

TERRITORIO Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS

La provincia de Valencia frente al reto del Corredor Ferroviario Mediterráneo

AUTORES

Francisco Juan Martínez Pérez, M^a del Carmen Blasco Sánchez, Juan Jaime Cano Hurtado,
Anna Escoms Martínez, Ana M^a Gascón Hernández, Julia Deltoro Soto

COLABORADORES

Carlos Esteve Aguado, Julia Cano Blasco

ELABORACIÓN CARTOGRAFÍA

Anna Escoms Martínez, Ana M^a Gascón Hernández

GESTIÓN DE DATOS, TABLAS Y ESTADÍSTICAS

Anna Escoms Martínez, Juan Jaime Cano Hurtado

ELABORACIÓN DE ESQUEMAS GRÁFICOS

Ana M^a Gascón Hernández

EDITA

Editorial Universitat Politècnica de València

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ana M^a Gascón Hernández, Julia Deltoro Soto

PORTADA

Ana M^a Gascón Hernández

FOTOGRAFÍAS

M^a del Carmen Blasco Sánchez, Juan Jaime Cano Hurtado

Impresión

©de los textos y las imágenes: los autores
©2016, Editorial Universitat Politècnica de València

ISBN: 978-84-9048-347-3
Ref.:2082_04_01_01

Esta obra se enmarca dentro de los trabajos de investigación desarrollados por la Cátedra Municipios Sostenibles 2014-2015

AGRADECIMIENTOS

Miguel Muñoz Veiga, Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de la Comunidad Valenciana
Francisco García Calvo, miembro de la Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de la Comunidad Valenciana
José Miguel Montalvá Subirats

1	PRÓLOGO	
2	EL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO	
3	COMARCA CERO	
4	ANÁLISIS COMARCAL	
		01 El Camp de Morvedre
		02 El Camp de Túria
		03 El Rincón de Ademuz
		04 El Valle de Cofrentes-Ayora
		05 La Canal de Navarrés
		06 La Costera
		07 La Hoya de Buñol
		08 La Plana de Utiel-Requena
		09 La Ribera Alta
		10 La Ribera Baixa
		11 La Safor
		12 La Vall d'Albaida
		13 L'Horta Nord
		14 L'Horta Oest
		15 València
		16 L'Horta Sud
		17 Los Serranos
5	ANÁLISIS PROVINCIAL	
6	BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	
7	ANEXOS	

El presente estudio surge del encargo de los representantes de la Red de Municipios Valencianos hacia la Sostenibilidad dentro del marco de los trabajos de investigación desarrollados desde la Cátedra Empresa Municipios Sostenibles. El objetivo es tratar de conocer en profundidad la situación actual del suelo destinado a actividades económicas en la provincia de Valencia para poder traducir el potencial real de nuestro territorio, municipio a municipio, comarca a comarca, frente a un futuro esperanzador y, deseamos, no lejano, marcado por el impulso económico que recibirá tras la puesta en funcionamiento del Corredor Ferroviario Mediterráneo (CFM).

El trabajo se aborda desde una perspectiva analítica muy centrada sobre la descripción, no sólo de las condiciones objetivas de los sectores de suelo destinados a ese fin al día de hoy, sino también de las circunstancias que le aportan un carácter determinado a su medio. Todos los datos cuantificables o calificables desde los documentos públicos manejados, las herramientas y técnicas más avanzadas y los resultados de una observación directa a través de un trabajo de campo exhaustivo, han servido para describir de forma rigurosa y pormenorizada la situación de una realidad contrastable. Se realiza una reflexión territorial a partir de una descripción sobre el suelo de actividad económica, analizando la influencia que una nueva infraestructura como el CFM puede tener y las posibilidades de reestructuración territorial que puede desencadenar.

Una vez conocida la situación actual de nuestra provincia, se pueden establecer los diagnósticos pertinentes para superar las circunstancias menos ventajosas y fortalecer los valores del patrimonio existente. El transporte por ferrocarril de mercancías y viajeros hasta el norte y centro de Europa con la comodidad y frecuencia que permitirá el CFM se convertirá, sin duda, en un factor que aumente las expectativas de las empresas erradicadas en la provincia y aquellas otras que se localicen al amparo de esta estratégica iniciativa. Empresas para las que la infraestructura logística asociada a la intermodalidad, junto a la suma de las condiciones favorables de nuestro territorio (situación estratégica, clima estable, centros tecnológicos y de investigación de reconocido prestigio, poblaciones que ofrecen una amplia gama de servicios y un paisaje incomparable, entre otros), constituye una baza segura y una garantía de mayor eficacia y competitividad capaz de posicionarlas en el mercado nacional e internacional.

Esta investigación, por último, ha sido posible gracias a la entrega y el esfuerzo realizado durante un largo periodo de tiempo por los miembros que han formado parte del trabajo de investigación y que son, en definitiva, los responsables de su contenido. También, es necesario agradecer el apoyo de todas aquellas personas que, de forma desinteresada, han colaborado aportando datos de difícil acceso y contrastando la información con la facilitada por los organismos públicos y entidades afines.



El Corredor Ferroviario Mediterráneo

Los factores que inciden sobre la economía valenciana son numerosos y con diferentes niveles de influencia. Los ritmos económicos son, por tanto, difíciles de prever y de traducir sobre los procesos que afectan a su principal marco físico, las infraestructuras de transporte y el suelo destinado a actividades económicas. Una realidad que parte con un balance positivo hasta iniciarse el periodo de crisis y una progresiva desaceleración posterior, que en la actualidad empieza a revertir, aunque no llegue a alcanzar las cotas de bonanza precedentes.

La Comunitat Valenciana posee condiciones que sirven de estímulo a los sectores productivos existentes (turismo, agricultura, industria, comercio, ...), por las propias cualidades de su marco natural y por las infraestructuras y servicios de que dispone. Su dinámica económica actual reclama, sin embargo, mejoras constantes y el apoyo de formas de conexión eficaces con los principales centros de actividad nacionales y europeos, con el fin de conseguir mayores cotas de competitividad global.

La provincia de Valencia también participa de las condiciones descritas. Es un territorio con una red de carreteras de gran alcance que sirven de enlace con el resto del país y con Europa, y tiene uno de los tres puertos principales en transporte de mercancías del arco nacional mediterráneo junto con Barcelona y Algeciras; la puerta de salida de parte importante de la producción del territorio próximo y de la zona centro del país, al ser el puerto del Estado más cercano; y la puerta de entrada de mercancías con capacidad para recoger gran parte del tráfico marítimo que se mueve por el Mediterráneo. Dos infraestructuras de transporte eficaces, carreteras y puerto, con el apoyo también de la actividad creciente del aeropuerto de Manises, que, articuladas con un sistema de transporte ferroviario más potente, cubrirían las exigencias de intermodalidad adaptadas a la economía actual.

El CFM puede ser el factor decisivo que refuerce nuestro territorio como plataforma logística internacional, lo que redundaría en la afluencia de empresas y en la revalorización del suelo destinado a actividades económicas. Las rentas de posición, frente a localizaciones menos accesibles o no tan próximas a la red de transporte intermodal, se convertirían en un valor añadido a su estatus actual. Las ventajas de este sistema de transporte, en seguridad, tiempo y coste, además de las relativas a un comportamiento favorable para la sostenibilidad y el medio ambiente, son, por tanto, evidentes y lo avalan ante cualquier alternativa.

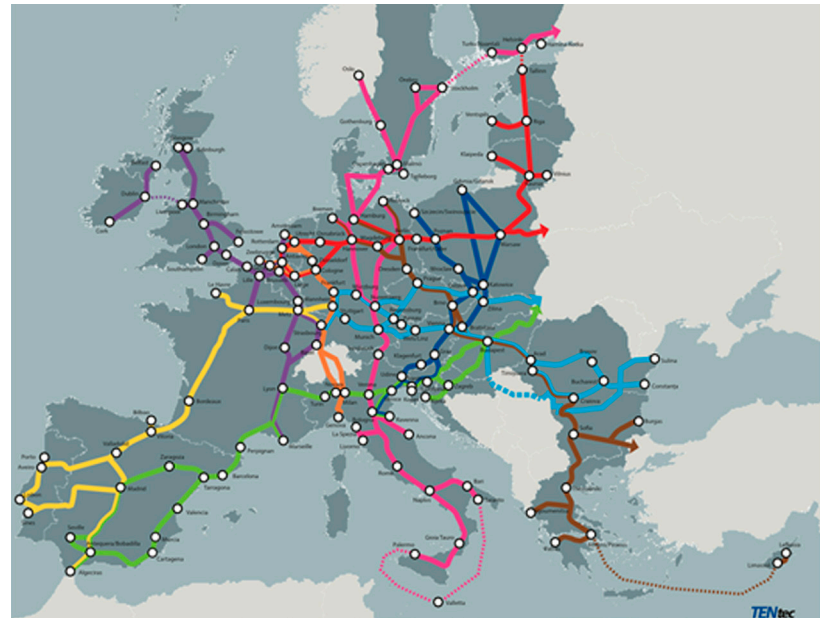
El CFM surge como un proyecto de eje de transporte transnacional para poner en contacto a diferentes regiones dentro del territorio europeo. Se denomina corredor por tratarse de un proyecto de gran escala que articula los principales nodos de actividad y población dentro de un marco territorial amplio que, en nuestro país, se concreta en el Arco Mediterráneo, en su desarrollo geográfico desde el Estrecho de Gibraltar hasta la frontera con Francia. En 2011 recibió el impulso de la Unión Europea y se incorporó como tal a las previsiones de la red ferroviaria.

La Red Transeuropea de Transporte, RTE-T o TEN-T, tiene como finalidad unir las diferentes redes nacionales mediante infraestructuras de transporte altamente eficaces. Una red indispensable para el funcionamiento de la libre circulación de personas, mercancías y servicios por todo el continente y para acceder a los principales nodos de conexión intercontinentales. En esta RTE-T se enmarca, en España, el CFM, que se configura como uno de los principales ejes de transporte de la península, ya que conectará algunas de las áreas con mayor dinamismo económico y con niveles más altos de demanda en cuanto a transporte de pasajeros y mercancías.

La Agenda Territorial de la Unión Europea 2020 pone también especial énfasis en “mejorar la conectividad territorial para los individuos, comunidades y empresas”, al plantear las prioridades territoriales para el desarrollo de la Unión Europea, indicando que:

“(35) Creemos que el acceso equitativo y asequible a los servicios de interés general, a la información, al conocimiento y a la movilidad son esenciales para la cohesión territorial. La prestación de servicios, la infraestructura de minimización de las barreras, mejorar la competitividad y el desarrollo territorial armónico y sostenible de la Unión Europea, entre otros, son importantes para asegurar el acceso a la carretera, al ferrocarril, al transporte marítimo y aéreo, y otras infraestructuras como la banda ancha y redes transeuropeas de energía. Apoyamos la producción descentralizada, eficiente, segura y respetuosa con el medio ambiente, el uso de energía renovable y la baja emisión de carbono.

(36) Tendremos un apoyo eficaz de soluciones de transporte intermodal, especialmente entre las ciudades-región, las conexiones marítimas, terrestres y eficientes relaciones entre ferrocarril y aeropuerto. La creciente importancia de los vínculos globales crea la necesidad de que el tráfico equilibrado Inter Continental incluya un mayor uso de las conexiones por tierra con Asia. Un mayor desarrollo de las redes transeuropeas (TEN-T) que conecte los principales centros europeos, como capitales y regiones metropolitanas y mejorar los vínculos entre los sistemas de red primaria y secundaria, debe ser un componente esencial de la red integrada. El desarrollo de las redes secundarias es importante, especialmente a nivel regional y local. Animamos a la accesibilidad de los centros urbanos en las periferias, donde una combinación de desventajas socia-



Red Transeuropea de Transporte



Red Transeuropea de Transporte

les y económicas pueden dar lugar a la segregación de los grupos vulnerables. Las conexiones de transporte a través de las barreras territoriales, como las islas y territorios de ultramar deben ser desarrollados en su caso."

El CFM discurre, en nuestro país, por cuatro comunidades autónomas y once provincias que representan el 18% de la superficie de España, aunque suponen el 37% del PIB nacional, un 38,5% de su población (según datos del INE) y se localizan, a lo largo del recorrido, cinco de las diez áreas metropolitanas más importantes del país.

Constituye una infraestructura estratégica de articulación territorial, con una incidencia directa en la producción y la logística, ya que, con una longitud de casi 1.300 km entre la frontera con Francia y Algeciras, está destinada a articular:

- Un sistema viario consolidado con un alto grado de desarrollo.
- Un sistema ferroviario en plena transformación, según la política establecida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020) como hoja de ruta del Ministerio de Fomento.
- Una gran parte de los principales puertos españoles (Barcelona, Tarragona, Castellón, Sagunto, Valencia, Alicante, Cartagena, Málaga y Algeciras).
- Aeropuertos con un volumen de tráfico destacado: Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga.



El 30 de mayo de 2013, la Comisión de la UE llegó a un acuerdo sobre la configuración final de la Red Básica (Core Network) frente a la Red Global de Transportes Europea, y apoyó el desarrollo del CFM, al incluirlo en los proyectos prioritarios en las RTE-T, en la Red Básica (Core Network) de Transporte, lo que supone que:

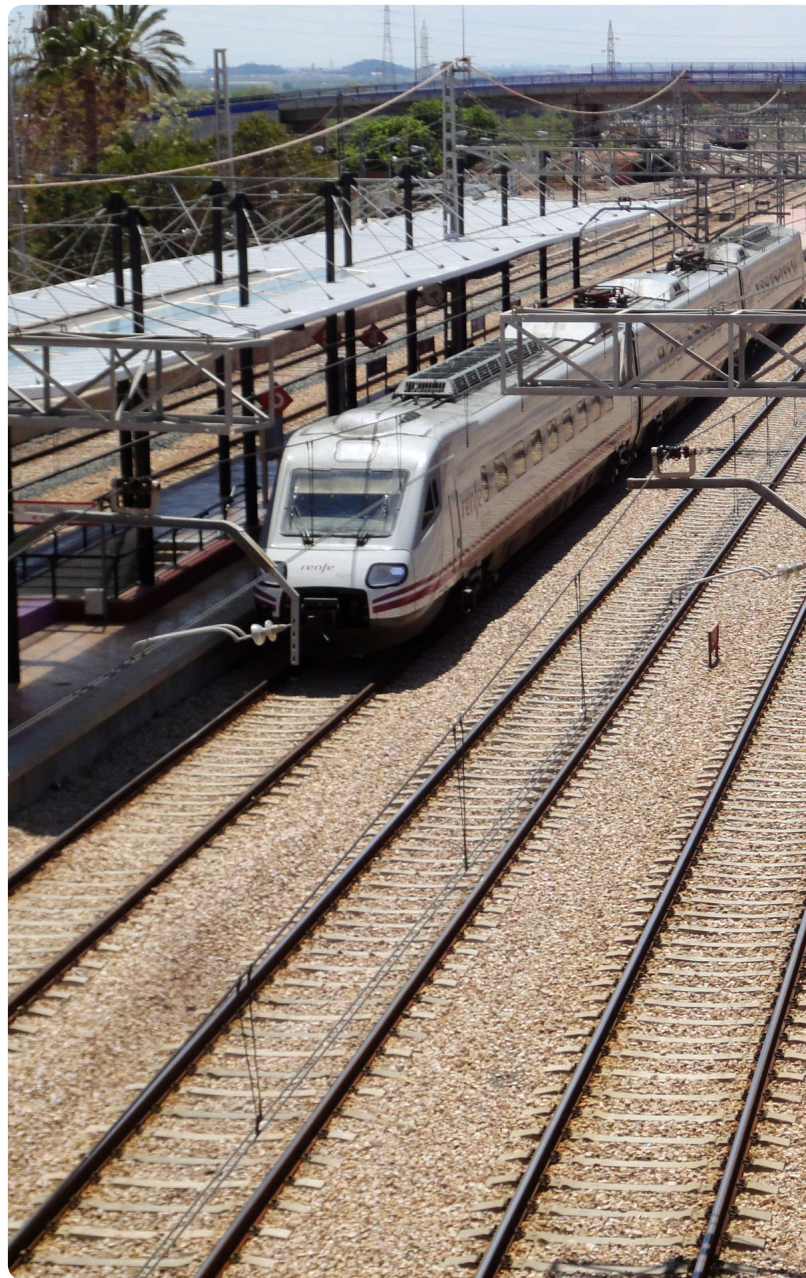
- Formará parte de la red principal, prioritaria y estratégica de transporte multimodal en la UE.
- La nueva red principal eliminará cuellos de botella, modernizará la infraestructura y dinamizará las operaciones de transporte transfronterizo para los pasajeros y las empresas en toda la UE.
- La red principal deberá ser completada en el 2030, y la red global en el 2050.
- La red principal dará prioridad a las conexiones y nudos más importantes de la RTE-T, con vistas a que sean plenamente operativos en 2030, incluyendo todos los modos de transporte.
- La financiación asignada a este proyecto servirá efectivamente de capital inicial para estimular más inversiones de los Estados miembros a fin de completar las conexiones transfronterizas difíciles que podrían no construirse de otro modo.

Cuando se habla del CFM, merece una mención destacada la asociación FERRMED constituida oficialmente en Bruselas el 5 de agosto de 2004. Se trata de una asociación de carácter multisectorial, creada por iniciativa del mundo empresarial, para:

“Contribuir a la mejora de la competitividad europea a través de la promoción de los llamados ‘Estándares FERRMED’; la potenciación de las conexiones de los puertos y aeropuertos con sus respectivos ‘hinterlands’; la impulsión del Gran Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental; la consolidación, conjuntamente con otras asociaciones, de los grandes vectores de progreso de la UE y países vecinos; un desarrollo más sostenible a través de la reducción de la polución y de las emisiones de gases que afectan al cambio climático”.

El futuro tramo del CFM definitivo que discurrirá por la provincia de Valencia ya tiene en la actualidad un tráfico permanente pues, no sólo se articula y da servicio a los puertos de la Autoridad Portuaria de Valencia, muy especialmente al de Valencia, sino que sirve de infraestructura de transporte de mercancías para el conjunto de empresas que se han ido localizando en su territorio. Se trata de un servicio ferroviario activo que se reformulará a partir de las condiciones más exigentes del CFM.

El binomio Puerto de Valencia-CFM permite pensar, por tanto, en términos de dinamización económica al multiplicar los niveles de oportunidad para nuestra Comunidad y nuestra Provincia. La capacidad de ambas infraestructuras de transporte para facilitar el intercambio de mercancías procedentes de otros países y continentes debe servir de estímulo para canalizar la producción de la provincia y aumentar las inversiones en nuestro territorio, también en el suelo destinado a actividades económicas. De ahí que sea importante conocer y valorar la situación de partida y los potenciales que podemos desarrollar, a medio y largo plazo, en cuanto a oferta de suelo y a los servicios e infraestructuras complementarias. Hemos de pensar en las consecuencias de la puesta en servicio del propio CFM, completando el sistema intermodal de infraestructuras de transporte actual, y valorar su influencia sobre el estado actual y las diferentes formas que puede adoptar el desarrollo del suelo destinado a actividades económicas.



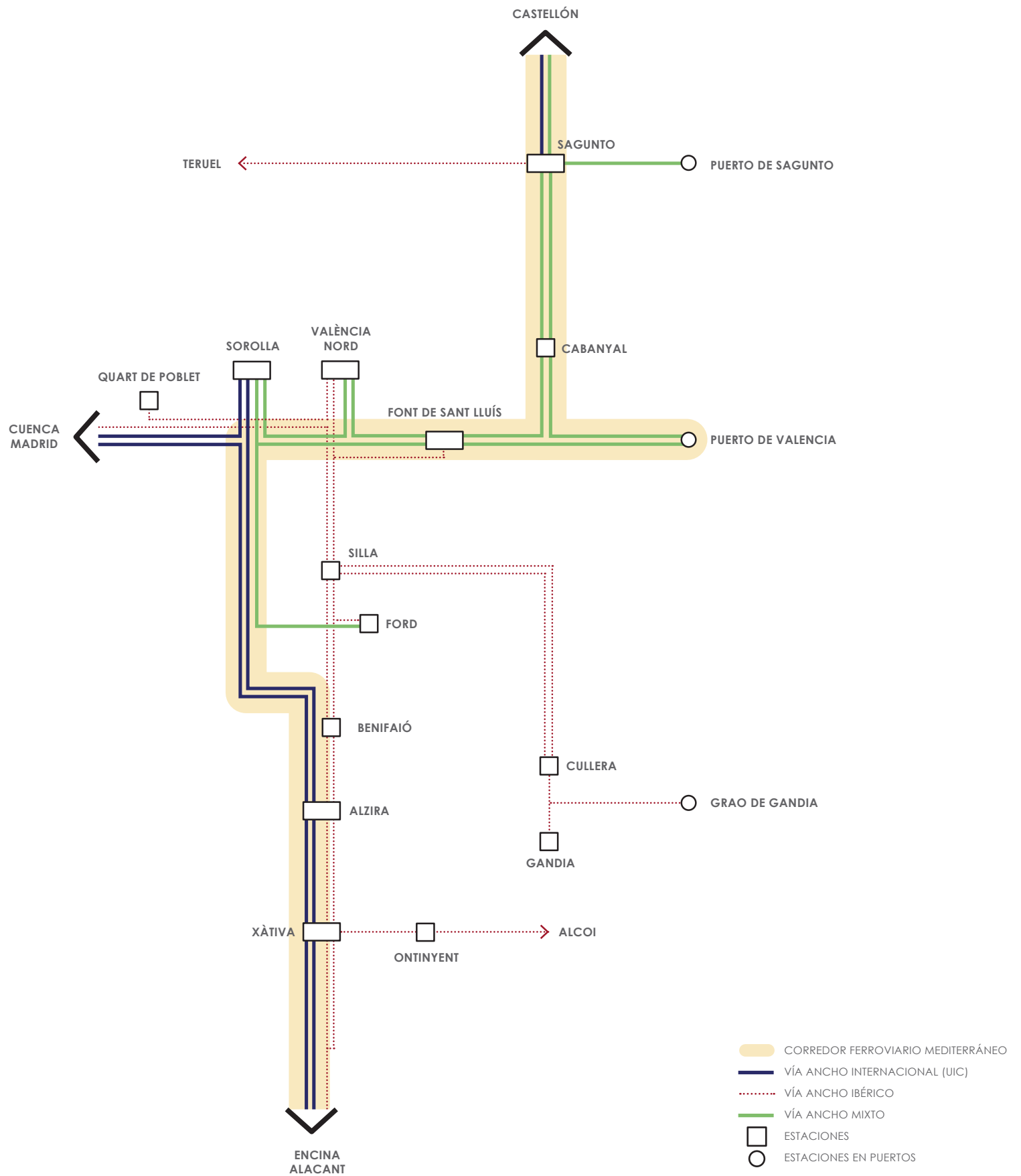
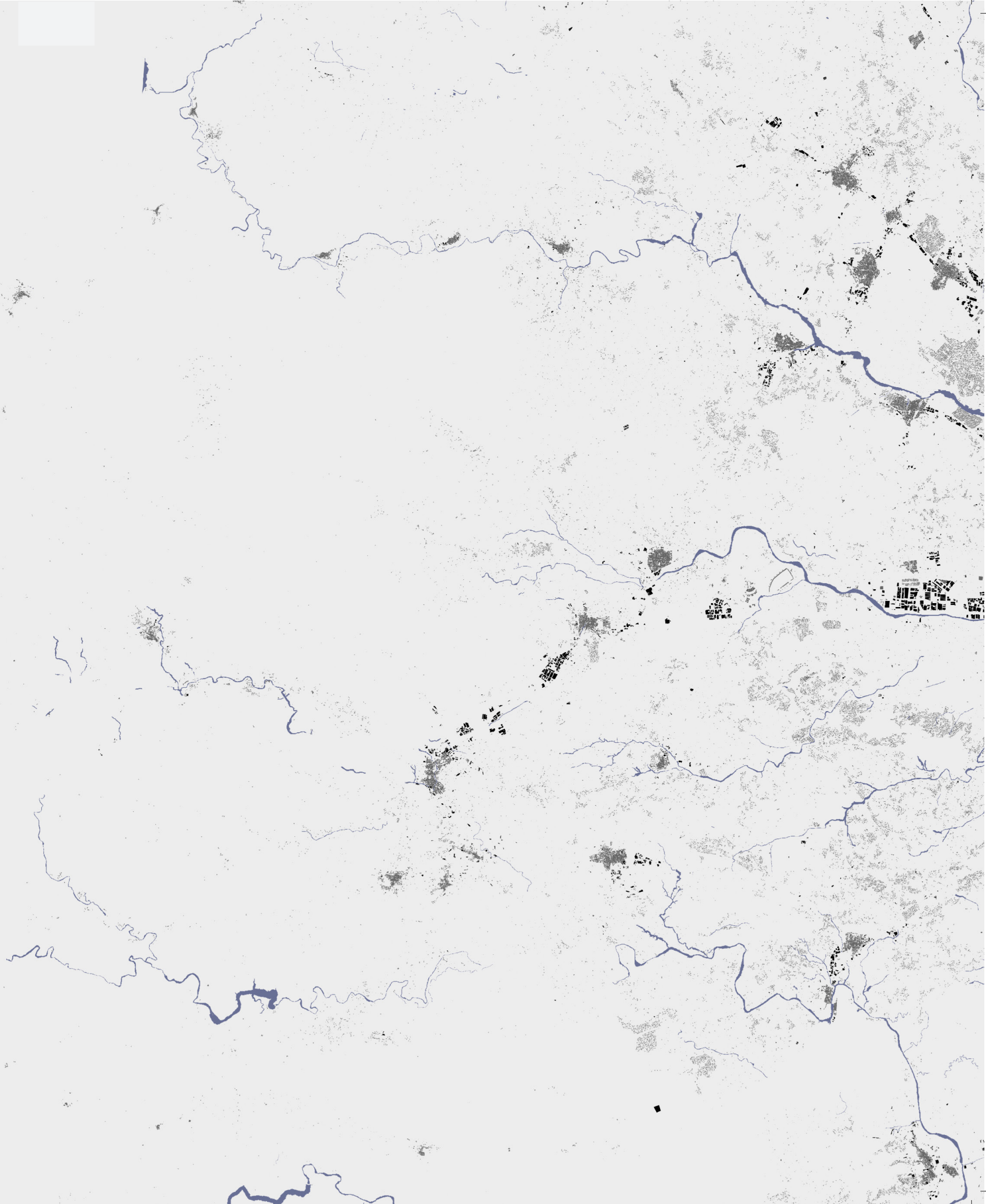
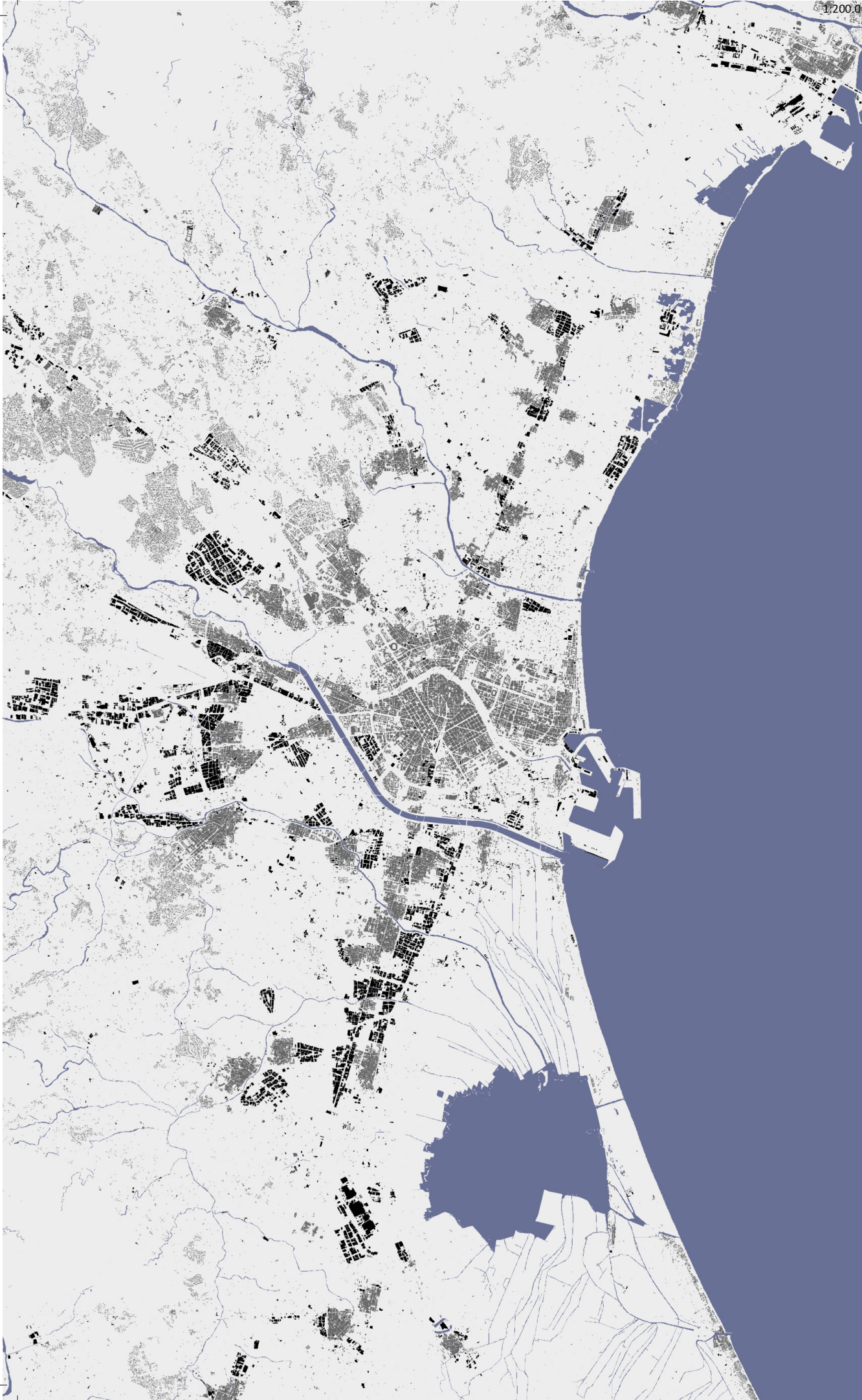


Figura 1. Esquema del Corredor Ferroviario Mediterráneo
Elaboración propia





Comarca Cero

La denominada Comarca Cero trata de facilitar la lectura del trabajo y de sintetizar las claves del análisis pormenorizado que a continuación se presenta sobre las diecisiete comarcas que constituyen la provincia de Valencia.

La sistemática elegida para estudiar realidades distintas y obtener criterios objetivos contrastables, el procedimiento y las técnicas utilizadas, las fuentes que garantizan la fiabilidad de los datos y la propia selección y orden de los aspectos estudiados, se ponen de manifiesto en este capítulo inicial a modo de estructura previa. Se avanzan así las pautas generales del trabajo que más adelante se desarrollan referidas a un territorio concreto.

El capítulo Comarca Cero no trata de ninguna comarca concreta y trata, al mismo tiempo, de todas ellas ya que perfila el análisis realizado sobre la provincia a partir de un ente territorial que se corresponde con una figura tradicional que persiste y que, en este caso, ofrecía un número de realidades con identidades compartidas, todas ellas representativas del conjunto de la provincia, que permitía ser abordado.

El orden con el que se van presentado las diecisiete comarcas es puramente operativo, se suceden según una secuencia geográfica, de norte a sur, sin una intención ni un significado concreto.



TRIU258269

1

HATSU MARINE

ARAKAS

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC

GALC



El contenido de 'Comarca Cero' reproduce la estructura general del trabajo y avanza los criterios utilizados para sistematizar la información que se aporta sobre las comarcas que forman parte de la Provincia de Valencia. Se trata de facilitar su lectura, a modo de guía, y de explicar la secuencia con que se analizan las cuestiones que ejercen una mayor influencia sobre la situación del suelo destinado a actividades económicas en los diferentes territorios.

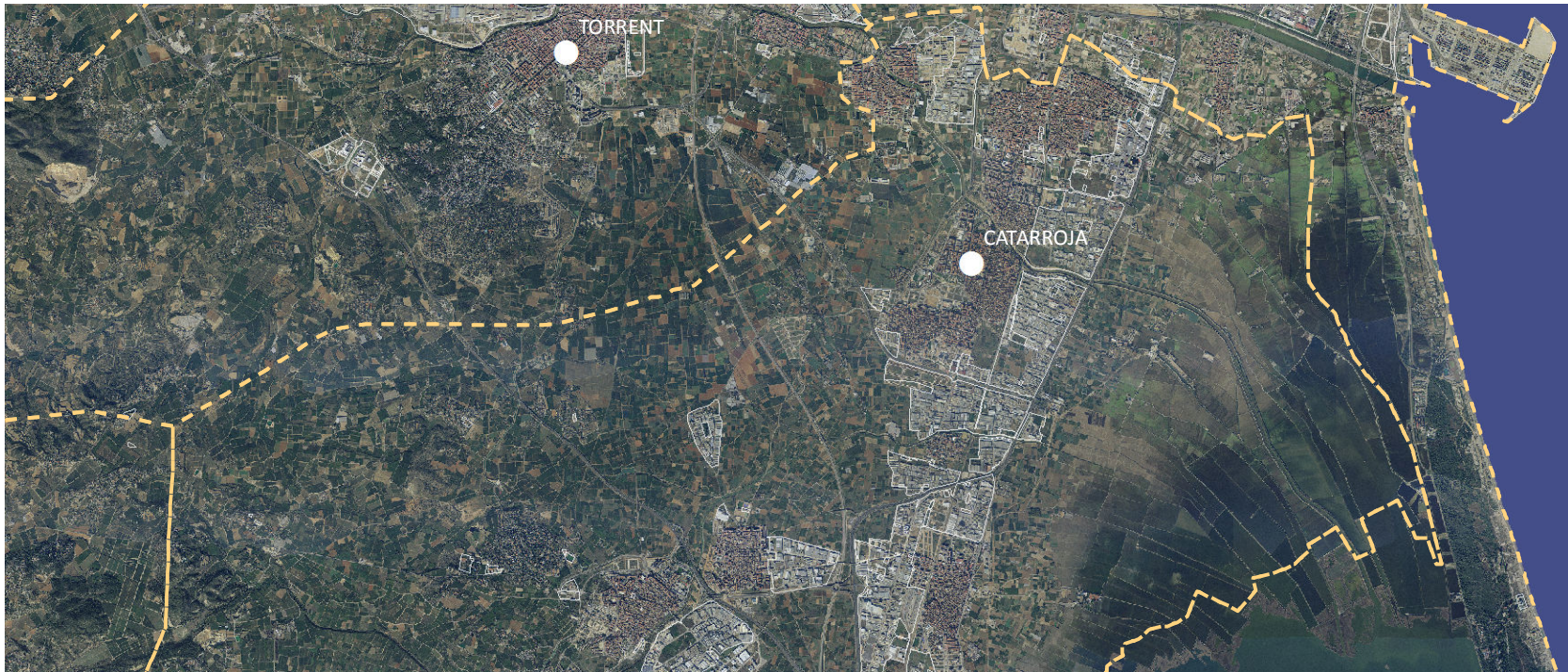
Los apartados en los que se divide el trabajo incorporan información de distinta naturaleza (datos numéricos, descripciones, información gráfica, referencias y comentarios) que sirven para reflejar una realidad objetiva y contrastable, en algunas ocasiones obtenida de fuentes oficiales, y, en otras, inédita, elaboradas con un alto nivel de concreción y detalle, completando una nueva colección de tablas y de cartografía específica. Líneas de trabajo necesarias, a la hora de plantear una visión amplia sobre la situación actual, con el Corredor Mediterráneo en marcha, a las que añadimos también un primer balance, mostrando posibles opciones que en un plazo medio jugarían a favor de dinamizar el perfil económico de las comarcas y, por tanto, de toda la provincia.

La documentación gráfica es muy importante en este trabajo ya que trata de mostrar y describir la naturaleza física de los temas abordados y sus repercusiones en cada comarca. Presenta dos niveles básicos de elaboración, uno, que directamente traslada las imágenes tal y como se recogen en la fuente de origen y, otro, más complejo, que incorpora una importante síntesis de información y avanza nuevos contenidos que permiten profundizar y comprender mejor los aspectos que se tratan en el trabajo. El texto cumple una importante función en todo el desarrollo del mismo, concreta datos y describe las diferentes escenas, pero las imágenes son las que constituyen el eje central del análisis ya que son capaces de construir un discurso propio, claro y coherente, a partir de la elección de escalas, tratamiento gráfico y leyendas.

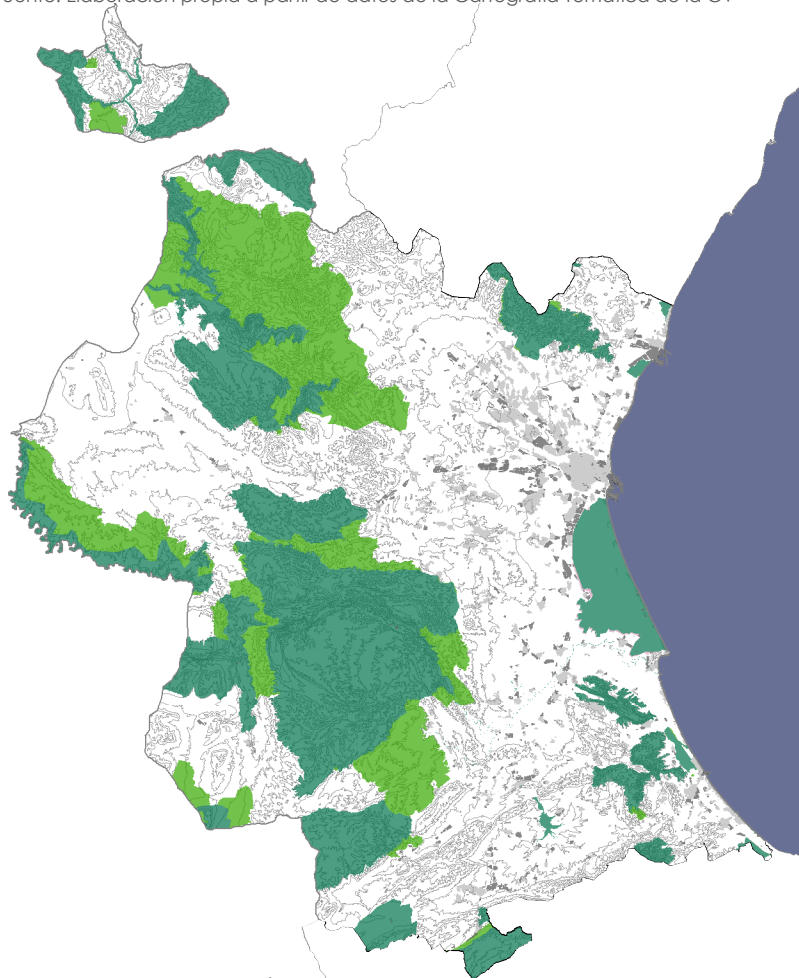
En cada una de las secciones analizadas por comarca, las fuentes de información general consultadas, sobre todo desde los organismos públicos competentes, han sido complementadas, en cada caso, por fuentes diversas, tanto las de naturaleza académica, como las que ofrecen las diferentes vías y medios de comunicación, que, en algunos casos, ayudan a seguir la actualidad propia de cada territorio.

Las comarcas se analizan a partir de nueve apartados o secciones que se van sucediendo con la intención de completar la información que repercute sobre el suelo para actividades económicas y en función de las conclusiones que derivan de esa información, para avanzar un discurso propositivo como balance final.

La cartografía de elaboración propia utiliza un código compartido entre todas las comarcas. En primer lugar aparecen unas siglas que identifican la comarca, seguidas de una numeración compartida que determina el nº de plano en la serie cartográfica y concluye con un texto relativo a la ilustración. El mismo criterio se mantiene en las tablas que recogen datos relativos a cada comarca.



Localización de municipios y áreas de actividad económica
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Cartografía Temática de la CV



Zonas de Especial Conservación (ZEC), Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y Zonas de Protección Especial (ZEPA) de la Provincia de Valencia.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Cartografía Temática de la CV

La primera parte, se completa con los siguientes apartados:

1. Datos Generales (numéricos y nominales), que constituyen una primera aproximación a la realidad y a los recursos físicos de la comarca.

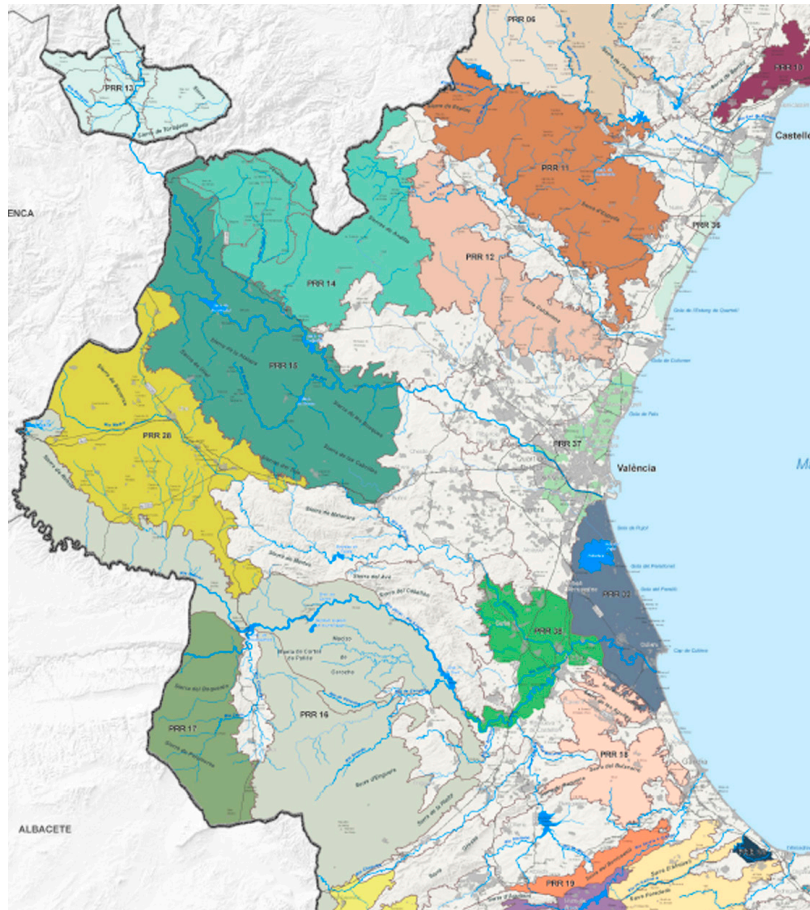
1.1 Denominación, extensión, población, densidad, municipios, habitantes. La fecha habitual de referencia para el número de habitantes es el año 2012.

1.2. Infraestructuras principales de transporte. Infraestructuras de carácter y escala territorial, las fuentes documentales oficiales reflejan adecuadamente su ubicación, trazado y características generales.

2. Infraestructura Verde y Zonas Verdes Protegidas

Cartografía que permite valorar tanto la calidad ambiental y ecológica del territorio, como su capacidad para compatibilizar el sistema de infraestructuras verdes con los procesos de urbanización destinados a actividades económicas. Siempre que no suponga riesgos ni afecciones negativas de ningún tipo, también es importante saber apreciar las posibilidades que ofrece la proximidad de enclaves de cierta calidad medioambiental a las zonas habitadas y a las que asumen cierta dinámica productiva o terciaria.

La Infraestructura Verde es una estructura territorial básica formada por las áreas y elementos de alto valor ambiental, cultural y visual; las áreas críticas del territorio que deban quedar libres de urbanización; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores con el fin de garantizar la calidad de vida, la preservación de la biodiversidad y el mantenimiento de los procesos ecológicos básicos.



Delimitación de los paisajes de relevancia regional. Fuente: Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde y del Paisaje.

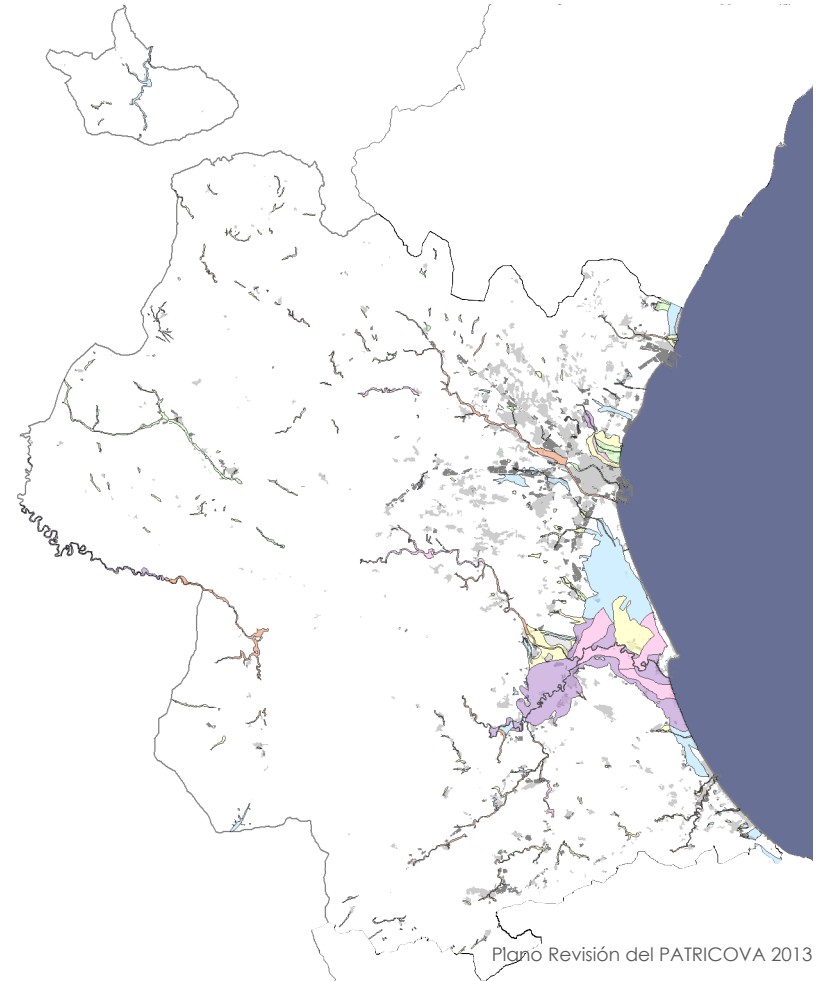
3. Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre Prevención de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA)

Vigente el Plan de 2003, se tienen en cuenta los criterios del nuevo documento de 2013, ya que se han hecho muchas actuaciones después de 2003 para evitar ciertos niveles de riesgo y además está en proceso de revisión. Con esta cartografía se puede valorar, de forma más o menos favorable, la localización de las actuaciones destinadas a actividades económicas en relación con el riesgo de inundaciones y la peligrosidad; también la conveniencia de facilitar nuevas localizaciones o ampliaciones de las existentes en ámbitos señalados por el PATRICOVA.

El **PATRICOVA** es el Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre prevención de riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana, en vigor desde su aprobación en 2003. Tiene como misiones generales analizar y diagnosticar los riesgos, definir objetivos y medidas de actuación y articularlos con el planeamiento municipal y territorial y con la normativa técnica de desarrollo. El documento determina la cuantificación del riesgo a partir de seis niveles, fruto de la interrelación entre la frecuencia o período de retorno y el calado.

La frecuencia se define a partir de tres escalas:

- Alta, periodo de retorno inferior a 25 años (probabilidad anual del 4%).



Plano Revisión del PATRICOVA 2013

- Media, periodo de retorno entre 25 y 100 años (probabilidades anuales entre el 1 y el 4%).
- Baja, periodo de retorno de 100 a 500 años (probabilidades anuales entre el 0,2 y el 1%).

El calado se subdivide en dos niveles:

- Bajo, nivel general esperado en la zona inferior a 80 cm. Pérdidas de menor cuantía y medidas a adoptar sencillas.
- Alto, nivel general esperado por encima de 80 cm. Daños de gran importancia.

La combinación de estos cinco parámetros da lugar a seis niveles de riesgo:

- Nivel de Riesgo 1(Alto): Frecuencia Alta Calado Alto.
- Nivel de Riesgo 2(Alto): Frecuencia Media Calado Alto.
- Nivel de Riesgo 3 (Medio): Frecuencia Alta Calado Bajo.
- Nivel de Riesgo 4 (Medio): Frecuencia Media Calado Bajo.
- Nivel de Riesgo 5 (Bajo): Frecuencia Baja Calado Alto.
- Nivel de Riesgo 6 (Bajo): Frecuencia Baja Calado Bajo.

En el año 2013 se inicia la Revisión del PATRICOVA con el objetivo de adecuar el Plan a las nuevas situaciones de riesgo, actualizarlo técnicamente y ajustarlo al nuevo marco legislativo. El plan, en el momento de redacción de este



Fotograma 1956-1957



Fotograma 1973-1986



Fotograma actual

trabajo, está pendiente de aprobación desde diciembre de 2013, fecha en la que concluyó su fase de información pública. Los trabajos están realizados, tanto en lo correspondiente a la Memoria, Normativa y Planos, y expuestos en la web de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, aunque el Plan de 2003 sigue vigente.

En cada comarca se abordan sus riesgos y en especial sobre el suelo de Actividades Económicas. Puesto que en la provincia de Valencia se han realizado algunas obras de control de inundaciones y las modificaciones de los riesgos propuestas en la revisión son sustanciales respecto al documento oficial inicial, en aquellas ocasiones en las que las cartografías mostraban realidades distintas en la definición de riesgos hemos contemplado la propuesta de la revisión que, aunque no está aprobada en el momento de elaboración del presente estudio, se ajusta más a la situación actual.

La segunda parte se completa con los apartados de:

4. Evolución de las áreas de actividad económica

Incluye una doble cartografía con la situación de 2013 del suelo destinado a actividades económicas y una situación previa 15 años antes, en 1998. Con esos datos y los vuelos históricos y recientes incluidos en el trabajo, además de los visores que nos ofrece la red, podemos apreciar la evolución, más o menos rápida, intensa y de distinto carácter, que se ha producido en cada comarca, tanto como la situación estratégica de diferentes asentamientos.

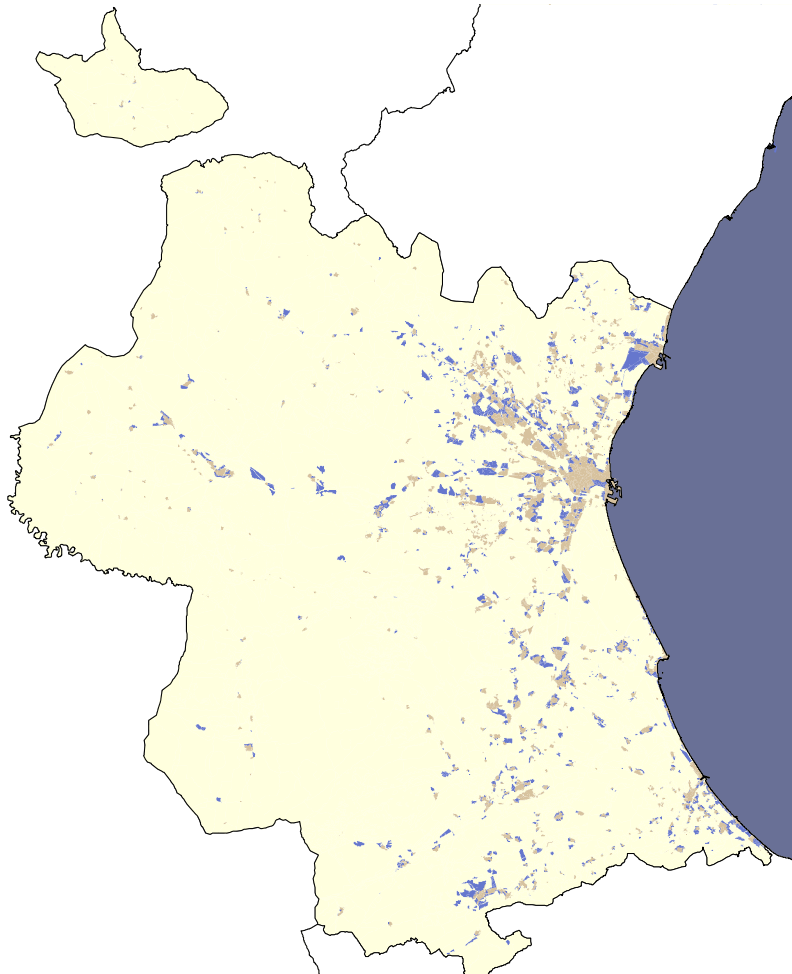
La evolución de las áreas de actividad económica se realiza en cada comarca a través del contraste entre cartografías de diferentes etapas. Se hace especial incidencia en los suelos dedicados a las actividades económicas estudiando los periodos en los que se inicia su desarrollo y los niveles alcanzados en las distintas épocas de estudio. Los vuelos utilizados en cada comarca se pueden consultar en diferentes visores públicos.

5. Localización de las áreas de actividad económica en los municipios

A una escala más próxima que la cartografía anterior e incluyendo los límites actuales de los diferentes municipios de cada comarca, se destacan las zonas de actividad económica. Algo que nos permite calificar mejor la tendencia por municipios y el peso específico de las actuaciones según su ámbito de localización.

La localización del suelo destinado a áreas de actividad económica se ha obtenido a partir del **planeamiento municipal vigente de la Comunitat Valenciana**, que facilita, en formato SIG, la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, y más concretamente el Instituto Cartográfico Valenciano.

Dentro de la denominación del suelo destinado a las actividades económicas hemos incorporado el suelo calificado como **industrial y terciario**, al cual hemos añadido la parte de los **suelos dotacionales destinados a puertos y universidades**. Dentro de los suelos terciarios se ha eliminado la

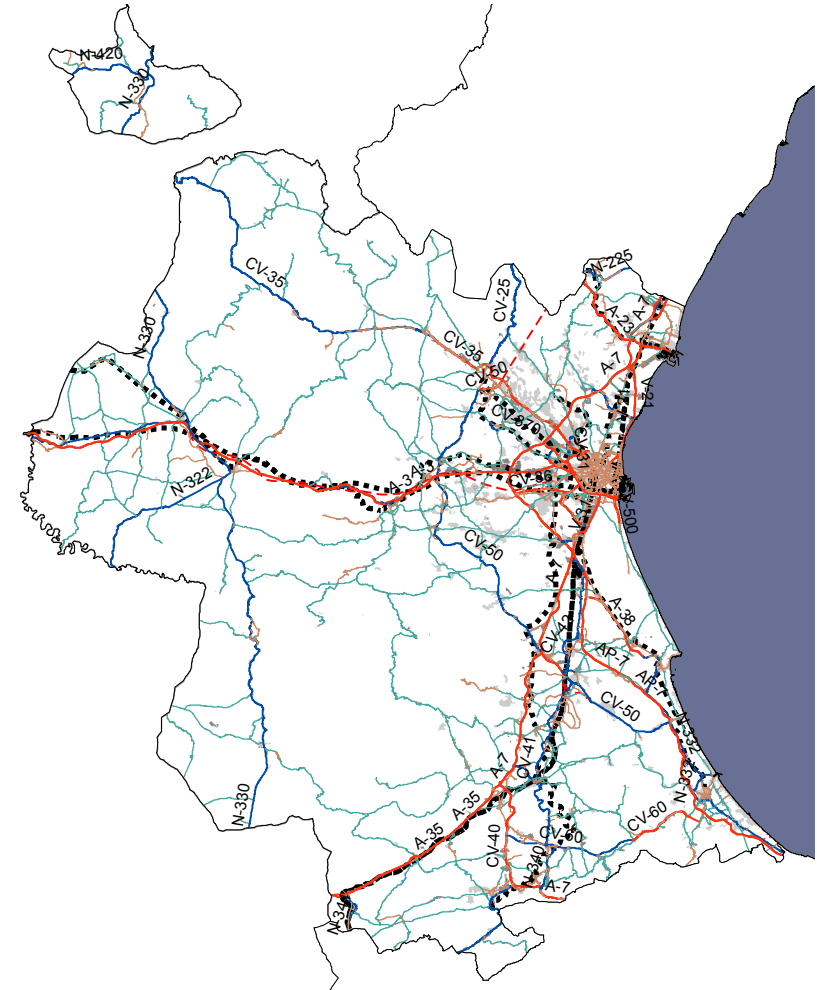


Planeamiento aprobado en la provincia de Valencia 2013. Clasificación del suelo
Fuente: Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España

parte correspondiente a los campos de golf, y las pistas de aterrizaje del Aeropuerto de Valencia por entender que distorsionan las superficies.

Hay que señalar que la diferenciación entre industrial y terciario recogida en la calificación del suelo, en ocasiones puntuales, puede no coincidir con su uso posterior. Además, en el caso de las áreas terciarias con usos compatibles, como el residencial con terciario, la base utilizada sólo nos ofrece el uso principal. Se constata, además, que en esta cartografía no aparecen los datos de las actividades económicas que se encuentran en el territorio de manera aislada y que se implantan habitualmente mediante Declaraciones de Interés Comunitario (DIC) en Suelo No Urbanizable Común.

Se ha empleado, también a partir de un formato SIG, la **Cartografía del Proyecto SIOSE** (Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España), en la que se analizan los tipos de ocupación del suelo y se matizan algunas de las actividades antes mencionadas. La única diferencia con la Cartografía de Planeamiento Aprobado es que el SIOSE sólo señala aquellos ámbitos que están consolidados, no los que, aún teniendo planeamiento aprobado, todavía no se han desarrollado. Por tanto, como criterio de



Infraestructuras de la Provincia de Valencia.

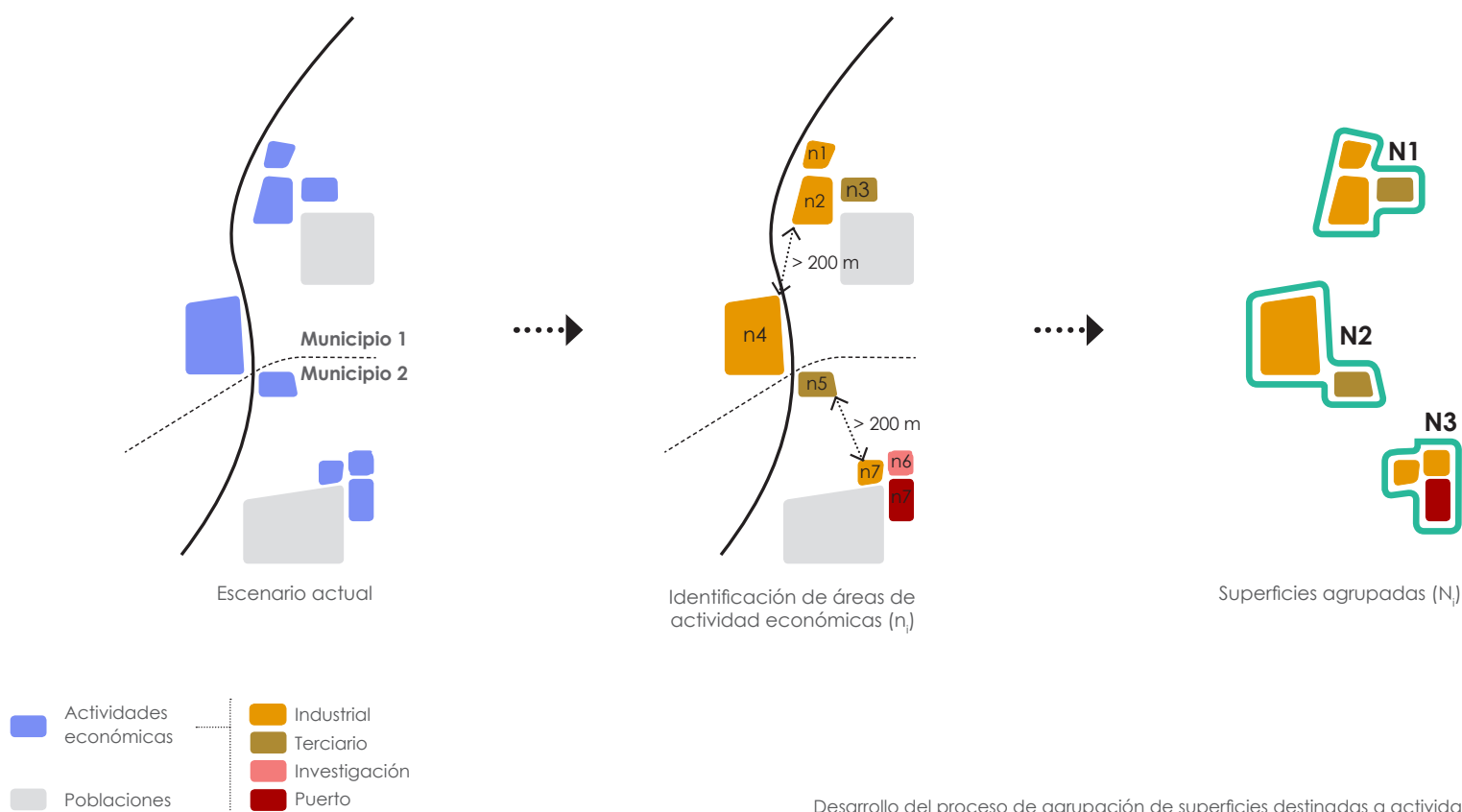
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Cartografía Temática de la CV

investigación, se decide incorporar algunas de las coberturas provenientes de la Cartografía del Proyecto SIOSE 2011, sólo en los emplazamientos no contemplados en los suelos urbanos o urbanizables de la cartografía del Planeamiento Aprobado.

6. Infraestructuras de comunicación y transporte

Las relaciones tan estrechas entre comunicaciones, transporte y actividad económica hacen imprescindible conocer el papel que juegan en una comarca sus infraestructuras internas y de proximidad frente a su desarrollo industrial y terciario. La cartografía relativa a las infraestructuras de transporte en todas sus modalidades, de nuevo, nos aporta una visión actual y futura del sistema que ha de servir de soporte a la movilidad para favorecer en mayor o en menor grado el desarrollo de una comarca.

El apartado desarrolla el análisis del papel estructural de las infraestructuras de comunicación en el conjunto de las diferentes comarcas, las posibilidades de articulación intercomarcal y de relación de las infraestructuras de transporte con los asentamientos urbanos, en especial con las áreas de actividad económica, de acuerdo con las fuentes de información.



Desarrollo del proceso de agrupación de superficies destinadas a actividades económicas

7. Áreas de actividad económica

Una mayor definición gráfica y numérica (superficies y usos) del conjunto de suelos que están destinados a tal fin en cada comarca, nos permite, por un lado, conocer la dinámica de los últimos cinco años de agrupaciones continuas formadas, en ocasiones, sobre terrenos de más de un municipio y, por otro lado, valorar el papel que pueden jugar según su peso específico.

La autonomía municipal, que la legislación española otorga a los ayuntamientos, ha producido unos desarrollos de las áreas de actividad económica basados en las lógicas locales, con escasa relación entre diferentes ámbitos municipales colindantes, más allá de las propiciadas por las infraestructuras de comunicación, que proporcionan la accesibilidad. Las actuaciones coordinadas entre distintos municipios son minoría e incluso, dentro de un único municipio, la desarticulación de distintas áreas de actividad en ocasiones es manifiesta, fruto más de criterios de oportunidad en las distintas etapas de desarrollo del suelo que en verdaderas directrices estratégicas de ordenación de los términos municipales. La escala de análisis, los objetivos que este documento persigue y la realidad funcional que se reconoce en el territorio desaconsejan el análisis de las zonas de actividad económica desde un punto de vista individual como áreas independientes, a pesar de su lógica de gestión y desarrollo.

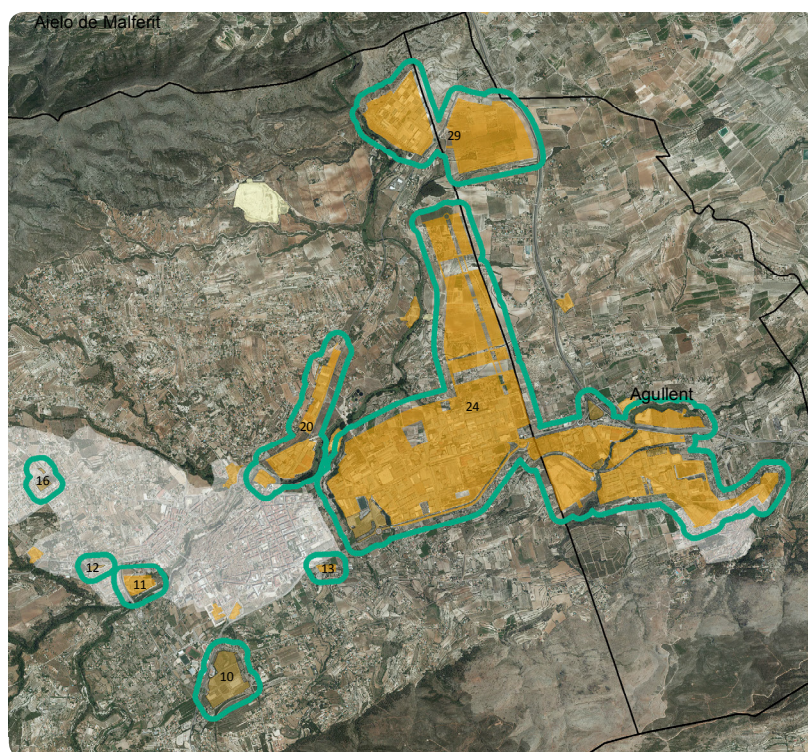
La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana fija que sea mayor de 1.000 m la distancia entre dos zonas de actividad económica para que se

consideren 'independientes'. Este estudio, tras su fase de reconocimiento general de la realidad, adopta como criterio metodológico para configurar unidades de agrupación diferentes, que esta distancia sea mayor de 200 m, sin tener en cuenta si pertenecen a uno o más términos municipales, comarcas o áreas funcionales. Esta reducción de la condición de distancia es importante en un área industrial, terciaria o logística puesto que en esos casos se observa que, aunque pueda existir una conurbación funcional, se evita plantear en primera instancia una conurbación física y un tejido continuo industrial.

En nuestra investigación, a partir de establecer la medida de 200 m como distancia máxima para la agrupación, se refleja en las cartografías, de forma mucho más precisa y veraz, la realidad económica del territorio, poniendo de manifiesto que la estanqueidad de los términos municipales y las unidades de gestión de planeamiento del suelo son virtuales en lo que respecta al desarrollo de las actividades económicas. Además, con la reducción de 1000 a 200 m de la distancia entre unidades de agrupación se facilita la posibilidad de trazar corredores biológicos de escala regional, cumpliendo así estas determinaciones de carácter medioambiental que la ETCV fija en un ancho mínimo orientativo de 500 m.

8. Factores de influencia sobre las áreas de actividad económica

Se trata de una cartografía, más compleja en su elaboración, en la que se solapan las informaciones anteriores de manera que podamos valorar

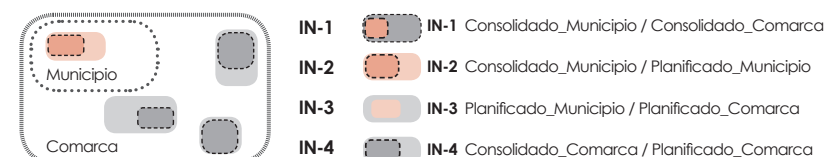


Ejemplo de superficies agrupadas de actividades económicas

	2008				2013		
Municipio	ARGOS *	IN-1	Area Consolidada	Area Planificada	IN-1	IN-2	IN-3
Municipio 1	35.906,00	6,8	34.832,51	49.484,45	0,3	70,4	0,3
Municipio 2	78.040,00	0,3	116.403,38	174.391,37	1,0	66,7	1,2
COMARCA	113.946,00	100,0	151.235,89	174.391,37	100,0	86,72	100,0

* Portal de Información de la Dirección de Análisis y Políticas Públicas de la Presidencia de la Generalitat

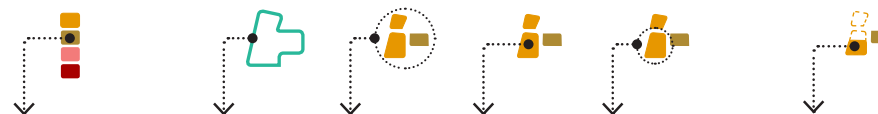
IN-4



Ejemplo tabla: 01. Actividades industriales y terciarias. Relación entre áreas consolidadas y planificadas

COMARCA	TIPO	N (Superficie Agrupada)	SUPERFICIE (m²)
Municipio 1	Industrial/Terciario	1	15.000
Municipio 1	Industrial/Terciario	2	25.000
Municipio 2	Industrial	3	5.000

Ejemplo tabla: 02. Actividades industriales y terciarias. Superficies agrupadas



	Comarca	CPM*	Municipio	Tipo Actividad Económica	N	Área_N	n (parcial)	Área_n	Área Consolidada SIOSE
1	El Rincón de Ademuz	46001	Ademuz	Terciario	603	66.324,70	93	12.278,13	11.685,14
1	El Rincón de Ademuz	46001	Ademuz	Terciario	603	66.324,70	94	20.836,20	17.957,79
1	El Rincón de Ademuz	46001	Ademuz	Terciario	605	59.993,87	66	59.993,87	43.492,01
1	El Rincón de Ademuz	46087	Casas Altas	Terciario	601	4.414,19	135	4.414,19	647,83

*Código del municipio. Instituto Nacional de Estadística

Ejemplo Tabla anexa: Identificación y clasificación de las superficies destinadas a actividades económicas de la provincia de Valencia

el papel y el peso específico de cada factor que influye sobre el nivel de oportunidades y las condiciones del suelo para actividades económicas. Una cartografía que permite, además, sacar conclusiones respecto a la situación más o menos favorable de algunos enclaves actuales.

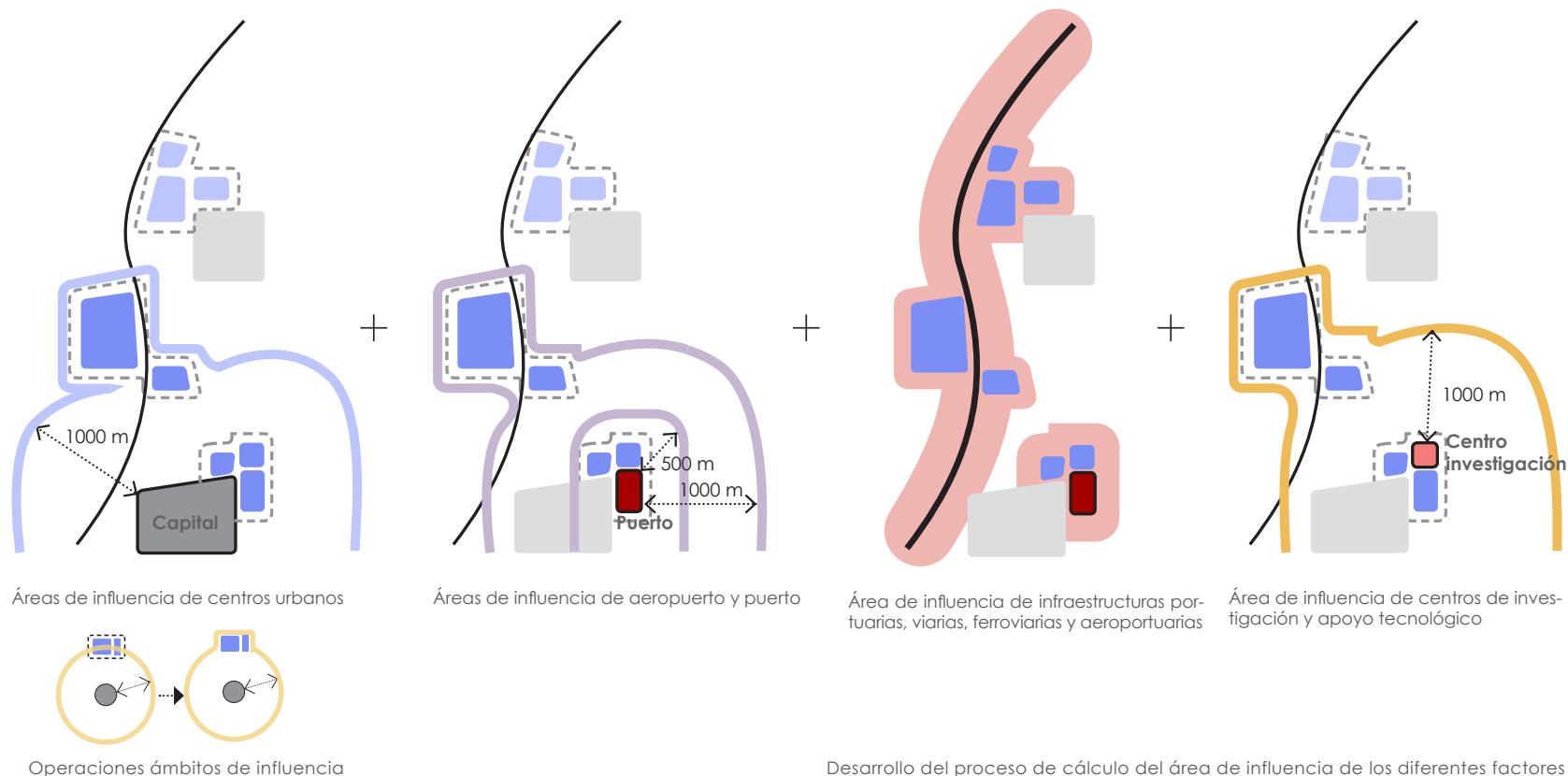
El estudio analiza la enorme importancia del factor localización de una actividad económica y, sobre todo, la importancia de su conectividad. Para establecer estos ámbitos de influencia se han utilizado tres criterios:

1. Las agrupaciones de áreas de Actividad Económica indicadas anteriormente.
2. Las conexiones entre las distintas estructuras urbanas a partir de las infraestructuras de transporte.
3. La cercanía a la capital comarcal como polo de atracción de servicios generales.

El primer criterio para definir las áreas de influencia tiene en cuenta las agrupaciones de áreas de actividad económica establecidas previamente.

El segundo criterio asume que, uno de los datos más importantes para establecer los nodos de actividad fundamentales en las comarcas, es precisamente conocer sus conexiones con las principales infraestructuras de transporte.

El último criterio de influencia que se ha considerado es la cercanía a la capital de la comarca, ya que concentra los principales servicios globales de los que dependen las actividades económicas. Esta proximidad permite ofrecer otras ventajas como la de la movilidad sostenible a través del transporte público, la mezcla de usos más intensiva y la posibilidad de integración con el municipio.



La representación gráfica de esta influencia se ha realizado mediante la siguiente operación para cada uno de los factores a valorar. Una vez establecidas las unidades de agrupación de actividad económica, delimitadas en el ejemplo con línea discontinua, se establecen las diferentes áreas de influencia, representadas por diferentes círculos concéntricos para cada variable a considerar y graficadas en el ejemplo con delimitaciones azul, malva, roja y amarilla. Una vez aplicadas esas geometrías sencillas se ha simplificado la forma de los ámbitos de influencias con las unidades de actividad económica uniéndolas entre sí, generándose un ámbito de influencia integrado por cada una y que en el ejemplo de aplicación de la operación se grafía con una delimitación amarilla.

Estas representaciones nos ofrecen cartografías que, superpuestas, nos permiten reconocer las agrupaciones de áreas de actividad económica que asumen un especial protagonismo por su tamaño y su influencia directa, por la proximidad a las infraestructuras de transporte y, por último, por su relación con la capital comarcal y el acceso a servicios administrativos.

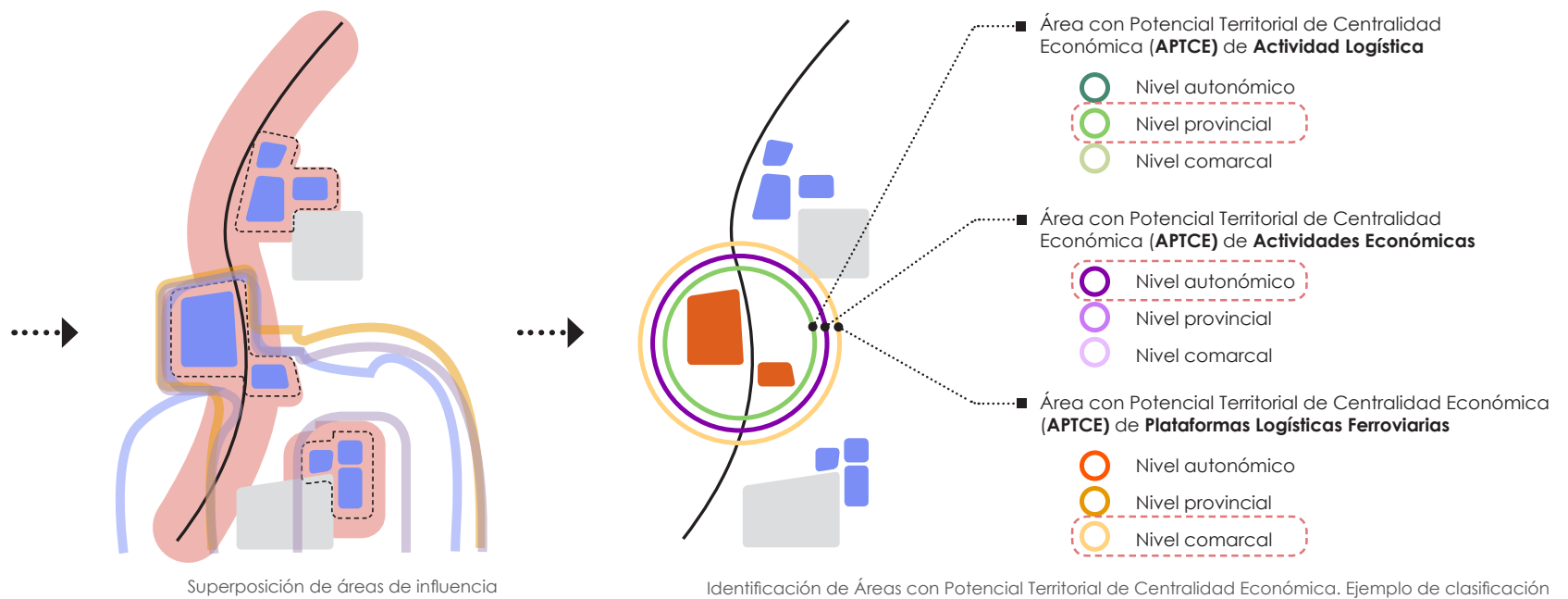
9. Áreas con potencial territorial de centralidad económica (APTCE)

Se trata de una cartografía propositiva, en el sentido de avanzar dónde se producen y concentran las fortalezas de cada comarca y dónde pueden potenciarse con mayor facilidad futuros desarrollos y puestas a punto de su patrimonio, en suelo destinado a actividades económicas, un primer balance a nivel de comarca.

A partir del análisis de la realidad y de las conclusiones derivadas de los ámbitos de influencia sobre las distintas áreas de actividad económica se plantea, a escala comarcal, una propuesta de localización de las **Áreas con Potencial Territorial de Centralidad Económica, APTCE**. Estas áreas deberían ser capaces de liderar y estructurar el conjunto de unidades aisladas de áreas de actividad, sirviendo como elemento aglutinador. En cada comarca, al menos se ha localizado un APTCE, y en otras pueden localizarse más de un APTCE debido a las circunstancias existentes.

La selección de las APTCE asume los criterios indicados anteriormente: las agrupaciones de actividad, la influencia de las infraestructuras y la relación con la capitalidad comarcal. En aquellas zonas en las que los ámbitos de influencia de los diferentes criterios coinciden, su potencialidad de centralidad económica es mayor, esto unido a la disponibilidad de suelo de actividades económicas, nos permite seleccionar estos APTCE como nodos con posibilidades de influencia comarcal e intercomarcal. Esta condición potencial, no es una situación fija y estable sino dinámica, en la que el papel y el peso de cada municipio puede variar y reajustar el sistema de relaciones comarcal.

La metodología del estudio apuesta por entender las áreas más allá de su delimitación como elemento de gestión urbanística y le otorga un valor como conjunto urbano en el que se realizan actividades económicas, sociales, culturales, laborales o recreativas que superan con mucho los límites administrativos municipales. El trabajo define la realidad de las áreas a partir



Identificación y clasificación de las Áreas con Potencial Territorial de Centralidad Económica (APTCE)

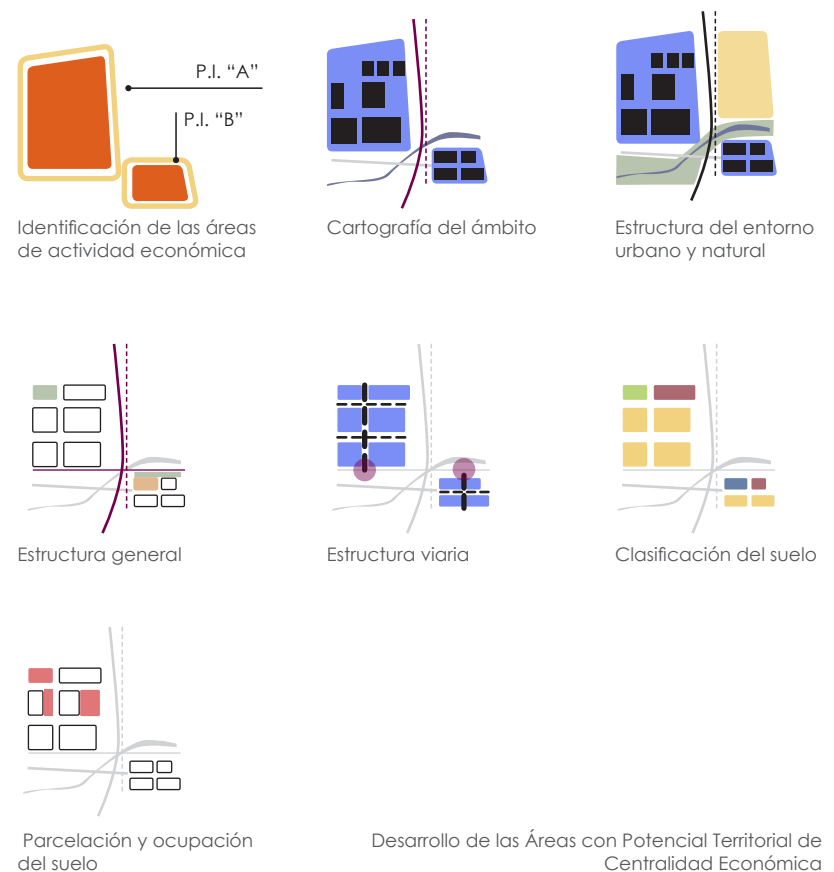
de las agrupaciones. Esa realidad reconocible hemos de trasladarla a las políticas y a las determinaciones urbanísticas sobre los espacios de actividad económica.

La influencia de cada uno de los APTCE se determina en tres niveles: el autonómico, el provincial y el comarcal. En cada uno de los casos se asigna un nivel dentro de la estructura general.

En cualquier caso, se apuesta por un trabajo en la escala supramunicipal en la que las sinergias de cada unidad industrial sea lo más productiva posible en el conjunto.

10. Esquemas y fichas de las áreas de actividad económica vinculadas a los APTCE

Para cada uno de los APTCE se ha desarrollado un estudio en profundidad de los suelos destinados a las actividades económicas que se materializa a partir de una serie de esquemas y diagramas que establecen: la localización de los polígonos en el APTCE, la estructura general del área y la estructura particular de la ordenación, los usos y los niveles de ocupación, la estructura de la red viaria y la parcelación del suelo. Estos esquemas, que se realizan para cada una de las comarcas, se agrupan al final del trabajo para poder compararlos entre sí y tener una realidad objetiva y contrastable tanto en escala como en intensidad de usos.



ESTRUCTURA GENERAL DEL ANALISIS COMARCAL

1 DATOS GENERALES

FUENTES

- 1.1. DENOMINACIÓN COMARCA
- 1.2. INFRAESTRUCTURAS GENERALES DE TRANSPORTE
- 1.3. ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

- DIPUTACIÓN DE VALENCIA
- INSTITUTO VALENCIANO DE ESTADÍSTICA
- CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE (CITMA)
- ARGOS
- TERRASIT
- PLANEAMIENTO MUNICIPAL
- COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE VALENCIA (COAV)
- TRABAJO DE CAMPO

2 INFRAESTRUCTURA VERDE Y ZONAS VERDES PROTEGIDAS

FUENTES

- 2.1. FIGURAS DE PROTECCIÓN
- 2.2. INFRAESTRUCTURAS GENERALES DE TRANSPORTE

- CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE (CITMA)
- TERRASIT
- DIPUTACIÓN DE VALENCIA

3 PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE CARÁCTER SECTORIAL SOBRE PREVENCIÓN DE RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA - PATRICOVA

FUENTES

- 3.1. PATRICOVA 2003
- 3.2. VERSIÓN DEL PATRICOVA 2013

- CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE (CITMA)
- TERRASIT
- DIARI OFICIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

4 EVOLUCIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICAS

FUENTES

- 4.1. VUELO AMERICANO DE 1956/57
- 4.2. VUELOS DE 2000 A 2013

- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL
- TERRASIT IMÁGENES HISTÓRICAS

5 LOCALIZACIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICAS EN LOS MUNICIPIOS

FUENTES

- 5.1. MAPA DE ZONAS ECONÓMICAS POR MUNICIPIOS

- DOCUMENTOS DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL
- COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE VALENCIA

6 INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE

FUENTES

- 6.1. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

- DOCUMENTOS DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL
- COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE VALENCIA



7 ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

7.1. AGRUPACIÓN DE ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

FUENTES

- CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE (CITMA)
- TERRASIT
- DIARI OFICIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

8 FACTORES DE INFLUENCIA SOBRE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

8.1. AGRUPACIÓN DE ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

8.2. CONEXIONES

8.3. CAPITALIDAD COMARCAL

FUENTES

- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL
- TERRASIT IMÁGENES HISTÓRICAS

9 ÁREAS CON POTENCIAL TERRITORIAL DE CENTRALIDAD ECONÓMICA

9.1. ESTADO ACTUAL

FUENTES

- INSTITUTO CARTOGRÁFICO VALENCIANO (ICV)

10 ESQUEMAS Y FICHAS DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA VINCULADAS A LOS APTCE

10.1. ANÁLISIS DETALLADO DE ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

FUENTES

- INSTITUTO CARTOGRÁFICO VALENCIANO (ICV)
- TERRASIT

NOMENCLATURA UTILIZADA

	COMARCA		CÓDIGO	NOMENCLATURA PLANOS	NOMENCLATURA TABLAS
01	EL CAMP DE MORVEDRE		CMO	PCMO	TCMO
02	EL CAMP DE TURIA		TUR	PTUR	TTUR
03	EL RINCÓN DE ADEMUZ		ADE	PADE	TADE
04	EL VALLE DE COFRENTES-AYORA		VAY	PVAY	TVAY
05	LA CANAL DE NAVARRÉS		CNA	PCNA	TCNA
06	LA COSTERA		COS	PCOS	TCOS
07	LA HOYA DE BUÑOL		HBU	PHBU	THBU
08	LA PLANA DE UTIEL-REQUENA		PUR	PPUR	TPUR
09	LA RIBERA ALTA		RAL	PRAL	TRAL
10	LA RIBERA BAIXA		RBA	PRBA	TRBA
11	LA SAFOR		LSA	PLSA	TLSA
12	LA VALL D'ALBAIDA		LVA	PLVA	TLVA
13	L'HORTA NORD		HNO	PHNO	THNO
14	L'HORTA OEST		HOE	PHOE	THOE
15	VALÈNCIA		VAL	PVAL	TVAL
16	L'HORTA SUD		HSU	PHSU	THSU
17	LOS SERRANOS		SER	PSER	TSER



Análisis comarcal

01 El Camp de Morvedre

02 El Camp de Túria

03 El Rincón de Ademuz

04 El Valle de Cofrentes-Ayora

05 La Canal de Navarrés

06 La Costera

07 La Hoya de Buñol

08 La Plana de Utiel-Requena

09 La Ribera Alta

10 La Ribera Baixa

11 La Safor

12 La Vall d'Albaida

13 L'Horta Nord

14 L'Horta Oest

15 València

16 L'Horta Sud

17 Los Serranos

Para seguir leyendo haga click aquí