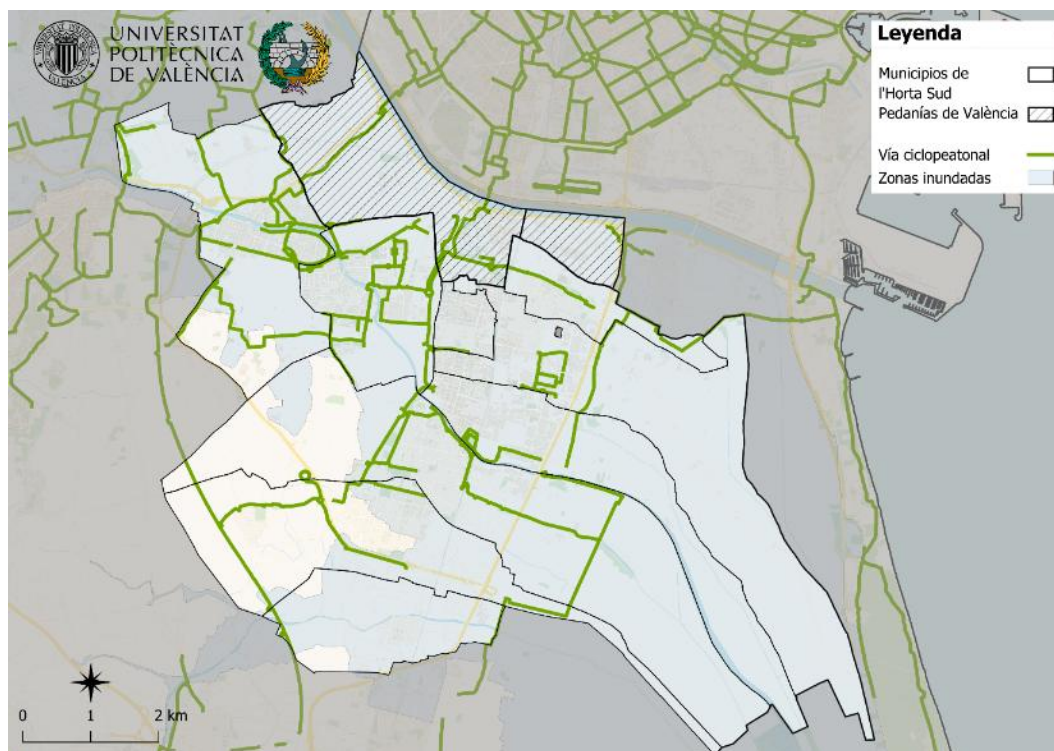


Figura 58: Red de vías ciclopeatonales y zona inundada (fuente: ICV, 2025a e ICV, 2025b)

Tras la catástrofe, las vías ciclopeatonales experimentaron una frecuentación récord. Aunque el efecto barrera del río Turia limitaba la conexión con la ciudad de València, el Puente de la Solidaridad, de construcción reciente, permitió mantener una conexión vital entre las zonas afectadas y el resto de la ciudad. Esto facilitó el desplazamiento de personas y el transporte de bienes esenciales, demostrando la gran capacidad de adaptación de los medios no motorizados.



Figura 59: Vías ciclopeatonales en el postcatastrofe (fuente: elaboración propia)

Este episodio pone de manifiesto la necesidad de valorar y potenciar las infraestructuras ciclopeatonales, que a menudo son infraestimadas. Su capacidad para mantener la movilidad en situaciones críticas demuestra que son una pieza clave tanto para la sostenibilidad como para la respuesta rápida y eficiente en casos de desastre. La experiencia tras la DANA refuerza la idea de que

invertir en este tipo de infraestructuras no solo beneficia al medio ambiente, sino que también fortalece la capacidad de recuperación de las comunidades ante eventos extremos.

Impacto sobre el viario urbano

El impacto de la DANA del 29 de octubre de 2024 sobre el viario urbano de l'Horta Sud fue devastador y multifacético, afectando a todos los niveles de la infraestructura. Los daños no se limitaron a la calzada, sino que también incluyeron mobiliario urbano, redes de servicios básicos y la acumulación de barro y escombros arrastrados por el agua. Uno de los mayores desafíos fue la presencia de objetos y vehículos abandonados en las vías públicas, que obstaculizaron gravemente la circulación y complicaron las labores de limpieza y recuperación.

La Figura 60 ilustra el estado del viario urbano tras las inundaciones, donde se puede apreciar la magnitud de los daños. Las calles quedaron obstruidas y en muchos casos intransitables, lo que dificultó el acceso a zonas residenciales e industriales. En áreas con espacios restringidos, como los cascos antiguos de los municipios, el reto de liberar las vías fue especialmente complejo, requiriendo un esfuerzo coordinado entre los equipos de emergencia, los servicios municipales y los ciudadanos.



Figura 60: Estado del viario tras las inundaciones (fuente: desconocida)

Uno de los problemas más críticos, y que ya había sido mencionado en el impacto sobre las carreteras, fue el estacionamiento indiscriminado en la vía pública. La presencia de demasiados coches en las calles no solo agravó la situación durante las inundaciones, sino que también dificultó las tareas de desescombro y recuperación en los días posteriores. Muchos vehículos quedaron inutilizados o arrastrados por el agua, bloqueando el paso y generando cuellos de botella en zonas que ya de por sí tenían limitaciones de espacio.

Este problema pone de manifiesto la necesidad de replantear la gestión de la movilidad urbana en l'Horta Sud, especialmente en lo que respecta al estacionamiento. Es fundamental desarrollar políticas que reduzcan la dependencia del coche y fomenten alternativas de transporte más sostenibles, como el uso de transporte público, bicicletas y zonas peatonales. Además, se debe considerar la creación de aparcamientos disuasorios en zonas seguras, lejos de áreas inundables, y promover una mejor organización del espacio público para evitar que situaciones similares en el futuro tengan un impacto tan severo.

La experiencia tras la DANA subraya la importancia de integrar la resiliencia en la planificación urbana, no solo para hacer frente a emergencias, sino también para construir un modelo de movilidad más sostenible, seguro y adaptable a los desafíos climáticos y territoriales.

Impactos en el equipamiento

Las inundaciones tuvieron un impacto catastrófico en el equipamiento de movilidad de l'Horta Sud, con la pérdida de 120.000 vehículos (El País, 2024). Además de los coches, bicicletas y patinetes, quedaron inutilizados o arrastrados por las inundaciones, afectando a quienes dependían de estos medios. También se registraron daños graves en el mobiliario urbano, como semáforos, señales y paradas de autobús, así como en estaciones de metro y ferrocarril, que sufrieron inundaciones y deterioros estructurales.

El impacto sobre el equipamiento en movilidad será medido en este estudio a través de la encuesta.

2.2.4. Impacto sobre la demanda de movilidad: cambios forzados en la movilidad

Las inundaciones provocadas por la DANA del 29 de octubre de 2024 no solo alteraron la oferta de movilidad en l'Horta Sud, sino que también generaron cambios profundos y duraderos en la demanda. Ante la interrupción de servicios clave como Metrovalencia, Metrobus y la red ferroviaria, así como los daños en el viario urbano y las limitaciones en el uso del vehículo privado, los patrones de movilidad de la población se vieron obligados a adaptarse.

2.2.4.1. Tras las inundaciones, un aumento (forzado) de la inmovilidad

Las inundaciones provocadas por la DANA del 29 de octubre de 2024 generaron una inmovilidad forzada en l'Horta Sud. Sin medios de transporte operativos ni infraestructuras disponibles para desplazarse, muchas personas se vieron obligadas a permanecer en sus hogares, incluso cuando necesitaban satisfacer necesidades básicas. Esta situación ha planteado un desafío logístico sin precedentes, donde la falta de movilidad ha afectado especialmente a quienes no tenían acceso a alternativas viables para desplazarse.

Además de las limitaciones físicas, las autoridades impusieron restricciones legales para facilitar las labores de emergencia. Hasta el 3 de noviembre, la circulación quedó limitada en toda la zona de estudio, con excepciones solo para casos esenciales: asistencia a centros sanitarios, cumplimiento de obligaciones laborales o legales, retorno al lugar de residencia, y atención a personas mayores, menores, dependientes o con discapacidad.

Esta inmovilidad, aunque necesaria para gestionar la crisis, agravó las dificultades de una población ya afectada por la catástrofe, subrayando la vulnerabilidad de un territorio altamente dependiente de la movilidad motorizada.

2.2.4.2. La variación de la demanda en datos

En primer lugar, vamos a aproximarnos a las variaciones en la movilidad de la zona de estudio a partir de los datos disponibles. Estos datos provienen de dos fuentes principales:

- El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS, 2025b), que publica bases de datos con la movilidad diaria por municipio.
- El Ayuntamiento de Valencia (Ajuntament de València, 2025), que publica los aforos de principales vías de comunicación e itinerarios ciclistas con una frecuencia mensual.

Las variaciones en los desplazamientos registrados

Para analizar el impacto de la DANA en los desplazamientos, se han seleccionado días representativos antes, durante y después del evento, evitando los datos del 29 al 31 de octubre debido a anomalías en su registro.

Los días estudiados son:

- 22 de octubre de 2024,
- 1 de noviembre de 2024,
- 2 de noviembre de 2024,
- 5 de noviembre de 2024,
- 12 de noviembre de 2024,
- 26 de noviembre de 2024,
- 17 de diciembre de 2024,
- 20 de mayo de 2025,
- y 24 de junio de 2025.

Estos datos, procesados con Python a partir de matrices origen/destino, permiten evaluar la evolución de la movilidad en la zona de estudio con precisión municipal (Figura 61).

Antes de la DANA, se registraban alrededor de 500.000 viajes diarios con origen en la zona de estudio. Tras las inundaciones, esta cifra cayó a menos de 200.000 viajes, una reducción superior al 60%. Aunque hubo una ligera recuperación en los días posteriores, atribuible en gran parte a desplazamientos de no residentes, la movilidad volvió a descender en noviembre debido a alertas rojas y limitaciones de movilidad. No fue hasta la segunda quincena de noviembre cuando comenzó un crecimiento gradual, aunque incluso en Navidad la movilidad seguía resentida, especialmente por la falta de servicio de metro.

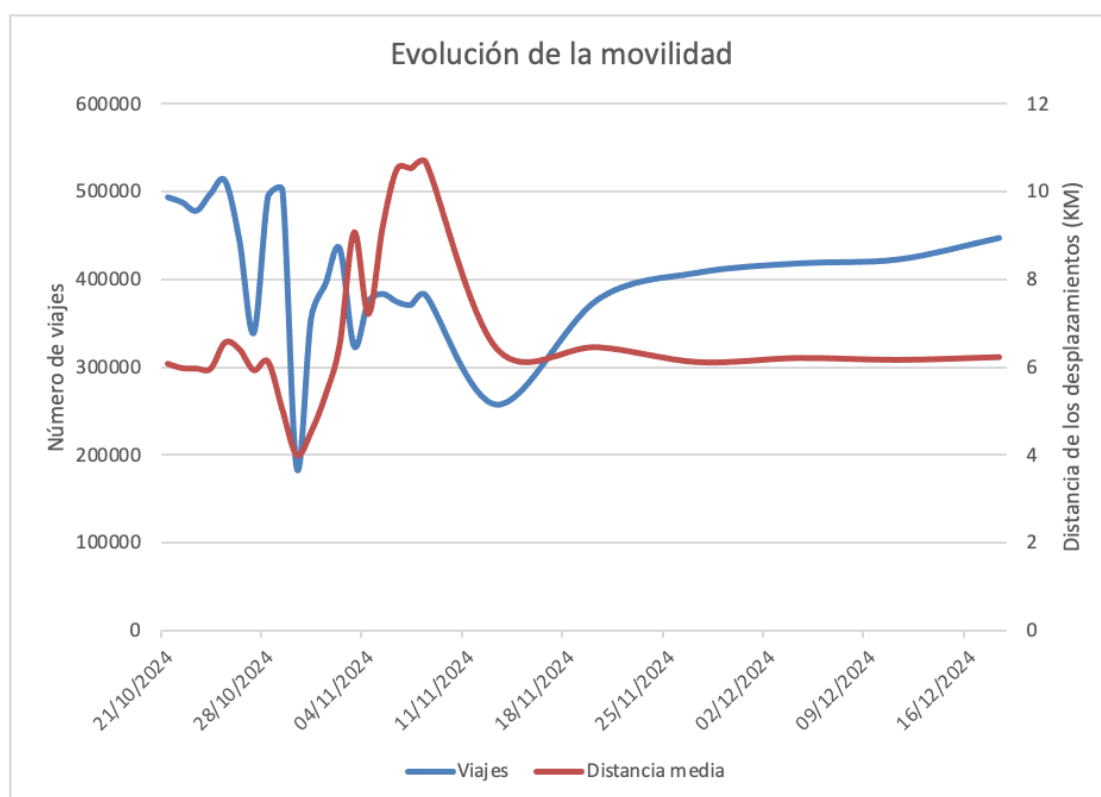


Figura 61: Evolución del número de viajes y la distancia media por viaje con origen en la zona de estudio (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)

La distancia media recorrida pasó de 6 km antes de la DANA a menos de 4 km en los momentos más críticos, cuando la movilidad no motorizada fue predominante. Posteriormente, se observó un pico

anómalo de más de 10 km, probablemente vinculado a desplazamientos de no residentes que acudían a la zona desde lugares lejanos. La estabilización llegó a partir de mediados de agosto, aunque persistieron dificultades.

La Figura 62 ilustra la evolución del número de viajes y la distancia media por viaje con origen en la zona de estudio, mostrando cómo la movilidad se fue reestabilizando progresivamente, aunque con desafíos persistentes.

Al analizar los desplazamientos según su destino (Figura 86), se observa que:

- Los viajes internos dentro de la zona de estudio fueron los que más tardaron en recuperarse, a pesar de ser potencialmente realizables en modos no motorizados.
- Los desplazamientos de ámbito provincial se recuperaron más rápidamente.
- Hubo un pico notable de desplazamientos extraprovinciales, menos frecuentes pero relevantes en la fase postcatástrofe.

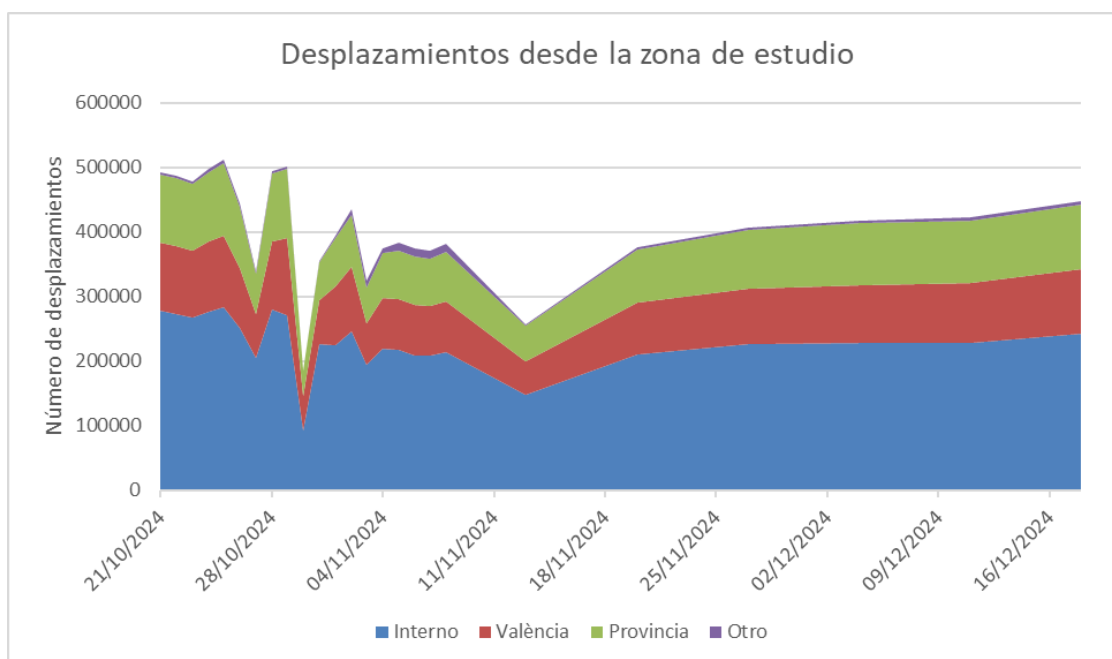


Figura 62: Desplazamientos con origen en la zona de estudio según el destino (fuente: elaboración propia a partir de MITMS, 2025b)

Las variaciones en los aforos de València

Para evaluar el impacto de la DANA en la movilidad a nivel metropolitano, se han analizado los aforos de vehículos motorizados y no motorizados en la ciudad de València, utilizando datos del Ajuntament de València (2025). Los datos estudiados, ubicado en el municipio de València, quedan evidentemente fuera del ámbito de estudio, pero son de especial interés ya que se trata de la única fuente de datos precisa disponible en el momento de la realización de este estudio. Además, la gran importancia de los intercambios entre la ciudad de València y la zona de estudio a través de las conexiones existentes al sur de la ciudad nos permiten, tomando las necesarias distancias, identificar ciertos cambios de tendencia en la movilidad desde y hacia la zona de estudio. Aunque estos datos no corresponden directamente a la zona de estudio, su relevancia metropolitana nos permite por lo tanto inferir cómo las inundaciones afectaron a la capital.

Las Figura 63 y Figura 64 muestran los aforos de vehículos motorizados en noviembre de 2023 y 2024, respectivamente.

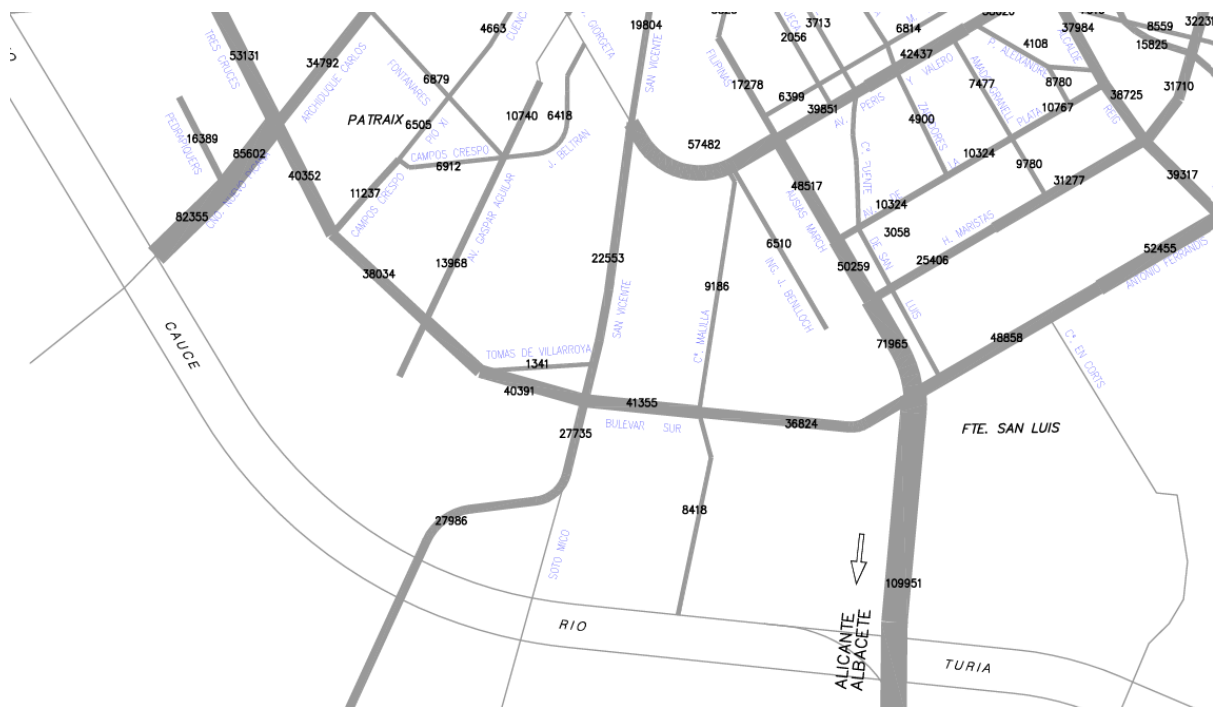


Figura 63: Aforos de vehículos motorizados en noviembre de 2023 (fuente: Ajuntament de València, 2025)



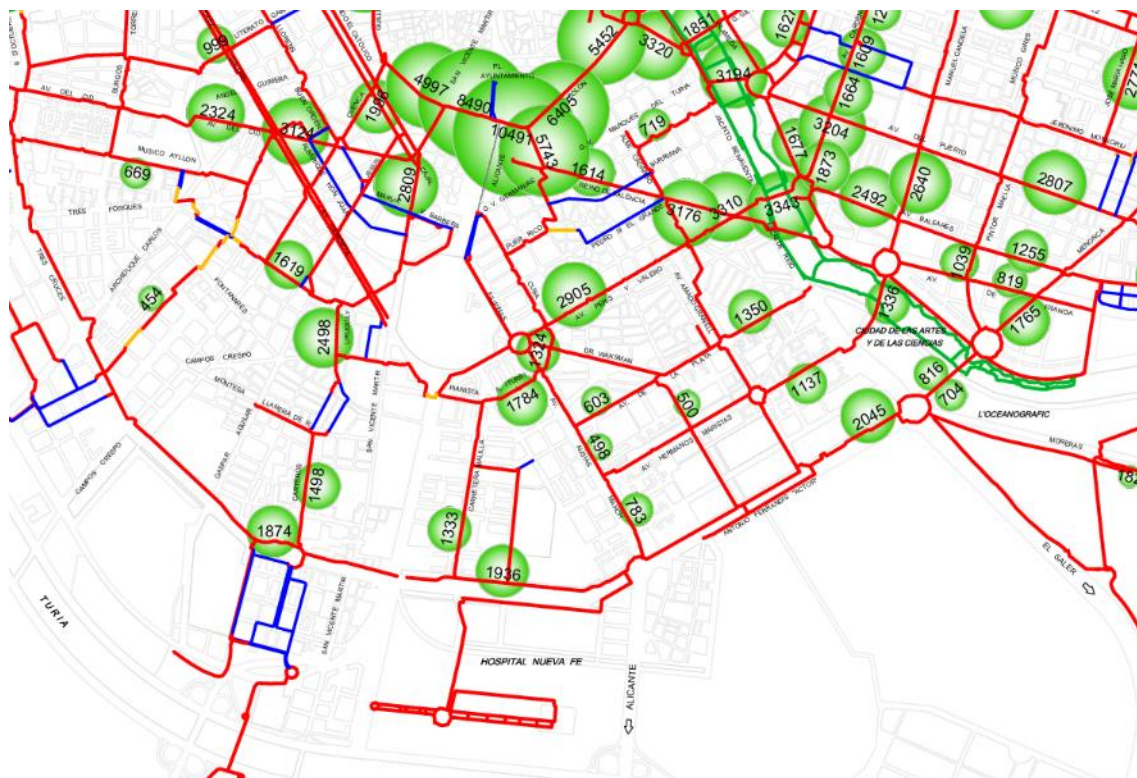


Figura 66: Aforos de vehículos no motorizados en noviembre de 2024 (fuente: Ajuntament de València, 2025)

En cuanto a las bicicletas, se registró un aumento importante en la zona sur de València, lo que podría indicar un desplazamiento de usuarios desde l'Horta Sud hacia la ciudad en este medio de transporte. Sin embargo, a nivel global, el uso de la bicicleta en València se mantuvo estable, con una ligera disminución del 5% respecto a noviembre de 2023 y un aumento del 2% respecto a octubre de 2024. Este comportamiento refleja una tendencia descendente en el uso de la bicicleta, que no se vio compensada por el impacto de la DANA.

Las Figura 65 y Figura 66 ilustran los aforos de vehículos no motorizados en noviembre de 2023 y 2024, respectivamente.

Estos datos de la ciudad de València nos permiten llegar a dos conclusiones en relación con nuestra zona de estudio:

- El tráfico motorizado de la zona de estudio en relación con la ciudad de València disminuyó drásticamente tras las inundaciones, suponiendo un impacto muy relevante en la movilidad entre la zona de estudio y la ciudad de València.
- Pese a lo que se podría pensar, el tráfico en bicicleta se ha mantenido estable tras las inundaciones. El uso de este modo no ha aumentado exponencialmente tras las inundaciones, al menos en los intercambios entre la ciudad de València y l'Horta Sud. Sin embargo, conviene destacar que los datos disponibles indican una demanda que se mantiene estable: las personas que se desplazan en bicicleta pueden haber visto su movilidad menos afectada que las que se desplazan en vehículo motorizado.

2.2.4.3. Los cambios en los comportamientos: aproximación mediante encuesta

Introducción y objetivos

El objetivo de esta encuesta es comprender cómo ha evolucionado la movilidad de los usuarios en l'Horta Sud tras la DANA del 29 de octubre de 2024, analizando los cambios en sus hábitos, preferencias y equipamientos. La encuesta se estructura en dos enfoques principales:

- Usos y equipamientos: qué medios de transporte utilizan y con qué frecuencia.
- Evolución temporal: cómo ha variado su movilidad antes, durante y después del evento.

Con un total de 29 preguntas, se busca obtener una visión detallada de las transformaciones en los comportamientos de movilidad.

Metodología

La encuesta se ha definido de manera de resultar lo más ligera y rápida posible, con una duración estimada de 10 minutos. Las preguntas se han desarrollado de manera que sólo se realicen las preguntas pertinentes a cada individuo según sus respuestas anteriores. El conjunto de las preguntas se encuentra disponible en anexo.

La encuesta se ha distribuido a través de grupos de Facebook, redes de alumnos y ayuntamientos de Catarroja y Picanya, con un enfoque en alcanzar cuotas representativas según género, municipio, edad y nivel educativo. Se ha establecido una pregunta de verificación para garantizar la calidad de las respuestas.

En total se han recibido 194 respuestas, de las cuales algunas han sido descartadas por no cumplir los criterios (menores de edad, no impactados por la DANA o incoherencias en las respuestas y respuestas sistemáticas). Se trabaja, tras la eliminación de respuestas sistemáticas y erróneas, con una base de 168 respuestas.

En esas condiciones, el margen de error se estima con la siguiente fórmula:

$$E=z \times ((p \times (1-p))/n)^{(1/2)}$$

Dónde z representa el nivel de confianza, p la proporción muestral y n el tamaño de la muestra. Tomando un valor de confianza del 95% y una proporción muestral de 0,5, obtenemos un margen de error del 7%. Dicho margen de error, de cierta relevancia en magnitud, nos indica que los resultados de la encuesta, aunque interesantes para revelar tendencias, son a tratar con precaución.

La distribución final de las respuestas válidas, comparada con las cuotas objetivo, es la siguiente:

Tabla 6: Distribución de los individuos según el género

Género	Objetivo	Encuesta	Diferencia
Hombres	49%	69%	20
Mujeres	51%	31%	-20

Tabla 7: Distribución de los individuos según el lugar de residencia

Lugar de residencia	Objetivo	Encuesta	Diferencia
Albal	14%	5%	-9
Alfafar	14%	16%	1

Lugar de residencia	Objetivo	Encuesta	Diferencia
Benetússer	10%	4%	-6
Beniparrell	1%	0%	-1
Catarroja	19%	43%	23
Paiporta	18%	7%	-11
Picanya	8%	9%	1
Llocnou de la Corona	0%	0%	0
Massanassa	7%	12%	5
Sedaví	7%	4%	-3

Tabla 8: Distribución de los individuos según la edad

Edad	Objetivo	Encuesta	Diferencia
18-29 años	21%	8%	-13
30-39 años	20%	7%	-12
40-49 años	18%	27%	8
50-59 años	16%	39%	23
más de 60 años	25%	19%	-6

Tabla 9: Distribución de los individuos según el nivel educativo

Nivel educativo	Objetivo	Encuesta	Diferencia
Educación primaria o inferior	14%	5%	-9
Primera etapa de educación secundaria (ESO o FP de grado básico)	24%	12%	-12
Segunda etapa de educación secundaria (Bachillerato o FP de grado medio)	23%	16%	-7
Educación superior (Grado superior, Grado Universitario, Máster, Doctorado)	39%	67%	28

Aunque existen desviaciones significativas en algunas cuotas (como la sobrerrepresentación de Catarroja y de personas con educación superior), no se considera conveniente aplicar correcciones estadísticas, ya que la base de la encuesta no es lo suficientemente significativa como para garantizar resultados robustos tras un ajuste. De nuevo, esta encuesta debe interpretarse como una herramienta exploratoria, útil para identificar dinámicas imprevistas en el territorio, más que para cuantificarlas con precisión.

El valor principal de este estudio radica en analizar la evolución de los comportamientos de movilidad, especialmente en cómo los usuarios han adaptado sus hábitos tras la catástrofe. Los resultados ofrecen pistas valiosas sobre tendencias emergentes, aunque su generalización debe tomarse con cautela.

Resultados

A continuación, se presentan los resultados de la encuesta realizada sobre los hábitos de movilidad antes, durante y después de las inundaciones.

Antes del evento, el uso del coche dominaba los desplazamientos, aunque los trayectos a pie registraban una frecuencia similar. En cambio, el uso de la moto y la bicicleta era notablemente menor, destacando que la bicicleta superaba a la moto en frecuencia. El transporte público, por su parte, presentaba un uso esporádico en la mayoría de la población: solo el 9% lo utilizaba a diario, frente al 58% que optaba por el coche. Este desequilibrio refleja uno de los principales desafíos de la zona: lograr que el transporte público resulte atractivo y competitivo frente al vehículo privado.

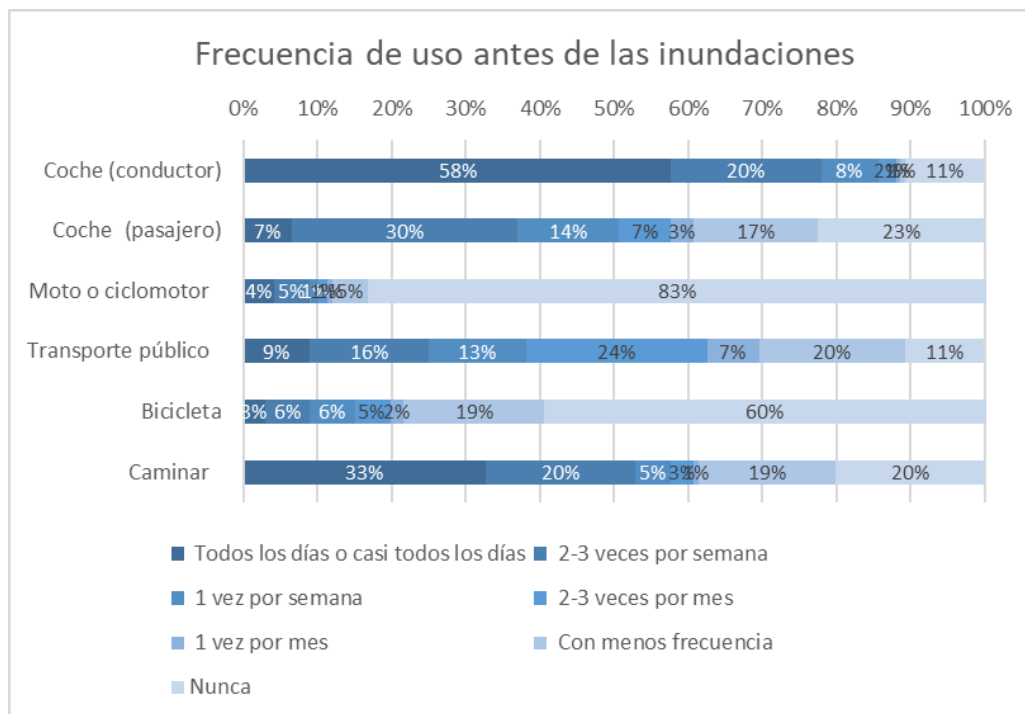


Figura 67: Frecuencia de uso de los distintos modos de transporte antes de las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Las inundaciones provocaron un cambio radical e inmediato en los hábitos de movilidad, lo que permite analizar la resiliencia de los distintos modos de transporte en un contexto de crisis climática y transición ecológica. Los resultados revelan que:

- Caminar y la bicicleta demostraron una alta resiliencia intrínseca, al no depender de infraestructuras complejas.
- El transporte público mantuvo su operatividad gracias a la implementación de alternativas por parte de las autoridades.
- El coche como pasajero adquirió relevancia, especialmente cuando el desplazamiento era facilitado por personas ajenas a la zona afectada.

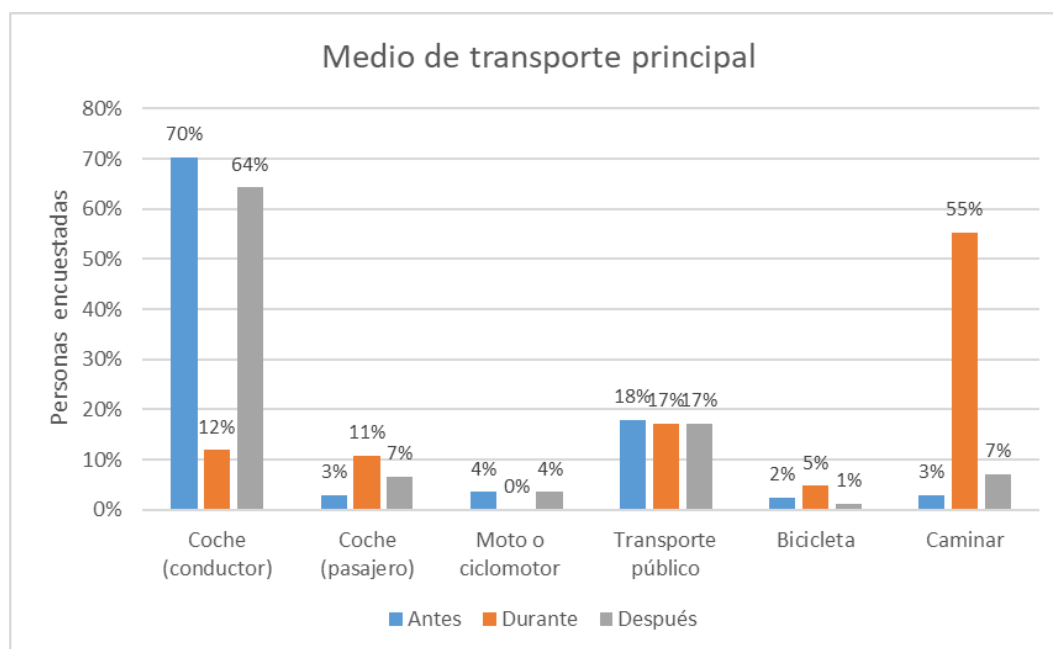


Figura 68: Medio de transporte principal antes, durante y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Tras la fase crítica, se observó un retorno parcial a los hábitos previos, aunque con matices:

- Disminución leve en el uso del coche, pero con una mayor ocupación por vehículo (más viajes como pasajero).
- Aumento significativo de los desplazamientos a pie, sin cambios relevantes en el uso de moto, transporte público o bicicleta.

Un dato destacable es que, tras la DANA, el 83% de los encuestados contaba con un abono de transporte público gratuito, en comparación con el 52% previo al evento. Sin embargo, este aumento en la posesión de abonos no se tradujo en un mayor uso real del transporte público, lo que sugiere que la gratuidad, por sí sola, no es una medida adecuada para fomentar su adopción masiva.

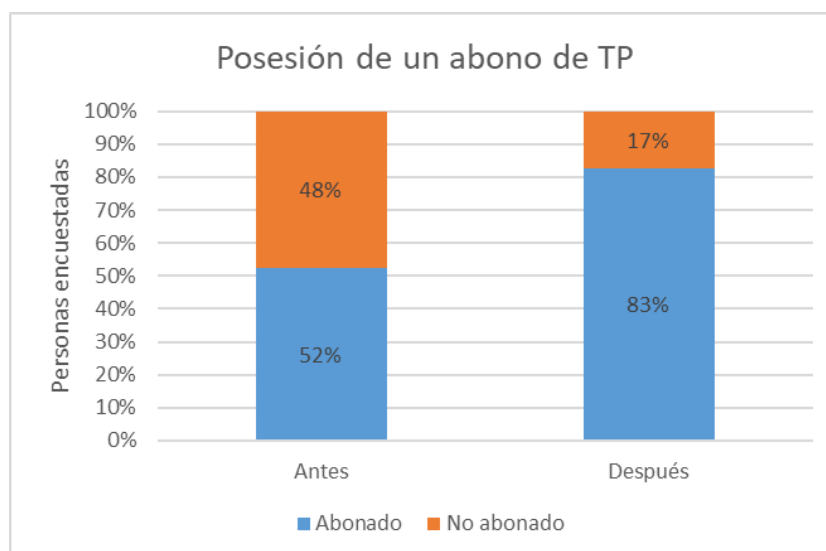


Figura 69: Posesión de un abono de transporte público, antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)

En cuanto a los motivos de los desplazamientos, se mantuvo una continuidad casi total entre las fases analizadas, con dos excepciones: una ligera reducción en los desplazamientos por ocio (del 18% al 15%) y un aumento en las visitas a seres queridos (del 17% al 19%), así como en gestiones administrativas.

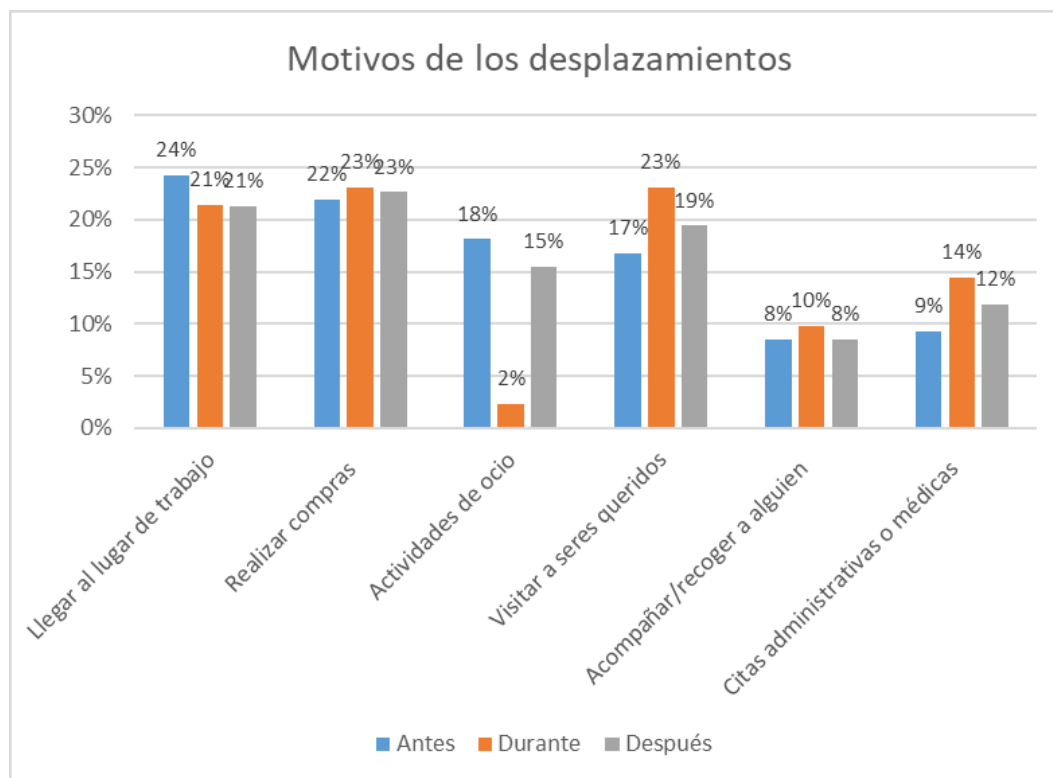


Figura 70: Motivos de los desplazamientos antes, durante y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Estos cambios reflejan una corrección progresiva del shock inicial, donde los desplazamientos por ocio se redujeron drásticamente durante la emergencia, mientras que las visitas a familiares y los trámites administrativos aumentaron de forma notable.

Las inundaciones también tuvieron un impacto material significativo: el 83% de los hogares perdió al menos un vehículo, y el 26% perdió al menos una bicicleta. Estas cifras dan una idea de la magnitud de

la catástrofe, pero también del potencial que ésta supone en cuanto a cambios de hábitos de movilidad: al menos un 80% de la población se ha visto obligada a adaptar sus costumbres de desplazamientos.

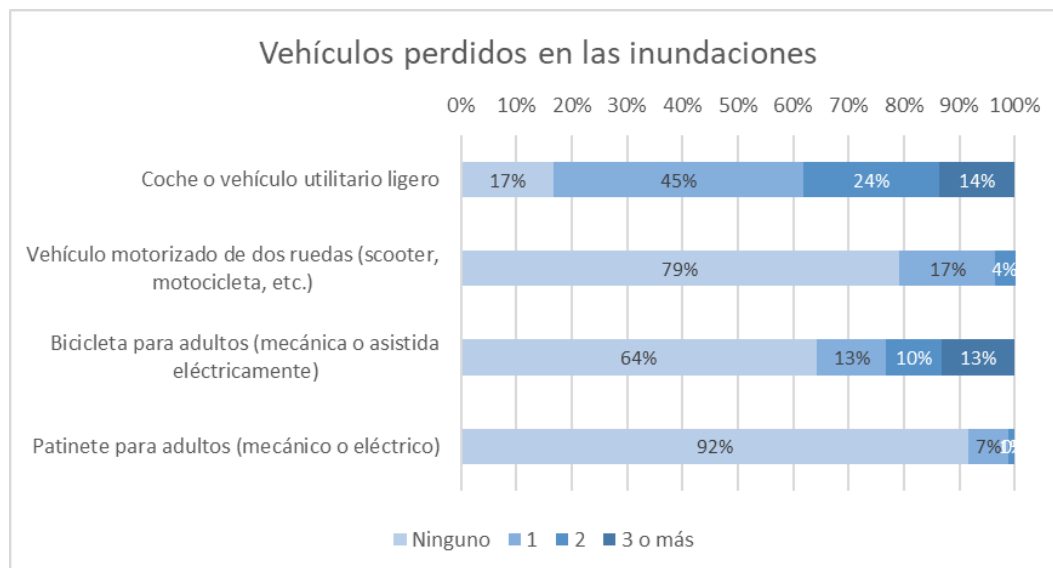


Figura 71: Vehículos perdidos durante las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Aunque la mayoría de los hogares recuperó su flota de vehículos privados (solo el 1% quedó sin ninguno), la recuperación de bicicletas y patinetes fue menor. Este dato plantea preguntas sobre la orientación de las ayudas públicas, que se centraron en la reposición de vehículos motorizados, dejando de lado opciones más sostenibles.

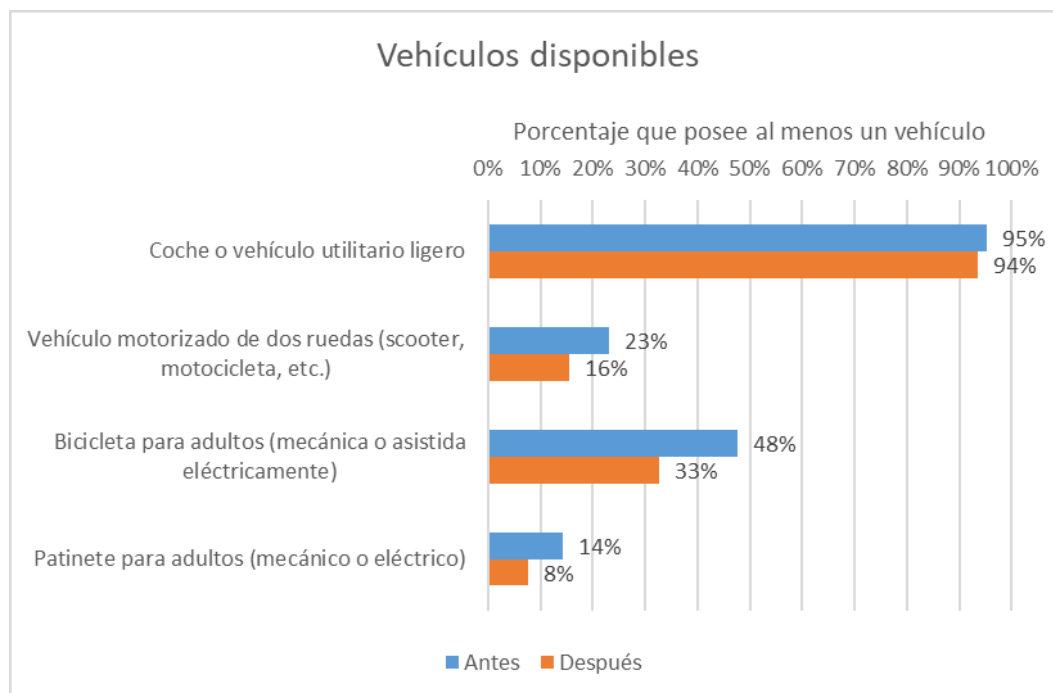


Figura 72: Vehículos disponibles antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Se observa una ligera reducción en el número medio de vehículos por hogar: la media pasó de 1.60 antes de las inundaciones a 1.40 después, lo que sugiere una tendencia incipiente hacia la

desmotorización. Habrá que evaluar si este cambio se consolida en el futuro o si, con el tiempo, los hogares retornan a los niveles previos.

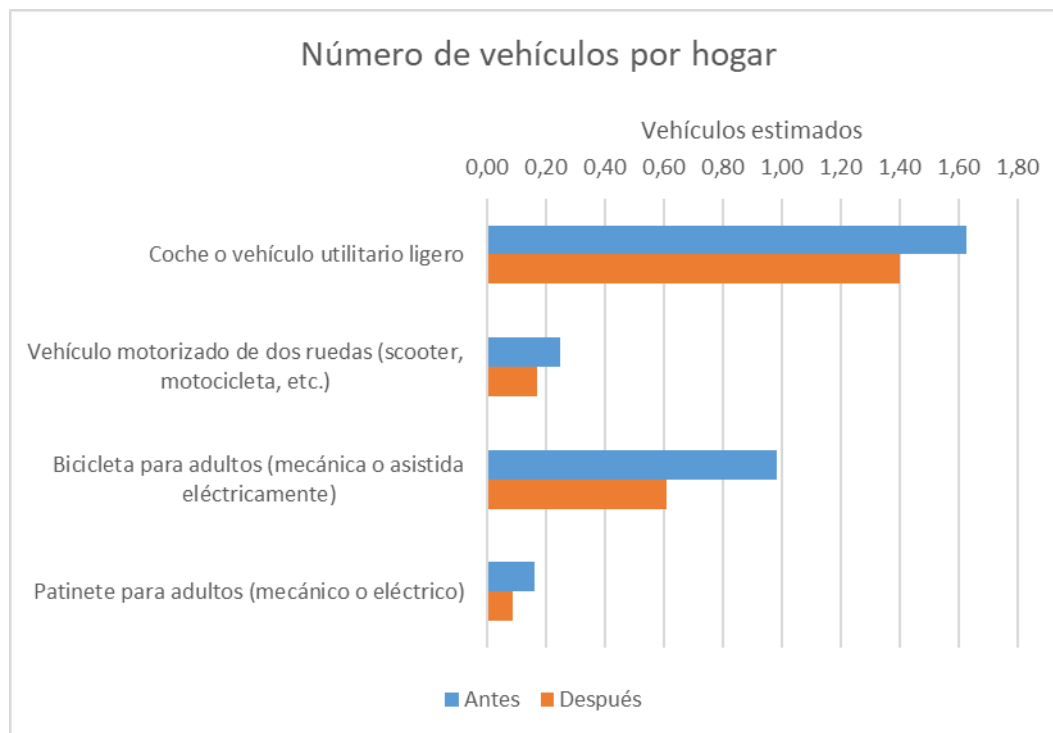


Figura 73: Vehículos por hogar antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Cabe señalar que los datos sobre el número de vehículos por hogar podrían estar sobreestimados en comparación con otras fuentes, como el PMOME (ver apartado anterior). Sin embargo, lo relevante aquí es la evolución, que confirma una leve desmotorización.

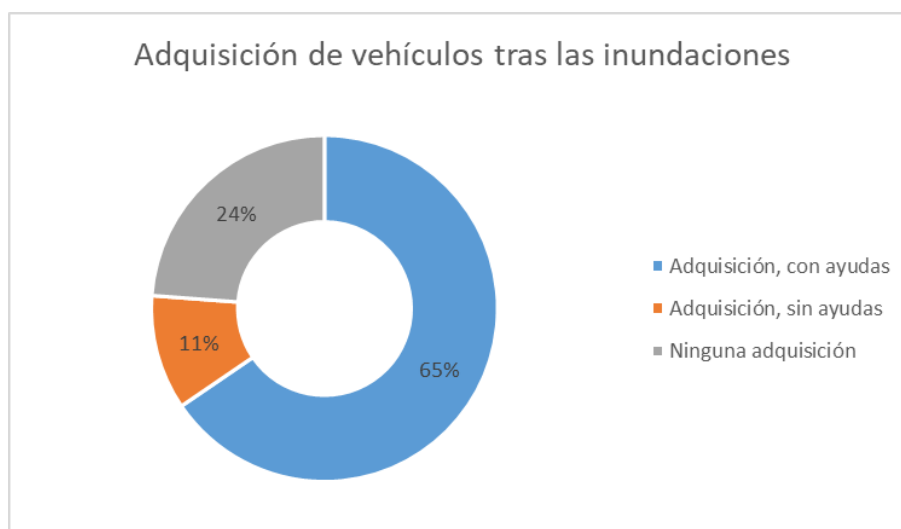


Figura 74: Adquisición de vehículos tras las inundaciones (fuente: elaboración propia)

El 66% de los vehículos adquiridos tras las inundaciones son nuevos, mientras que solo el 16% supera los cinco años de antigüedad.

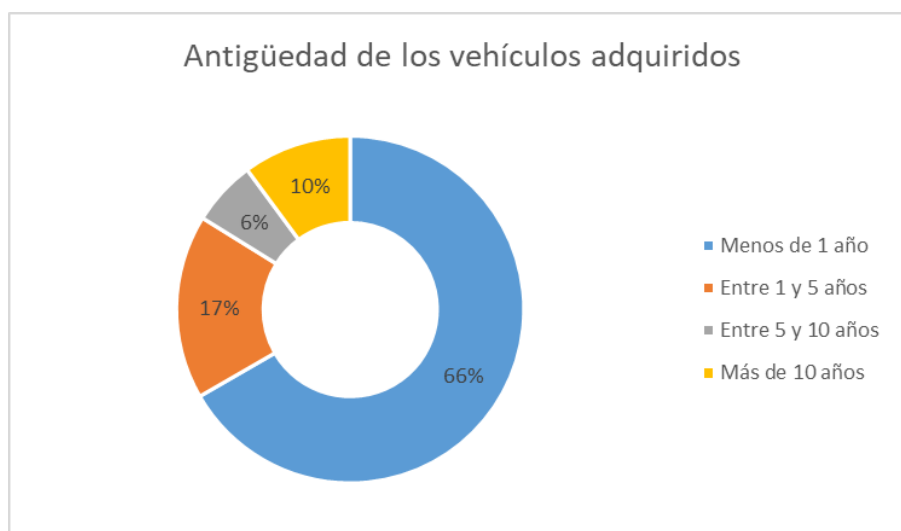


Figura 75: Antigüedad de los vehículos adquiridos tras las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Además, se registran cambios significativos en la motorización: la proporción de vehículos diésel adquiridos se redujo al 9%. Dos tendencias destacan: quienes tenían un diésel optaron por híbridos, y los propietarios de gasolina mantuvieron este tipo de motorización. Sorprende, sin embargo, la disminución en la adquisición de vehículos eléctricos, aunque su representación previa podría haber estado inflada. También se triplicó el número de coches de gas GLP, aunque sus cifras siguen siendo modestas.

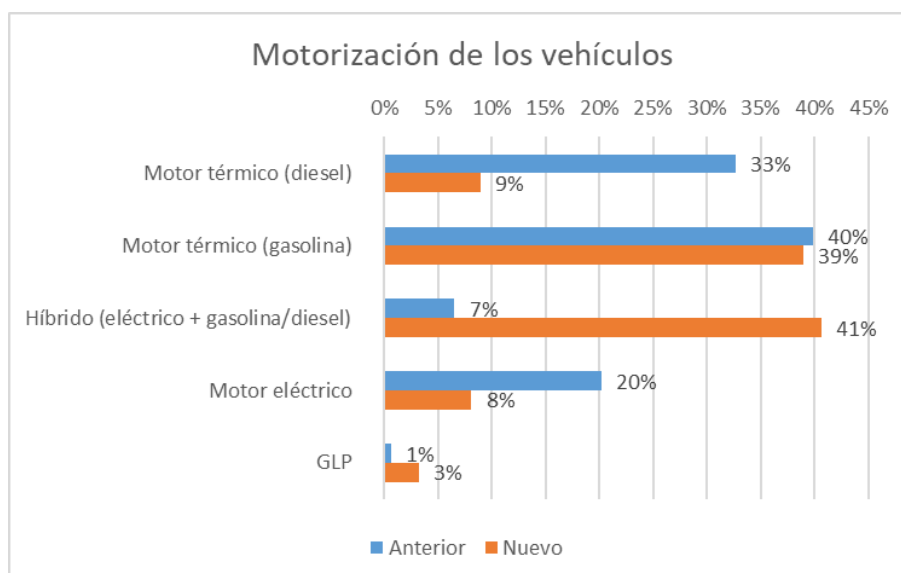


Figura 76: Motorización de los vehículos en propiedad antes y después de las inundaciones (fuente: elaboración propia)

Las opiniones de los encuestados revelan consensos y divergencias. La mayoría reconoce cambios drásticos en sus hábitos de desplazamiento durante las semanas posteriores a las inundaciones, así como una reflexión forzada sobre sus costumbres. Además, hay consenso en la necesidad de mejorar la fiabilidad del transporte público para hacerlo más atractivo, junto a críticas a la capacidad de las autoridades para satisfacer las necesidades de movilidad de la población.

En cuanto a la evolución a largo plazo, el 28% afirma haber modificado sus hábitos, y el 37% declara desplazarse con menos frecuencia a la ciudad de València. Esta diferencia sugiere que, para muchos, el cambio se limita al medio de transporte, mientras que una política de movilidad efectiva debería apuntar a reducir los desplazamientos en sí. No obstante, los datos indican que la distancia media de los trayectos se mantiene similar a la previa a las inundaciones. Un dato destacado es que el 41% de los encuestados realiza ahora más desplazamientos a pie o en bicicleta, lo que refleja el potencial de estos modos en la zona de estudio, aunque su adopción como alternativa principal sigue siendo limitada.

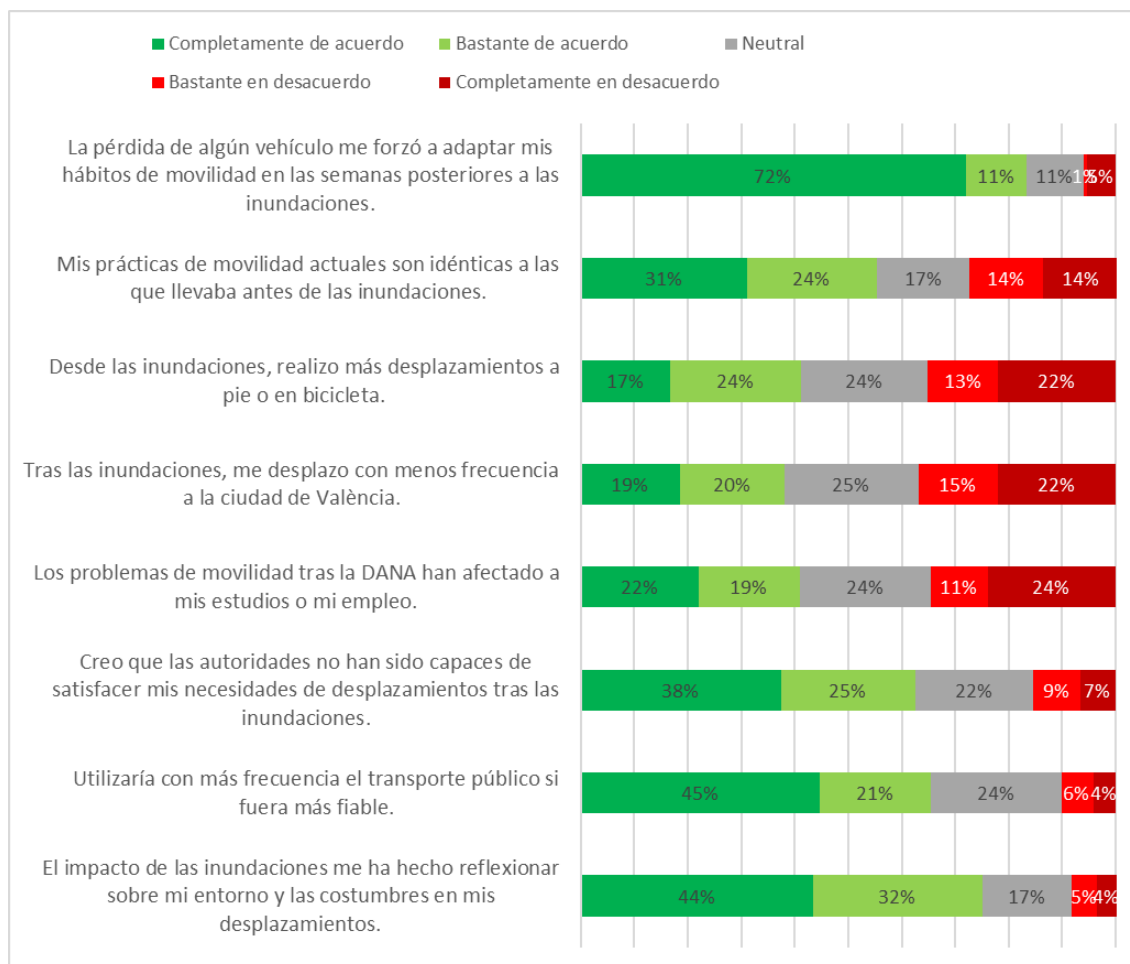


Figura 77: Percepciones de los encuestados en torno a sus desplazamientos (fuente: elaboración propia)

Para acabar, los encuestados han compartido una variedad de experiencias y opiniones, que pueden agruparse en ocho categorías temáticas:

- **Impacto en el empleo y la vida laboral**
Muchos destacan las consecuencias económicas de las inundaciones, especialmente la pérdida de empleo o la dificultad para mantener la estabilidad laboral, lo que ha afectado directamente su capacidad de movilidad y acceso a recursos.
- **Transformación en los hábitos de movilidad**
Varios participantes señalan un cambio significativo en sus rutinas: “Nos acostumbramos a prescindir del coche [...] ahora optamos más por la bicicleta o por desplazarnos a pie”. Este tipo de testimonios refleja una adaptación forzada, pero también una apertura a alternativas más sostenibles.

- Deficiencias en el transporte público
Las críticas se centran en la mala calidad del servicio: supresiones de rutas, retrasos frecuentes y falta de capacidad para absorber la demanda. Aunque se mencionan estos problemas, la frecuencia de los servicios recibe menos atención en comparación con otros aspectos.
- Recuperación de infraestructuras
La reconstrucción de carreteras y vías es un tema recurrente, aunque con un enfoque casi exclusivo en la red para vehículos motorizados. Las infraestructuras para modos no motorizados (como carriles bici o zonas peatonales) quedan relegadas en las prioridades percibidas.
- Efectos psicológicos y acceso a servicios básicos
Algunos comentarios subrayan el estrés y la ansiedad generados por la dificultad para acceder a servicios esenciales, como la atención sanitaria, especialmente en zonas donde la movilidad se ha visto gravemente afectada.
- Nuevos modelos de propiedad y uso del vehículo
Hay ejemplos concretos de adaptación: “En casa pasamos de tener dos coches a uno, organizándonos mejor” u “Optamos por un vehículo eléctrico cooperativo en lugar de uno de uso exclusivo”. Estas declaraciones revelan una tendencia hacia la reducción del parque automovilístico privado y el uso de fórmulas colaborativas o de alquiler, así como una mayor planificación de los desplazamientos.
- El papel del taxi como servicio público
Se destaca su ausencia en áreas rurales o periféricas: “Nunca verás un taxi por estos pueblos”, lo que evidencia una brecha en la cobertura de transporte alternativo en zonas menos urbanizadas.
- Críticas a la gestión institucional
Una parte de los comentarios expresa descontento con las autoridades, tanto por la lentitud en la restauración de servicios como por la falta de medidas que fomenten opciones de movilidad sostenible y accesible para todos.

Los resultados muestran una transformación incipiente en los patrones de movilidad, con avances en la desmotorización y el uso de alternativas sostenibles, pero también desafíos en la consolidación de estos cambios y en la adaptación de las políticas públicas a las necesidades reales de la población.

2.2.5. Análisis documental: un gran volumen de recursos con puntos de vista diversos

Este apartado no pretende ser exhaustivo, sino integrar algunos documentos publicados tras las inundaciones que abordan aspectos relacionados con la planificación urbana y la movilidad. Se centra, en particular, en los programas de ayudas implementados tras la DANA en el ámbito de la movilidad, así como en los planes y estrategias desarrollados tanto por el Gobierno de España como por la Generalitat Valenciana, junto con otras publicaciones científicas que han analizado estos temas.

2.2.5.1. Ayudas tras la DANA en el ámbito de la movilidad

En el ámbito de la movilidad, las ayudas establecidas han incluido subvenciones para la compra de vehículos:

- 250 euros para ciclomotores
- 750 euros para motocicletas
- 2.000 euros para turismos y furgonetas de hasta 3.500 kg
- 2.500 euros para vehículos adaptados a personas con movilidad reducida

Además, se ha implementado el programa "Recuperem València", que permite a los residentes de los municipios afectados viajar de forma gratuita en toda la red de transporte público gestionada por la Generalitat Valenciana, incluyendo Metrovalencia, EMT, líneas de Cercanías y Metrobús. Este abono, válido hasta el 31 de diciembre de 2026, está disponible desde febrero de 2025.

Sin embargo, las consecuencias de estas ayudas han sido limitadas: aunque casi todos los hogares han reemplazado sus vehículos, en muchos casos lo han hecho por otros con motorizaciones más contaminantes. Por otro lado, el abono de transporte gratuito no ha tenido el impacto esperado, a pesar de la relevancia aparente de la medida.

2.2.5.2. Plan de reconstrucción y resiliencia del Gobierno de España

El Plan de Reconstrucción y Resiliencia del Gobierno de España, correspondiente a la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ, 2025), reconoce en el ámbito urbano la existencia de urbanizaciones en zonas inundables y la presencia de infraestructuras lineales de transporte que han agravado los daños. No obstante, el plan se enfoca principalmente en medidas de recuperación y protección, más que en cambios profundos en la planificación urbana a largo plazo.

En cuanto a movilidad, el documento se centra en los daños sufridos por las infraestructuras y su impacto en la evacuación del agua, pero no propone modificaciones estructurales. Las acciones se limitan a la reparación y mejora de la capacidad de drenaje en puntos críticos, sin cuestionar la ubicación o el diseño de las infraestructuras existentes. Tampoco se hacen referencias directas al estacionamiento o a los desplazamientos.

2.2.5.3. Plan Endavant de la Generalitat Valenciana

El Plan Endavant (GVA, 2025c) se presenta más como un plan de ejecución que de reflexión, con un enfoque marcado en la prevención y en los elementos que deben incluirse en los planes de inundaciones. Resulta genérico y centrado en el desarrollo económico, con pocas medidas concretas y declaraciones vagas, como la de "adaptar la red y servicios de transporte público a la nueva realidad territorial", sin aclarar cómo se materializaría esta adaptación.

En relación con el estacionamiento, sí incluye medidas interesantes, como la necesidad de prohibir aparcar en vías principales y reubicar los aparcamientos subterráneos.

2.2.5.4. Fundación Nueva Cultura del Agua

El documento de la Fundación Nueva Cultura del Agua (FNCA, 2025), elaborado en respuesta al plan de reconstrucción y resiliencia del Gobierno de España, critica duramente la ocupación de zonas inundables y la construcción de infraestructuras lineales. Señala que la falta de coordinación entre administraciones ha agravado los daños, destacando que la urbanización descontrolada y la proliferación de suelos impermeables han incrementado la escorrentía y la velocidad del agua, empeorando las inundaciones.

El texto subraya que las infraestructuras de movilidad, como autovías, carreteras y líneas ferroviarias, actuaron como barreras al flujo del agua, elevando los niveles de inundación y concentrando los caudales en zonas específicas. Un ejemplo claro es el terraplén de la V-30, que impidió la evacuación natural del agua y dirigió los flujos hacia áreas urbanas y agrícolas. Además, critica la acumulación de vehículos en zonas inundables, que generaron obstrucciones y diques improvisados, agravando la situación. Como soluciones, propone la creación de zonas públicas de estacionamiento en cotas elevadas o alejadas de áreas de riesgo, así como la capacitación social para evitar conductas de riesgo, como el uso del vehículo privado durante alertas de inundación.

2.2.5.5. Publicaciones científicas

Existen numerosas publicaciones científicas relevantes en materia de prevención, previsión y sistemas de alerta. En el ámbito de la movilidad, destaca la investigación sobre el "problema" de los coches en la calle, publicada en 2021 por el profesor Félix Francés (Bocanegra y Francés, 2021). Este estudio revela el riesgo significativo que supone la alta ocupación del espacio público por vehículos, tanto para sus ocupantes como para la población en general durante inundaciones. Sus conclusiones han sido incorporadas en algunos de los documentos mencionados anteriormente.

2.2.6. Conclusión: un reflejo de las debilidades territoriales

La DANA de octubre de 2024 actuó como un espejo que reflejó y agravó las debilidades crónicas de la movilidad en l'Horta Sud. La paralización de carreteras, el colapso del transporte público y la pérdida masiva de vehículos evidenciaron la fragilidad de un sistema basado en el vehículo privado y en una planificación urbana desarticulada. La recuperación, aunque necesaria, ha sido reactiva: se han reparado infraestructuras, pero no se han corregido los errores de fondo. Las ayudas públicas, como los abonos gratuitos de transporte o las subvenciones para vehículos, no han logrado cambiar significativamente los patrones de movilidad, en parte porque no van acompañadas de mejoras estructurales en la oferta de alternativas sostenibles.

Los datos y testimonios recabados revelan un territorio en transición forzada. Durante la crisis, la población adaptó sus hábitos por necesidad: caminó más, usó la bicicleta y redujo desplazamientos no esenciales. Sin embargo, una vez superada la fase aguda, muchos volvieron al coche, aunque con una mayor conciencia de sus vulnerabilidades. Este momento histórico exige ir más allá de la reconstrucción física: es preciso replantear el modelo de movilidad desde sus cimientos. Esto implica:

- Priorizar la resiliencia: Diseñar infraestructuras que resistan eventos extremos, como vías ciclopeatonales elevadas o sistemas de transporte público redundantes.
- Reducir la dependencia del coche: Potenciar el transporte colectivo con frecuencias competitivas, mejorar la intermodalidad y desincentivar el uso del vehículo privado en zonas densas.
- Repensar el espacio público: Limitar el estacionamiento en áreas inundables, promover zonas peatonales y crear aparcamientos disuasorios en cotas seguras.
- Fomentar la gobernanza metropolitana: Coordinar políticas entre administraciones para evitar soluciones fragmentadas y garantizar una movilidad equitativa y accesible.

Los planes post-DANA, como el Plan Endavant o el de la Confederación Hidrográfica del Júcar, reconocen algunos de estos desafíos, pero sus propuestas son aún tímidas. La Fundación Nueva Cultura del Agua y estudios científicos advierten: sin cambios profundos en la planificación urbana y la gestión del riesgo, l'Horta Sud seguirá expuesta a crisis similares. La verdadera oportunidad no está solo en reconstruir, sino en transformar el territorio hacia un futuro donde la movilidad sea sostenible, inclusiva y adaptada a la emergencia climática.

2.3. Balance: las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del territorio

A modo de cierre del diagnóstico territorial y como paso previo indispensable para la formulación de la estrategia, se presenta a continuación un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades). Esta herramienta permite sintetizar los hallazgos de los capítulos anteriores, diferenciando entre los factores internos que definen la movilidad en l'Horta Sud y los factores externos que condicionan su futuro tras la catástrofe.

El análisis refleja un territorio con potencialidades significativas, como su alta densidad poblacional y su red viaria consolidada, pero profundamente lastrado por una dependencia del vehículo privado y una fragmentación institucional histórica. La DANA de 2024, aunque trágica, se identifica como una oportunidad disruptiva para forzar cambios de comportamiento y atraer la financiación necesaria para una reconversión resiliente.

El análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) es una herramienta fundamental para entender el contexto interno y externo del territorio de estudio. Este análisis nos permite identificar los aspectos clave que deben ser considerados para la planificación estratégica.

Fortalezas	Debilidades
• Alta densidad poblacional • Potencial paisajístico y cultural • Proximidad a València • Red viaria consolidada	• Dependencia excesiva del vehículo privado • Segregación funcional del suelo • Debilidad del transporte público • Infraestructuras vulnerables a inundaciones
Oportunidades	Amenazas
• Cambios de comportamiento forzados por la DANA • Reconstrucción post-DANA • Acceso a financiación pública • Conciencia social sobre la sostenibilidad	• Cambio climático y aumento de fenómenos extremos • Falta de coordinación institucional • Presión urbanística y especulación inmobiliaria • Urgencia y falta de estrategia en la reconstrucción

De manera más desarrollada, el análisis se justifica por:

Fortalezas

- **Alta densidad poblacional**
La alta densidad poblacional puede facilitar la implementación de servicios, de sistemas de transporte público eficientes y la creación de comunidades más cohesionadas.
- **Potencial paisajístico y cultural**
El territorio conserva un potencial paisajístico y cultural significativo, especialmente en las riberas del Turia, que puede ser aprovechado para el desarrollo sostenible.
- **Proximidad a València**
La proximidad a la ciudad de València ofrece oportunidades para la integración metropolitana y el acceso a servicios y equipamientos. También posibilita la utilización de medios sostenibles (especialmente la bicicleta).
- **Red viaria consolidada**
La comarca cuenta con una red viaria consolidada que puede ser adaptada para orientarse hacia la movilidad sostenible.

Debilidades

- **Dependencia excesiva del vehículo privado**
La comarca de l'Horta Sud tiene una alta tasa de motorización, con alrededor de 450 turismos por cada mil habitantes. Esto genera congestión y contaminación.
- **Segregación funcional del suelo**
La planificación urbana ha llevado a una separación de usos del suelo, con zonas residenciales, industriales y comerciales dispersas, lo que aumenta la necesidad de desplazamientos motorizados.
- **Debilidad del transporte público**
Aunque existe una red de transporte público, su uso es bajo debido a problemas de frecuencia, cobertura y calidad.
- **Infraestructuras vulnerables a inundaciones**
Las infraestructuras de transporte, especialmente las vías y estaciones de ferrocarril, son vulnerables a inundaciones, como se evidenció durante la DANA de 2024.

Oportunidades
• Cambios de comportamiento forzados por la DANA Los cambios en los hábitos de movilidad en el contexto post-DANA son una oportunidad para ser perpetuados y reconducidos hacia comportamientos en movilidad juzgados más virtuosos. • Reconstrucción post-DANA La reconstrucción tras la DANA ofrece una oportunidad única para redefinir el modelo de movilidad y mejorar la resiliencia del territorio. • Acceso a financiación pública Los fondos europeos para la recuperación pueden ser una fuente de financiación para proyectos de movilidad sostenible. • Conciencia social sobre la sostenibilidad La creciente conciencia social sobre la sostenibilidad puede facilitar la implementación de medidas de movilidad sostenible.
Amenazas
• Cambio climático y aumento de fenómenos extremos El cambio climático aumenta la frecuencia e intensidad de fenómenos extremos como las DANAs, lo que pone en riesgo las infraestructuras y la movilidad. • Falta de coordinación institucional La fragmentación institucional y la falta de políticas metropolitanas coordinadas dificultan la planificación y gestión del territorio. • Presión urbanística y especulación inmobiliaria La presión urbanística y la especulación inmobiliaria pueden llevar a un desarrollo desordenado y no sostenible. • Urgencia y falta de estrategia en la reconstrucción La urgencia en la reconstrucción puede llevar a cometer los mismos errores que se han cometido en el pasado y a perder la oportunidad de la reconstrucción como palanca de cambio en las dinámicas territoriales.

Este análisis DAFO evidencia que la movilidad en l'Horta Sud se encuentra en una encrucijada crítica donde la vulnerabilidad sistémica, revelada trágicamente por la DANA de 2024, actúa como el motor definitivo para un cambio de paradigma. Mientras que las debilidades internas como la excesiva dependencia del vehículo privado y la fragmentación del transporte público suponen un lastre para la competitividad y seguridad de la comarca, la existencia de una red viaria consolidada y una alta densidad poblacional ofrecen el soporte físico necesario para una transformación hacia modelos más eficientes y humanos.

Resumen: diagnóstico

El diagnóstico de l'Horta Sud revela un territorio marcado por un desarrollo urbano acelerado y desordenado, condicionado por decisiones de planificación fragmentadas y una priorización histórica del tráfico rodado. La evolución analizada evidencia cómo la falta de coordinación institucional, la especulación urbanística y la desarticulación entre infraestructuras y usos del suelo han configurado una comarca densa, industrializada y profundamente dependiente de València. Este proceso ha generado un modelo de movilidad insostenible, caracterizado por la dependencia del vehículo privado, la segregación funcional y la debilidad del transporte público.

Las consecuencias son claras: una red viaria saturada, una red ciclopeatonal insuficiente, y un transporte público que, pese a su potencial, no logra competir con el coche. La desgobernanza metropolitana y la ausencia de una visión integrada han agravado estos problemas, dejando a l'Horta Sud en una posición de vulnerabilidad, especialmente tras fenómenos como la DANA de 2024.

Sin embargo, el análisis también identifica oportunidades. La alta densidad poblacional, la existencia de equipamientos locales y la creciente conciencia sobre la necesidad de movilidad sostenible abren la puerta a un cambio de paradigma. Es urgente apostar por una gobernanza metropolitana efectiva, mejorar la intermodalidad y potenciar alternativas al coche, especialmente para los desplazamientos internos y hacia València. La historia de l'Horta Sud no solo explica sus problemas, sino que también ofrece lecciones clave para transformar su futuro.

En cuanto a las inundaciones, la DANA del 29 de octubre de 2024 supuso una de las mayores catástrofes naturales en la historia reciente de España, con un impacto devastador en l'Horta Sud. Más allá de las pérdidas humanas y materiales, este evento puso en evidencia las vulnerabilidades estructurales del territorio, especialmente en movilidad. Las inundaciones paralizaron infraestructuras clave: 80 km de carreteras dañadas, colapso del ferrocarril, interrupción de Metrovalencia y Metrobus, y la destrucción de 120.000 vehículos. La recuperación fue lenta y desigual, con servicios esenciales como el transporte público restablecidos de forma gradual y parcial, en algunos casos hasta seis meses después.

La crisis también reveló la dependencia extrema del vehículo privado y la fragilidad del modelo de movilidad actual. Durante la emergencia, la inmovilidad forzada y la adaptación a alternativas como la bicicleta o el transporte público improvisado demostraron la necesidad de infraestructuras más resilientes. Aunque se implementaron ayudas para la compra de vehículos y abonos gratuitos de transporte público, su impacto en la reducción de la motorización fue limitado. La encuesta realizada refleja cambios incipientes en los hábitos de movilidad, como un aumento de los desplazamientos a pie y una leve desmotorización, pero también señala la persistencia de problemas estructurales: falta de fiabilidad del transporte público, deficiencias en la intermodalidad y una planificación urbana que no prioriza la sostenibilidad.

Este escenario ofrece una oportunidad única para repensar la movilidad en l'Horta Sud, integrando lecciones aprendidas: la importancia de infraestructuras ciclopeatonales, la necesidad de reducir la dependencia del coche y la urgencia de una gobernanza metropolitana coordinada. Sin embargo, los planes de reconstrucción actuales se centran más en la reparación que en la transformación, dejando en duda si se aprovechará este momento para avanzar hacia un modelo más sostenible y adaptado a los desafíos climáticos.

3. Orientaciones estratégicas para la reconversión sostenible del territorio

3.1. Introducción

La comarca de l'Horta Sud ha experimentado un desarrollo urbano acelerado y desordenado, marcado por una planificación fragmentada y una priorización histórica del tráfico rodado. Este modelo ha generado una dependencia excesiva del vehículo privado, una segregación funcional del suelo y una debilidad en el transporte público. La DANA del 29 de octubre de 2024 ha evidenciado estas vulnerabilidades y ha ofrecido una oportunidad única para repensar la movilidad en el territorio. En este apartado, se presenta una estrategia integral para la reconversión sostenible de l'Horta Sud, basada en un análisis detallado de sus características y desafíos.

Para hacerlo, se plantea un desarrollo en varias etapas. En la primera, se realizará un análisis DAFO de la movilidad en el territorio de estudio que permite definir los objetivos generales de este estudio, todo ello orientado a la definición de la estrategia a construir. Tras ello, se definirán los objetivos específicos que permiten alcanzar dichos objetivos generales. Para acabar y agrupados según dichos objetivos específicos, se definen las diferentes baterías de actuaciones concretas que permiten alcanzarlos.

El conjunto de objetivos generales, objetivos específicos y medidas definen la estrategia, que será acompañada de una planificación temporal y una estimación económica.

3.2. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), adoptados por las Naciones Unidas en 2015, constituyen un marco global para abordar los desafíos sociales, económicos y ambientales más urgentes del siglo XXI. Entre sus 17 objetivos, destacan aquellos que promueven la creación de ciudades y comunidades sostenibles (ODS 11), la acción por el clima (ODS 13) y el fomento de energías asequibles y no contaminantes (ODS 7), así como la promoción de industrias, innovación e infraestructuras resilientes (ODS 9). Estos objetivos subrayan la necesidad de transformar los modelos de movilidad urbana, garantizando que sean inclusivos, seguros, eficientes y respetuosos con el medio ambiente.



Figura 78 : Objetivos de Desarrollo Sostenible (fuente: ONU, 2015)

En este contexto, este estudio se enmarca en una estrategia alineada con los ODS, especialmente con aquellos que buscan reducir el impacto ambiental del transporte, mejorar la calidad del aire y optimizar

el uso del espacio público. La movilidad sostenible no solo contribuye a mitigar el cambio climático y la contaminación, sino que también impulsa la equidad social, la accesibilidad y la cohesión territorial. Al priorizar soluciones como el transporte público eficiente, la movilidad activa y la integración de tecnologías limpias, se avanza hacia el cumplimiento de metas clave como la reducción de emisiones (ODS 13), la planificación urbana participativa (ODS 11) y la transición hacia sistemas de transporte bajos en carbono (ODS 7 y 9).

La estrategia que se va a definir, por tanto, no solo pretende responder a necesidades locales, sino que se inserta en un compromiso global por un desarrollo urbano más justo, verde y conectado, donde la movilidad sea un motor de progreso social y ambiental.

3.3. Comprensión estratégica: análisis CAME

La comprensión estratégica del territorio de l'Horta Sud y su movilidad se basa en un análisis CAME que permite identificar los principales aspectos estratégicos del territorio en este momento a partir del análisis DAFO realizado anteriormente. Todo ello en coherencia con uno de los objetivos principales de este estudio: "Definir una estrategia clara para repensar la movilidad en el territorio de una manera sostenible y un punto de vista global, definiendo un modelo territorial claro".

El análisis CAME (Corregir, Afrontar, Mantener y Explotar) se basa en los resultados del análisis DAFO y nos permite definir estrategias específicas para abordar cada uno de los aspectos identificados. Este análisis es crucial para la definición de los objetivos estratégicos y las medidas concretas que se propondrán a continuación.

Mantener	Corregir
• Conservar el potencial paisajístico • Mantener la alta densidad poblacional • Preservar la proximidad a València • Optimizar la red viaria existente • Aprovechar la cercanía a las zonas industriales	• Mejorar el transporte público • Promover la movilidad activa • Reducir la dependencia del coche • Corregir la falta de servicios
Explotar	Afrontar
• Aprovechar la financiación disponible • Promover la conciencia social sobre la sostenibilidad • Impulsar los cambios de comportamientos de movilidad • Favorecer la integración y coherencia metropolitana	• Adaptar las infraestructuras al cambio climático • Fomentar la coordinación institucional • Controlar la presión urbanística

De manera más desarrollada, el análisis se desarrolla como:

Mantener
• Conservar el potencial paisajístico Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio. • Mantener la alta densidad poblacional La alta densidad poblacional puede facilitar la implementación de sistemas de transporte público eficientes y la creación de comunidades más cohesionadas. Es fundamental mantener esta alta densidad poblacional. • Preservar la proximidad a València La proximidad a la ciudad de València ofrece oportunidades para la integración metropolitana y el acceso a servicios y equipamientos. Es fundamental preservar esta proximidad. • Optimizar la red viaria existente Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio. • Aprovechar la cercanía a las zonas industriales La presencia de zonas industriales puede ser aprovechada para impulsar el desarrollo económico y la innovación en movilidad sostenible. Es fundamental aprovechar estas zonas industriales y los empleos de proximidad que en ellas se generan.
Corregir
• Mejorar el transporte público El transporte público en l'Horta Sud es actualmente fragmentado y de baja calidad, con problemas de frecuencia, cobertura y coordinación entre diferentes modos de transporte. Es fundamental mejorar la frecuencia y la cobertura de los servicios de transporte público para hacerlo una alternativa atractiva al vehículo privado. • Promover la movilidad activa La movilidad activa, como caminar y andar en bicicleta, es actualmente insuficiente debido a la falta de infraestructuras seguras y accesibles. Es fundamental promover la movilidad activa para reducir la dependencia del vehículo privado y mejorar la salud pública. • Reducir la dependencia del coche La dependencia excesiva del vehículo privado genera congestión, contaminación y desigualdades territoriales. Es fundamental reducir la dependencia del coche mediante políticas que desincentiven su uso y promuevan alternativas sostenibles. • Corregir la falta de servicios La zona de estudio se encuentra relativamente infradotada en términos de servicios para su población, lo que lleva a la generación de desplazamientos que podrían ser evitados con una disposición de servicios adecuada.

Explotar

- **Aprovechar la financiación disponible**
Los fondos europeos para la recuperación pueden ser una fuente de financiación para proyectos de movilidad sostenible. Es fundamental aprovechar estos fondos para financiar proyectos de movilidad sostenible.
- **Promover la conciencia social sobre la sostenibilidad**
Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio.
- **Impulsar los cambios de comportamientos de movilidad**
Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio.
- **Favorecer la integración y coherencia metropolitana**
Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio.

Afrontar

- **Adaptar las infraestructuras al cambio climático**
Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio.
- **Fomentar la coordinación institucional**
Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio.
- **Controlar la presión urbanística**
Las infraestructuras de transporte son vulnerables a fenómenos climáticos extremos, como inundaciones. Es fundamental adaptar estas infraestructuras para garantizar su resiliencia y continuidad del servicio.

3.4. Definición de objetivos específicos

La movilidad en el territorio metropolitano enfrenta desafíos estructurales que requieren una respuesta integral y coordinada. El modelo actual, basado en la dispersión urbana, la dependencia del vehículo privado y la falta de alternativas sostenibles genera congestión, contaminación y desigualdades en el acceso a servicios básicos. Además, el cambio climático exige adaptar las infraestructuras y políticas de transporte para garantizar su resiliencia ante fenómenos extremos como inundaciones u olas de calor.

En este contexto, se recuerdan los tres objetivos generales que orientar las actuaciones del plan, ya desarrollados en la introducción de este estudio. Estos objetivos no solo buscan transformar el sistema de movilidad, sino también alinearlos con los principios de sostenibilidad, equidad y adaptabilidad. Cada uno de ellos aborda una dimensión clave del problema:

1. **Reducir la necesidad de movilidad**, actuando sobre las causas que generan desplazamientos innecesarios mediante una planificación territorial más eficiente y la descentralización de servicios esenciales.
2. **Facilitar la movilidad sostenible**, promoviendo alternativas al vehículo privado que sean accesibles, seguras y competitivas, tanto dentro de la conurbación como en su conexión con València.
3. **Favorecer la adaptación del territorio al cambio climático**, mejorando la resiliencia de las infraestructuras y reduciendo la vulnerabilidad del sistema de transporte ante los impactos del clima.

La Figura 79 sintetiza los objetivos generales definidos, así como los objetivos específicos que permiten alcanzarlos. Estos objetivos se desarrollan a continuación en objetivos específicos y actuaciones concretas, diseñados para lograr una movilidad más eficiente, inclusiva y preparada para los retos futuros.

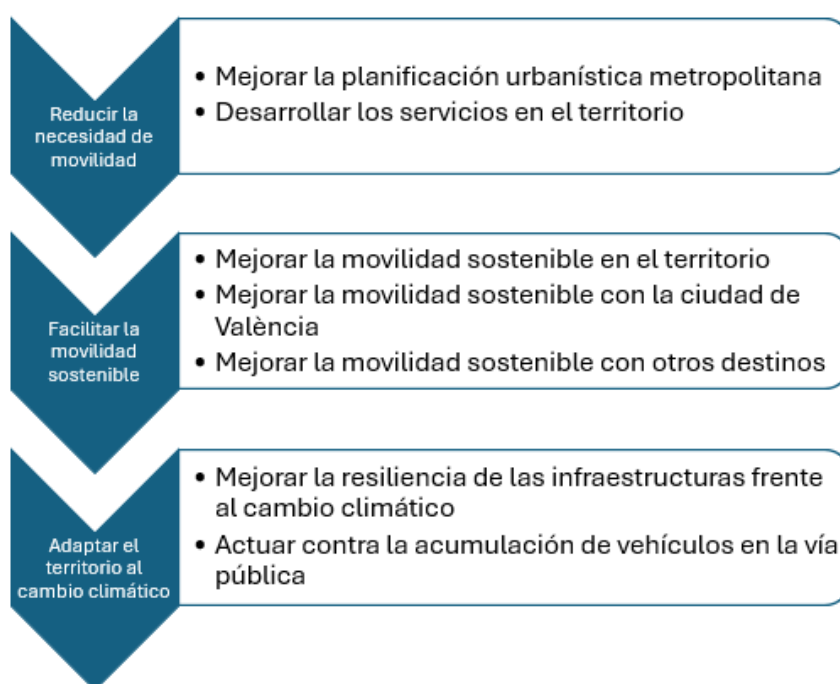


Figura 79: Síntesis de objetivos (fuente: elaboración propia)

3.4.1. Reducción de la necesidad de movilidad

La prioridad estratégica es reducir al máximo los desplazamientos innecesarios. El modelo actual de movilidad, basado en la dispersión territorial y la concentración de servicios en núcleos concretos, genera una demanda excesiva de transporte que podría evitarse con una planificación más eficiente. Este primer objetivo general se centra en actuar sobre las causas que obligan a moverse, mediante una reorganización del territorio y una distribución más equilibrada de los equipamientos y servicios. Solo abordando este problema de raíz (minimizando la necesidad de desplazarse) será posible construir un sistema de movilidad verdaderamente sostenible. Las actuaciones en este apartado buscan crear un territorio donde los servicios esenciales estén al alcance de la ciudadanía, reduciendo así la dependencia del vehículo privado y los impactos asociados a la movilidad obligada.

Objetivo específico 1.1. Mejorar la planificación urbanística metropolitana

La planificación urbana actual, condicionada por límites administrativos y competencias dispersas, dificulta una gestión eficiente del territorio y del transporte. Esto se traduce en una movilidad forzada, con desplazamientos largos y frecuentes que podrían evitarse con una visión integrada. Para superar este problema, se impulsará una herramienta de planificación urbanística a escala metropolitana que permita diseñar políticas de transporte y localización de servicios desde una perspectiva supra-municipal. Esta herramienta servirá como marco para alinear las decisiones urbanísticas con las necesidades reales de movilidad, evitando solapamientos y optimizando el uso del suelo.

La efectividad de esta planificación requiere, a su vez, una gobernanza metropolitana que facilite la colaboración entre las diferentes administraciones implicadas (ayuntamientos, diputaciones, Generalitat). Solo mediante una gestión coordinada será posible evitar duplicidades, aprovechar sinergias y garantizar que las infraestructuras y servicios se distribuyan de manera equilibrada. En este sentido, se fomentará la creación de espacios de diálogo y toma de decisiones compartidas, así como el desarrollo de una entidad metropolitana de transporte. Esta entidad actuará como órgano de coordinación, asegurando que las políticas y proyectos en materia de movilidad respondan a una estrategia común y no a intereses parciales. Su función será clave para integrar las redes de transporte, armonizar horarios, tarifas y estándares de calidad, y priorizar inversiones según criterios de eficiencia y sostenibilidad.

Objetivo específico 1.2. Desarrollar los servicios en el territorio

Uno de los principales motivos de desplazamiento en la conurbación es la concentración de equipamientos estratégicos en núcleos urbanos concretos, lo que obliga a la ciudadanía a recorrer largas distancias para acceder a servicios básicos. Para reducir esta dependencia, se impulsará la creación de un hospital y un establecimiento cultural en zonas con déficit de equipamientos, así como el desarrollo de la oferta de enseñanza superior en polos periurbanos. Estas actuaciones descentralizarán servicios esenciales como la sanidad, la cultura y la educación, acercándolos a los lugares de residencia y trabajo.

Al distribuir estos equipamientos de manera más equilibrada, no solo se reducirá la necesidad de movilidad, sino que también se mejorará la calidad de vida de la población, se dinamizará la economía local y se contribuirá a la cohesión social del territorio. La localización de estos nuevos equipamientos se determinará en función de criterios de accesibilidad, demanda demográfica y complementariedad con las infraestructuras existentes, garantizando que su impacto sea máximo tanto en términos de movilidad como de desarrollo territorial.

3.4.2. Facilitar la movilidad sostenible

La movilidad dentro del territorio metropolitano y hacia València debe basarse en alternativas sostenibles, reservando el vehículo privado solo para aquellos desplazamientos que no puedan realizarse mediante transporte público, modos activos o sistemas compartidos. Este objetivo general se estructura en tres ejes: (1) potenciar la movilidad interna mediante infraestructuras activas y transporte público eficiente, (2) reforzar la conexión con València con un sistema de transporte masivo competitivo, y (3) garantizar opciones sostenibles para los desplazamientos a otros destinos donde el coche sigue siendo necesario. La estrategia busca reducir al máximo la dependencia del vehículo privado en los trayectos cotidianos, reservándolo para casos puntuales y optimizando su uso cuando sea inevitable.

Objetivo específico 2.1. Mejorar la movilidad sostenible en el territorio

La movilidad interna de la conurbación puede (y debe) prescindir del coche en la mayoría de los casos. Para ello, se mejorará la red de vías ciclopeatonales, asegurando su continuidad, seguridad y conexión entre municipios, y se optimizará la señalización de los itinerarios para facilitar su uso. Estas actuaciones se complementarán con la implantación de un sistema de bicicleta compartida a escala metropolitana, que permita desplazamientos flexibles y combinados con otros modos. Además, se generalizarán los puntos de estacionamiento para bicicletas en zonas estratégicas, como centros urbanos, equipos públicos y polos de actividad económica.

Para reforzar el transporte público, se priorizará semafóricamente a los autobuses en el eje principal norte-sur, mejorando su puntualidad y velocidad comercial. También se creará una línea de autobús dedicada para conectar los polos industriales con los núcleos urbanos y los principales puntos de transporte, facilitando el acceso al empleo sin depender del vehículo privado. Estas medidas se completarán con la creación de una zona de bajas emisiones en l'Horta Sud, que restringirá el acceso a los vehículos más contaminantes, y la implantación de zonas de estacionamiento de prioridad residencial, que limitarán el uso del espacio público por parte de vehículos no residentes y fomentarán alternativas más sostenibles.

Objetivo específico 2.2. Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València

La conexión con València, por su alta demanda, justifica un sistema de transporte masivo competitivo que desincentive el uso del coche. Se pondrá en marcha un sistema de alquiler público de bicicletas eléctricas de larga duración, pensado para trayectos más largos y usuarios que necesiten este medio de forma regular. El proyecto estrella será la transformación de la línea de Cercanías en un tren-tram, aprovechando la infraestructura existente para ofrecer un servicio más frecuente, rápido e integrado con otros modos. Este sistema se complementará con la creación de polos intermodales, donde los usuarios puedan combinar fácilmente el tren-tram con autobuses, bicicletas o vehículos compartidos. En estos polos, se implantarán lugares de estacionamiento vigilados para bicicletas, garantizando la seguridad de quienes opten por la intermodalidad. Además, se creará una línea de autobús exprés a la zona universitaria, reduciendo los tiempos de viaje y ofreciendo una alternativa atractiva al vehículo privado.

Objetivo específico 2.3. Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos

Para aquellos desplazamientos donde el coche sigue siendo necesario (por ejemplo, a destinos fuera de la conurbación y València), se desarrollarán soluciones que minimicen su impacto. Se impulsará una infraestructura de recarga de vehículos eléctricos que cubra las necesidades de la creciente flota de coches y furgonetas eléctricas, y se habilitará un carril bus-VAO en la CV-400, reservando espacio para

el transporte público y vehículos de alta ocupación. Finalmente, se implantará un sistema de vehículos compartidos, que permita acceder a un coche cuando sea imprescindible sin necesidad de poseer uno, reduciendo así el número total de vehículos en circulación y optimizando su uso.

3.4.3. Favorecer la adaptación del territorio al cambio climático

El territorio metropolitano enfrenta un desafío urgente: adaptarse a los impactos del cambio climático, especialmente a las inundaciones recurrentes que han puesto en evidencia la vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte. Estos fenómenos extremos no solo interrumpen la movilidad, sino que también revelan la necesidad de repensar el modelo actual para hacerlo más resiliente y sostenible. Las inundaciones, agravadas por la impermeabilización del suelo y la ocupación desordenada de zonas de riesgo, han convertido esta adaptación en una oportunidad para reconvertir el territorio, integrando soluciones que mitiguen los riesgos climáticos y, al mismo tiempo, mejoren la calidad ambiental y la eficiencia del sistema de transporte. Este objetivo general busca, por un lado, fortalecer las infraestructuras críticas frente a eventos climáticos adversos y, por otro, reducir la presión del vehículo privado, uno de los principales agravantes de la vulnerabilidad urbana.

Objetivo específico 3.1. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático

Las infraestructuras lineales, como carreteras y vías férreas, son especialmente sensibles a las inundaciones, que pueden paralizar la movilidad durante días y generar costes económicos y sociales significativos. Para minimizar estos riesgos, se mejorarán los sistemas de drenaje en las zonas más expuestas, incorporando soluciones basadas en la naturaleza —como pavimentos permeables— y tecnologías que permitan una evacuación más rápida del agua. Además, se definirá un protocolo claro de actuación que incluya rutas y modos de transporte alternativos en caso de emergencia, garantizando la conectividad incluso en situaciones críticas. Este protocolo coordinará a los distintos actores implicados (protección civil, operadores de transporte, ayuntamientos) para asegurar una respuesta ágil y efectiva, reduciendo el impacto sobre la ciudadanía y la economía local.

Objetivo específico 3.2. Actuar contra la acumulación de vehículos a la vía pública

El exceso de vehículos privados no solo congestiona las vías, sino que también aumenta la impermeabilización del suelo y la exposición a inundaciones, al ocupar espacio que podría destinarse a infraestructuras verdes o sistemas de drenaje. Para invertir esta tendencia, se reducirá el estacionamiento en la vía pública, liberando suelo para usos más sostenibles, y se crearán estacionamientos en silo en puntos estratégicos, ubicados en el exterior de las zonas residenciales. Estas actuaciones no solo contribuirán a descarbonizar la movilidad, sino que también mejorarán la capacidad de absorción del territorio frente a episodios de lluvia intensa, al tiempo que se recupera espacio público para peatones y modos activos. Se lucha así también contra el problema generado por el desplazamiento de vehículos en caso de inundación, que ha según los expertos agravado los problemas de las inundaciones tras la DANA.

3.5. Propuestas de actuación

Este apartado presenta un conjunto de propuestas diseñadas para alcanzar los objetivos específicos del plan. Cada propuesta incluye:

- Una justificación de su conveniencia.
- Una estimación de plazos y costes, basada en licitaciones de proyectos similares. La estimación económica no pretende ser exacta, sino simplemente proporcionar el orden de magnitud del coste económico de la propuesta.
- Una evaluación de efectividad en relación al coste, utilizando una escala del 1 al 3:
 - 1: Bajo (coste o efectividad)
 - 2: Medio (coste o efectividad)
 - 3: Alto (coste o efectividad)

La efectividad se define como el grado de cumplimiento de los objetivos planteados. Desde una perspectiva de análisis coste-beneficio, se priorizan las propuestas que ofrecen alta efectividad a bajo coste (zona verde). También se valoran aquellas con efectividad proporcional al coste, siempre que justifiquen la inversión por su impacto o bajo coste. Se descartan las iniciativas de alto coste y baja efectividad (zona roja).

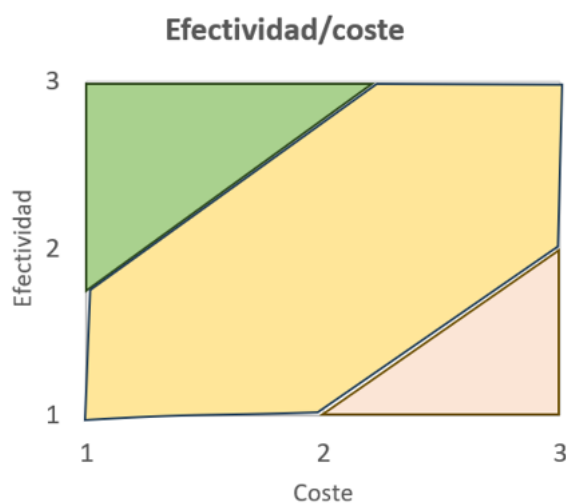


Figura 80 : Ratio efectividad/coste (fuente: Eguidazu Casamitjana, 2023)

Para seleccionar y ordenar las propuestas, se propone una matriz de decisión basada en cinco factores, cada uno con un peso específico.

La determinación de los pesos para el análisis multicriterio se ha fundamentado en la metodología SUMP (Sustainable Urban Mobility Planning) impulsada por la Comisión Europea, que propugna una transición desde la planificación basada en el tráfico hacia una basada en la sostenibilidad y la resiliencia (Rupprecht Consult, 2019). Asimismo, la jerarquización de criterios sigue la lógica del Proceso de Jerarquía Analítica (AHP) (Saaty, 1980), otorgando una prioridad estratégica (55% acumulado) a los pilares ambiental y social. Este enfoque se ve refrendado por la Agenda Urbana Española (MITMA, 2019), que sitúa la mitigación del cambio climático y la cohesión social como los vectores directores de la nueva planificación urbana, minimizando el impacto de las barreras financieras iniciales en favor del beneficio público a largo plazo.

Tabla 10 : Factores de priorización multicriterio

Factor	Peso	Descripción
Impacto ambiental	30%	Reducción de emisiones y contaminación.
Beneficio social	25%	Mejora de la calidad de vida (seguridad vial, reducción de ruido, etc.).
Viabilidad técnica	20%	Factibilidad en términos de infraestructura, tecnología y recursos disponibles.
Coste	15%	Inversión total (ejecución y mantenimiento).
Aceptación pública	10%	Grado de apoyo por parte de la comunidad y usuarios.

Cada propuesta se evalúa del 1 al 5 en cada factor (5 = máximo cumplimiento, 1 = nulo). La puntuación total se calcula ponderando los valores según los pesos asignados, dando mayor relevancia a los aspectos ambientales y sociales, alineados con los objetivos de movilidad sostenible.

En concreto, se desarrollan las propuestas siguientes en relación con cada uno de los objetivos específicos:

1. Reducción de la necesidad de movilidad
 - 1.1. Mejorar la planificación urbanística metropolitana
 - 1.1.1. Creación de una herramienta de planificación urbanística a escala metropolitana
 - 1.1.2. Instauración de una gobernanza metropolitana
 - 1.1.3. Fomentar la colaboración entre las diferentes administraciones para una planificación y gestión coordinada del territorio.
 - 1.1.4. Potenciar el desarrollo de una entidad metropolitana de transporte para coordinar políticas y proyectos.
 - 1.2. Desarrollar los servicios en el territorio
 - 1.2.1. Creación de un hospital
 - 1.2.2. Creación de un establecimiento cultural
 - 1.2.3. Desarrollo de la oferta de enseñanza superior

2. Facilitar la movilidad sostenible
 - 2.1. Mejorar la movilidad sostenible en el territorio
 - 2.1.1. Mejora de la red de vías ciclopeatonales
 - 2.1.2. Mejora de la señalización de los itinerarios ciclopeatonales en el territorio
 - 2.1.3. Implantación de un sistema de bicicleta compartida a la escala de la conurbación
 - 2.1.4. Generalización de los puntos de estacionamiento para bicicletas
 - 2.1.5. Priorización semafórica autobús en el eje principal norte-sur
 - 2.1.6. Creación de una línea de autobús para conectar los distintos polos industriales con los núcleos urbanos y principales puntos de transporte
 - 2.1.7. Creación de una zona de baja de emisiones en l'Horta Sud
 - 2.1.8. Implantación de una zona de estacionamiento de prioridad residencial
 - 2.2. Mejora de la movilidad sostenible con la ciudad de València
 - 2.2.1. Creación de un sistema de alquiler público de bicicletas eléctricas de larga duración
 - 2.2.2. Transformación de la línea de Cercanías en un tren-tram aprovechando la infraestructura existente
 - 2.2.3. Creación de polos intermodales
 - 2.2.4. Implantación de lugares de estacionamiento de bicicleta vigilados en los principales polos de intermodalidad del territorio
 - 2.2.5. Creación de una línea de autobús exprés a la zona universitaria
 - 2.3. Mejora de la movilidad sostenible con otros destinos
 - 2.3.1. Desarrollo de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
 - 2.3.2. Creación de un carril bus-VAO en la CV-400
 - 2.3.3. Implantación de un sistema de vehículos compartidos
3. Favorecer la adaptación del territorio al cambio climático
 - 3.1. Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático
 - 3.1.1. Mejorar los sistemas de drenaje de las infraestructuras lineales
 - 3.1.2. Definir un protocolo claro de actuación y transportes alternativos en caso de riesgo de inundación
 - 3.2. Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública
 - 3.2.1. Reducir el estacionamiento en la vía pública
 - 3.2.2. Crear estacionamientos en silo en puntos estratégicos de la zona de estudio, en el exterior de las zonas residenciales

CÓDIGO	1.1.1	Creación de una herramienta de planificación urbanística a escala metropolitana
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico del estudio señala "el desorden del planeamiento" y la "desgobernanza metropolitana" como causas raíz de la movilidad insostenible. La falta de una visión conjunta ha provocado un crecimiento disperso y una segregación de usos (residencial vs. industrial) que obliga al uso del vehículo privado. Actualmente, la planificación se fragmenta en límites municipales que no responden a la realidad funcional del área metropolitana.

PROPUESTA

Desarrollo del marco normativo propio para elevar la competencia de planeamiento urbanístico al ámbito metropolitano. Desarrollo y aprobación de un Plan de Ordenación Urbana de carácter vinculante para el área metropolitana de València, con foco específico en l'Horta Sud. Este instrumento coordinará los usos del suelo y las infraestructuras de transporte para evitar nuevos desarrollos aislados y fomentar la ciudad compacta.

Horizonte de implantación

	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Reducir la necesidad de movilidad. - Racionalizar el consumo de suelo.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Efectividad/coste					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
5	4	3	5	3	4,15

Actuaciones a realizar	
Cambio legislativo, redacción e implementación del plan	1. Inicio del proceso legislativo liderado por la Generalitat 2. Redacción y negociación legislativa 3. Aprobación del nuevo marco normativo 4. Constitución de una comisión de trabajo intermunicipal coordinada por la Generalitat. 5. Redacción del documento preliminar de diagnóstico y estrategia territorial. 6. Proceso de participación pública y consultas a los ayuntamientos afectados. 7. Aprobación definitiva del instrumento de planificación vinculante.

Agentes implicados
• Generalitat Valenciana (Conselleria de Política Territorial). • Ayuntamientos del área metropolitana de València. • Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV).

Indicadores de seguimiento
• Aprobación del nuevo marco legislativo (Sí/No). • Aprobación del documento de planificación (Sí/No). • Número de municipios que integran el nuevo marco de ordenación territorial. • Porcentaje de nuevos desarrollos urbanos ubicados en zonas con alta accesibilidad en transporte público.

Coste estimado de implantación
300.000 € Estimación basada en honorarios técnicos para redacción de planes territoriales, estudios previos y procesos participativos, sin incluir ejecución de obras físicas

CÓDIGO	1.1.2	Instauración de una gobernanza metropolitana
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

El análisis histórico (apartado 2.2.3) identifica la "desgobernanza metropolitana" como una debilidad crítica. La fragmentación institucional y la falta de coordinación entre los numerosos municipios de l'Horta Sud y la ciudad de València han impedido una gestión eficiente del territorio. Las decisiones se toman de manera aislada, sin visión de conjunto, lo que genera duplicidades, ineficiencias en el transporte y un desarrollo urbano desconectado. La desaparición del Consell Metropolità de l'Horta dejó un vacío que no ha sido cubierto eficazmente.

PROPUESTA

Creación formal de un órgano o estructura de gobernanza metropolitana con competencias reales y capacidad ejecutiva en materia de movilidad y ordenación del territorio. Este ente superará la mera coordinación voluntaria para establecer políticas comunes vinculantes, garantizando una visión única para el área funcional real de València y l'Horta Sud. Este órgano podría retomar las competencias del Consell Metropolità de l'Horta.

Horizonte de implantación

	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	• Unificar criterios de planificación y gestión. • Optimizar los recursos públicos evitando duplicidades. • Facilitar la implementación de soluciones de movilidad que trascienden los límites municipales (como el tren-tram o la red ciclista).
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
3	4	4	5	3	3,75

Efectividad/coste

3

2

1

1 2 3

Coste

Actuaciones a realizar	
Desarrollo administrativo	- Redacción y aprobación de la Ley de Área Metropolitana de València (o marco legal equivalente) que defina el ente gestor. - Definición de estatutos, competencias (movilidad, residuos, agua, urbanismo) y financiación. - Constitución del Consejo Metropolitano con representantes de la Generalitat y los municipios. - Creación de una oficina técnica de gestión.

Agentes implicados
- Generalitat Valenciana (liderazgo legislativo). - Municipios de l'Horta y Ayuntamiento de València. - Diputació de València.

Indicadores de seguimiento
- Constitución formal del ente (Sí/No). - Número de competencias transferidas o gestionadas mancomunadamente. - Presupuesto gestionado por el ente metropolitano.

Coste estimado de implantación	
150.000 €	Costes asociados a estudios jurídicos, consultoría para el diseño institucional y procesos de constitución. No incluye el presupuesto operativo futuro del ente, solo su creación

CÓDIGO	1.1.3	Fomentar la colaboración entre las diferentes administraciones para una planificación y gestión coordinada del territorio
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico destaca la "fragmentación institucional" como una amenaza clave. Actualmente, las decisiones de un municipio (ej. desarrollo de una zona comercial) impactan directamente en la movilidad de los vecinos, sin que existan canales fluidos de comunicación. La crisis de la DANA evidenció que la falta de coordinación agrava los problemas. Mientras se crea el ente metropolitano formal (que lleva tiempo), es urgente establecer mecanismos ágiles de colaboración para evitar que la planificación sectorial (carreteras, urbanismo, hidráulica) siga funcionando de manera aislada.

PROPUESTA

Establecimiento de protocolos de consulta y mesas de trabajo sectoriales permanentes entre los ayuntamientos de l'Horta Sud, el Ayuntamiento de València y la Generalitat. El objetivo es instaurar una "cultura de gobernanza" que obligue a compartir información y alinear estrategias de movilidad y urbanismo antes de la aprobación definitiva de proyectos locales con impacto metropolitano.

Horizonte de implantación

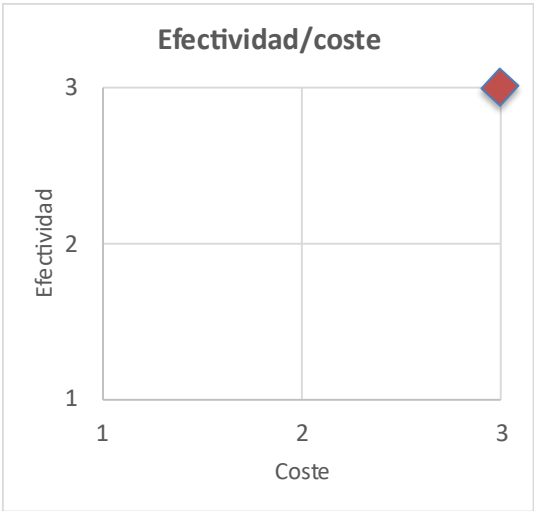
	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Alinear las políticas municipales con la estrategia metropolitana. - Prevenir conflictos territoriales y duplicidades de servicios. - Mejorar la capacidad de respuesta conjunta ante emergencias y necesidades de movilidad.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
3	3	5	5	4	3,8



Actuaciones a realizar	
Acciones concretas	- Creación de la Mesa de Movilidad y Urbanismo de l'Horta Sud, con reuniones trimestrales. - Establecimiento de un protocolo de "Informe de Impacto Metropolitano" no vinculante pero consultivo para grandes proyectos urbanos locales. - Implementación de una plataforma digital compartida para volcar datos de planeamiento y movilidad en tiempo real.

Agentes implicados
- Ayuntamientos de la zona de estudio (l'Horta Sud y València). - Mancomunitat de l'Horta Sud. - Generalitat Valenciana (como facilitador).

Indicadores de seguimiento
- Número de reuniones de coordinación celebradas al año. - Número de proyectos locales sometidos a consulta metropolitana. - Grado de coincidencia en las normativas de movilidad (por ejemplo ordenanzas de ZBE armonizadas).

Coste estimado de implantación
50.000 € Gastos operativos de secretaría técnica, organización de mesas de trabajo y herramientas digitales básicas de comunicación. No requiere inversión en infraestructura física.

CÓDIGO	1.1.4	Fomentar el desarrollo de la entidad metropolitana de transporte para coordinar políticas y proyectos
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico del sistema de transporte público (apartado 2.3.4) revela una red fragmentada con cuatro actores principales (EMT, Metrobus, Metrovalencia y Renfe Cercanías) que operan con lógicas, competencias y titularidades diferentes. Aunque existen avances recientes en integración tarifaria (tarjeta SUMA), la planificación de rutas, horarios y la respuesta ante emergencias (como se vio tras la DANA) siguen adoleciendo de una falta de mando único. Esta dispersión dificulta la intermodalidad y reduce la competitividad del transporte público frente al coche privado.

PROPUESTA

Dotar a la Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV) de competencias ejecutivas plenas sobre la planificación, gestión y financiación de toda la red de transporte público metropolitano. Esto implica superar su actual rol de coordinación para convertirla en el organismo rector único que diseñe la red de forma integrada, gestione una caja única de ingresos tarifarios y unifique la imagen y la atención al usuario, independientemente del operador que preste el servicio.



Figura 81: logo de la Autoridad el Transporte Metropolitano de València (Fuente: GVA, 2026)

Horizonte de implantación

Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Lograr una integración tarifaria y modal total (física, lógica y económica). - Eliminar duplicidades de líneas (ej. autobuses EMT y Metrobus solapados). - Ofrecer al usuario una experiencia de red única (un plano, una app, una tarifa).
------------------------	---

Cumplimiento objetivos				Efectividad/coste	
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	5	3	4	5	4,15

Actuaciones a realizar	
Cambios legislativos y unificación de marca	- Cambios legislativos necesarios para la reorganización de los actores presentes en el territorio. Definición de la fórmula jurídica para unificar la organización el servicio. - Traspaso de la gestión de Cercanías a la Generalitat Valenciana (ya prevista en el Estatut d'Autonomia). - Revisión de los estatutos de la ATMV para blindar su capacidad ejecutiva y financiera. - Firma de convenios-programa plurianuales de financiación con el Estado (Ley de Financiación del Transporte Público) para garantizar recursos estables. - Unificación total de la imagen corporativa, señalética y canales de información (App única metropolitana en tiempo real para todos los modos). - Rediseño de la red de autobuses (EMT + Metrobus) con visión metropolitana para eliminar solapamientos y mejorar frecuencias.

Agentes implicados
- Generalitat Valenciana (ATMV). - Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Renfe). - Ayuntamiento de València (EMT). - Resto de ayuntamientos metropolitanos.

Indicadores de seguimiento
- Porcentaje de viajes realizados con títulos integrados (vs. títulos propios de operador). - Incremento de la demanda global del sistema de transporte público metropolitano. - Grado de cobertura de los costes operativos mediante ingresos tarifarios.

Coste estimado de implantación	
200.000 €	Costes de consultoría estratégica, jurídica y de diseño de marca/comunicación para la transición. No incluye los costes de operación del servicio ni las subvenciones a la explotación.

CÓDIGO	1.2.1	Creación de un hospital
--------	-------	-------------------------

EXPOSICIÓN

El diagnóstico territorial (apartado 2.3.1) revela una carencia crítica: a pesar de la alta densidad de población de l'Horta Sud, la comarca sufre una falta crónica de servicios especializados. Actualmente, la población depende de los hospitales ubicados en la ciudad de València (como La Fe o el Doctor Peset) para recibir atención sanitaria especializada. Esta dependencia genera miles de desplazamientos diarios obligados hacia la capital, saturando los accesos viarios (V-31, CV-400) y el transporte público en horas punta. La descentralización de servicios sanitarios es una estrategia clave para reducir la necesidad de movilidad.

PROPUESTA

Construcción y puesta en marcha de un Hospital Comarcal en una ubicación estratégica de l'Horta Sud. Este centro deberá ofrecer urgencias, consultas externas de especialidades y cirugía mayor ambulatoria, cubriendo la demanda sanitaria básica de los municipios de la "zona cero" y reduciendo la presión sobre los hospitales de València. Localización a definir según la disponibilidad de suelo, en una localización accesible en transporte público localizada junto a los núcleos de población de la zona de estudio.

Horizonte de implantación

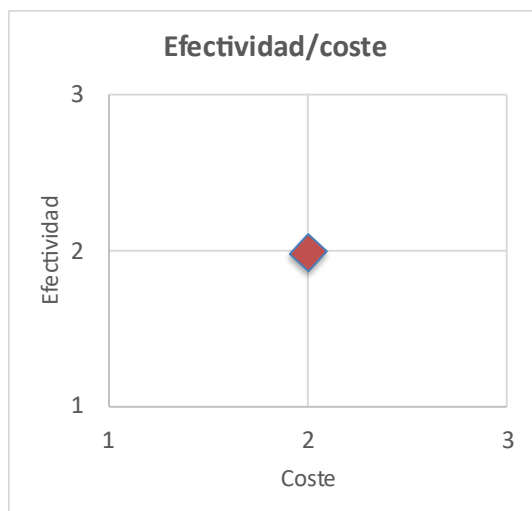
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Acercar la atención sanitaria especializada a la ciudadanía (ciudad de los 15 minutos). - Reducir los desplazamientos motorizados hacia València por motivos médicos. - Generar un nuevo polo de atracción de viajes contra-flujo (personal sanitario y pacientes) que equilibre la movilidad.
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	5	4	1	5	3,9



Actuaciones a realizar	
Proyecto y construcción	1. Estudio de demanda sanitaria y selección de la ubicación óptima (buscando accesibilidad en transporte público y cercanía a los núcleos más densos como Catarroja, Paiporta o Alfafar). 2. Cesión de terrenos por parte del ayuntamiento anfitrión. 3. Redacción del proyecto básico y de ejecución. 4. Licitación y ejecución de las obras de construcción. 5. Dotación de equipamiento médico y personal.

Agentes implicados
• Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública (Generalitat Valenciana). • Ayuntamientos de la comarca (para la cesión de suelo).

Indicadores de seguimiento
• Inicio de las obras de construcción. • Puesta en servicio del hospital. • Reducción del número de tarjetas sanitarias de la zona asignadas a hospitales de València capital.

Coste estimado de implantación	
80.000.000 €	Estimación para un hospital comarcal de tamaño medio, incluyendo obra civil y equipamiento inicial.

CÓDIGO	1.2.2	Creación de un establecimiento cultural
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico socioeconómico (apartado 2.3.1) define l'Horta Sud como un territorio denso pero dependiente de la capital en cuanto a servicios especializados. Aunque existen casas de cultura municipales, la comarca carece de una infraestructura cultural de referencia (gran auditorio, teatro de gran aforo o museo) capaz de atraer público y retener la demanda local. Los datos de la encuesta muestran que, antes de la DANA, los desplazamientos por "actividades de ocio" representaban el 18% del total, muchos de los cuales tienen como destino la oferta cultural concentrada en València.

PROPUESTA

Construcción y puesta en marcha de un Centro Cultural Metropolitano de referencia en l'Horta Sud (tipo auditorio, teatro o centro de artes). Este equipamiento funcionará como un polo de atracción comarcal, ofreciendo una programación de calidad que evite que la ciudadanía tenga que desplazarse sistemáticamente a València para acceder a la cultura, fomentando así la vida local y la cohesión social.

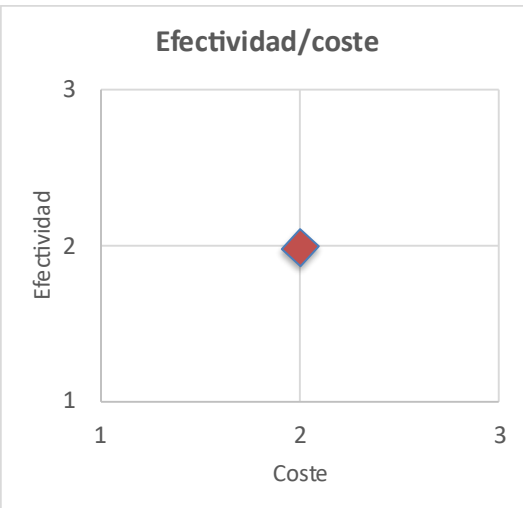
Horizonte de implantación

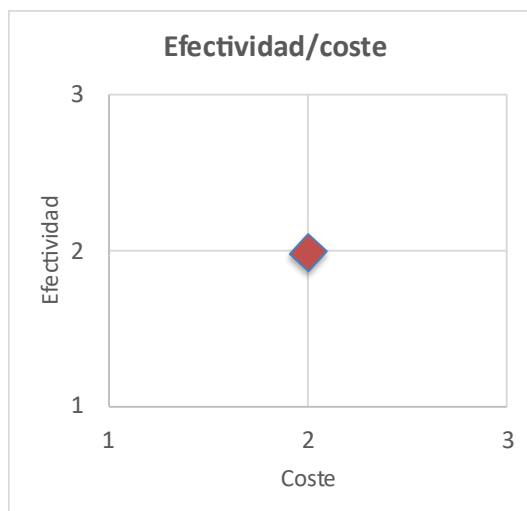
	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Generar una nueva centralidad urbana en la periferia. - Reducir la movilidad por ocio hacia la capital (desplazamientos no obligados). - Potenciar la identidad cultural de la comarca.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos			Efectividad/coste 		
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
3	5	4	2	5	3,75



Actuaciones a realizar	
Proyecto y construcción	1. Estudio de necesidades culturales y selección de la ubicación (preferiblemente en un nodo con buena conexión de transporte público). 2. Concurso de arquitectura para el diseño del edificio, buscando que sea un hito urbano. 3. Licitación y ejecución de las obras. 4. Creación de un consorcio cultural para la gestión y programación del centro.

Agentes implicados
• Conselleria de Educación, Cultura, Universidades y Empleo (Generalitat Valenciana). • Diputació de València. • Mancomunitat de l'Horta Sud.

Indicadores de seguimiento
• Inauguración del centro. • Número de visitantes anuales y porcentaje de residentes locales. • Número de eventos programados de ámbito supramunicipal.

Coste estimado de implantación
15.000.000 € Estimación para un auditorio/teatro comarcal de aforo medio, incluyendo obra civil y equipamiento escénico.

CÓDIGO	1.2.3	Desarrollo de la oferta de enseñanza superior
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico demográfico muestra que l'Horta Sud tiene una población joven y dinámica, pero adolece de una falta de servicios especializados, incluidos los universitarios. Actualmente, la inmensa mayoría de la oferta de educación superior (Universitat de València, UPV, campus de Burjassot) se concentra en el norte y este de la ciudad de València. Esto obliga a miles de estudiantes a realizar desplazamientos diarios pendulares, a menudo en horas punta, lo que contribuye significativamente a la congestión de la red viaria y del transporte público radial. Además, existe una desconexión entre la potente realidad industrial de la comarca y la formación superior técnica disponible en el territorio.

PROPUESTA

Implantación de un campus universitario satélite o, más específicamente, de un Centro Integrado de Formación Profesional (CIPFP) de referencia, enfocado en grados superiores y especialización técnica vinculada al tejido industrial de la zona (logística, mueble, automoción). Esta infraestructura educativa descentralizará la oferta formativa, reduciendo la necesidad de desplazarse a los campus de València o Burjassot y alineando la formación con las necesidades laborales locales.

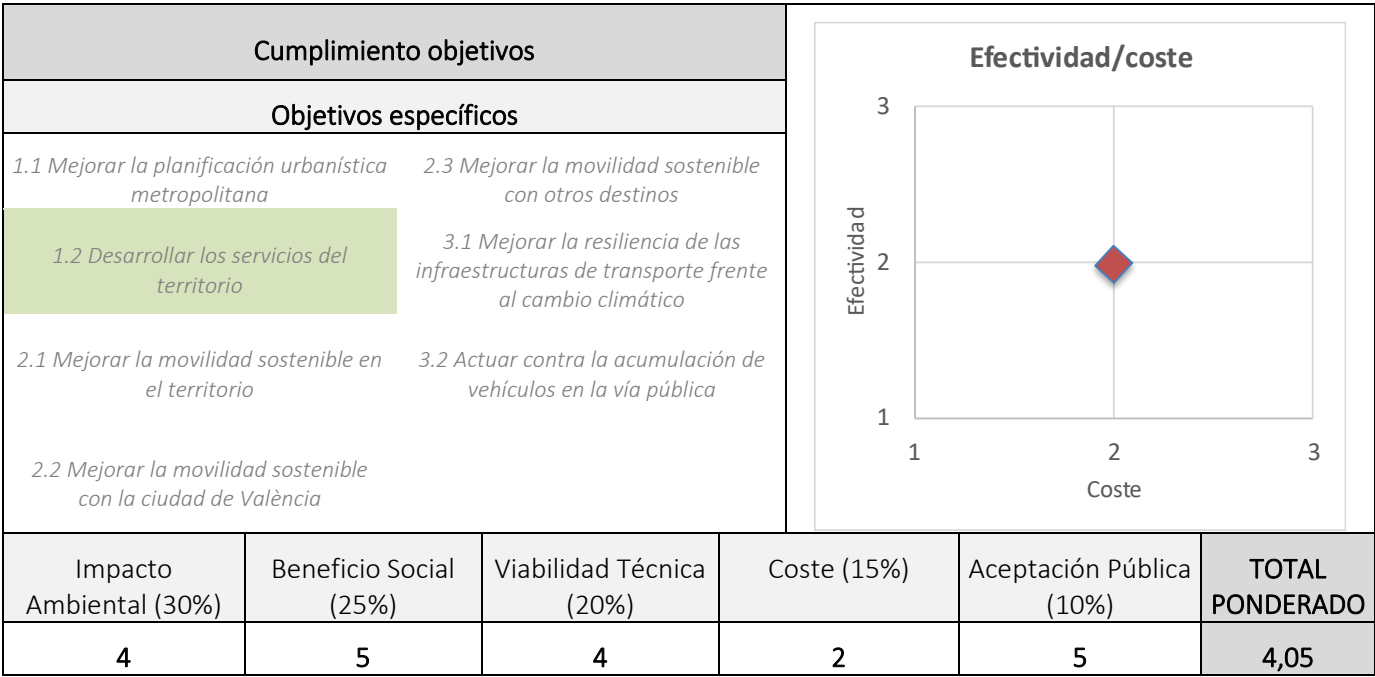
Horizonte de implantación

	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Reducir la movilidad pendular diaria por motivos de estudios (uno de los flujos más intensos y rígidos). - Vincular la formación al tejido productivo local para fomentar el empleo de proximidad ("vivir y trabajar/estudiar en la comarca"). - Reequilibrar la dotación educativa metropolitana.
------------------------	--



Actuaciones a realizar	
Proyecto y construcción	- Estudio de necesidades formativas en colaboración con las asociaciones empresariales de l'Horta Sud. - Firma de convenios entre la Generalitat (Conselleria de Educació) y las Universidades públicas o institutos tecnológicos. - Cesión de suelo municipal o rehabilitación de naves industriales en desuso para albergar el centro. - Construcción y dotación del centro educativo.

Agentes implicados
- Conselleria de Educació, Cultura, Universidades y Empleo. - Ayuntamientos de la zona (cesión de espacios). - Universidades públicas (UV/UPV) y sector empresarial local.

Indicadores de seguimiento
- Oferta de plazas de nuevo ingreso en el territorio. - Tasa de matriculación de estudiantes residentes en la comarca. - Porcentaje de inserción laboral en empresas de l'Horta Sud.

Coste estimado de implantación
20.000.000 € Estimación para la construcción y equipamiento completo de un centro de formación superior de gran capacidad.

CÓDIGO	2.1.1	Mejora de la red de vías ciclopeatonales
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

El diagnóstico (apartado 2.3.3) señala que, aunque la conexión ciclista con València ha mejorado, la red interna de l'Horta Sud presenta graves carencias: baja penetración en los cascos urbanos, desconexión con las zonas industriales y discontinuidad entre municipios. Sin embargo, la experiencia tras la DANA (apartado 3.3.3.1) demostró que estas infraestructuras fueron vitales cuando las carreteras y el tren colapsaron, registrando una "frecuentación récord". Además, la encuesta indica que el 41% de la población realiza más desplazamientos a pie o en bicicleta tras la catástrofe, lo que evidencia un cambio de tendencia que debe consolidarse.

PROPUESTA

Ejecución de un Plan Director de la Bicicleta y el Peatón para l'Horta Sud que complete la malla existente. La actuación se centrará en: 1) Crear carriles bici segregados y seguros que conecten todos los núcleos urbanos entre sí; 2) Dotar de accesibilidad ciclopeatonal a los polígonos industriales (actualmente aislados para quien no usa coche); y 3) Resolver los "puntos negros" de discontinuidad en las intersecciones con grandes infraestructuras viarias.

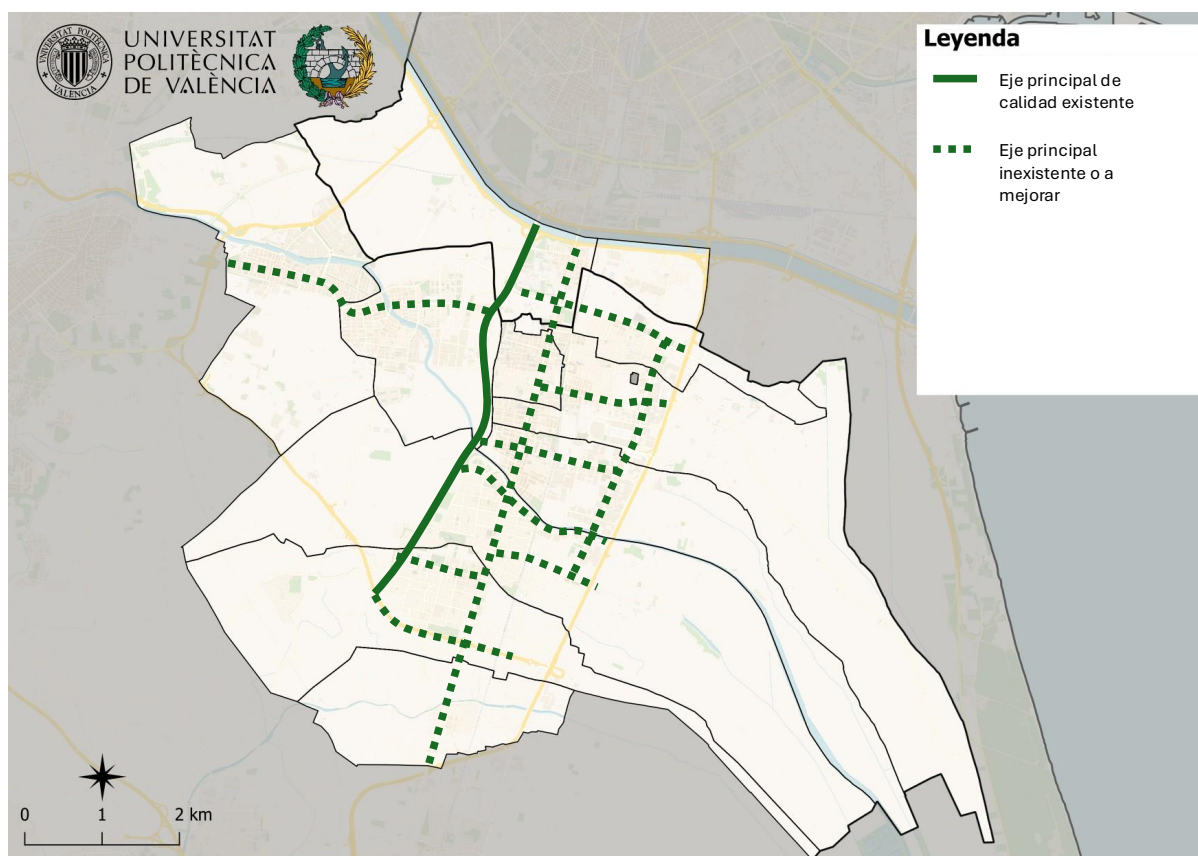


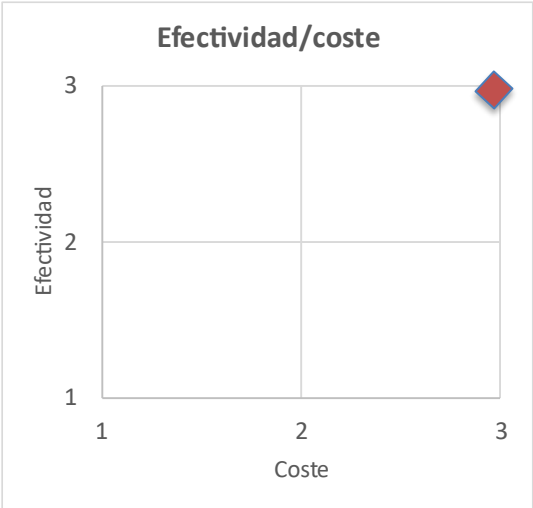
Figura 82: Esquema de los itinerarios a desarrollar (Fuente: elaboración propia)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Consolidar el trasvase modal hacia modos activos detectado tras la DANA. - Garantizar la seguridad vial de ciclistas y peatones (segregación del tráfico motorizado). - Mejorar la accesibilidad a los centros de trabajo (polígonos) mediante modos sostenibles.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
5	5	5	4	4	4,75



Actuaciones a realizar	
Elaboración y ejecución del plan	- Auditoría de la red actual para identificar puntos de discontinuidad y tramos inseguros. - Redacción de proyectos constructivos para los ejes estructurantes (Red Básica). - Ejecución de obras: pavimentación, segregación física, señalización y construcción de pasos seguros sobre barreras físicas (vías de tren, barrancos). - Implementación de caminos escolares seguros en los entornos educativos.

Agentes implicados
• Generalitat Valenciana (vías interurbanas y financiación). • Ayuntamientos (vías urbanas). • Diputació de València.

Indicadores de seguimiento
• Kilómetros de carril bici segregado construidos/adecuados. • Porcentaje de continuidad de la red entre municipios contiguos. • Aforos de bicicletas y peatones en los nuevos tramos (incremento anual).

Coste estimado de implantación		
<table><tr><td>5.000.000 €</td><td>Estimación para la ejecución de obras de conexión, adecuación de firmes, señalización y pequeñas obras de fábrica -pasarelas ligeras- en el ámbito comarcal.</td></tr></table>	5.000.000 €	Estimación para la ejecución de obras de conexión, adecuación de firmes, señalización y pequeñas obras de fábrica -pasarelas ligeras- en el ámbito comarcal.
5.000.000 €	Estimación para la ejecución de obras de conexión, adecuación de firmes, señalización y pequeñas obras de fábrica -pasarelas ligeras- en el ámbito comarcal.	

CÓDIGO	2.1.2	Mejora de la señalización de los itinerarios ciclopeatonales en el territorio
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico identifica que la red ciclopeatonal se percibe como "insuficiente" y presenta una "calidad deficiente" en ciertos tramos, con problemas de discontinuidad y falta de claridad. A menudo, los itinerarios existen (camino rurales, carriles bici locales), pero carecen de una señalización unificada que indique destinos interurbanos (ej. "A València: 15 min en bici"). Esta falta de "legibilidad" del territorio desincentiva el uso de la bicicleta para desplazamientos cotidianos, ya que el usuario no percibe la red como un sistema conectado y fiable.

PROPUESTA

Implementación de un Sistema de Señalización y Orientación (Wayfinding) Metropolitano para peatones y ciclistas. Se instalará señalética vertical y horizontal unificada en toda la comarca que informe sobre direcciones, distancias y, crucialmente, tiempos de desplazamiento (estilo "Metrominuto"). Esto visibilizará la cercanía real entre municipios y polígonos, rompiendo la barrera psicológica de la distancia y fomentando la movilidad activa.



Figura 83: Ejemplo de sistema de señalización implantado en la ciudad de València (fuente: AMB, 2021)

Horizonte de implantación

Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Hacer legible y comprensible la red ciclopeatonal como un sistema de transporte real. - Fomentar el cambio modal demostrando la competitividad en tiempo de la bicicleta para distancias cortas/medias. - Mejorar la seguridad vial informando a todos los usuarios de la presencia de itinerarios ciclistas.
-------------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	5	5	5	4,45

Actuaciones a realizar	
Diseño e implantación	- Diseño de un manual de identidad gráfica y señalética común para l'Horta Sud (evitando la disparidad actual por municipios). - Estudio de los itinerarios clave y puntos de decisión para ubicar las señales. - Fabricación e instalación de postes, paneles y marcas viales. - Desarrollo de mapas digitales y físicos ("Metrominuto" comarcal) para su distribución en centros públicos y empresas.

Agentes implicados
- Mancomunitat de l'Horta Sud (coordinación del diseño unificado). - Ayuntamientos (ejecución e instalación en tramos urbanos). - Generalitat Valenciana (señalización en vías interurbanas).

Indicadores de seguimiento
- Número de señales instaladas. - Kilómetros de red señalizada bajo el nuevo estándar. - Encuestas de percepción de la facilidad de orientación entre usuarios.

Coste estimado de implantación	
150.000 €	Estimación para el diseño, fabricación e instalación de señalética en los ejes principales de la comarca.

CÓDIGO	2.1.3	Implantación de un sistema de bicicleta compartida a la escala de la conurbación
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

El diagnóstico de movilidad (apartado 2.3.5) revela que la mayoría de los desplazamientos internos en la zona de estudio son de corta distancia (menos de 5 km), un rango ideal para la bicicleta. Sin embargo, la oferta actual de bicicleta pública es fragmentada y los municipios de l'Horta Sud dependen de sistemas municipales desconectados (como *Mibisi* en algunos casos) o carecen de servicio. Esta falta de integración impide que un usuario coja una bicicleta en Alfafar y la deje en Catarroja, limitando enormemente el potencial de la bicicleta como medio de transporte metropolitano real.

PROPUESTA

Despliegue de un sistema de bicicleta pública metropolitano en el conjunto del territorio conurbado de l'Horta Sud. El sistema garantizará que haya estaciones en todos los núcleos urbanos, polos generadores de viajes (hospital, centros comerciales, polígonos) y, crucialmente, en las estaciones de transporte público (Cercanías/Metro) para fomentar la intermodalidad. El sistema debe ser accesible con la tarjeta de transporte única (SUMA). El sistema propondrá un tercio de bicicletas con pedaleo asistido. La gran importancia de los trayectos pendulares entre l'Horta Sud y València desaconsejan la implantación de un único sistema a escala metropolitana debido a la imposibilidad de encontrar un punto de equilibrio.

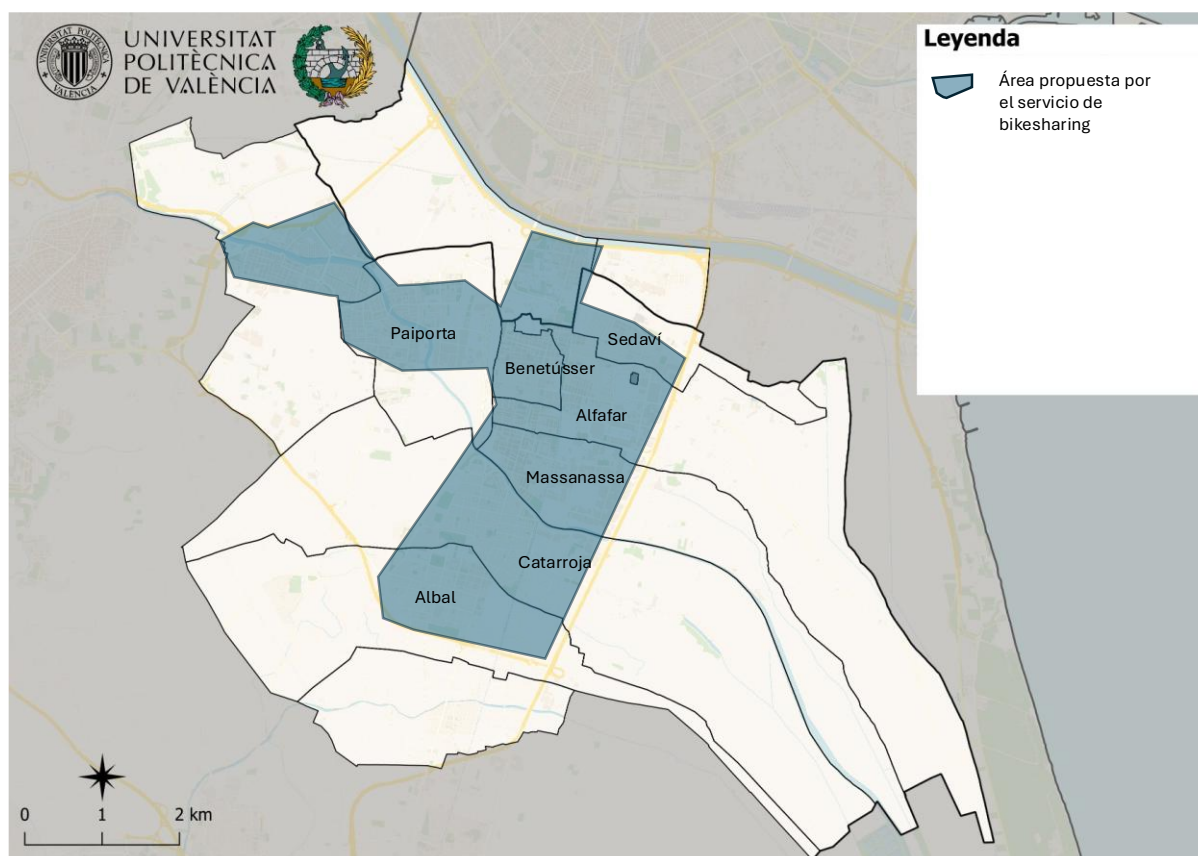


Figura 84 : Área propuesta para la implantación de un sistema de bikesharing (fuente: elaboración propia)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Ofrecer una alternativa flexible y económica al coche para la "última milla" y trayectos cortos. - Eliminar las fronteras administrativas para el usuario de bicicleta pública. - Fomentar la intermodalidad alimentando las estaciones de tren y metro.
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					

Efectividad/coste

El gráfico muestra un eje vertical etiquetado como 'Efectividad' con valores 1, 2 y 3, y un eje horizontal etiquetado como 'Coste' con valores 1, 2 y 3. Se traza una cuadrícula con líneas horizontales y verticales en cada valor. Un punto rojo con un efecto de sombra está ubicado en la intersección de los valores 2 en ambos ejes.

Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
5	4	4	3	5	4,25

Actuaciones a realizar	
Estudio, licitación y ejecución del servicio	- Estudio de dimensionamiento de la red (ubicación de estaciones basada en demanda potencial y nodos de transporte). - Acuerdo marco entre la ATMV y los ayuntamientos para la gestión y financiación del sistema. - Licitación del suministro, instalación y gestión del servicio (incluyendo bicicletas eléctricas para romper la barrera de la distancia/esfuerzo). - Integración tecnológica con la tarjeta de transporte metropolitana (SUMA).

Agentes implicados
• Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV) - Liderazgo y coordinación. • Mancomunidad de l'Horta Sud. • Ayuntamientos de l'Horta Sud (cesión de espacio público). • Diputació de València (posible cofinanciación).

Indicadores de seguimiento
• Número de estaciones y bicicletas disponibles por cada 1.000 habitantes. • Número de usos diarios (rotación por bicicleta). • Porcentaje de usuarios que combinan la bicicleta pública con el transporte público masivo.

Coste estimado de implantación		
<table><tr><td>2.000.000 €</td><td>Coste de inversión inicial para la adquisición de flota parcialmente eléctrica, instalación de estaciones y sistemas informáticos para cubrir toda la zona de estudio. No incluye el coste operativo anual.</td></tr></table>	2.000.000 €	Coste de inversión inicial para la adquisición de flota parcialmente eléctrica, instalación de estaciones y sistemas informáticos para cubrir toda la zona de estudio. No incluye el coste operativo anual.
2.000.000 €	Coste de inversión inicial para la adquisición de flota parcialmente eléctrica, instalación de estaciones y sistemas informáticos para cubrir toda la zona de estudio. No incluye el coste operativo anual.	

CÓDIGO	2.1.4	Generalización de los puntos de estacionamiento para bicicletas
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El análisis de la movilidad detecta que, incluso donde existen carriles bici, el uso de la bicicleta se ve frenado por la "inseguridad del estacionamiento". Muchos usuarios potenciales desisten de usar la bici para ir al trabajo, a realizar gestiones o a coger el tren porque no tienen dónde dejarla de forma segura en su destino. Actualmente, el mobiliario urbano es insuficiente o inadecuado (tipologías "matarruedas" antiguas), lo que provoca que las bicicletas se aten a farolas o árboles, ocupando espacio peatonal y generando desorden. Para que la bicicleta sea un medio de transporte real, el viaje debe estar garantizado de puerta a puerta.

PROPUESTA

Despliegue masivo de aparcamientos para bicicletas en dos niveles: 1) Estacionamiento de corta duración: Instalación generalizada de horquillas en "U invertida" (el estándar más seguro y cómodo) en la vía pública, cerca de comercios, colegios y edificios públicos. 2) Estacionamiento seguro de larga duración: Instalación de módulos cerrados o jaulas videovigiladas (tipo Bicibox) en zonas residenciales densas donde los vecinos no disponen de garaje/trastero para guardar la bicicleta.



Figura 85: Ejemplos de aparcamientos en U y boxes securizados (fuente: AMB, 2023 y abriplus, 2026)

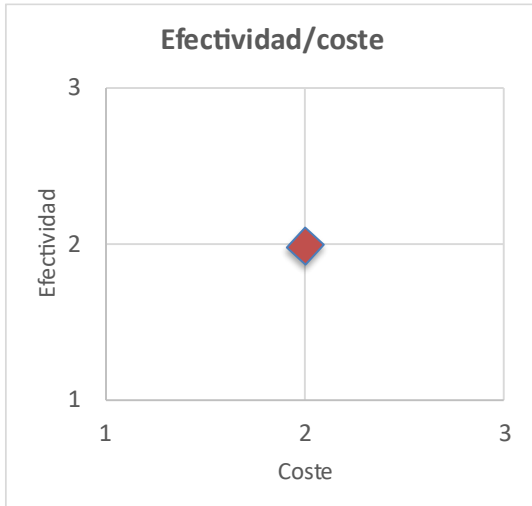
Horizonte de implantación

	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Eliminar el miedo al robo como barrera para el uso de la bicicleta. - Ordenar el espacio público evitando el estacionamiento informal en aceras o mobiliario urbano. - Facilitar la intermodalidad (Bike & Ride) asegurando el vehículo en la estación de origen.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	5	5	5	4,55

Actuaciones a realizar	
Estudio e implantación de la medida	- Mapeo de zonas de alta demanda (equipamientos, zonas comerciales, estaciones). - Sustitución de aparcabicis obsoletos por modelos de U invertida anclados al suelo. - Licitación y compra de módulos de aparcamiento seguro (jaulas/bicihangares) para puntos estratégicos. - Normativa municipal que obligue a reservar espacio para bicis en nuevos edificios y aparcamientos de rotación.

Agentes implicados
- Ayuntamientos (vía pública y normativa). - FGV / Renfe (espacios en estaciones). - Empresas privadas (incentivadas para instalar en sus recintos).

Indicadores de seguimiento
- Número de plazas de estacionamiento en vía pública creadas. - Número de plazas seguras/cubiertas creadas. - Tasa de ocupación de los aparcamientos.

Coste estimado de implantación	
250.000 €	Estimación para una compra agregada de mobiliario urbano -cientos de horquillas- y la instalación de varios módulos seguros piloto en las principales estaciones y centros públicos de la comarca.

CÓDIGO	2.1.5	Priorización semafórica para el autobús en el eje principal norte-sur
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

Exposición: El diagnóstico del transporte público (apartado 2.3.4) destaca que la red de Metrobus, aunque tiene buena cobertura, recibe críticas constantes por su "lentitud y poca eficacia", quedando atrapada a menudo en la congestión viaria. El eje viario principal norte-sur (que atraviesa los cascos urbanos de Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja y Albal a través del Camí Reial de Madrid y la Avinguda del Sud) soporta una alta intensidad de tráfico. Actualmente, los autobuses pierden mucho tiempo en las intersecciones semafóricas, lo que reduce su velocidad comercial y hace que el tiempo de viaje sea poco competitivo frente al coche privado.

PROPUESTA

Implantación de un sistema inteligente de prioridad semafórica activa para el transporte público en todo el corredor norte-sur. Este sistema detecta la aproximación del autobús a un cruce y modifica dinámicamente el ciclo semafórico (extendiendo la fase verde o adelantando su inicio) para permitirle el paso sin detenerse. Esto garantiza una "onda verde" virtual para el autobús, reduciendo tiempos de viaje y mejorando la regularidad del servicio sin necesidad de segregar carril en tramos donde no hay espacio físico.

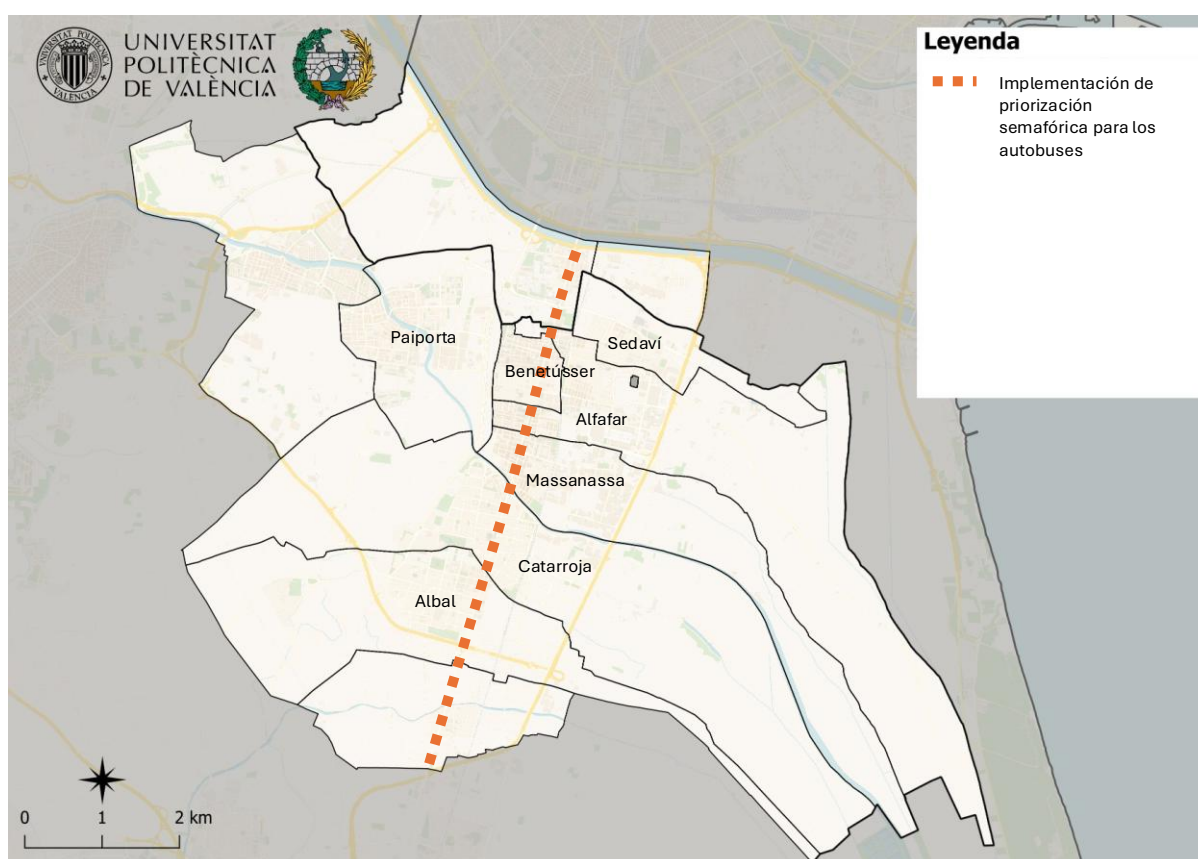
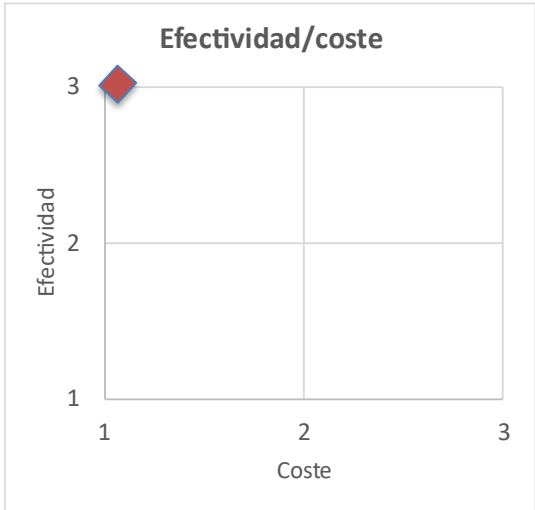


Figura 86: Propuesta de implantación de la priorización semafórica (fuente: elaboración propia)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Aumentar la velocidad comercial de los autobuses (reducción del tiempo de viaje). - Mejorar la regularidad y fiabilidad del servicio (cumplimiento de horarios). - Hacer el transporte público más atractivo frente al vehículo privado.
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	4	4	3	3,90

Actuaciones a realizar	
Estudio de tráfico y adaptación tecnológica	- Estudio de tráfico y regulación semafórica actual en el corredor Camí Reial de Madrid /AVINGUDA del Sud. - Instalación de equipos de detección en los autobuses (emisores) y en los reguladores semafóricos (receptores), o integración vía software/GPS. - Reprogramación de los ciclos semafóricos en los cruces clave para introducir la lógica de prioridad. - Campaña de información y ajustes durante la fase piloto.

Agentes implicados
• Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV) / Generalitat (Metrobus). • Ayuntamientos de Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal y València (gestión de tráfico).

Indicadores de seguimiento
• Incremento de la velocidad comercial media de las líneas (km/h). • Reducción del tiempo medio de viaje en el corredor (minutos). • Índice de regularidad (puntualidad).

Coste estimado de implantación		
<table><tr><td>600.000 €</td><td>Estimación para la actualización de reguladores semafóricos, software de gestión y equipos embarcados en la flota de autobuses que opera en el corredor</td></tr></table>	600.000 €	Estimación para la actualización de reguladores semafóricos, software de gestión y equipos embarcados en la flota de autobuses que opera en el corredor
600.000 €	Estimación para la actualización de reguladores semafóricos, software de gestión y equipos embarcados en la flota de autobuses que opera en el corredor	

CÓDIGO	2.1.6	Creación de una línea de autobús para conectar los distintos polos industriales con los núcleos urbanos y principales nodos de transporte
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico territorial (apartado 2.3.3 y 2.3.4) pone de manifiesto una paradoja: l'Horta Sud es un territorio con una potente actividad industrial integrada en el continuo urbano, pero los polígonos son "difícilmente accesibles" en transporte público o modos activos. La red actual de Metrobus está diseñada para conectar los centros de los pueblos con València (radial), dejando desatendidas las zonas industriales periféricas donde trabajan miles de personas. Esto genera una movilidad laboral pendular cautiva del coche privado, con problemas de aparcamiento y congestión en los accesos a los polígonos.

PROPUESTA

Puesta en marcha de autobús (Bus de Polígonos) diseñada específicamente para la movilidad laboral. Estas líneas conectarán las estaciones de Cercanías (Silla, Catarroja, Alfafar-Benetússer) y los centros urbanos con los principales polígonos industriales de la comarca (ej. Polígono de Catarroja, El Bony, Sedaví). El servicio tendrá horarios adaptados a los turnos de entrada y salida de las fábricas y centros logísticos, garantizando la intermodalidad con el tren.

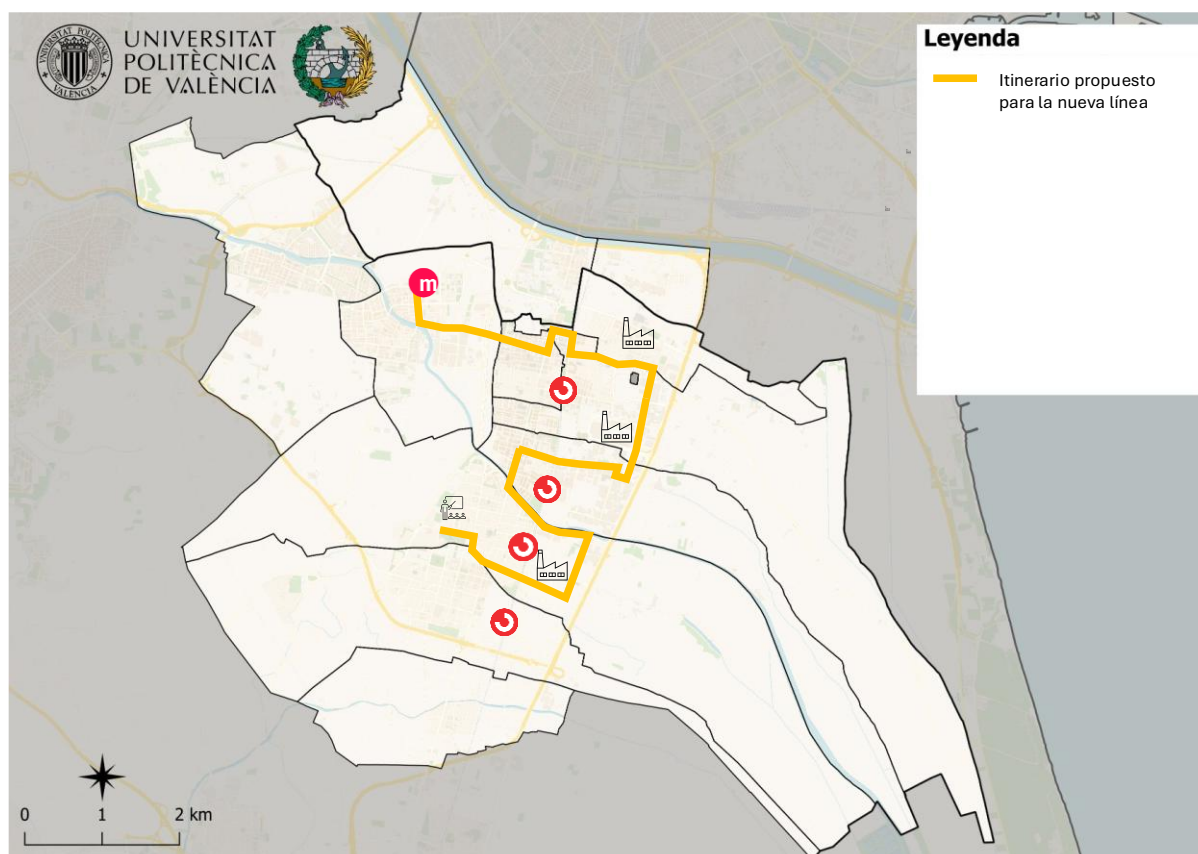


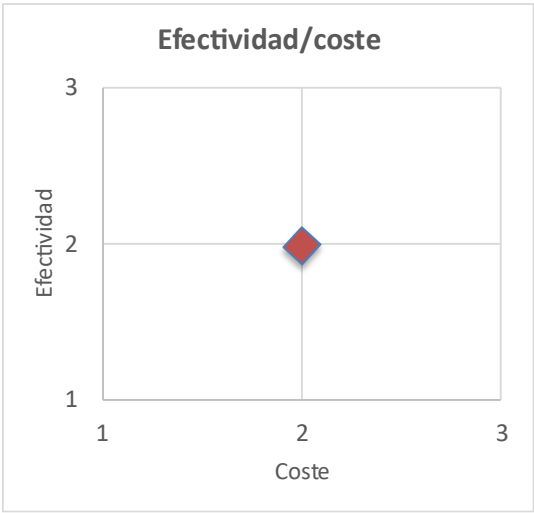
Figura 87: Trazado propuesto para la línea de autobús de los polígonos (fuente: elaboración propia)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Ofrecer una alternativa real al coche para los desplazamientos cotidianos al trabajo. - Resolver el problema del "último kilómetro" desde las estaciones de tren hasta las empresas. - Reducir la congestión en los accesos a las zonas industriales.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	5	4	4	4,20



Actuaciones a realizar	
Puesta en marcha	- Estudio de movilidad específico en los polígonos (encuesta a empresas sobre turnos y orígenes de los trabajadores). - Diseño de las rutas y horarios coordinados con las llegadas de Cercanías Renfe. - Acuerdos de colaboración con las Asociaciones de Empresarios de los polígonos (posible cofinanciación o promoción del abono transporte). - Prueba piloto y ajuste de frecuencias.

Agentes implicados
• Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV). • Ayuntamientos (adecuación de paradas). • Asociaciones empresariales de los polígonos industriales.

Indicadores de seguimiento
• Número de usuarios diarios por expedición. • Porcentaje de cobertura de los turnos laborales principales. • Reducción de la ocupación de aparcamiento en los viales de los polígonos.

Coste estimado de implantación		
<table><tr><td>400.000 €</td><td>Estimación del coste operativo anual para la puesta en marcha de un servicio de lanzaderas en horas punta, incluyendo flota, personal y campaña de lanzamiento.</td></tr></table>	400.000 €	Estimación del coste operativo anual para la puesta en marcha de un servicio de lanzaderas en horas punta, incluyendo flota, personal y campaña de lanzamiento.
400.000 €	Estimación del coste operativo anual para la puesta en marcha de un servicio de lanzaderas en horas punta, incluyendo flota, personal y campaña de lanzamiento.	

CÓDIGO	2.1.7	Creación de una zona de bajas emisiones en l'Horta Sud
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

El diagnóstico territorial (apartado 2.3.1 y 2.3.2) describe l'Horta Sud como un "continuo urbano" de alta densidad donde los límites municipales son imperceptibles físicamente. Sin embargo, la alta tasa de motorización (equiparable a la media metropolitana) y el intenso tráfico de paso por las travesías urbanas generan problemas de ruido, contaminación y ocupación del espacio público. La Ley de Cambio Climático obliga a municipios de más de 50.000 habitantes a implantar Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). Aunque individualmente muchos municipios de la zona no alcanzan esa cifra (salvo Torrent), funcionalmente actúan como una aglomeración que supera ampliamente el umbral. Implantar ZBEs aisladas sería ineficiente y trasladaría el tráfico a las calles vecinas; se requiere un enfoque supramunicipal.

PROPUESTA

Implementación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) coordinada o mancomunada que abarque los cascos urbanos contiguos de Benetússer, Alfafar, Massanassa, Catarroja, Albal y Sedaví. Se establecerán criterios unificados de acceso, horarios y etiquetas ambientales para evitar la confusión del conductor y el efecto frontera. El objetivo es restringir el tráfico de paso y los vehículos más contaminantes en el interior de los pueblos, derivando la circulación a las vías perimetrales (V-31, V-30).

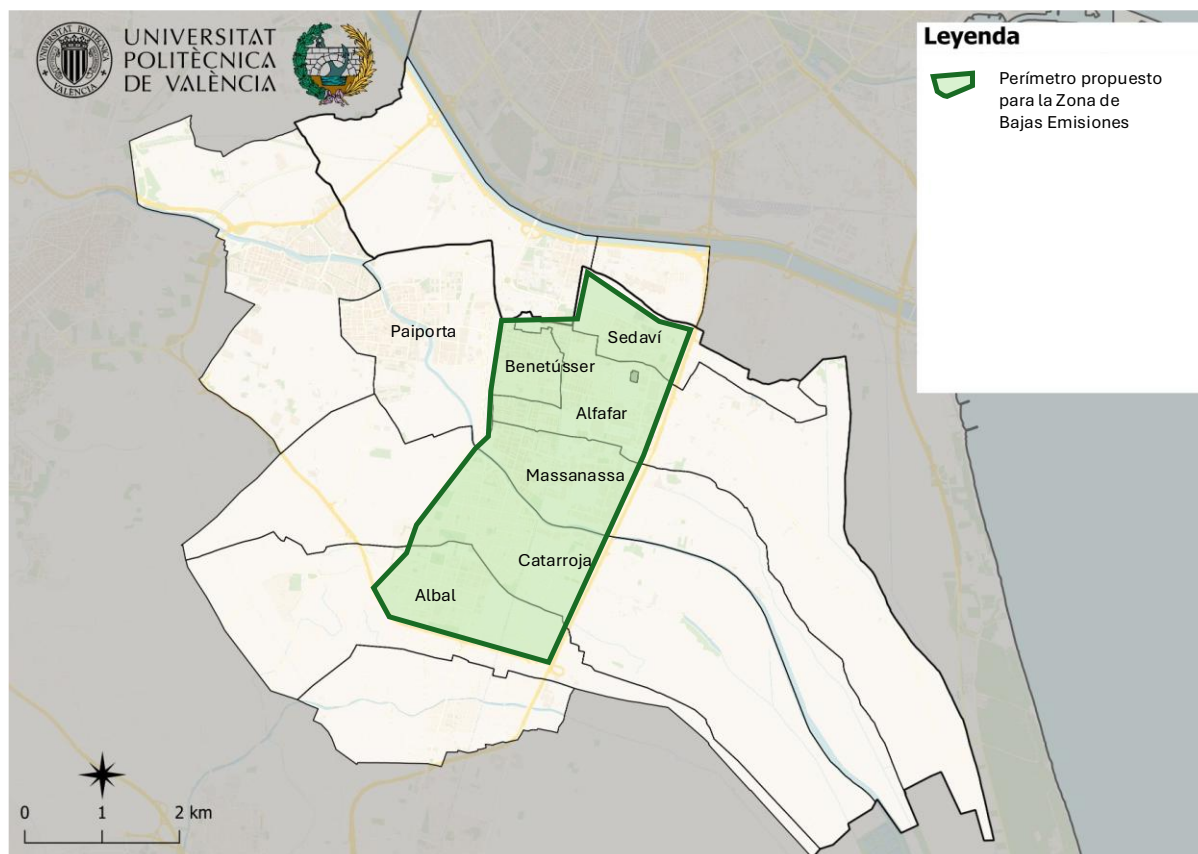


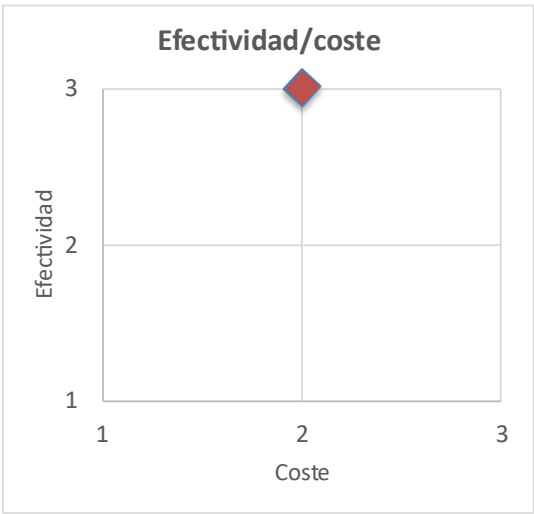
Figura 88: Perímetro propuesto para la zona de Bajas Emisiones (fuente: elaboración propia)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación acústica en zonas residenciales. - Desincentivar el uso del vehículo privado para trayectos internos cortos. - Recuperar espacio público para el peatón y la bicicleta.
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
5	3	4	4	2	3,85



Actuaciones a realizar	
Estudio e implantación de la ZBE	- Realización de un estudio técnico conjunto para definir el perímetro, las exenciones y el calendario de restricciones progresivas. - Aprobación de ordenanzas municipales de movilidad con el mismo texto regulador en todos los ayuntamientos implicados. - Instalación de cámaras de lectura de matrículas (OCR) y señalización en los accesos al perímetro mancomunado. - Campaña informativa masiva a la ciudadanía.

Agentes implicados
Mancomunitat de l'Horta Sud (coordinación). Ayuntamientos de la zona (aprobación legal). DGT (etiquetado y base de datos).

Indicadores de seguimiento
• Reducción de los niveles de contaminantes (NO2, PM10) en estaciones de medición. • Disminución de la Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos en el interior de los cascos urbanos. • Porcentaje de vehículos ecológicos (etiquetas 0 y ECO) en el parque móvil.

Coste estimado de implantación		
<table><tr><td>1.500.000 €</td><td>Estimación para el despliegue de cámaras, sistema de gestión centralizado, señalización vertical y campañas de comunicación para el conjunto de la conurbación.</td></tr></table>	1.500.000 €	Estimación para el despliegue de cámaras, sistema de gestión centralizado, señalización vertical y campañas de comunicación para el conjunto de la conurbación.
1.500.000 €	Estimación para el despliegue de cámaras, sistema de gestión centralizado, señalización vertical y campañas de comunicación para el conjunto de la conurbación.	

CÓDIGO	2.1.8	Generalización del estacionamiento de prioridad residencial
EXPOSICIÓN El diagnóstico pone de manifiesto que la "acumulación de vehículos en la vía pública" es un problema estructural que agrava la vulnerabilidad del territorio frente a inundaciones (actuando como barreras o proyectiles) y resta espacio a la movilidad sostenible. Además, la gratuidad del aparcamiento en superficie en la mayoría de los cascos urbanos actúa como un incentivo perverso ("efecto llamada") para el uso del coche en desplazamientos intermunicipales cortos, ocupando plazas que deberían servir a los vecinos. La estrategia definida en el punto 4.4.2 señala la necesidad de limitar el uso del espacio público por parte de vehículos no residentes.		
PROPUESTA Regulación del aparcamiento en superficie en los centros urbanos y zonas de alta demanda mediante la creación de zonas de estacionamiento regulado con prioridad residencial (Zonas Verdes o Naranjas). En estas áreas, los residentes podrán aparcar sin límite de tiempo (o con tarifas bonificadas), mientras que los visitantes (no residentes) tendrán tiempos limitados y tarifas de rotación. Esto disuade el uso del coche para visitas esporádicas entre municipios cercanos, fomentando el uso del transporte público o la bicicleta. Se propone la creación de un sistema por zonas en el que cada municipio supone una zona diferente de estacionamiento.		
<i>Figura 89: Ejemplo de señalización vertical de zona de prioridad residencial (fuente: Las Provincias, 2025)</i>		

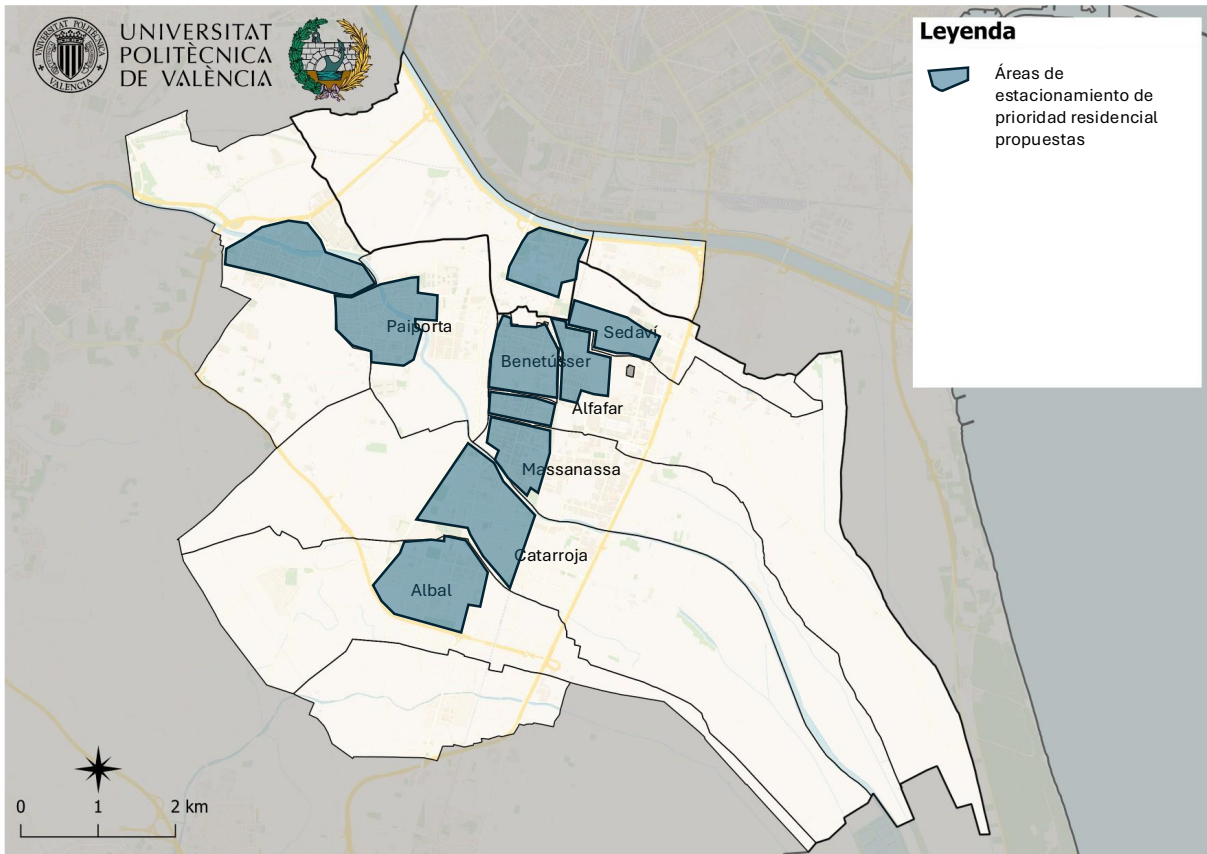


Figura 90 : Proposición de creación de áreas de estacionamiento de prioridad residencial (fuente: elaboración propia)

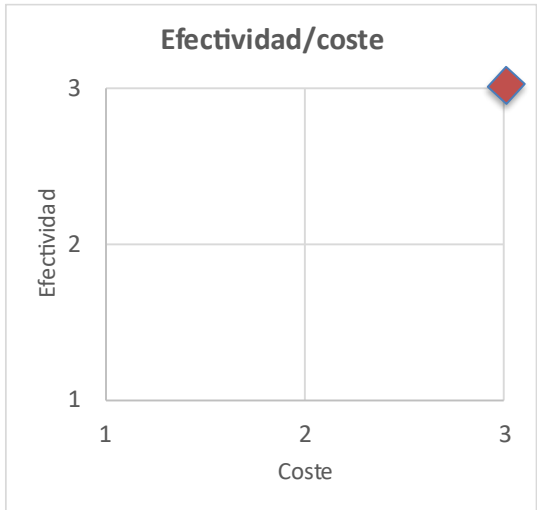
Horizonte de implantación

	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Garantizar el aparcamiento a los residentes, reduciendo el tráfico de agitación (coches dando vueltas buscando sitio). - Desincentivar el uso del vehículo privado para desplazamientos externos (visitas) que pueden realizarse en transporte público. - Liberar espacio público para otros usos, como ampliar aceras, implantar carriles bici o mejorar el drenaje urbano.
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Efectividad/coste 					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	5	5	2	4,15

Actuaciones a realizar	
Estudios previos e implantación	- Estudios de rotación y ocupación en las zonas críticas de cada municipio. - Redacción de ordenanzas municipales de estacionamiento regulado (idealmente armonizadas a nivel comarcal). - Censo de vehículos de residentes. - Señalización horizontal (pintura) y vertical, e implementación de sistemas de gestión (parquímetros inteligentes o apps móviles).

Agentes implicados
Ayuntamientos (competencia exclusiva en vía urbana). Mancomunidad de l'Horta Sud 8coordinación del proyecto). Empresas de gestión de estacionamiento (concesionarias).

Indicadores de seguimiento
- Número de plazas reguladas implementadas. - Tasa de rotación en plazas de visitantes. - Disminución del tiempo medio de búsqueda de aparcamiento para residentes.

Coste estimado de implantación
300.000 € Estimación para la puesta en marcha inicial en los cascos centrales de los principales municipios: pintura, señalización y plataformas de gestión. El coste operativo se cubre con las tarifas.

CÓDIGO	2.2.1	Creación de un sistema de alquiler público de bicicletas eléctricas de larga duración
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El análisis de la movilidad (apartado 2.3.5) indica que el 23% de los viajes generados en la zona tienen como destino València , y que estos viajes representan una parte muy significativa de los kilómetros recorridos totales. Aunque la orografía es plana, la distancia (entre 5 y 10 km para muchos municipios) y el esfuerzo físico asociado (especialmente en verano o con viento) hacen que la bicicleta mecánica tradicional no sea una opción atractiva para el usuario medio diario. Además, el alto coste de adquisición de una bicicleta eléctrica privada y el miedo al robo (barrera identificada en la propuesta 2.1.4) frenan su adopción masiva.

PROPUESTA

Implementación de un servicio público metropolitano de alquiler de bicicletas eléctricas de larga duración (modalidad renting o suscripción mensual/anual), gestionado por la ATMV. A diferencia de la bicicleta compartida por trayectos (propuesta 2.1.3), aquí el usuario dispone de la bicicleta "como si fuera suya" durante un periodo prolongado (de 6 meses a 1 año), guardándola en su casa y usándola para sus desplazamientos pendulares a València. El servicio incluye mantenimiento, seguro y asistencia, eliminando las barreras de entrada a la movilidad eléctrica. Se propone el alquiler de varios modelos de bicicleta con pedaleo asistido, incluyendo modelos de bicicleta de cargo compatibles con el transporte de niños.



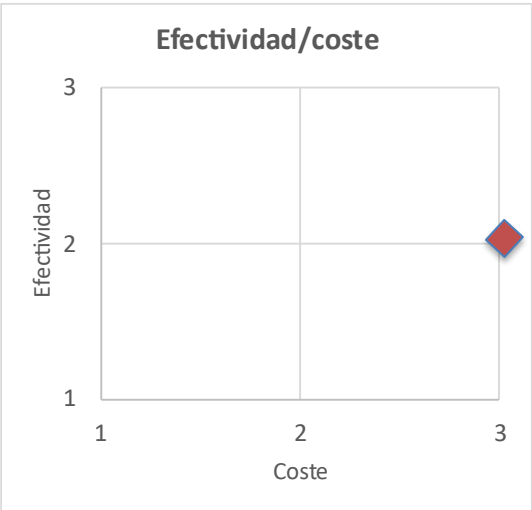
Figura 91: Ejemplo de flota de bicicletas de alquiler de larga duración (fuente: Véligo, 2026)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Facilitar el acceso a la bicicleta eléctrica (tecnología costosa) como medio de transporte habitual. - Competir directamente con el coche en tiempos de viaje puerta a puerta en el rango de 5-15 km. - Fomentar un cambio de hábito profundo: el usuario "prueba" la movilidad eléctrica sin riesgo financiero antes de decidir si compra una propia en el futuro.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
5	4	5	4	5	4,65



Actuaciones a realizar	
Proyecto y licitación del servicio	- Definición del modelo de servicio (tarifas, duración de contratos, características técnicas de las bicicletas). - Licitación para la compra o leasing de la flota inicial (ej. 500-1.000 bicicletas) y la plataforma de gestión. - Habilitación de puntos de entrega y mantenimiento en talleres locales de l'Horta Sud (colaboración público-privada). - Campaña de lanzamiento priorizando a trabajadores que se desplazan a València.
Agentes implicados	
- Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV). - Talleres de bicicletas locales (como red de mantenimiento colaboradora).	
Indicadores de seguimiento	
- Número de bicicletas alquiladas (tasa de ocupación de la flota). - Kilómetros recorridos por usuario (monitorización GPS anónima). - Tasa de conversión (usuarios que compran bici propia tras finalizar el alquiler).	
Coste estimado de implantación	
1.200.000 €	Estimación para la adquisición de una flota inicial de 600 bicicletas eléctricas de calidad urbana, sistemas de cierre inteligente, seguros y puesta en marcha de la plataforma de gestión.

CÓDIGO	2.2.2	Transformación de la línea de Cercanías en un tren-tram aprovechando la infraestructura existente
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico histórico y urbanístico (apartados 2.2.1.2 y 2.3.2) identifica la línea de ferrocarril València-Silla como una "herida abierta" que fractura los núcleos urbanos de Alfafar, Benetússer, Massanassa y Catarroja. Esta infraestructura rígida actúa como una barrera física y psicológica, generando problemas de seguridad, ruido y discontinuidad urbana. Históricamente, la solución propuesta ha sido el soterramiento total, una obra de coste astronómico y complejidad técnica que lleva décadas paralizada. Mientras tanto, el servicio actual de Cercanías, aunque de alta capacidad, ofrece frecuencias mejorables y una accesibilidad limitada, funcionando más como un tren de media distancia que como un sistema metropolitano ágil.

PROPUESTA

Transformación operativa y física de la línea C-1/C-2 en un sistema de Tren-Tram. Esto implica adaptar la infraestructura existente para que los vehículos funcionen como trenes rápidos en los tramos interurbanos (alcanzando altas velocidades) y como tranvías al atravesar los cascos urbanos. En concreto, se propone transformar en tren-tram el tramo València-Nord-Silla, pasando las líneas C-1/C-2 a utilizar el bypass ferroviario de alta velocidad de l’Horta Sud circulando sin paradas entre València-Nord y Silla, dónde existiría correspondencia con el tren-tram.



Figura 92: Simulación de la propuesta de implantación de un tren-tram (fuente: elaboración propia con herramientas de inteligencia artificial)

La coexistencia de tráfico de cercanías y alta velocidad parece razonable, dada la reducida longitud del tramo y la uniformidad de la circulación (trenes directos sin paradas, con diferencias de velocidad del orden de 100km/h). La intervención incluye la permeabilización del trazado (eliminación de vallas y muros), la integración urbanística de las vías (tratamiento superficial, pasos a nivel semafORIZADOS y seguros para peatones), el aumento de la frecuencia de paso (tipo metro) y el desarrollo de la infraestructura necesaria en los accesos a València y Silla. Esta solución elimina el efecto barrera sin los costes ni los plazos inasumibles del soterramiento.

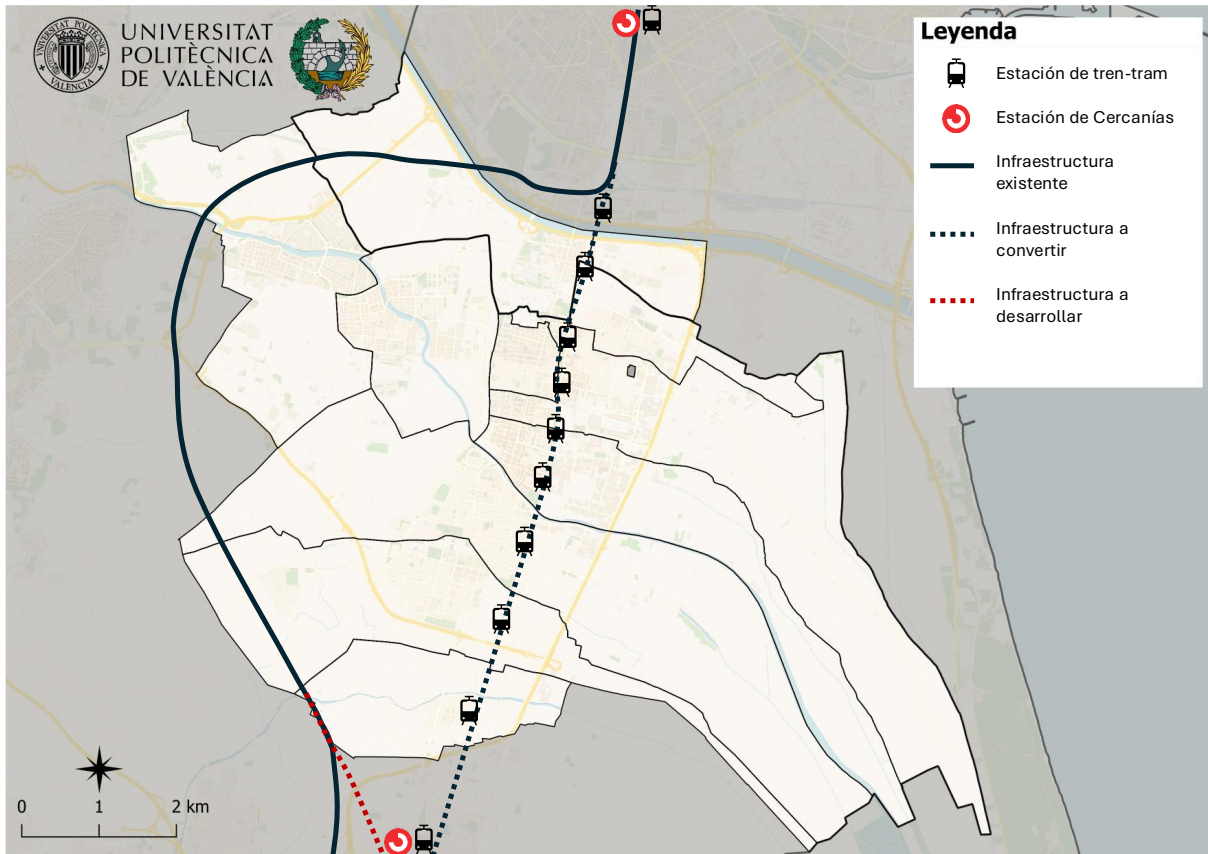


Figura 93: Propuesta de conversión de la infraestructura ferroviaria en una línea de tren-tram (fuente: elaboración propia).

Horizonte de implantación

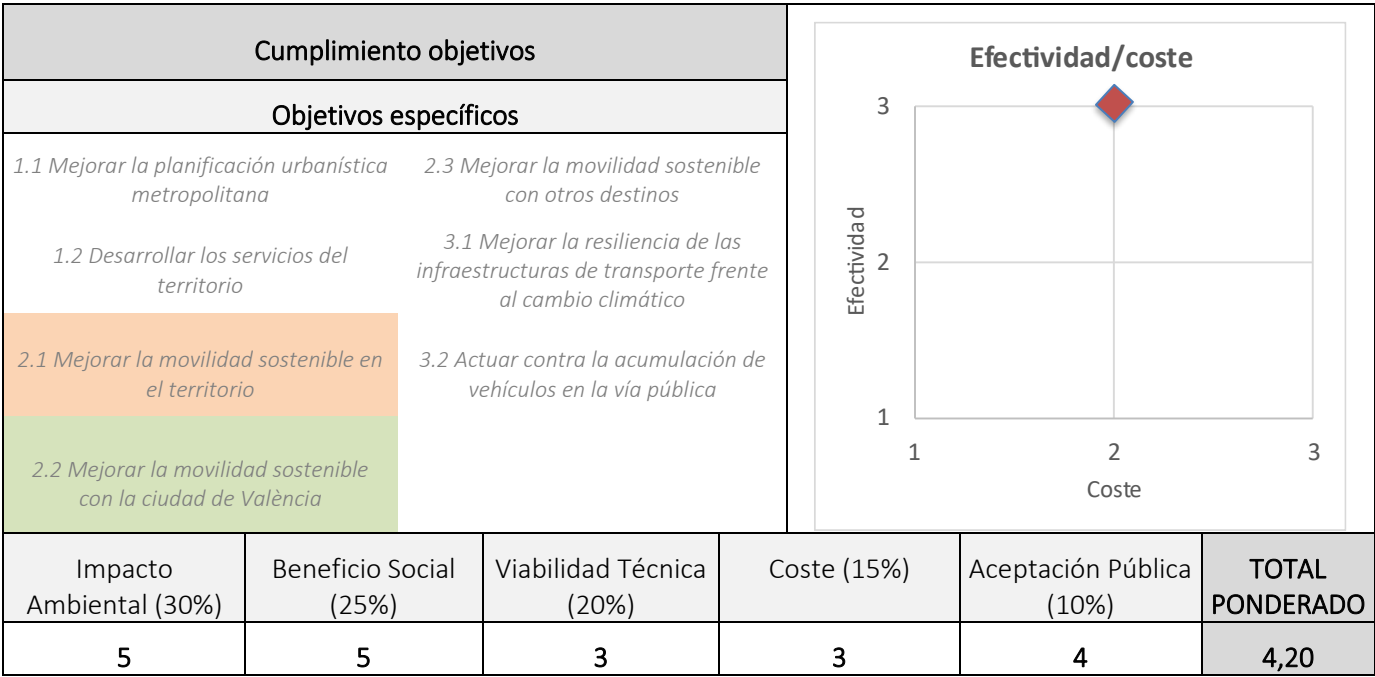
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida

- Eliminar el "efecto barrera" y coser la trama urbana de los municipios afectados.
- Aumentar drásticamente la frecuencia de paso (objetivo: cada 10-15 min) y la fiabilidad, facilitando la movilidad sostenible con la capital.
- Mejorar la accesibilidad universal en estaciones y la seguridad en los cruces.



Actuaciones a realizar	
Estudios, ejecución y explotación	1. Estudio de viabilidad técnica para la coexistencia de tráfico o la dedicación exclusiva de vías al tren-tram. 2. Acuerdo de traspaso de titularidad o gestión del tramo Silla-València entre ADIF y la Generalitat/ATMV. 3. Licitación y compra de material móvil híbrido (tren-tram) capaz de altas prestaciones y circulación urbana. 4. Obras de integración: rebaje de cotas de andenes, eliminación de cerramientos, pavimentación de la traza y semaforización de cruces. 5. Puesta en marcha y explotación del servicio.

Agentes implicados
• Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (ADIF/Renfe). • Generalitat Valenciana (FGV/ATMV). • Ayuntamientos del corredor sur.

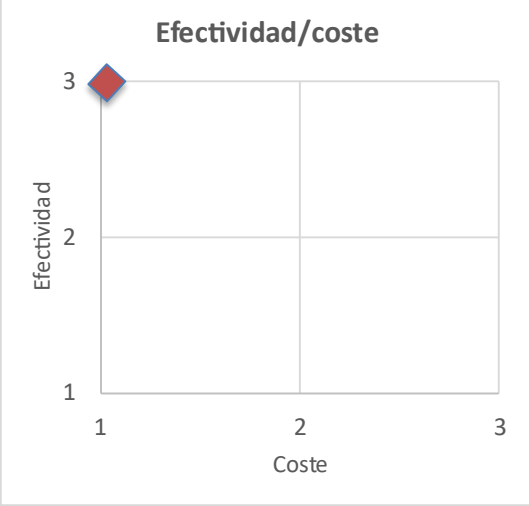
Indicadores de seguimiento
• Frecuencia de paso en hora punta. • Número de pasos transversales peatonalizados habilitados sobre la vía. • Incremento de viajeros anuales en el corredor.

Coste estimado de implantación

60.000.000 €

Estimación para la adaptación de la infraestructura, sistemas de señalización y seguridad, y reurbanización del entorno. No incluye la compra de toda la flota, que podría ser objeto de otro contrato de operación.

CÓDIGO	2.2.3	Creación y desarrollo de polos intermodales									
EXPOSICIÓN El diagnóstico de la red de transporte público (apartado 2.3.4) señala una "falta de complementariedad entre los distintos modos", donde las estaciones de tren y metro funcionan a menudo como islas desconectadas del resto del sistema. Actualmente, realizar un transbordo entre el autobús y el tren implica a menudo caminar largas distancias, cruzar barreras arquitectónicas o carecer de información en tiempo real. Esta "fricción" en el intercambio disuade a los usuarios de combinar modos, haciéndoles optar por el coche (que es puerta a puerta). Para potenciar la capilaridad del sistema, es necesario convertir las estaciones en verdaderos nodos de movilidad.											
PROPUESTA Transformación de las estaciones clave de la red (especialmente València Sud, Catarroja, Alfafar-Benetússer, Paiporta y Silla) en Polos Intermodales Metropolitanos. Esta actuación implica rediseñar el entorno físico de las estaciones para integrar en un mismo espacio accesible: 1) Paradas de autobús (líneas circulares y de polígonos) a pie de andén o en la puerta de la estación; 2) Estacionamiento seguro de bicicletas y patinetes; 3) Plazas reservadas para carsharing; y 4) Puntos de "Kiss & Ride" (parada rápida de coches para dejar pasajeros).											
Horizonte de implantación											
	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10	
Ámbito de influencia de la medida											
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana					
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto			
Objetivos de la medida			- Reducir la "penalización por transbordo" (tiempo y esfuerzo) percibida por el usuario. - Ampliar el área de influencia de las estaciones, permitiendo que gente que vive lejos de la estación acceda a ella en bici o bus. - Ordenar el espacio urbano alrededor de las estaciones, a menudo degradado o caótico.								

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
11 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	4	3	5	3,95

Actuaciones a realizar	
Redacción y ejecución de proyectos	- Redacción de planes de mejora de la intermodalidad para cada estación estratégica. - Obras de urbanización: ampliación de aceras, eliminación de barreras, creación de dársenas para autobuses. - Instalación de pantallas de información multimodal en tiempo real (próximo tren, próximo bus, bicis disponibles). - Mejora de la iluminación y videovigilancia para aumentar la seguridad percibida.

Agentes implicados
- Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV). - Administradores de infraestructuras: Adif (Cercanías) y FGV (Metro). - Ayuntamientos (viales de acceso).

Indicadores de seguimiento
- Tiempo medio de transbordo. - Porcentaje de usuarios que acceden a la estación en autobús o bici. - Satisfacción del usuario con la facilidad de intercambio.

Coste estimado de implantación
2.500.000 € Estimación para la adecuación integral de 5 polos intermodales principales, incluyendo obra civil ligera, mobiliario y tecnología de información.

CÓDIGO	2.2.4	Implantación de lugares de estacionamiento de bicicletas vigilados en los principales polos de intermodalidad del territorio
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

El diagnóstico de la movilidad (apartado 2.3.3) señala que la red ciclopeatonal es insuficiente y que la intermodalidad es una asignatura pendiente. A menudo, los usuarios potenciales del transporte público descartan usar la bicicleta para llegar a la estación (lo que ampliaría enormemente el radio de captación de viajeros) por el alto riesgo de robo al dejar la bicicleta aparcada durante toda la jornada laboral o lectiva. La falta de aparcamiento seguro en las estaciones de Cercanías y Metrovalencia obliga a acceder a ellas a pie (limitando el alcance a unos 500-1000m) o en coche (saturando el entorno de la estación).

PROPUESTA

Instalación de módulos de aparcamiento de bicicletas cerrado y videovigilado (tipo *Bicibox* o jaulas de control de acceso) en las estaciones del área de estudio. Estos aparcamientos deben estar integrados tecnológicamente con la tarjeta de transporte metropolitana (SUMA), permitiendo el acceso gratuito o bonificado a los usuarios del transporte público.

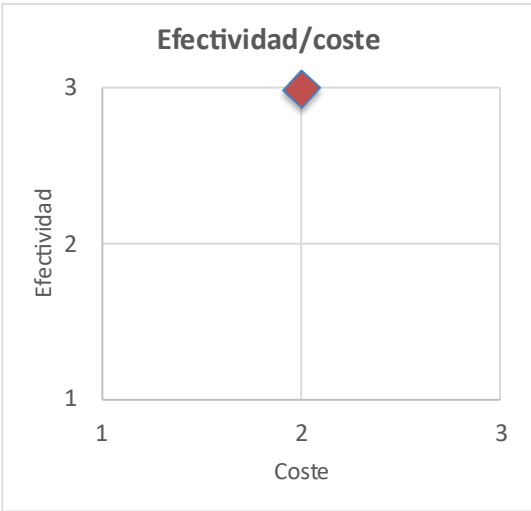


Figura 94: Ejemplo de aparcamiento vigilado para bicicletas a instalar (fuente: Altinnova, 2026)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10
Ámbito de influencia de la medida										
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana				
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto		

Objetivos de la medida	- Fomentar la intermodalidad Bici+Tren/Metro (Bike & Ride). - Eliminar el robo y el vandalismo como barrera de entrada al uso de la bicicleta. - Ampliar el área de influencia de las estaciones de transporte público (una bici permite acceder a la estación desde 3-4 km en 10-15 minutos).
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
11 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	5	5	5	4,45



Actuaciones a realizar	
Instalación	- Identificación de espacios disponibles en el entorno inmediato de los edificios de viajeros de las estaciones seleccionadas. - Licitación del suministro e instalación de los módulos seguros (capacidad modular según demanda, ej. 20-50 plazas por estación). - Integración del software de control de acceso con la tarjeta SUMA/ATMV. - Campaña de comunicación dirigida a los usuarios actuales y potenciales del transporte público.

Agentes implicados
• Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV) - Gestión del sistema. • FGV / Adif - Cesión de espacios en estaciones. • Ayuntamientos - Colaboración en la gestión del espacio.

Indicadores de seguimiento
• Número de plazas seguras disponibles. • Tasa de ocupación media diaria de los módulos. • Número de usuarios registrados en el servicio.

Coste estimado de implantación		
<table><tr><td>200.000 €</td><td>Estimación para la instalación de módulos de alta seguridad en 5-6 estaciones clave, incluyendo sistemas de videovigilancia y control de accesos.</td></tr></table>	200.000 €	Estimación para la instalación de módulos de alta seguridad en 5-6 estaciones clave, incluyendo sistemas de videovigilancia y control de accesos.
200.000 €	Estimación para la instalación de módulos de alta seguridad en 5-6 estaciones clave, incluyendo sistemas de videovigilancia y control de accesos.	

CÓDIGO	2.2.5	Creación de una línea de autobús exprés a la zona universitaria
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El análisis de la movilidad obligada revela que una gran parte de los desplazamientos pendulares diarios desde l'Horta Sud hacia València corresponde a estudiantes universitarios. Actualmente, los campus principales (UPV en Tarongers, UV en Blasco Ibáñez y Burjassot) se encuentran en el norte y este de la ciudad, lejos de la Estación del Norte (donde llegan los Cercanías) o de la estación de Jesús (Metro). Esto obliga a los estudiantes a realizar transbordos costosos en tiempo (Tren + Metro/EMT o Metro + Tranvía), lo que hace que el coche privado sea una opción mucho más rápida y atractiva, generando congestión en los accesos a la ciudad.

PROPUESTA

Puesta en marcha de una Línea de Autobús Exprés Universitaria que conecte directamente los principales núcleos de l'Horta Sud (eje Alfafar-Benetússer-Massanassa-Catarroja-Albal) con los campus de Tarongers y Blasco Ibáñez. El servicio tendrá características "exprés": pocas paradas en origen (solo en puntos clave), circulación por vías rápidas y parada directa en la zona universitaria, sin entrar en el centro de València, reduciendo drásticamente el tiempo de viaje puerta a puerta.

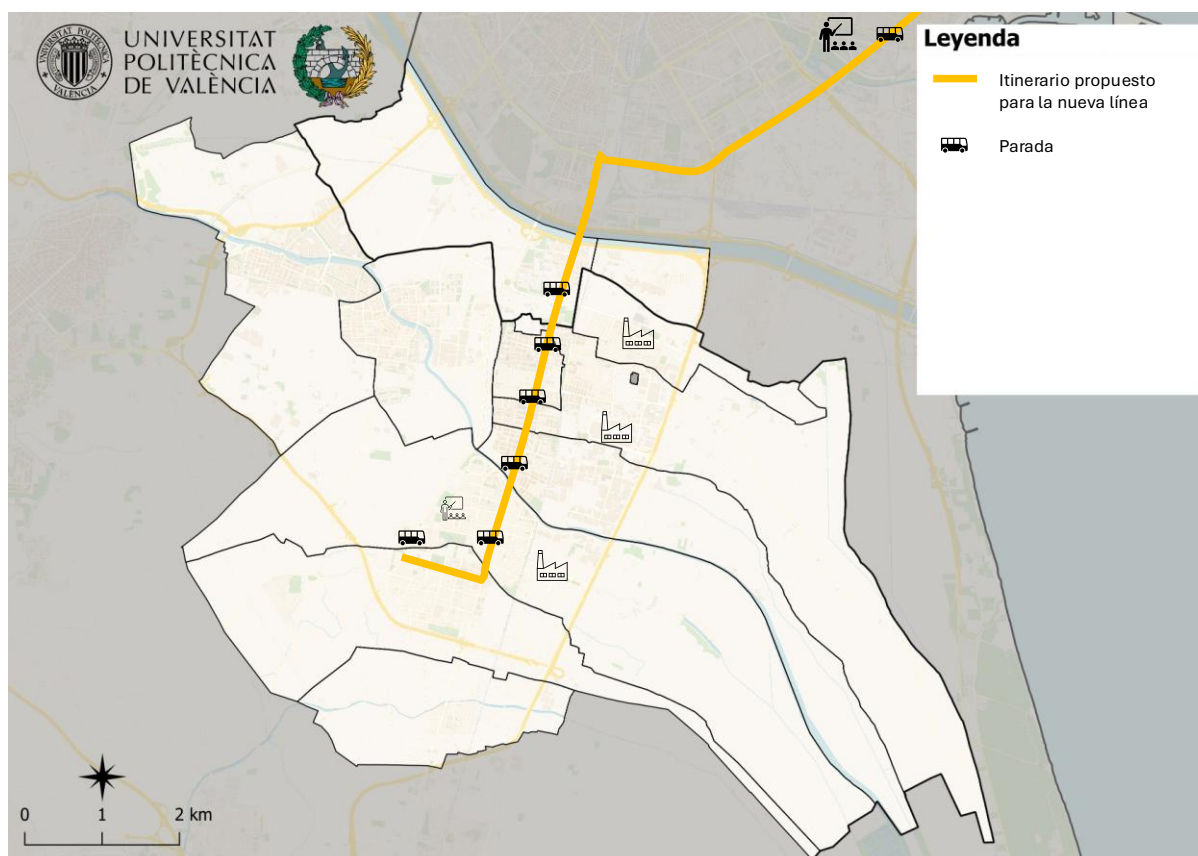


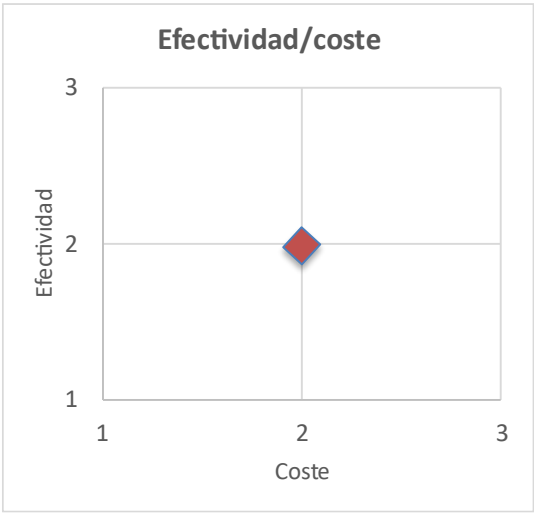
Figura 95: Propuesta de trazado para la nueva línea exprés universitaria (fuente: elaboración propia)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida									
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana			
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	

Objetivos de la medida	- Ofrecer una alternativa competitiva en tiempo al coche privado para el colectivo estudiantil. - Eliminar la necesidad de transbordos en el centro de València, descongestionando los nodos centrales. - Facilitar el acceso a la educación superior reduciendo barreras de movilidad.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	5	5	4	5	4,55



Actuaciones a realizar	
Definición y explotación del servicio	- Estudio de la demanda potencial (encuesta de movilidad a estudiantes residentes en la comarca). - Diseño del itinerario y paradas para minimizar el tiempo de recorrido. - Ajuste del contrato de concesión de Metrobus para incluir el nuevo servicio o licitación específica. - Campaña de comunicación en institutos y universidades al inicio del curso académico.

Agentes implicados
• Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV). • Universidades (UPV, UV) para difusión y posibles convenios. • Ayuntamientos afectados.

Indicadores de seguimiento
• Número de viajeros diarios. • Tiempo de viaje comparado con la alternativa en transporte público existente (ahorro de tiempo). • Grado de satisfacción de los usuarios.

Coste estimado de implantación		
<table><tr><td>350.000 €</td><td>Estimación del coste operativo anual inicial para una línea con frecuencias reforzadas en horas punta lectivas, incluyendo vehículos y personal.</td></tr></table>	350.000 €	Estimación del coste operativo anual inicial para una línea con frecuencias reforzadas en horas punta lectivas, incluyendo vehículos y personal.
350.000 €	Estimación del coste operativo anual inicial para una línea con frecuencias reforzadas en horas punta lectivas, incluyendo vehículos y personal.	

CÓDIGO	2.3.1	Desarrollo de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

La estrategia de movilidad sostenible asume que, aunque se potencie el transporte público, una parte de los desplazamientos (especialmente hacia destinos dispersos fuera del área metropolitana o para logística) seguirá realizándose en vehículo privado. Para minimizar el impacto ambiental de estos trayectos inevitables, es imprescindible la electrificación de la flota. Sin embargo, la encuesta realizada muestra una tendencia preocupante tras la DANA: la adquisición de vehículos eléctricos ha disminuido en comparación con la situación previa. La falta de una red de recarga pública fiable y visible actúa como una barrera psicológica y práctica (ansiedad de autonomía) que frena la transición hacia la electromovilidad en la comarca.

PROPUESTA

Despliegue de una Red Comarcal de Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos (PRVE) de acceso público. La red combinará carga semirrápida (22 kW) en zonas de estancia (centros urbanos, equipamientos deportivos, zonas comerciales) y carga rápida/ultrarrápida (>50 kW) en los ejes viarios principales y proximidades de polígonos industriales. El objetivo es garantizar que cualquier residente o trabajador tenga un punto de recarga disponible a una distancia razonable, independientemente de si dispone de garaje privado.

Horizonte de implantación

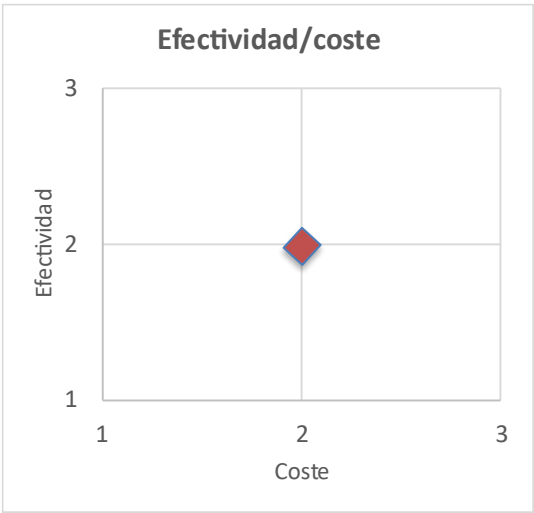
	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Eliminar la falta de infraestructura como barrera para la compra de vehículos eléctricos. - Facilitar la electrificación de las flotas de distribución de última milla y servicios municipales. - Reducir las emisiones de GEI y ruido en los desplazamientos que no pueden trasvasarse al transporte público.
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	3	4	4	4	3,85



Actuaciones a realizar	
Definición y despliegue del plan	- Plan de despliegue para identificar ubicaciones idóneas (transformadores cercanos, alta visibilidad, rotación de aparcamiento). - Redacción de pliegos para la concesión de la instalación y explotación de la red a operadores privados (CPO), garantizando interoperabilidad y tarifas justas. - Tramitación de solicitudes de acceso y conexión con la compañía distribuidora. - Ejecución de la obra civil, instalación de cargadores y señalización de las plazas reservadas.

Agentes implicados
- Ayuntamientos (cesión de suelo público). - Operadores de recarga (inversión y gestión). - Distribuidora eléctrica (acometidas).

Indicadores de seguimiento
- Número de puntos de recarga operativos por cada 1.000 habitantes. - Potencia total instalada. - Tasa de utilización de los cargadores (kWh suministrados/mes).

Coste estimado de implantación
300.000 € Estimación de la inversión pública necesaria para acometidas y adecuación de espacios en un modelo de colaboración público-privada, donde el operador asume el coste del cargador. Si la inversión fuera 100% pública, el coste sería superior.

CÓDIGO	2.3.2	Creación de un carril bus-VAO en la CV-400
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

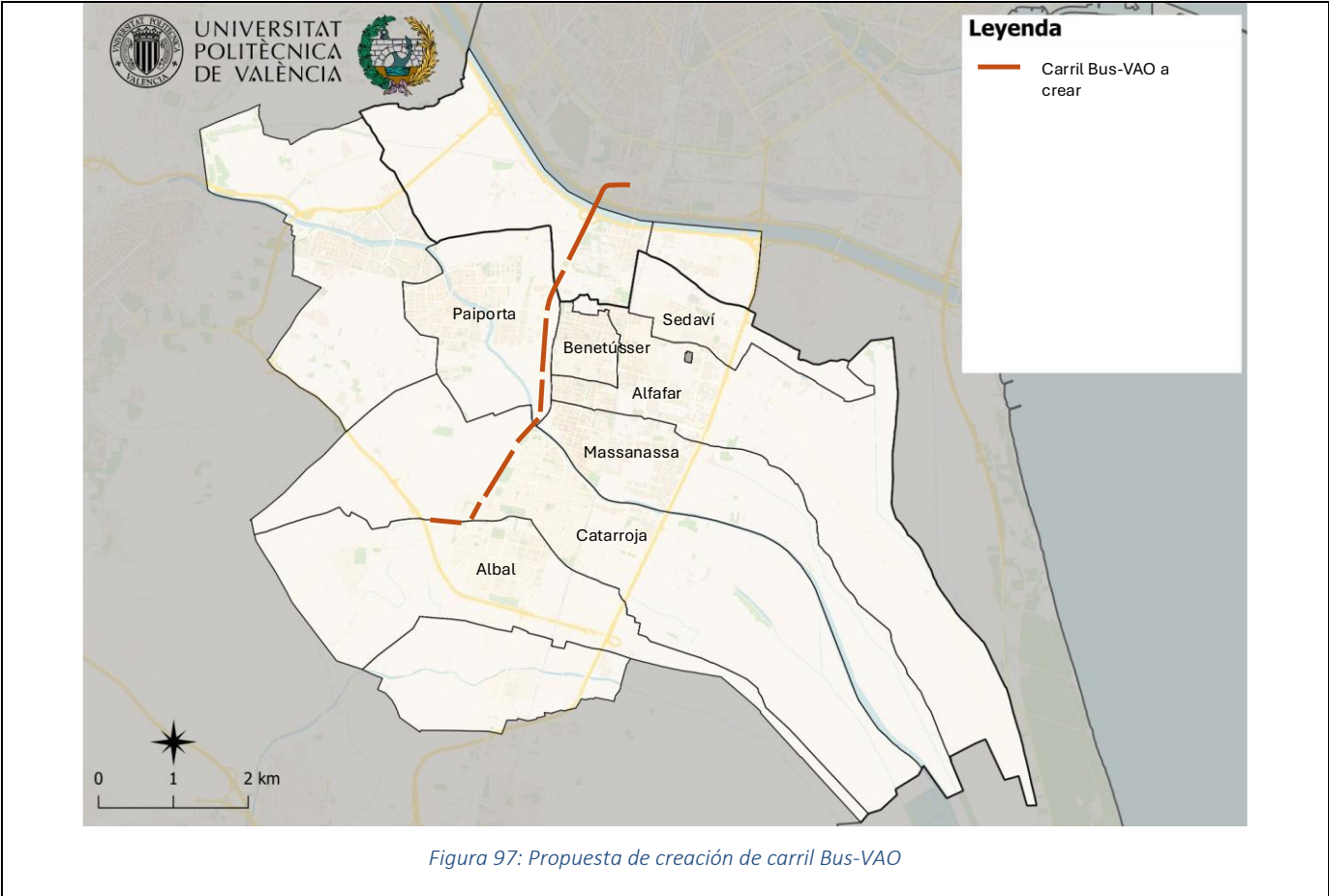
El diagnóstico de la red viaria (apartado 2.3.2) identifica la CV-400 (Avinguda del Sud) como uno de los ejes radiales con mayor intensidad de tráfico de l'Horta Sud, soportando cerca de 40.000 vehículos al día. Esta vía actúa como columna vertebral conectando los municipios de Albal, Catarroja, Massanassa, Benetússer y Alfafar directamente con València. Actualmente, la gran mayoría de estos vehículos circula con un solo ocupante, lo que genera una ocupación ineficiente del espacio viario y congestión en horas punta. La falta de una plataforma reservada hace que los autobuses sufran los mismos atascos que los coches, perdiendo competitividad.

PROPUESTA

Habilitación de un carril Bus-VAO (Vehículos de Alta Ocupación) en la CV-400. La actuación consiste en reservar uno de los carriles existentes para el uso exclusivo de autobuses, taxis, motocicletas y vehículos privados con dos o más ocupantes. Esta medida prioriza la movilidad colectiva y compartida, garantizando tiempos de viaje más rápidos y fiables para quienes optan por modos más sostenibles.



Figura 96: Caril Bus-Vao de la V-21 (fuente: MITMS, 2022)

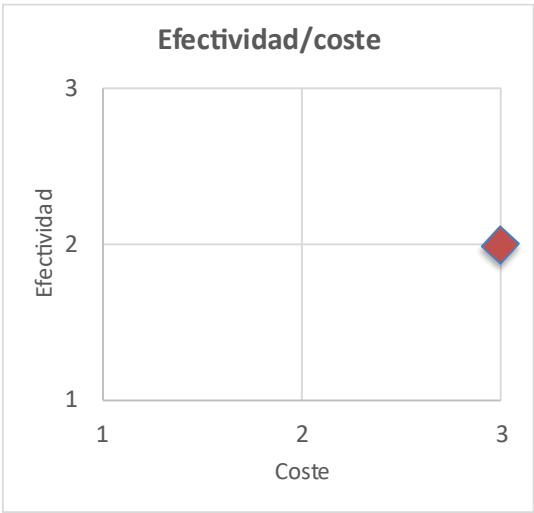


Horizonte de implantación											
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10	

Ámbito de influencia de la medida									
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana			
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	

Objetivos de la medida	- Aumentar la velocidad comercial del transporte público interurbano en este corredor. - Incentivar el coche compartido para reducir el número total de vehículos. - Optimizar la capacidad de la vía moviendo más personas en menos vehículos.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	4	4	3	3,95



Actuaciones a realizar	
Estudios de viabilidad e implantación	1. Estudio de tráfico y sección transversal para determinar la viabilidad de reservar un carril existente o adaptar la plataforma. 2. Redacción del proyecto de señalización y balizamiento. 3. Instalación de señalización vertical, horizontal y pórticos informativos. 4. Implementación de un sistema de cámaras para la detección automática de la ocupación de los vehículos y la sanción de infractores.

Agentes implicados
• Generalitat Valenciana (Titular de la vía CV-400). • DGT (Regulación y control). • ATMV (Coordinación con líneas de autobús).

Indicadores de seguimiento
• Incremento de la velocidad media de los autobuses en el tramo. • Índice de ocupación media de los vehículos privados en la vía. • Reducción de la intensidad total de vehículos (IMD).

Coste estimado de implantación	
1.000.000 €	Estimación para la adecuación de la plataforma, pintura, señalización y, especialmente, la instalación de los sistemas tecnológicos de control y cámaras de lectura de ocupación.
	-

CÓDIGO	2.3.3	Implantación de un sistema de vehículos compartidos
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El diagnóstico revela una tasa de motorización en la zona de estudio de unos 450 turismos por cada 1.000 habitantes, alineada con la media metropolitana. Este alto número de vehículos privados no solo genera congestión, sino que ocupa masivamente el espacio público, agravando los problemas en caso de inundaciones, como se vio tras la DANA. Además, la encuesta realizada destaca testimonios de ciudadanos que, tras la pérdida de sus vehículos, han optado por fórmulas cooperativas en lugar de adquirir uno nuevo en propiedad. Esto indica una predisposición social incipiente hacia modelos de movilidad que ofrecen la flexibilidad del coche sin las cargas de la propiedad.

PROPUESTA

Fomento e implantación de un sistema de Carsharing (coche compartido) metropolitano, preferiblemente con flota eléctrica. El sistema funcionará mediante una red de plazas reservadas estratégicamente en la vía pública y en los polos intermodales definidos anteriormente, permitiendo a los usuarios alquilar vehículos por minutos u horas para trayectos puntuales donde el transporte público no llega. Se priorizarán modelos de gestión que integren el servicio en la oferta de movilidad metropolitana (tarjeta SUMA).

Horizonte de implantación

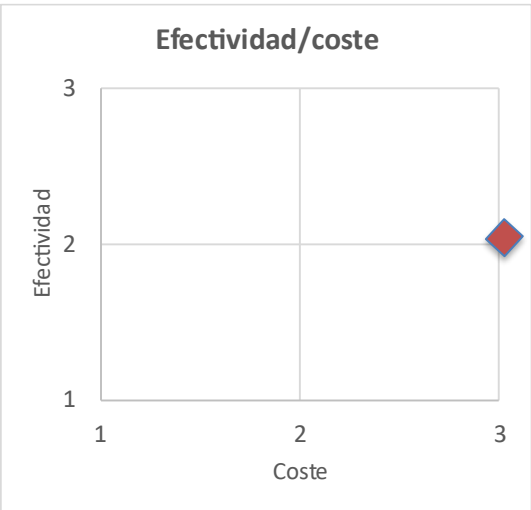
	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Reducir la tasa de motorización (se estima que un coche compartido puede sustituir a entre 8 y 15 coches privados). - Liberar espacio de estacionamiento en la vía pública para otros usos. - Ofrecer una alternativa de movilidad complementaria para necesidades específicas (compras grandes, viajes a zonas mal conectadas).
------------------------	--

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	3	5	5	4	4



Actuaciones a realizar	
Definición y concurso	- Definición del marco regulatorio municipal para el estacionamiento de vehículos de carsharing (tarifas bonificadas o exenciones en zonas reguladas). - Concurso público para la selección de operadores. - Señalización de plazas reservadas exclusivas en puntos de alta visibilidad y demanda. - Integración de la plataforma de reserva en la app de movilidad metropolitana.

Agentes implicados
- Ayuntamientos (regulación del espacio público). - ATMV (integración tarifaria/digital). - Operadores privados de movilidad compartida.

Indicadores de seguimiento
- Número de vehículos de carsharing disponibles en la zona. - Número de usuarios registrados residentes en l'Horta Sud. - Rotación media diaria por vehículo.

Coste estimado de implantación
100.000 € Estimación de costes públicos para señalización horizontal/vertical de plazas reservadas y adaptación de software de gestión. La inversión en flota la asume el operador privado.

CÓDIGO	3.1.1	Mejorar los sistemas de drenaje de las infraestructuras lineales
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

El análisis del impacto de la DANA (apartado 3.5.4) y el diagnóstico de la Fundación Nueva Cultura del Agua señalan que las infraestructuras lineales de transporte (autovías como la V-30 y V-31, y líneas ferroviarias) actuaron como barreras físicas al flujo natural del agua, elevando los niveles de inundación en las zonas habitadas aguas arriba. Además, la alta impermeabilización del suelo en estas infraestructuras impide la infiltración, aumentando la velocidad y el volumen de la escorrentía. Para garantizar la resiliencia del territorio, es imperativo que las carreteras y vías férreas dejen de ser obstáculos hidráulicos.

PROPUESTA

Ejecución de un Plan de Mejora del Drenaje Transversal y Longitudinal en las principales infraestructuras viarias y ferroviarias de l'Horta Sud. La actuación incluye: 1) Ampliación de la capacidad de las obras de drenaje transversal (marcos, tajeas) para evitar el efecto presa; 2) Implementación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) en los márgenes, como cunetas verdes y pavimentos permeables, para favorecer la infiltración; y 3) Eliminación de barreras rígidas (muros de hormigón continuos) sustituyéndolas por estructuras permeables en zonas inundables.

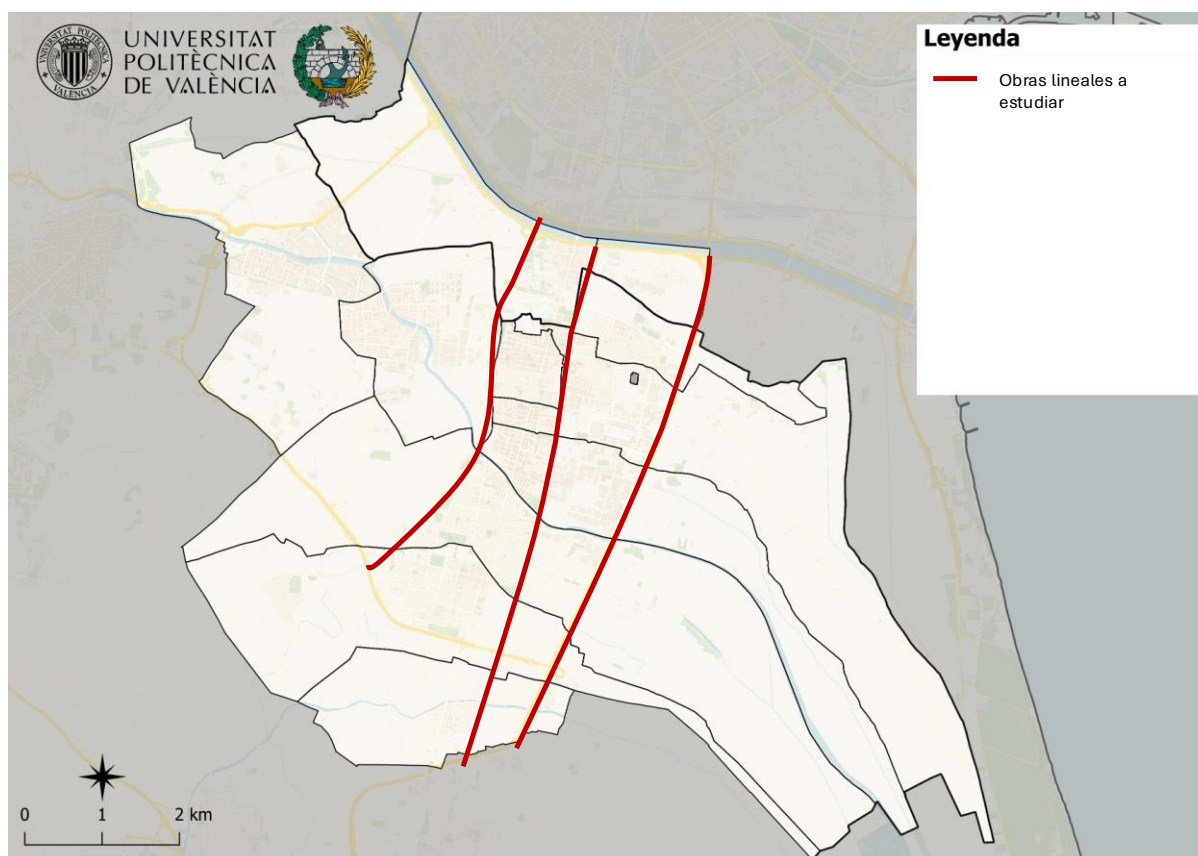


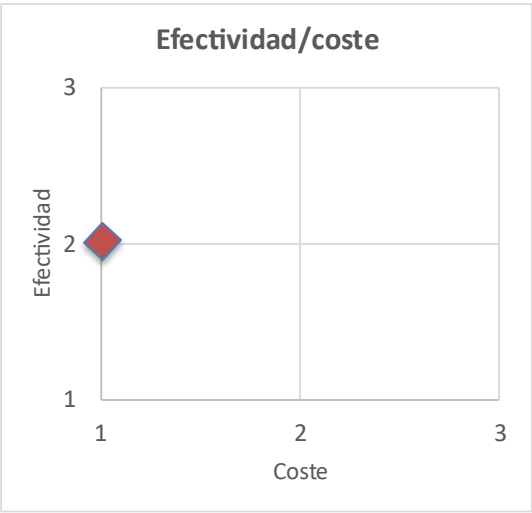
Figura 98: Obras lineales cuyo drenaje transversal es necesario estudiar (fuente: elaboración propia)

Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Eliminar el "efecto barrera" o dique de las infraestructuras en caso de avenida. - Asegurar la operatividad de las vías de comunicación para emergencias (evacuación y rescate) durante episodios climáticos extremos. - Reducir la velocidad y volumen de la escorrentía superficial mediante soluciones basadas en la naturaleza.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana	2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos				
1.2 Desarrollar los servicios del territorio	3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático				
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio	3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública				
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
5	5	3	2	5	4.7



Actuaciones a realizar	
Estudios hidrológicos y proyectos	1. Estudio hidrológico detallado para identificar los "puntos negros" donde las infraestructuras cortan los flujos preferentes de agua. 2. Proyecto de ampliación de obras de fábrica (puentes y pasos inferiores) en la V-31, V-30 y líneas de Cercanías/Metro. 3. Construcción de tanques de tormenta o áreas de laminación anexas a las vías. 4. Sustitución de superficies impermeables residuales por suelos filtrantes donde sea técnicamente posible.
Agentes implicados	
• Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Carreteras del Estado y ADIF). • Generalitat Valenciana (Infraestructuras viarias y FGV). • Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) - Supervisión y autorización.	
Indicadores de seguimiento	
• Número de obras de drenaje transversal ampliadas o ejecutadas. • Capacidad de evacuación (m³/s) añadida al sistema. • Kilómetros de infraestructura dotados de sistemas de drenaje sostenible.	
Coste estimado de implantación	
10.000.000 €	Estimación para actuaciones prioritarias de mejora de drenaje y permeabilización en los puntos más críticos de la red viaria y ferroviaria de la zona de estudio.

CÓDIGO	3.1.2	Definir un protocolo claro de actuación y transportes alternativos en caso de riesgo de inundación
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

El análisis de la respuesta a la DANA (apartado 3.3.2) evidenció graves carencias en la gestión de la crisis: el centro de mando de Metrovalencia quedó inutilizado, las líneas de autobús alternativo tardaron días en organizarse y estabilizarse, y la población sufrió una "inmovilidad forzada" por falta de información y medios. La improvisación fue la norma, teniendo que definir rutas y servicios "en tiempo real", lo que generó confusión y ansiedad. En un contexto de cambio climático, no se puede depender de la improvisación; es necesario tener los planes de contingencia diseñados y probados de antemano.

PROPUESTA

Redacción y aprobación de un Protocolo de Movilidad de Emergencia Metropolitano. Este documento definirá a priori: 1) Los escenarios de alerta y sus consecuencias automáticas en el servicio; 2) Las rutas alternativas seguras (no inundables) para autobuses lanzadera que sustituyan al metro/tren; 3) Los puntos de encuentro preestablecidos para la ciudadanía; y 4) La reserva estratégica de flota de autobuses (convenios con operadores privados) para su activación inmediata. El protocolo integrará los canales de comunicación para informar al usuario en tiempo real.

Horizonte de implantación

	Corto plazo				Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida

Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	- Garantizar la continuidad de la movilidad esencial (acceso a hospitales, suministros) en caso de colapso de la red ferroviaria. - Reducir el tiempo de respuesta de la administración para poner en marcha servicios alternativos (pasar de días a horas). - Ofrecer certidumbre y seguridad a la ciudadanía mediante información clara y predecible.
------------------------	---

Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Efectividad/coste 3 2 1 1 2 3 Efectividad Coste					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
3	5	5	5	5	4,35

Actuaciones a realizar	
Preparación del plan y pruebas	1. Análisis de vulnerabilidad de la red viaria para identificar los corredores seguros para el transporte de emergencia. 2. Redacción del protocolo coordinado entre Protección Civil, ATMV, operadores de transporte y fuerzas de seguridad. 3. Firma de acuerdos marco con empresas de autobuses discrecionales para garantizar la disponibilidad de vehículos en menos de 24 horas. 4. Realización de simulacros anuales de activación del plan de transporte alternativo.

Agentes implicados
• Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias (AVSRE). • Autoridad de Transporte Metropolitano de València (ATMV). • Operadores de transporte (públicos y privados).

Indicadores de seguimiento
• Aprobación del protocolo. • Número de simulacros realizados. • Tiempo de despliegue de la red alternativa en simulacros.

Coste estimado de implantación
100.000 € Coste de redacción de planes, estudios de rutas seguras, desarrollo de protocolos de comunicación y organización de simulacros.

CÓDIGO	3.2.1	Reducir el estacionamiento de vehículos en la vía pública
--------	-------	---

EXPOSICIÓN

El impacto de la DANA (apartado 3.2 y 3.5.4) demostró trágicamente que la acumulación masiva de vehículos estacionados en la vía pública actúa como un factor agravante en caso de inundación. Los coches aparcados en superficie se convirtieron en "proyectiles" arrastrados por la corriente, formando diques en puentes y calles estrechas que elevaron el nivel del agua y causaron daños estructurales severos. Además, en situación de normalidad, este estacionamiento ocupa un espacio desproporcionado (hasta el 60-70% del ancho de calle en muchos pueblos) que impide la implantación de aceras accesibles, carriles bici o sistemas de drenaje sostenible.

PROPUESTA

Ejecución de un plan de recuperación de espacio público mediante la supresión progresiva de plazas de aparcamiento en superficie. La prioridad se centrará en dos tipos de viales: 1) Calles situadas en zonas de flujo preferente o alto riesgo de inundación, donde se prohíbe el aparcamiento para evitar el arrastre de vehículos; y 2) Calles estrechas donde el aparcamiento impide el cumplimiento de la normativa de accesibilidad peatonal. El espacio liberado se destinará a ensanchar aceras e instalar parterres drenantes (SUDS) que ayuden a absorber el agua de lluvia.



Figura 99: Esquema del funcionamiento de un sistema urbano de drenaje sostenible (SUDS) (fuente: desconocida)

Horizonte de implantación

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida									
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana			
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	

Objetivos de la medida		- Minimizar los daños materiales y el riesgo de taponamiento en futuras inundaciones. - Recuperar la calle para la convivencia ciudadana y la movilidad activa. - Desincentivar la posesión de vehículos innecesarios (segundos o terceros coches que apenas se mueven).			
Cumplimiento objetivos					
Objetivos específicos					
1.1 Mejorar la planificación urbanística metropolitana		2.3 Mejorar la movilidad sostenible con otros destinos			
1.2 Desarrollar los servicios del territorio		3.1 Mejorar la resiliencia de las infraestructuras de transporte frente al cambio climático			
2.1 Mejorar la movilidad sostenible en el territorio		3.2 Actuar contra la acumulación de vehículos en la vía pública			
2.2 Mejorar la movilidad sostenible con la ciudad de València					
Efectividad/coste					
Impacto Ambiental (30%)	Beneficio Social (25%)	Viabilidad Técnica (20%)	Coste (15%)	Aceptación Pública (10%)	TOTAL PONDERADO
4	4	5	5	1	3,95

Actuaciones a realizar	
Estudio y ejecución	- Mapeo de zonas de riesgo hidráulico junto con la Confederación Hidrográfica para identificar calles donde no debe haber coches. - Campaña de comunicación explicando el vínculo entre aparcamiento y riesgo de inundación (pedagogía del riesgo). - Modificación de ordenanzas municipales para eliminar plazas. - Obras de reurbanización "blanda" (ampliación de aceras con pintura/bolardos) o definitiva (plataforma única y zonas verdes) en las calles actuadas.

Agentes implicados

- Ayuntamientos (Urbanismo y Policía Local).
- Protección Civil (identificación de riesgos).

Indicadores de seguimiento

- Número de plazas de aparcamiento suprimidas en zonas de riesgo.
- Metros cuadrados de superficie permeable (zonas verdes) ganados al asfalto.
- Reducción de incidencias por arrastre de vehículos en episodios de lluvia media.

Coste estimado de implantación

200.000 €

Estimación para actuaciones tácticas de pintura y mobiliario, y proyectos de reurbanización en calles piloto. No incluye la reurbanización integral.

CÓDIGO	3.2.2	Crear estacionamientos en silo en puntos estratégicos de la zona de estudio, en el exterior de las zonas residenciales
--------	-------	--

EXPOSICIÓN

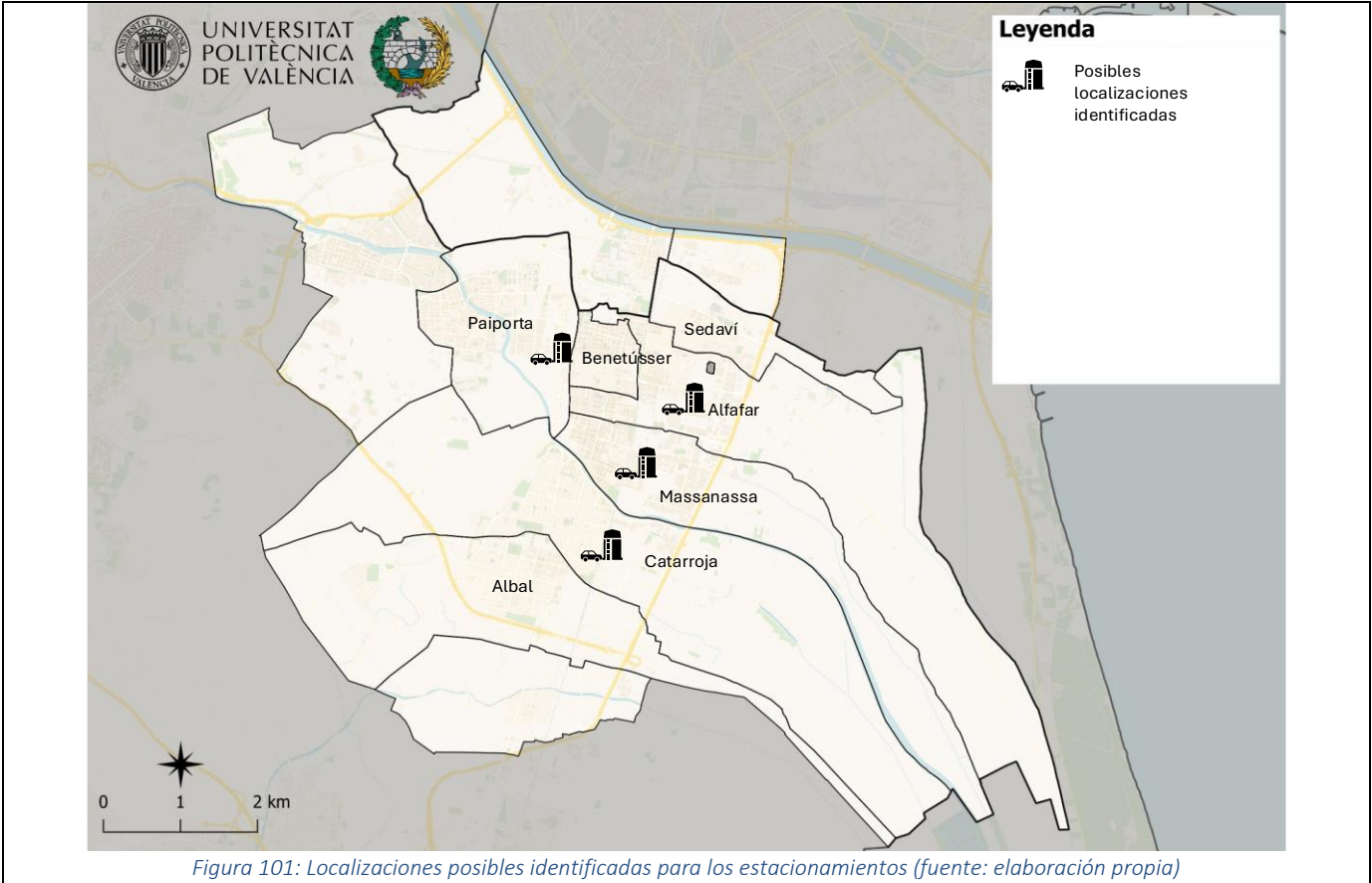
La propuesta anterior (3.2.1) plantea la reducción del estacionamiento en vía pública por seguridad hidráulica y calidad urbana. Sin embargo, la realidad sociológica (con una tasa de 450 coches/1000 hab) indica que los vehículos no van a desaparecer de la noche a la mañana. El análisis de la DANA y las recomendaciones de la Fundación Nueva Cultura del Agua advierten que los coches aparcados en zonas inundables son un peligro mortal. La solución no es solo eliminar la propiedad, sino también reubicar el "almacenamiento" de los vehículos privados desde la calle (espacio público valioso y vulnerable) hacia infraestructuras verticales seguras situadas en cotas no inundables o en la periferia de los cascos urbanos.

PROPUESTA

Construcción de una red de aparcamientos en altura (silos) o disuasorios en el perímetro de los núcleos urbanos. Estas estructuras funcionarán a precios asequibles, sirviendo como garaje seguro para aquellos vecinos que liberan la vía pública. Su ubicación se seleccionará estratégicamente en zonas fuera de la llanura de inundación preferente o con protección estructural, garantizando que el patrimonio de los vecinos esté a salvo ante futuras DANAs y evitando que los coches se conviertan en obstáculos para el agua.



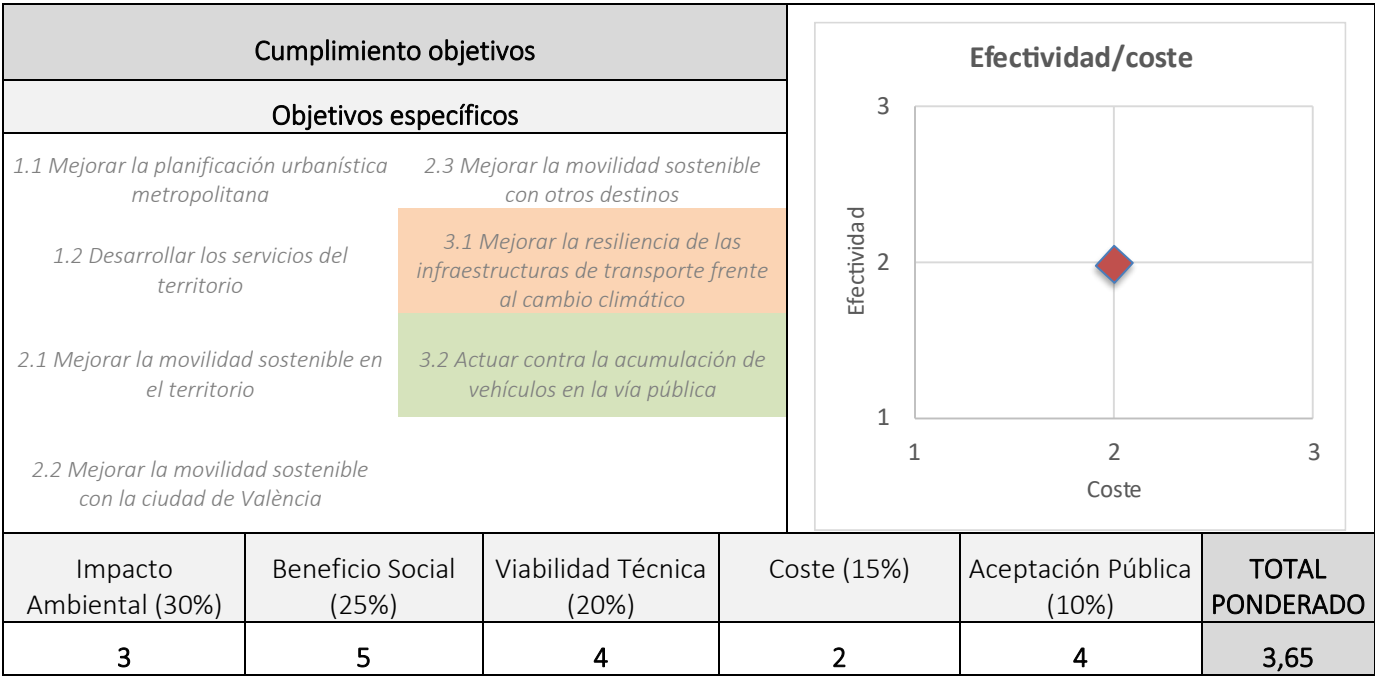
Figura 100: Ejemplo de aparcamiento en altura (fuente: SDR, 2026)



Horizonte de implantación										
Corto plazo					Medio plazo				Largo plazo	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10

Ámbito de influencia de la medida								
Nivel barrio			Nivel municipio			Nivel comarca/área metropolitana		
Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto	Bajo	Medio	Alto

Objetivos de la medida	• Proporcionar un refugio seguro para los vehículos frente a inundaciones. • Hacer viable política y socialmente la peatonalización y eliminación de plazas en superficie (propuesta 3.2.1). • Reducir el tráfico de agitación en el centro urbano, convirtiendo el coche en un medio de transporte "de fin de semana" o para viajes largos, no para tenerlo en la puerta de casa.
------------------------	--



Actuaciones a realizar	
Proyecto, construcción y explotación	- Identificación de solares municipales o naves industriales obsoletas en zonas de cota segura o perímetros urbanos. - Estudio de viabilidad económica y modelo de gestión (concesión de obra pública a cambio de explotación a largo plazo). - Construcción de estructuras ligeras y ventiladas (tipo silo abierto), más económicas y sostenibles que los parkings subterráneos. - Oferta de abonos para residentes vinculados a la baja del vehículo en el padrón de la zona ORA/superficie.

Agentes implicados
- Ayuntamientos (cesión de suelo y promoción). - Operadores de aparcamiento privados/mixtos. - Confederación Hidrográfica del Júcar (validación de ubicación segura).

Indicadores de seguimiento
- Número de plazas en silo construidas. - Ratio de sustitución (plazas en calle eliminadas vs. plazas en silo creadas). - Tasa de ocupación por residentes.

Coste estimado de implantación	
5.000.000 €	Estimación para la construcción de dos silos piloto de capacidad media -aprox. 300-400 plazas cada uno- con estructuras prefabricadas en superficie. El coste es significativamente menor que el de aparcamientos subterráneos.

3.6. Presupuesto global de las propuestas

En lo que respecta el coste global de las propuestas, conviene recordar antes que nada que, en un contexto de definición estratégica, la estimación económica no es un presupuesto exacto, sino simplemente una cifra estimada a partir de otras actuaciones similares que pretende dar una idea del orden de magnitud de los costes de las medidas propuestas y cómo se distribuyen.

El coste de las medidas propuestas se separa de manera irregular entre los tres conjuntos de propuestas planteadas:

- Fase 1 (Territorio y demanda): Representa el grueso de la inversión (55%) debido a la construcción de grandes equipamientos (hospital, centros educativos) necesarios para descentralizar servicios y reducir la movilidad obligada a largo plazo.
- Fase 2 (Oferta): Concentra el 37% del presupuesto, destacando la transformación del Tren-Tram como la inversión más potente en transporte, seguida de la red ciclista y sistemas de bicicleta pública.
- Fase 3 (Resiliencia): Supone el 7% restante, enfocado en obras hidráulicas de drenaje y la construcción de silos para proteger el parque móvil y liberar el espacio público.

Tabla 11: Síntesis de medidas y costes.

Código	Título de la Propuesta	Coste Estimado (€)
OBJETIVO 1	REDUCCIÓN DE LA NECESIDAD DE MOVILIDAD	
1.1.1	Creación de herramienta de planificación urbanística metropolitana	300.000 €
1.1.2	Instauración de una gobernanza metropolitana	150.000 €
1.1.3	Fomento de la colaboración administrativa para gestión coordinada	50.000 €
1.1.4	Potenciación de la entidad metropolitana de transporte (ATMV)	200.000 €
1.2.1	Creación de un hospital comarcal/alta resolución	80.000.000 €
1.2.2	Creación de un establecimiento cultural de referencia	15.000.000 €
1.2.3	Desarrollo de la oferta de enseñanza superior (CIPFP/Campus)	20.000.000 €
	TOTAL OBJETIVO 1	115.700.000 €
OBJETIVO 2	FACILITAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
2.1.1	Mejora de la red de vías ciclopeatonales (Plan Director)	5.000.000 €
2.1.2	Mejora de la señalización ciclopeatonal (Wayfinding)	150.000 €

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

Código	Título de la Propuesta	Coste Estimado (€)
2.1.3	Implantación de sistema de bicicleta compartida metropolitano	4.000.000 €
2.1.4	Generalización de puntos de estacionamiento para bicicletas	250.000 €
2.1.5	Priorización semafórica para autobús (Eje Norte-Sur)	600.000 €
2.1.6	Creación de línea de autobús para polígonos industriales	400.000 €
2.1.7	Creación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) mancomunada	1.500.000 €
2.1.8	Implantación de zonas de estacionamiento de prioridad residencial	300.000 €
2.2.1	Sistema de alquiler público de e-bikes de larga duración	1.200.000 €
2.2.2	Transformación de Cercanías en Tren-Tram (Infraestructura)	60.000.000 €
2.2.3	Creación y desarrollo de polos intermodales	2.500.000 €
2.2.4	Implantación de aparcamientos de bici vigilados en estaciones	200.000 €
2.2.5	Creación de línea de autobús exprés universitaria	350.000 €
2.3.1	Desarrollo de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos	300.000 €
2.3.2	Creación de carril Bus-VAO en la CV-400	1.000.000 €
2.3.3	Implantación de sistema de vehículos compartidos (Carsharing)	100.000 €
	TOTAL OBJETIVO 2	77.850.000 €
OBJETIVO 3	ADAPTAR EL TERRITORIO AL CAMBIO CLIMÁTICO	
3.1.1	Mejora de sistemas de drenaje en infraestructuras lineales	10.000.000 €
3.1.2	Definición de protocolo de actuación/transporte en inundaciones	100.000 €
3.2.1	Reducción de estacionamiento en vía pública (Reurbanización)	200.000 €
3.2.2	Creación de estacionamientos en silo (Periferia/Seguros)	5.000.000 €
	TOTAL OBJETIVO 3	15.300.000 €
TOTAL	PRESUPUESTO GLOBAL ESTIMADO DE INVERSIÓN	208.850.000 €

La inversión se divide, además, entre los diferentes actores. La movilidad metropolitana es una responsabilidad compartida, donde la viabilidad del plan depende de una financiación multinivel coordinada entre las distintas administraciones y la colaboración del sector privado.

A continuación, se detalla la distribución del presupuesto total (208.850.000 €) entre los principales actores implicados. El cálculo del reparto presupuestario se ha realizado según las estimaciones detalladas en cada una de las propuestas de actuación presentadas anteriormente.

Tabla 12: Estimación de la financiación según el actor

Actor Público / Privado	% Estimado	Importe (€)
Estado (Ministerios y organismos adscritos como Adif)	35%	73.097.500 €
Generalitat Valenciana	50%	104.425.000 €
Ayuntamientos y Mancomunitat	10%	20.885.000 €
Inversión privada	5%	10.442.500 €

La ejecución de la inversión total de 208.850.000 € se distribuye a lo largo de un horizonte de 10 años, siguiendo el cronograma de implantación de cada medida. El gasto anual refleja una fase inicial centrada en la gestión y actuaciones ligeras, seguida de un incremento significativo a partir del quinto año con el inicio de las grandes infraestructuras.

Tabla 13: Estimación de la inversión anual

Año de ejecución	Inversión Estimada (€)
Año 1	1.125.000 €
Año 2	7.075.000 €
Año 3	6.250.000 €
Año 4	8.900.000 €
Año 5	28.833.333 €
Año 6	32.083.333 €
Año 7	29.583.333 €
Año 8	33.333.333 €
Año 9	33.333.333 €
Año 10	28.333.333 €

En cuanto a las vías de financiación posibles, la ejecución de una estrategia de esta envergadura requiere de una arquitectura financiera que trascienda los presupuestos ordinarios de las administraciones locales. En el contexto actual, la viabilidad de las propuestas se ve significativamente reforzada por la existencia de instrumentos financieros extraordinarios que sitúan a l'Horta Sud en una posición de oportunidad histórica.

En primer lugar, gran parte de las medidas propuestas se encuentran plenamente alineadas con los objetivos estratégicos de los marcos de financiación europeos actuales. La apuesta del plan por la descarbonización del transporte, la digitalización de la movilidad y la mejora de la eficiencia energética de las infraestructuras hace que una parte sustancial de la inversión necesaria sea compatible con las vías de financiación del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Al tratarse de proyectos que fomentan la transición ecológica y la cohesión territorial, encajan de forma natural en las convocatorias destinadas a la modernización de entornos metropolitanos.

Asimismo, la singularidad de la zona de estudio tras el impacto de la DANA abre una vía complementaria de financiación vinculada a la reconstrucción y la resiliencia territorial. Los fondos destinados a paliar los efectos de catástrofes naturales y, sobre todo, aquellos enfocados a la adaptación al cambio climático, representan una fuente de recursos lógica para sufragar las obras de mejora de drenaje y la creación de infraestructuras seguras. No se trata solo de reparar lo dañado, sino de financiar una transformación que garantice la invulnerabilidad del sistema de transporte ante futuros episodios climáticos.

Finalmente, el plan contempla que no toda la carga debe recaer sobre el sector público. El modelo de colaboración público-privada se presenta como una vía eficiente para la implementación de servicios innovadores, como la red de recarga de vehículos eléctricos o los sistemas de coche compartido. Mediante fórmulas de concesión o licitaciones de servicios, la inversión privada puede asumir el despliegue tecnológico y operativo de estas medidas, permitiendo que la administración pública concentre sus recursos en las infraestructuras estructurales y en la garantía de la equidad social del sistema.

3.7. Priorización de las propuestas

Para establecer el orden de prioridad de las propuestas, se ha utilizado una matriz de decisión multicriterio. Este método permite evaluar cada medida de forma objetiva, ponderando no solo su coste económico, sino su capacidad para transformar el territorio y mejorar la vida de la ciudadanía. Cada propuesta ha sido puntuada del 1 al 5 en cinco factores clave.

La tabla siguiente muestra un resumen de las puntuaciones atribuidas a las diferentes medidas planteadas.

Tabla 14: Síntesis de medidas y puntuaciones otorgadas.

Código	Título de la Propuesta	Puntuación (sobre 5)
OBJETIVO 1	REDUCIR LA NECESIDAD DE MOVILIDAD	
1.1.1	Creación de herramienta de planificación urbanística metropolitana	4,15
1.1.2	Instauración de una gobernanza metropolitana	3,75

Código	Título de la Propuesta	Puntuación (sobre 5)
1.1.3	Fomento de la colaboración administrativa para gestión coordinada	3,80
1.1.4	Potenciación de la entidad metropolitana de transporte (ATMV)	4,15
1.2.1	Creación de un hospital comarcal/alta resolución	3,90
1.2.2	Creación de un establecimiento cultural de referencia	3,75
1.2.3	Desarrollo de la oferta de enseñanza superior (CIPFP/Campus)	4,05
	PROMEDIO OBJETIVO 1	3,94
OBJETIVO 2	FACILITAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	
2.1.1	Mejora de la red de vías ciclopeatonales (Plan Director)	4,75
2.1.2	Mejora de la señalización ciclopeatonal (Wayfinding)	4,45
2.1.3	Implantación de sistema de bicicleta compartida metropolitano	4,25
2.1.4	Generalización de puntos de estacionamiento para bicicletas	4,55
2.1.5	Priorización semafórica para autobús (Eje Norte-Sur)	3,90
2.1.6	Creación de línea de autobús para polígonos industriales	4,20
2.1.7	Creación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) mancomunada	3,85
2.1.8	Implantación de zonas de estacionamiento de prioridad residencial	4,15
2.2.1	Sistema de alquiler público de e-bikes de larga duración	4,65
2.2.2	Transformación de Cercanías en Tren-Tram (Infraestructura)	4,20
2.2.3	Creación y desarrollo de polos intermodales	3,95
2.2.4	Implantación de aparcamientos de bici vigilados en estaciones	4,45

Código	Título de la Propuesta	Puntuación (sobre 5)
2.2.5	Creación de línea de autobús exprés universitaria	4,55
2.3.1	Desarrollo de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos	3,85
2.3.2	Creación de carril Bus-VAO en la CV-400	3,95
2.3.3	Implantación de sistema de vehículos compartidos (Carsharing)	4,10
	PROMEDIO OBJETIVO 2	4,24
OBJETIVO 3	ADAPTAR EL TERRITORIO AL CAMBIO CLIMÁTICO	
3.1.1	Mejora de sistemas de drenaje en infraestructuras lineales	4,15
3.1.2	Definición de protocolo de actuación/transporte en inundaciones	4,35
3.2.1	Reducir el estacionamiento en la vía pública	3,95
3.2.2	Crear estacionamientos en silo en puntos estratégicos	3,65
	PROMEDIO OBJETIVO 3	4,03

Las medidas mejor valoradas en la matriz de decisión son aquellas vinculadas a la movilidad activa y ligera, como la mejora de la red de vías ciclopeatonales y el sistema de alquiler de bicicletas eléctricas, que alcanzan puntuaciones superiores a 4,65 sobre 5. Este resultado refleja que las intervenciones con mayor retorno inmediato para la comarca son aquellas que ofrecen alternativas flexibles y de bajo coste de implementación frente a las grandes obras civiles. Estas propuestas destacan por su altísima eficiencia, ya que con una inversión técnica y económica contenida logran un impacto social y ambiental muy elevado, respondiendo ágilmente a la demanda de cambio modal detectada tras la DANA.

Por otro lado, las medidas estructurales, como la construcción del nuevo hospital comarcal o los silos de estacionamiento, obtienen puntuaciones comparativamente más bajas, situándose por debajo del 4. Esto no implica que sean innecesarias; al contrario, son pilares fundamentales para el modelo territorial a largo plazo. Sin embargo, en un análisis multicriterio de eficiencia, se ven penalizadas por su elevado coste económico y su alta complejidad técnica y administrativa. Son inversiones estratégicas imprescindibles para reducir la movilidad obligada y ordenar el espacio urbano, pero su "rentabilidad" inmediata es menor al requerir plazos de ejecución muy extensos y presupuestos que consumen gran parte de los recursos disponibles.

Finalmente, se observa una clara prevalencia de la gestión sobre la infraestructura. Las medidas denominadas "blandas", como la definición de protocolos de emergencia, la mejora de la señalización o la priorización semafórica, tienden a situarse en la parte alta de la tabla. Esto evidencia que gran parte

de las ineficiencias actuales de l'Horta Sud no requieren hormigón para resolverse, sino gobernanza y tecnología. Optimizar los recursos existentes mediante una mejor coordinación y regulación se revela como la estrategia más inteligente a corto plazo, permitiendo mejorar la calidad del servicio y la resiliencia del territorio de forma rápida y viable mientras se tramitan las grandes transformaciones físicas.

3.8. Síntesis y plan de acción

La estrategia de movilidad propuesta nace de un diagnóstico marcado por la vulnerabilidad climática (DANA 2024) y una dependencia estructural del vehículo privado. Bajo el marco teórico del triángulo Territorio-Oferta-Demanda, el plan no se limita a "gestionar el tráfico", sino que aspira a rediseñar la relación entre el ciudadano y su entorno.

La síntesis del plan se asienta sobre tres pilares integrados:

- I. Descentralización y Proximidad (Territorio): Reducir la necesidad de desplazarse a València mediante la creación de nuevos nodos de servicios (Hospital, Campus) y una gobernanza que piense en la comarca como una sola ciudad.
- II. Priorización de la Sostenibilidad (Oferta): Transformar la infraestructura rígida (Cercanías) en sistemas flexibles (Tren-Tram), conectar los polígonos industriales y democratizar el uso de la bicicleta eléctrica.
- III. Resiliencia Adaptativa (Seguridad): Limpiar las calles de vehículos estacionados en zonas de riesgo, mejorar el drenaje de las barreras infraestructurales y establecer protocolos que garanticen que la movilidad nunca vuelva a colapsar ante una emergencia.

Con una inversión global estimada de 208.850.000 €, este plan representa una apuesta ambiciosa pero necesaria para transitar de un modelo de "ciudad-dormitorio" a una "conurbación resiliente y conectada".

Para garantizar la viabilidad del plan, las 27 actuaciones se organizan en tres horizontes temporales, priorizando aquellas de bajo coste y alto impacto social/administrativo.

Tabla 15: Horizontes temporales propuestos

Horizonte	Foco Principal	Actuaciones Clave
Corto Plazo (1-5 años)	Gestión y Hábitos	Gobernanza metropolitana, protocolos de emergencia, líneas de bus exprés y de polígonos, señalización y aparcamientos para bicis.
Medio Plazo (6-9 años)	Infraestructura y Regulación	Despliegue de la ZBE mancomunada, red de recarga eléctrica, carriles Bus-VAO, obras de drenaje y construcción de los primeros silos de aparcamiento.
Largo Plazo (>10 años)	Transformación Estructural	Ejecución del Hospital Comarcal, transformación Tren-Tram y consolidación del Campus de FP/Universitario.

El éxito del plan no se medirá solo por el cumplimiento presupuestario, sino por la evolución de indicadores críticos que deberán ser monitorizados anualmente por la nueva Entidad de Gestión Metropolitana:

- Cuota Modal: Reducción del uso del vehículo privado en favor de la bicicleta y el transporte público (objetivo: trasvase del 15% en 5 años).
- Seguridad Vial y Climática: Reducción de daños materiales en vehículos tras episodios de lluvias intensas y disminución de la siniestralidad.
- Calidad del Aire: Descenso sostenido de los niveles de \$NO_2\$ y partículas en las zonas residenciales pacificadas.

Este plan de acción es un documento vivo. Su implementación requiere no solo financiación, sino un compromiso político firme para superar la fragmentación administrativa actual y priorizar el interés común de los habitantes de l'Horta Sud.

Resumen: Estrategia y propuestas de mejora

Esta propuesta integral redefine la movilidad en l'Horta Sud tras la DANA de 2024, fundamentándose en el marco teórico del triángulo Territorio-Oferta-Demanda. Con una inversión global de 208,85 millones de euros, el plan trasciende la gestión del tráfico para proponer un rediseño urbano resiliente y humano.

El plan se articula en tres objetivos operativos:

(I) Territorio (Proximidad): Busca la descentralización mediante la creación de un Hospital Comarcal y un Campus Universitario, reduciendo la movilidad obligada hacia la capital.

(II) Oferta (Sostenibilidad): Prioriza alternativas competitivas al coche privado, destacando la transformación de Cercanías en un Tren-Tram, una red ciclista continua y sistemas de alquiler de bicicletas eléctricas de larga duración.

(III) Resiliencia (Adaptación): Protege a la población mejorando el drenaje de infraestructuras, estableciendo protocolos de crisis y trasladando el estacionamiento a silos seguros fuera de zonas inundables para evitar que los vehículos actúen como proyectiles.

La implementación de estas 27 propuestas persigue un trasvase modal del 15% hacia el transporte público y activo en cinco años. El resultado es una conurbación donde la eficiencia del transporte se subordina a la seguridad ciudadana y la cohesión territorial.

4. Conclusiones

El presente Trabajo de Fin de Máster ha abordado la compleja realidad de la movilidad en l'Horta Sud desde una perspectiva sistémica, entendiendo que el transporte no es un fin en sí mismo, sino una función del territorio. La catástrofe de la DANA de 2024 no solo supuso un trauma social y económico, sino que actuó como un catalizador de las ineficiencias preexistentes, dejando al descubierto la fragilidad de un modelo basado en la dependencia del vehículo privado y la fragmentación administrativa.

A continuación, se sintetizan los hallazgos y reflexiones finales del estudio:

- Se ha demostrado que gran parte de los problemas de congestión y emisiones no nacen de una falta de carreteras, sino de una planificación territorial radial y dependiente. Al aplicar el marco teórico del triángulo Territorio-Oferta-Demanda, se concluye que la medida más eficaz para mejorar la movilidad es, paradójicamente, reducir la necesidad de esta. La propuesta de descentralizar servicios críticos (hospitales, universidades) hacia l'Horta Sud es el pilar que permite que el resto de las intervenciones de transporte sean verdaderamente sostenibles a largo plazo.
- La movilidad en el siglo XXI, especialmente en entornos vulnerables como el área metropolitana de València, ya no puede planificarse bajo parámetros de mera eficiencia técnica. La resiliencia climática debe ser el eje transversal. La eliminación de vehículos en superficie en zonas de riesgo y la permeabilización de las infraestructuras ferroviarias y viarias no son solo mejoras urbanas, sino medidas de protección civil esenciales. Este trabajo propone pasar de una infraestructura "barrera" a una infraestructura "filtro".
- El diagnóstico y la respuesta ciudadana tras la crisis sugieren un cambio de paradigma en la percepción del vehículo privado. Las propuestas de este plan (desde el carsharing hasta el alquiler público de bicicletas eléctricas de larga duración) buscan aprovechar esta coyuntura para transitar hacia un modelo de Movilidad como Servicio (MaaS). La alta puntuación obtenida por las medidas de movilidad activa en la matriz de priorización confirma que existe un "hambre de alternativas" que la administración debe satisfacer con rapidez y seguridad.
- Finalmente, ninguna de las 27 propuestas técnicas será viable sin un cambio profundo en la gestión política. La creación de una autoridad metropolitana con competencias reales y la superación del "localismo" municipal son requisitos sine qua non. L'Horta Sud funciona como una sola ciudad de facto; su movilidad debe gestionarse bajo esa misma lógica de unidad.

Este plan de acción, valorado en algo más de 208 millones de euros, no debe verse como un gasto, sino como una inversión en supervivencia y competitividad. Transformar l'Horta Sud en una conurbación donde sea posible trabajar, estudiar y desplazarse de forma segura y limpia es el mejor homenaje posible a la resiliencia de su ciudadanía y la única vía para garantizar su futuro frente a los desafíos climáticos venideros.



Daniel Pastor Serrano

París, 15/02/2026

5. Bibliografía

abriplus, 2026. Aparcabicicletas COOMA. Catálogo de aparcamiento para bicicletas.

Ajuntament d'Alfagar, 2015. Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Alfagar. Aprobado en noviembre de 2015.

Ajuntament de Benetússer, 2018. Estudio de Movilidad Urbana Sostenible. Aprobado en julio de 2018.

Ajuntament de Paiporta, 2017. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Paiporta. Aprobado en mayo de 2017.

Ajuntament de Picanya, 2021. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Picanya. Aprobado en julio de 2021.

Ajuntament de Sedaví, 2018. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sedaví. Diagnóstico. Aprobado en febrero de 2018.

Ajuntament de València, 2013. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de València. Aprobado en diciembre de 2013.

Ajuntament de València, 2025. Servicio de Movilidad. Recursos: Mapas de intensidades. Disponible en: <https://www.valencia.es/cas/movilidad/otras-descargas>

Altinnova, 2026. Cobertizos abiertos para bicicletas. Disponible en: <https://www.altinnova.com/es/productos/aparcamientos-e-instalaciones-para-bicicletas-seguros-y-abiertos/cobertizos-abiertos-para-bicicletas/>

AMB, 2021. 8 nuevos postes de señalética informativa ciclopeatonal. Agencia Municipal de la Bicicleta de València. Disponible en: <https://www.valencia.es/agenciabici/es/noticias/8-nuevos-postes-de-senaletica-informativa-ciclopeatonal>

AMB, 2023. Movilidad Sostenible instala 474 nuevas plazas de aparcabicis en Benicalap, Les Tendetes, Sant Pau y Cabanyal-Canyamelar. Agencia Municipal de la Bicicleta de València. Disponible en: <https://www.valencia.es/agenciabici/es/noticias/movilidad-sostenible-instala-474-nuevas-plazas-de-aparcabicis-en-benicalap-les-tendetes>

Bocanegra y Francés, 2021. Assessing the risk of vehicle instability due to flooding. Journal of Flood Risk Management. Volume 14, Issue 4. Wiley.

Cercanías València, 2025. Perfil de Cercanías València en la red social X: @CercaniasVLC. Disponible en: <https://x.com/CercaniasVLC>

CHJ, 2025. Propuesta de plan para la recuperación y mejora de la resiliencia frente a las inundaciones en el territorio afectado por la Dana en la Comunidad Valenciana. Confederación Hidrográfica del Júcar, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Borrador presentado en junio de 2025.

Eguidazu Casamitjana, 2023. Estudio de movilidad, accesibilidad y habitabilidad del espacio público en el ámbito territorial entre las avenidas Blasco Ibáñez, Catalunya y la calle Clariano en València. Universitat Politècnica de València. <https://riunet.upv.es/handle/10251/201150>

El País, 2024. Empieza el reciclaje de los 120.000 coches de la dana: "No nos vamos a hacer de oro". Publicado por Ignacio Zafra en diciembre de 2024.

"FNCA, 2025. Observaciones en relación con la "Propuesta de Plan para la Recuperación y Mejora de la Resiliencia frente a las Inundaciones en el Territorio

Afectado por la DANA en la Comunidad Valenciana". Fundación Nueva Cultura del Agua."

Gobierno de España, 2024. Actualización de datos del Gobierno de España. Gestión de la crisis de la Dana. La Moncloa. Publicado el 13 de noviembre de 2024.

GVA, 2006. Reglamento del Paisaje de la Comunitat Valenciana. Decreto 120/2006, Conselleria del Territori i l'Habitatge, Generalitat Valenciana.

GVA, 2011. Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

GVA, 2018. Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de la Huerta de València. Aprobado por el decreto 219/2018.

GVA, 2019a. mobiMET: Xarxa de Mobilitat Metropolitana de València. Resumen ejecutivo. Presentado en marzo de 2019.

GVA, 2019b. Proyecto de servicio público de transporte de viajeros por carretera. CV-2018, València metropolitana Sud. Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad. Aprobado en marzo de 2019.

GVA, 2022. Plan de Movilidad del Área Metropolitana de València (PMoMe). Version preliminar del plan. Presentada en junio 2022.

GVA, 2025a. Perfil de la Conselleria de Medi Ambient, Infraestructures i Territori de la Generalitat Valenciana en la red social X: @GVAMediAmbient. Disponible en: <https://x.com/GVAMediAmbient>

GVA, 2025b. Perfil del Centre de Coordinació d'Emergències de la Generalitat Valenciana en la red social X: @GVA112. Disponible en: <https://x.com/GVA112>

GVA, 2025c. Plan Endavant. Vicepresidencia Segunda y Conselleria para la Recuperación Económica y Social de la Comunitat Valenciana. Generalitat Valenciana.

GVA, 2026. Autoridad de transporte metropolitano de València. Vicepresidència tercera i Conselleria de medi ambient, infraestructures, territori i de la recuperació.

ICV, 2025a. Zona inundada per la DANA del 29 d'octubre de 2024 a la provincia de València. Servicio de Gestión de Riesgos en el Territorio. Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental (Generalitat Valenciana); Instituto Valenciano de la Edificación (IVE); Institut Cartogràfic Valencià; Confederación Hidrográfica del Júcar; Programa Copernicus; Departamento de Geografía (UV); Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).

ICV, 2025b. Infraestructura Valenciana de Dades Espacials. Catálogo de metadatos. Institut Cartogràfic Valencià, Generalitat Valenciana. Actualizado en agosto de 2025.

IDEA, 2006. Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

IHOBE, 2004. Guía práctica para la elaboración de Planes Municipales de Movilidad Sostenible. Agenda Local 21. IHOBE, Sociedad Pública de gestión Ambiental. Gobierno vasco.

INE, 2025. Alteraciones de los municipios en los Censos de Población desde 1842. Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: <https://www.ine.es/intercensal/inicio.do>

Ivie, 2025. Alcance económico de la dana del 29 de octubre en la provincia de Valencia. Pérez, F., J. Maudos, F. J. Goerlich, E. Reig, P. Chorén, J.C. Robledo, C. Albert, H. García y G. Bravo. Generalitat Valenciana, Ivie.

Las Provincias, 2025. Nueva zona naranja en Valencia: calles afectadas, cómo pedir la tarjeta de residente, plazos y precio. Disponible en: <https://www.lasprovincias.es/valencia-ciudad/nueva-zona-naranja-valencia-calles-afectadas-pedir-20250602221328-nt.html>

Mancomunitat Intermunicipal de l'Horta Sud, 2019. Plan Estratégico Comarcal de l'Horta Sud 2019-2022. Presentado en enero de 2019.

Marta Serrano, 2025. Perfil de Marta Serrano en la red social X: @Marta_Serrano. Disponible en: https://x.com/Marta_Serrano

Metrovalencia, 2025. Perfil de Metrovalencia en la red social X: @metrovalencia. Disponible en: <https://x.com/metrovalencia>

MITMA, 2019. Agenda Urbana Española. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

MITMS, 2022. V-21 Tercer carril Carraixet – Valencia e implantación de carril BUS-VAO. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Disponible en: <https://www.transportes.gob.es/carreteras/nuevos-tramos-en-servicio/2022/v-21-tercer-carril-carraixet-valencia-e-implantacion-de-carril-bus-vao>

MITMS, 2024. Oscar Puente explica que las principales carreteras, tres líneas de Cercanías y la línea de alta velocidad en Valencia están gravemente dañadas por la DANA. Sala de Prensa. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Disponible en: <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-31102024-1129>

MITMS, 2025a. Punto de Acceso nacional de datos del transporte. NAP: Transporte Multimodal. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Disponible en: <https://nap.transportes.gob.es/>

MITMS, 2025b. Proyectos singulares: Estudio de la movilidad con big Data. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Disponible en: <https://www.transportes.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/estudio-de-movilidad-con-big-data>

MITMS, 2025c. Perfil del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en la red social X: @transportesgob. Disponible en: <https://x.com/transportesgob>

Munafò, 2016. Forme urbaine et mobilités : les déterminants de l'usage de l'automobile. Éditions Alphil.

MVAU, 2019. Agenda Urbana Española (AUE). Aprobada en febrero de 2019. Disponible en: <https://www.aue.gob.es/>

Offner, 2020. Anachronismes urbains. Presses de Sciences Po.

Olmos Lloréns, 1991. Sistema de transportes y desarrollo urbano en el Área Metropolitana de Valencia, 1966-1990. Universitat Politècnica de València. Tesis doctoral defendida en septiembre de 1991.

Olmos Lloréns, 2012. Movilidad sostenible y evolución de nuestras ciudades. En A. Boix Palop & R. Marzal Raga (Coords.), Ciudad y movilidad: la regulación de la movilidad urbana sostenible (pp. 45-52). Aranzadi.

ONU, 2015. Agenda para el Desarrollo Sostenible. ODS. Aprobados en 2015. Disponibles en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

Portugués Mollá, 2017. La metamorfosis del río Turia en Valencia (1897-2016): de cauce torrencial urbano a corredor verde metropolitano. Universitat de València. Tesis doctoral defendida en julio de 2017.

Romero González et al., 2023. La gobernanza metropolitana en la Comunidad Valenciana: una oportunidad perdida. Publicado en *Metrópolis sin gobierno: la anomalía española en Europa*. Editorial Tirant Lo Blanch.

Romero González, 2018. Trayectoria y recomposición metropolitana post-crisis en valencia: ¿a la búsqueda de nuevos modelos? *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*.

Rupprecht Consult, 2019. *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (2nd edition).

Saaty, 1980. *The Analytic Hierarchy Process*. McGraw-Hill.

SDR, 2026. Strasbourg Deux Rives, Silo COOP. Disponible en: <https://strasbourgdeuxrives.eu/fr/operation/silo-coop/>

Torres Castejón, 2004. Políticas de transporte urbano. El caso del área metropolitana de Valencia. Universitat de València. Tesis Doctoral defendida en abril de 2004.

Véligo, 2026. Trouvez le vélo qui vous va bien. Disponible en; <https://www.veligo-location.fr/>

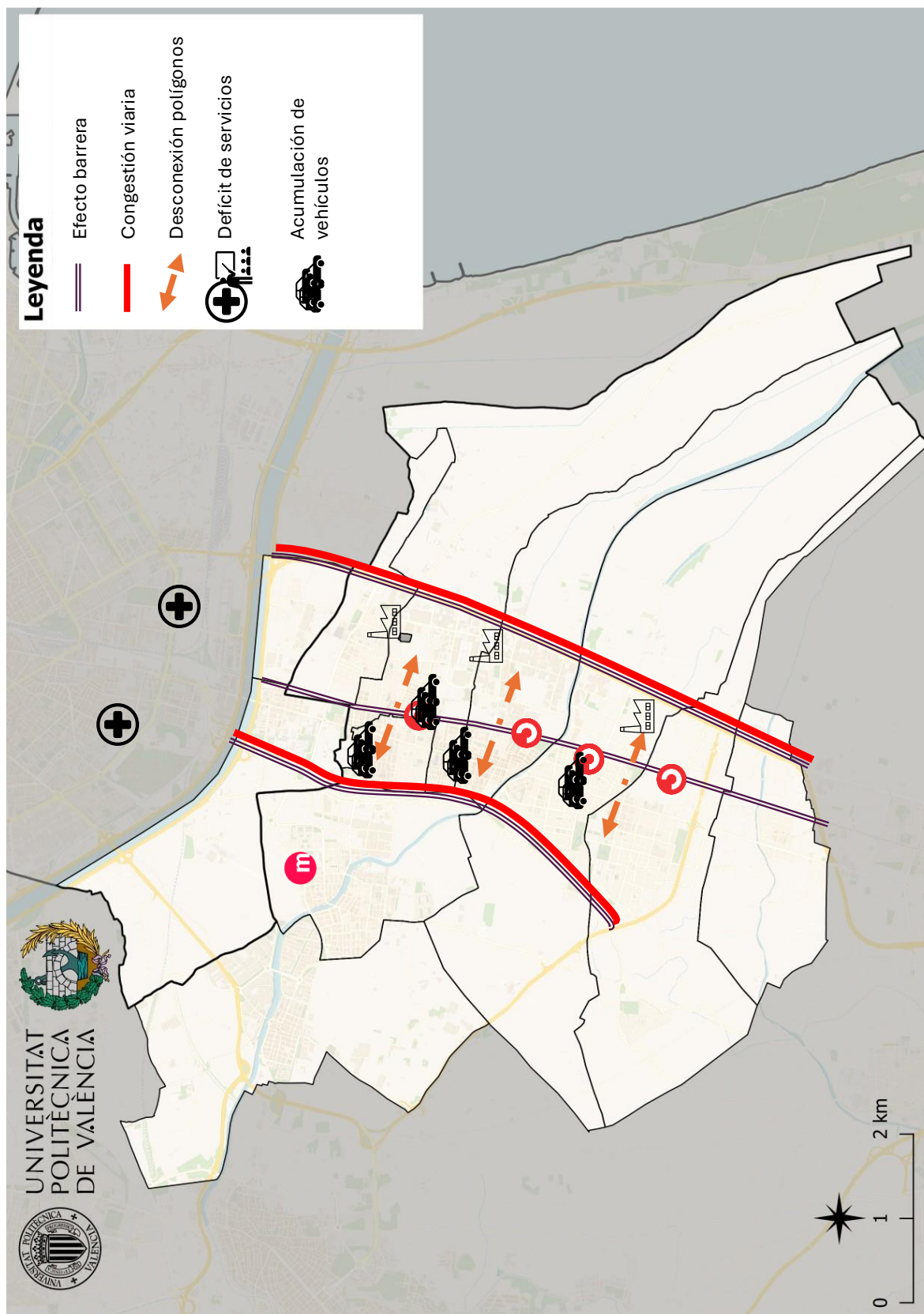
Anexo I: Declaración sobre la utilización de la IA en el marco de este trabajo de fin de máster

La inteligencia artificial ha sido utilizada en el marco de este trabajo. En concreto, se ha dispuesto de acceso a modelos de Mistral IA© y Gemini© en versiones de pago que garantizan la privacidad de los datos compartidos. En concreto, estos servicios han sido utilizados para:

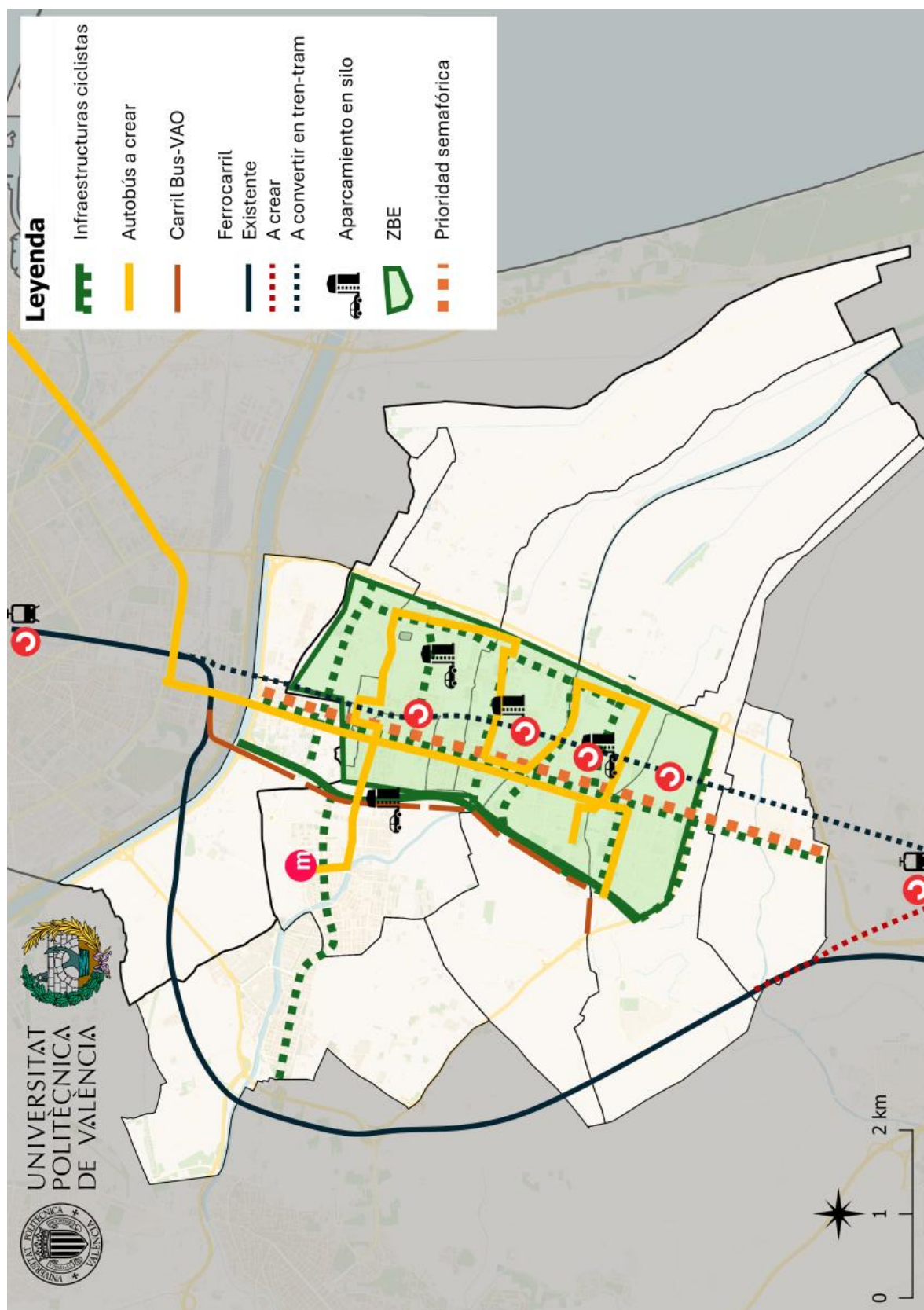
- La redacción de los resúmenes de cada apartado.
- Reformular pequeños fragmentos de texto.
- Corregir errores ortográficos y gramaticales en el texto.
- Corregir parcialmente el código de Python utilizado para el tratamiento de los datos del MITMS sobre la movilidad.
- Obtener ejemplos y costes, junto con las fuentes asociadas, de algunas de las actuaciones propuestas.

Anexo II: Síntesis cartográfica

Problemas



Propuestas



Anexo III: Síntesis de la matriz origen-destino del MITMS

Por simplicidad, solo se facilita el total de desplazamientos en el perito estudiado para cada combinación de origen/destino. Se sintetizan los orígenes y destinos con más de 10.000 desplazamientos. El conjunto de los datos utilizados está disponible en la plataforma del MITMS.

La columna "TIPO" hace referencia al tipo de relación, donde:

- 1 identifica las relaciones internas en la zona de estudio
- 2 identifica las relaciones con Torrent
- 3 identifica las relaciones con València
- 4 identifica el resto de las relaciones

Tabla 16: Síntesis de las matrices origen/destino utilizadas en el análisis

COD. MUN. ORIGEN	MUNICIPIO ORIGEN	COD. MUN. DESTINO	MUNICIPIO DESTINO	TIPO	TOTAL
46007_AM	Albal AM	46007_AM	Albal AM	1	357124
46007_AM	Albal AM	46015	Alcàsser	4	43993
46007_AM	Albal AM	46022_AM	Alfafar AM	1	42895
46007_AM	Albal AM	46054	Benetússer	1	24838
46007_AM	Albal AM	46094	Catarroja	1	380113
46007_AM	Albal AM	46165	Massanassa	1	67631
46007_AM	Albal AM	46186	Païporta	1	35046
46007_AM	Albal AM	46190	Paterna	4	11646
46007_AM	Albal AM	46193	Picanya	1	28368
46007_AM	Albal AM	46194	Picassent	4	50462
46007_AM	Albal AM	46230	Silla	4	95719
46007_AM	Albal AM	46244	Torrent	2	70763
46007_AM	Albal AM	46250	València	3	175927
46022_AM	Alfafar AM	46007_AM	Albal AM	1	43037
46022_AM	Alfafar AM	46022_AM	Alfafar AM	1	272812
46022_AM	Alfafar AM	46054	Benetússer	1	171412
46022_AM	Alfafar AM	46094	Catarroja	1	131448
46022_AM	Alfafar AM	46165	Massanassa	1	114827
46022_AM	Alfafar AM	46186	Païporta	1	83495
46022_AM	Alfafar AM	46190	Paterna	4	14545
46022_AM	Alfafar AM	46193	Picanya	1	13111
46022_AM	Alfafar AM	46194	Picassent	4	20927
46022_AM	Alfafar AM	46223	Sedaví	1	124252
46022_AM	Alfafar AM	46230	Silla	4	25209
46022_AM	Alfafar AM	46244	Torrent	2	47422
46022_AM	Alfafar AM	46250	València	3	497218
46054	Benetússer	46007_AM	Albal AM	1	24440

COD. MUN. ORIGEN	MUNICIPIO ORIGEN	COD. MUN. DESTINO	MUNICIPIO DESTINO	TIPO	TOTAL
46054	Benetússer	46022_AM	Alfafar AM	1	173201
46054	Benetússer	46054	Benetússer	1	90041
46054	Benetússer	46094	Catarroja	1	63706
46054	Benetússer	46165	Massanassa	1	66315
46054	Benetússer	46186	Paiporta	1	94082
46054	Benetússer	46223	Sedaví	1	47984
46054	Benetússer	46244	Torrent	2	20229
46054	Benetússer	46250	València	3	230475
46094	Catarroja	46007_AM	Albal AM	1	379777
46094	Catarroja	46015	Alcàsser	4	24207
46094	Catarroja	46022_AM	Alfafar AM	1	133448
46094	Catarroja	46054	Benetússer	1	66368
46094	Catarroja	46094	Catarroja	1	454390
			Quart de		
46094	Catarroja	46102	Poblet	4	10090
46094	Catarroja	46165	Massanassa	1	174840
46094	Catarroja	46186	Paiporta	1	86914
46094	Catarroja	46190	Paterna	4	14807
46094	Catarroja	46193	Picanya	1	40547
46094	Catarroja	46194	Picassent	4	36718
46094	Catarroja	46223	Sedaví	1	19128
46094	Catarroja	46230	Silla	4	49660
46094	Catarroja	46244	Torrent	2	82711
46094	Catarroja	46250	València	3	308615
46165	Massanassa	46007_AM	Albal AM	1	67276
46165	Massanassa	46022_AM	Alfafar AM	1	116149
46165	Massanassa	46054	Benetússer	1	67156
46165	Massanassa	46094	Catarroja	1	174217
46165	Massanassa	46165	Massanassa	1	74415
46165	Massanassa	46186	Paiporta	1	42557
46165	Massanassa	46194	Picassent	4	11584
46165	Massanassa	46223	Sedaví	1	19288
46165	Massanassa	46230	Silla	4	18897
46165	Massanassa	46244	Torrent	2	25551
46165	Massanassa	46250	València	3	174971
46186	Paiporta	46007_AM	Albal AM	1	35316
46186	Paiporta	46021	Aldaia	4	11003
46186	Paiporta	46022_AM	Alfafar AM	1	83832
46186	Paiporta	46054	Benetússer	1	93696
46186	Paiporta	46094	Catarroja	1	86086
			Quart de		
46186	Paiporta	46102	Poblet	4	11083

COD. MUN. ORIGEN	MUNICIPIO ORIGEN	COD. MUN. DESTINO	MUNICIPIO DESTINO	TIPO	TOTAL
46186	Paiporta	46110	Xirivella	4	15471
46186	Paiporta	46165	Massanassa	1	41760
46186	Paiporta	46186	Paiporta	1	372640
46186	Paiporta	46190	Paterna	4	15760
46186	Paiporta	46193	Picanya	1	132592
46186	Paiporta	46194	Picassent	4	15686
46186	Paiporta	46223	Sedaví	1	13327
46186	Paiporta	46230	Silla	4	10081
46186	Paiporta	46244	Torrent	2	90465
46186	Paiporta	46250	València	3	371102
46193	Picanya	46005	Alaquàs	4	46403
46193	Picanya	46007_AM	Albal AM	1	28492
46193	Picanya	46015	Alcàsser	4	13938
46193	Picanya	46021	Aldaia	4	24426
46193	Picanya	46022_AM	Alfafar AM	1	13173
46193	Picanya	46054	Benetússer	1	10062
46193	Picanya	46094	Catarroja	1	39677
			Quart de		
46193	Picanya	46102	Poblet	4	10768
46193	Picanya	46110	Xirivella	4	60165
46193	Picanya	46169	Mislata	4	11210
46193	Picanya	46186	Paiporta	1	133782
46193	Picanya	46190	Paterna	4	12496
46193	Picanya	46193	Picanya	1	185660
46193	Picanya	46194	Picassent	4	27893
46193	Picanya	46230	Silla	4	10429
46193	Picanya	46244	Torrent	2	200276
46193	Picanya	46250	València	3	208668
46223	Sedaví	46007_AM	Albal AM	1	10043
46223	Sedaví	46022_AM	Alfafar AM	1	124879
46223	Sedaví	46054	Benetússer	1	47383
46223	Sedaví	46094	Catarroja	1	19177
46223	Sedaví	46165	Massanassa	1	19148
46223	Sedaví	46186	Paiporta	1	13191
46223	Sedaví	46223	Sedaví	1	84274
46223	Sedaví	46250	València	3	328413

Anexo IV: Código para el tratamiento de los datos del MITMS

```
import os
import pandas as pd

# Ruta a la carpeta que contiene los archivos Excel (misma carpeta que el script)
folder_path = '.'

# Lista para almacenar los resultados de cada archivo
resultados = []

# Iterar sobre cada archivo en la carpeta
for filename in os.listdir(folder_path):
    if filename.endswith('.xlsx') and filename != 'consolidado_resultados.xlsx':
        try:
            # Extraer la fecha del nombre del archivo (asumiendo que el nombre del archivo es
            # YYYYMMDD.xlsx)
            fecha = filename.split('.')[0]

            # Leer el archivo Excel, saltando las primeras 2 líneas
            file_path = os.path.join(folder_path, filename)
            df = pd.read_excel(file_path, skiprows=2)

            # Verificar los nombres de las columnas
            print(f"Columnas en el archivo {filename}: {df.columns.tolist()}")

            # Verificar si las columnas necesarias están presentes
            if 'VIAJES' in df.columns and 'VIAJES KM' in df.columns:
                # Calcular la suma de las columnas "VIAJES" y "VIAJES KM"
                suma_viajes = df['VIAJES'].sum()
                suma_viajes_km = df['VIAJES KM'].sum()

                # Calcular la división (evitando división por cero)
```

```
if suma_viajes != 0:
    division = suma_viajes_km / suma_viajes
else:
    division = 0

# Agregar los resultados a la lista
resultados.append({
    'Fecha': fecha,
    'Suma VIAJES': suma_viajes,
    'Suma VIAJES KM': suma_viajes_km,
    'Division': division
})
else:
    print(f"El archivo {filename} no contiene las columnas esperadas.")

except Exception as e:
    print(f"Error al procesar el archivo {filename}: {e}")

# Crear un DataFrame con los resultados
if resultados:
    df_resultados = pd.DataFrame(resultados)

    # Guardar el resultado en un nuevo archivo Excel
    output_path = 'consolidado_resultados.xlsx'
    df_resultados.to_excel(output_path, index=False)

    print(f"Archivo consolidado de resultados guardado en: {output_path}")
else:
    print("No se encontraron datos válidos para procesar.")
```

Anexo V: Cuestionario sobre el impacto de la DANA en la movilidad

Introducción

Esta encuesta se realiza en el marco del Trabajo Final de Máster titulado "Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio." realizado para la obtención del máster en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universitat Politècnica de València. El objetivo principal es entender cuáles han sido los impactos sobre la movilidad de las inundaciones provocadas por la DANA del 29 de octubre de 2024 en la población.

Esta encuesta no debería durar más de 5 minutos.

Al enviar este formulario, acepta que la información registrada se utilice de forma anónima en el marco de este estudio. Si tiene cualquier duda sobre el estudio o sobre el tratamiento de sus datos, no dude en contactarnos a dapasse2@cam.upv.es

Sección 1: Datos demográficos

¿Cuál es su género?

- a. Una mujer
- b. Un hombre
- c. Otro
- d. Prefiero no responder

¿Cuántos años tiene?

- a. Menos de 18 años
- b. 18-29 años
- c. 30-39 años
- d. 40-49 años
- e. 50-59 años
- f. Más de 60 años
- g. Prefiero no responder

¿Cuál es su municipio de residencia?

- a. Albal
- b. Alfafar
- c. Benetússer
- d. Beniparrell
- e. Catarroja

- f. Forn d'Alcedo (pedanía de València)
- g. La Torre - Faitanar (pedanía de València)
- h. Llocnou de la Corona
- i. Massanassa
- j. Paiporta
- k. Picanya
- l. Sedaví
- m. València
- n. Otras

¿Cuál es su nivel educativo oficial más alto?

- a. Educación primaria o inferior
- b. Primera etapa de educación secundaria (ESO o FP de grado básico)
- c. Segunda etapa de educación secundaria (Bachillerato o FP de grado medio)
- d. Educación superior (Grado superior, Grado Universitario, Máster, Doctorado)
- e. Otro / Prefiero no responder

¿Cuál es su situación profesional?

- a. Activo/a a tiempo completo
- b. Activo/a a tiempo parcial
- c. Activo/a en búsqueda de empleo
- d. Estudiante
- e. Jubilado/a
- f. Sin actividad profesional
- g. Otra / Prefiero no responder

¿Cuál es su situación personal?

- a. Soltero/a sin hijos
- b. Soltero/a con hijos
- c. Pareja sin hijos
- d. Pareja con hijos
- e. Otra / Prefiero no responder

¿Ha sido personalmente impactado por las inundaciones producidas por la DANA del 29 de octubre de 2024?

- a. Sí
- b. No

Sección 2: Prácticas de movilidad antes de las inundaciones

¿De cuál de los siguientes vehículos disponía en su hogar ANTES de las inundaciones?

- a. Coche o vehículo utilitario ligero: Ninguno, 1, 2, 3 o más
- b. Vehículo motorizado de dos ruedas (scooter, motocicleta, etc.): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- c. Bicicleta para adultos (mecánica o asistida eléctricamente): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- d. Patinete para adultos (mecánico o eléctrico): Ninguno, 1, 2, 3 o más

¿Tenía usted personalmente un abono a alguna red de transporte público ANTES de las inundaciones?

- a. Sí
- b. No

¿Cuál era según usted su medio de transporte principal ANTES de las inundaciones?

- a. Coche (conductor)
- b. Coche (pasajero)
- c. Moto o ciclomotor
- d. Transporte público (metro, autobús, cercanías, etc.)
- e. Bicicleta (mecánica o eléctrica)
- f. Caminar (para un desplazamiento completo)

¿Con qué frecuencia utilizaba usted los siguientes medios de transporte para sus desplazamientos diarios ANTES de las inundaciones?

- a. Coche (conductor): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca
- b. Coche (pasajero): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca
- c. Moto o ciclomotor: Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca

d. Transporte público (metro, autobús, cercanías, etc.): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca

e. Bicicleta (mecánica o eléctrica): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca

f. Caminar (para un desplazamiento completo): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca

¿Cuáles eran los motivos principales de sus desplazamientos ANTES de las inundaciones? (Seleccione como máximo 4 opciones)

- a. Llegar al lugar de trabajo o estudio
- b. Realizar compras
- c. Actividades de ocio (restaurantes, cine...)
- d. Visitar a seres queridos (familiares, amigos...)
- e. Acompañar/recoger a alguien
- f. Citas administrativas o médicas
- g. Otras

Sección 3: Prácticas de movilidad en las semanas posteriores a las inundaciones

¿Cuál de los siguientes vehículos PERDIÓ su hogar durante las inundaciones?

- a. Coche o vehículo utilitario ligero: Ninguno, 1, 2, 3 o más
- b. Vehículo motorizado de dos ruedas (scooter, motocicleta, etc.): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- c. Bicicleta para adultos (mecánica o asistida eléctricamente): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- d. Patinete para adultos (mecánico o eléctrico): Ninguno, 1, 2, 3 o más

¿Cuál fue según usted su medio de transporte principal en las SEMANAS POSTERIORES a las inundaciones?

- a. Coche (conductor)
- b. Coche (pasajero)
- c. Moto o ciclomotor
- d. Transporte público (metro, autobús, cercanías, etc.)
- e. Bicicleta (mecánica o eléctrica)
- f. Caminar (para un desplazamiento completo)

¿Cuáles fueron los motivos principales de sus desplazamientos en las SEMANAS POSTERIORES a las inundaciones? (Seleccione como máximo 4 opciones)

- a. Llegar al lugar de trabajo o estudio
- b. Realizar compras
- c. Actividades de ocio (restaurantes, cine...)
- d. Visitar a seres queridos (familiares, amigos...)
- e. Acompañar/recoger a alguien
- f. Citas administrativas o médicas
- g. Otras

¿Ha adquirido o recibido algún vehículo para su hogar tras las inundaciones (incluidos bicicletas y patinetes)?

- a. Sí, y me he beneficiado de ayudas públicas
- b. Sí, pero no me he beneficiado de ninguna ayuda
- c. No he adquirido ningún vehículo tras las inundaciones

¿Habría adquirido algún vehículo para su hogar tras las inundaciones si NO hubiera recibido ninguna ayuda pública?

- a. Sí, aún así habría adquirido algún vehículo
- b. Quizás habría adquirido algún vehículo
- c. No habría adquirido ningún vehículo

Seleccione los vehículos que ha ADQUIRIDO O RECIBIDO para su hogar tras las inundaciones:

- a. Coche o vehículo utilitario ligero: Ninguno, 1, 2, 3 o más
- b. Vehículo motorizado de dos ruedas (scooter, motocicleta, etc.): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- c. Bicicleta para adultos (mecánica o asistida eléctricamente): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- d. Patinete para adultos (mecánico o eléctrico): Ninguno, 1, 2, 3 o más

¿Qué antigüedad tiene el vehículo adquirido o recibido? Si ha adquirido varios vehículos, responda para el más caro de ellos.

- a. Menos de 1 año
- b. Entre 1 y 5 años
- c. Entre 5 y 10 años
- d. Más de 10 años

¿Qué tipo de motor tiene el vehículo adquirido o recibido? Si ha adquirido varios vehículos, responda para el más caro de ellos.

- a. Motor térmico (diésel)
- b. Motor térmico (gasolina)
- c. Híbrido (eléctrico + gasolina/diesel)
- d. Motor eléctrico
- e. GLP
- f. No se trata de un vehículo a motor
- g. Otras

¿Qué tipo de motor tenía su ANTERIOR VEHÍCULO (el reemplazado por el nuevo vehículo)?

- a. Motor térmico (diesel)
- b. Motor térmico (gasolina)
- c. Híbrido (eléctrico + gasolina/diesel)
- d. Motor eléctrico
- e. GLP
- f. No tenía ningún vehículo a motor
- g. Otras

Sección 4: Prácticas de movilidad en la actualidad

¿De cuál de los siguientes vehículos dispone en su hogar en la ACTUALIDAD?

- a. Coche o vehículo utilitario ligero: Ninguno, 1, 2, 3 o más
- b. Vehículo motorizado de dos ruedas (scooter, motocicleta, etc.): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- c. Bicicleta para adultos (mecánica o asistida eléctricamente): Ninguno, 1, 2, 3 o más
- d. Patinete para adultos (mecánico o eléctrico): Ninguno, 1, 2, 3 o más

¿Tiene usted personalmente un abono a alguna red de transporte público en la ACTUALIDAD?

- a. Sí
- b. No

¿Cuál es según usted su medio de transporte principal en la ACTUALIDAD?

- a. Coche (conductor)

- b. Coche (pasajero)
- c. Moto o ciclomotor
- d. Transporte público (metro, autobús, cercanías, etc.)
- e. Bicicleta (mecánica o eléctrica)
- f. Caminar (para un desplazamiento completo)

¿Con qué frecuencia utiliza usted los siguientes medios de transporte para sus desplazamientos diarios en la ACTUALIDAD?

- a. Coche (conductor): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca
- b. Coche (pasajero): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca
- c. Moto o ciclomotor: Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca
- d. Transporte público (metro, autobús, cercanías, etc.): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca
- e. Bicicleta (mecánica o eléctrica): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca
- f. Caminar (para un desplazamiento completo): Todos los días o casi todos los días, 2-3 veces por semana, 1 vez por semana, 2-3 veces por mes, 1 vez por mes, Con menos frecuencia, Nunca

¿Cuáles son los motivos principales de sus desplazamientos en la ACTUALIDAD? (Seleccione como máximo 4 opciones)

- a. Llegar al lugar de trabajo o estudio
- b. Realizar compras
- c. Actividades de ocio (restaurantes, cine...)
- d. Visitar a seres queridos (familiares, amigos...)
- e. Acompañar/recoger a alguien
- f. Citas administrativas o médicas
- g. Otras

Sección 5: Reflexión

¿Cuál es su opinión respecto a estas afirmaciones?

a. La pérdida de algún vehículo me forzó a adaptar mis hábitos de movilidad en las semanas posteriores a las inundaciones.

- i. Completamente de acuerdo
- ii. Bastante de acuerdo
- iii. Neutral
- iv. Bastante en desacuerdo
- v. Completamente en desacuerdo

b. Mis prácticas de movilidad actuales son idénticas a las que llevaba antes de las inundaciones.

- i. Completamente de acuerdo
- ii. Bastante de acuerdo
- iii. Neutral
- iv. Bastante en desacuerdo
- v. Completamente en desacuerdo

c. Desde las inundaciones, realizo más desplazamientos a pie o en bicicleta.

- i. Completamente de acuerdo
- ii. Bastante de acuerdo
- iii. Neutral
- iv. Bastante en desacuerdo
- v. Completamente en desacuerdo

d. Tras las inundaciones, me desplazo con menos frecuencia a la ciudad de València.

- i. Completamente de acuerdo
- ii. Bastante de acuerdo
- iii. Neutral
- iv. Bastante en desacuerdo
- v. Completamente en desacuerdo

e. Los problemas de movilidad tras la DANA han afectado a mis estudios o mi empleo.

- i. Completamente de acuerdo
- ii. Bastante de acuerdo
- iii. Neutral
- iv. Bastante en desacuerdo
- v. Completamente en desacuerdo

f. Creo que las autoridades no han sido capaces de satisfacer mis necesidades de desplazamiento tras las inundaciones.

- i. Completamente de acuerdo

- ii. Bastante de acuerdo
 - iii. Neutral
 - iv. Bastante en desacuerdo
 - v. Completamente en desacuerdo
- g. Utilizaría con más frecuencia el transporte público si fuera más fiable.
- i. Completamente de acuerdo
 - ii. Bastante de acuerdo
 - iii. Neutral
 - iv. Bastante en desacuerdo
 - v. Completamente en desacuerdo
- h. El impacto de las inundaciones me ha hecho reflexionar sobre mi entorno y las costumbres en mis desplazamientos.
- i. Completamente de acuerdo
 - ii. Bastante de acuerdo
 - iii. Neutral
 - iv. Bastante en desacuerdo
 - v. Completamente en desacuerdo

Comentarios abiertos

Anexo VI: Resultados brutos de la encuesta. Variables socioeconómicas.

Tabla 17 : Información sobre los individuos

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
1	16/08/2025	Una mujer	18-29 años	Alfagar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
2	18/08/2025	Un hombre	más de 60 años	Sedaví	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
3	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
4	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Castellón	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
5	18/08/2025	Un hombre	18-29 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
6	18/08/2025	Una mujer	18-29 años	Aldaia	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
7	18/08/2025	Un hombre	18-29 años	Paiporta	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
8	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
9	18/08/2025	Un hombre	18-29 años	València	Educación superior	Estudiante	Soltero/a sin hijos
10	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
11	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
12	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Aldaia	Educación superior	Activo/a en búsqueda de empleo	Soltero/a con hijos
13	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
14	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
15	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
16	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
17	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Benetússer	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
18	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
19	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
20	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Segunda etapa de educación secundaria	Otra / Prefiero no responder	Pareja con hijos
21	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a en búsqueda de empleo	Soltero/a con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
22	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
23	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Massanassa	Educación primaria o inferior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
24	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a con hijos
25	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
26	18/08/2025	Una mujer	30-39 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
27	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja con hijos
28	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	València	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo parcial	Soltero/a con hijos
29	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
30	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
31	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Jubilado/a	Otra / Prefiero no responder
32	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
33	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
34	18/08/2025	Una mujer	18-29 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
35	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
36	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
37	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
38	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
39	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
40	18/08/2025	Una mujer	18-29 años	Benetússer	Educación superior	Activo/a a tiempo parcial	Soltero/a sin hijos
41	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja sin hijos
42	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Jubilado/a	Otra / Prefiero no responder
43	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a en búsqueda de empleo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
44	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
45	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Otra / Prefiero no responder	Pareja con hijos
46	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
47	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Massanassa	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
48	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Alfajar	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
49	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Albal	Educación superior	Jubilado/a	Soltero/a con hijos
50	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
51	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
52	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
53	18/08/2025	Una mujer	menos de 18 años				
54	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Sedaví	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
55	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
56	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	València	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Otra / Prefiero no responder
57	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
58	18/08/2025	Una mujer	30-39 años	Sedaví	Educación superior	Sin actividad profesional	Pareja con hijos
59	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Massanassa	Educación superior	Otra / Prefiero no responder	Pareja con hijos
60	18/08/2025	Una mujer	30-39 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
61	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Otra / Prefiero no responder
62	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
63	18/08/2025	Una mujer	30-39 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
64	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Benetússer	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
65	18/08/2025	Una mujer	30-39 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
66	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación primaria o inferior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
67	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Benetússer	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a con hijos
68	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja con hijos
69	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
70	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Albal	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja con hijos
71	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
72	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
73	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja con hijos
74	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Otra / Prefiero no responder
75	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
76	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo parcial	Pareja sin hijos
77	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
78	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Benetússer	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
79	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
80	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
81	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Educación primaria o inferior	Jubilado/a	Pareja con hijos
82	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Massanassa	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
83	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Alfajar	Educación primaria o inferior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
84	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Educación primaria o inferior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
85	18/08/2025	Un hombre	18-29 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Sin actividad profesional	Pareja sin hijos
86	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
87	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Albal	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
88	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
89	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja sin hijos
90	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Mislata	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
91	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
92	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
93	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
94	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a con hijos
95	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
96	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Albal	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
97	18/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
98	18/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
99	18/08/2025	Otro	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
100	18/08/2025	Una mujer	30-39 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a con hijos
101	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
102	18/08/2025	Una mujer	50-59 años	Albal	Educación primaria o inferior	Otra / Prefiero no responder	Otra / Prefiero no responder
103	18/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Massanassa	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
104	18/08/2025	Un hombre	18-29 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
105	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	València	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
106	18/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Picanya	Educación superior	Sin actividad profesional	Pareja con hijos
107	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
108	19/08/2025	Un hombre	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
109	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
110	19/08/2025	Un hombre	18-29 años	Quart de Poblet	Educación superior	Otra / Prefiero no responder	Pareja sin hijos
111	19/08/2025	Un hombre	50-59 años	Alfajar	Educación primaria o inferior	Jubilado/a	Pareja con hijos
112	19/08/2025	Una mujer	18-29 años	Sedaví	Educación superior	Activo/a en búsqueda de empleo	Soltero/a sin hijos
113	19/08/2025	Una mujer	18-29 años	Catarroja	Educación superior	Estudiante	Soltero/a sin hijos
114	19/08/2025	Un hombre	50-59 años	Massanassa	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
115	19/08/2025	Una mujer	40-49 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
116	19/08/2025	Un hombre	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
117	19/08/2025	Una mujer	menos de 18 años				
118	19/08/2025	Una mujer	menos de 18 años				
119	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Sueca	Educación superior	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
120	19/08/2025	Un hombre	40-49 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Otra / Prefiero no

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
							responder
121	19/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
122	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Massanassa	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
123	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Massanassa	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
124	19/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Massanassa	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja sin hijos
125	19/08/2025	Una mujer	40-49 años	Albal	Segunda etapa de educación secundaria	Otra / Prefiero no responder	Pareja sin hijos
126	19/08/2025	Un hombre	40-49 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a con hijos
127	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
128	19/08/2025	Un hombre	40-49 años	Albal	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
129	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Otra / Prefiero no responder

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
130	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
131	19/08/2025	Un hombre	18-29 años	Quart De Poblet	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
132	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación primaria o inferior	Sin actividad profesional	Otra / Prefiero no responder
133	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación primaria o inferior	Otra / Prefiero no responder	Otra / Prefiero no responder
134	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a con hijos
135	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Massanassa	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
136	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
137	19/08/2025	Un hombre	50-59 años	Alfajar	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
138	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
139	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Albal	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
140	19/08/2025	Un hombre	50-59 años	Albal	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
141	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
142	19/08/2025	Una mujer	40-49 años	Picanya	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
143	19/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
144	19/08/2025	Una mujer	30-39 años	Alfajar	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo parcial	Soltero/a sin hijos
145	19/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
146	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
147	19/08/2025	Una mujer	50-59 años	Benetússer	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
148	19/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Massanassa	Primera etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja con hijos
149	19/08/2025	Un hombre	50-59 años	Picanya	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
150	20/08/2025	Un hombre	50-59 años	Paiporta	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
151	20/08/2025	Un hombre	30-39 años	Paiporta	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
152	20/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Paiporta	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Otra / Prefiero no responder
153	20/08/2025	Una mujer	50-59 años	Albal	Educación primaria o inferior	Activo/a a tiempo parcial	Soltero/a sin hijos
154	20/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación primaria o inferior	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
155	20/08/2025	Una mujer	30-39 años	València	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
156	20/08/2025	Una mujer	18-29 años	Paiporta	Segunda etapa de educación secundaria	Estudiante	Soltero/a sin hijos
157	20/08/2025	Una mujer	18-29 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo parcial	Soltero/a sin hijos
158	20/08/2025	Una mujer	40-49 años	Parque Alcosa Alfafar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
159	20/08/2025	Una mujer	40-49 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Segunda etapa de educación secundaria	Sin actividad profesional	Pareja con hijos
160	20/08/2025	Una mujer	50-59 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
161	20/08/2025	Una mujer	40-49 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
162	20/08/2025	Una mujer	50-59 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
163	20/08/2025	Una mujer	30-39 años	Albalat dels Sorells pero tengo un piso en La Torre y trabajo en Alfafar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
164	20/08/2025	Una mujer	18-29 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Estudiante	Soltero/a sin hijos
165	20/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo parcial	Pareja con hijos
166	20/08/2025	Una mujer	40-49 años	Paiporta	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
167	20/08/2025	Una mujer	50-59 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Educación superior	Otra / Prefiero no responder	Pareja con hijos
168	20/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	Paiporta	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Pareja con hijos
169	20/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Paiporta	Segunda etapa de educación secundaria	Jubilado/a	Otra / Prefiero no

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
							responder
170	21/08/2025	Una mujer	50-59 años	Paiporta	Segunda etapa de educación secundaria	Otra / Prefiero no responder	Pareja con hijos
171	21/08/2025	Una mujer	30-39 años	Picanya	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
172	21/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Segunda etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
173	21/08/2025	Una mujer	50-59 años	Riola	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
174	21/08/2025	Un hombre	30-39 años	Torrent	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos
175	21/08/2025	Una mujer	40-49 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
176	21/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Paiporta	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
177	21/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
178	21/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a en búsqueda de empleo	Pareja con hijos
179	21/08/2025	Una mujer	40-49 años	Paiporta	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
180	21/08/2025	Un hombre	50-59 años	Sedaví	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
181	21/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
182	21/08/2025	Una mujer	18-29 años	La Torre - Faitanar (pedanía de València)	Educación superior	Activo/a a tiempo parcial	Pareja sin hijos
183	21/08/2025	Un hombre	50-59 años	Massanassa	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
184	21/08/2025	Una mujer	18-29 años	Quart de Poblet	Educación superior	Activo/a en búsqueda de empleo	Soltero/a sin hijos
185	21/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a sin hijos
186	22/08/2025	Una mujer	50-59 años	Alfajar	Educación superior	Sin actividad profesional	Pareja con hijos
187	22/08/2025	Un hombre	mas de 60 años	València	Educación superior	Jubilado/a	Pareja con hijos
188	22/08/2025	Un hombre	40-49 años	Castellar oliveral	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
189	22/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Castellar-oliveral	Primera etapa de educación secundaria	Sin actividad profesional	Pareja con hijos
190	23/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Alfajar	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos

Estudio de la movilidad en la comarca de l'Horta Sud (València). Evolución histórica, impacto de la DANA 2024 y propuestas para la reconversión sostenible del territorio.

ID	Fecha	Sexo	Edad	Municipio	Nivel educativo	Situación profesional	Situación personal
19 1	25/08/2025	Una mujer	50-59 años	Catarroja	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Soltero/a con hijos
19 2	18/08/2025	Un hombre	40-49 años	Sedaví	Educación superior	Otra / Prefiero no responder	Pareja sin hijos
19 3	28/08/2025	Una mujer	mas de 60 años	Catarroja	Educación superior	Activo/a a tiempo completo	Pareja con hijos
19 4	02/09/2025	Una mujer	30-39 años	Alfajar	Primera etapa de educación secundaria	Activo/a a tiempo completo	Pareja sin hijos