



**AJUNTAMENT  
DE VALÈNCIA**

Missions  
València 2030

**LAS NAVES**



## **Mapa de Demanda Temprana València 2030**

Mirada València Sostenible – Movilidad sostenible



**Mapa de Demanda Temprana València  
2030 – València Sostenible –  
Movilidad Sostenible**



### **Presentación de la Mirada València Sostenible – Movilidad sostenible**

La Mirada sostenible se complementa con la visión de una ciudad que, en su afán por generar entornos urbanos más accesibles e inclusivos, respirables y sostenibles, inteligentes y dinámicos, ha conseguido **descarbonizar la movilidad urbana y metropolitana y mejorar la calidad del aire** a través de diferentes medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y sus infraestructuras, potenciando y optimizando, para ello, el **uso del transporte público y la movilidad activa**.

En este sentido, se concluye que la València 2030 será aquella que haya conseguido **impulsar la transformación digital y sostenible del sector del transporte público** como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado. Asimismo, este modelo de movilidad sostenible deseado apostará por **fomentar la movilidad activa**, desarrollando nuevas alternativas y modelos de movilidad para ello.

Desde otra perspectiva, y como medida que avanza en la descarbonización de la movilidad a través de la mejora de su eficiencia, es necesario destacar el **papel que la digitalización** poseerá en este modelo de movilidad sostenible por el que apostará la València 2030, incorporando las bondades y oportunidades de las nuevas tecnologías para la optimización de dicho modelo global de movilidad.

La **movilidad de última milla**, los **flujos de movilidad de personas turistas** o la **movilidad eléctrica** serán otros de los retos a los que la València 2030 deberá dar respuesta para dar forma a un modelo de movilidad que se convierta en un agente clave de la **neutralidad climática de la ciudad**.

Los retos y necesidades públicas no cubiertas que se presentan a continuación deben leerse, interpretarse y entenderse de manera conjunta con los propios de la Mirada València Sostenible desde el prisma del cambio climático recién descritos.



Fichas de retos

A continuación, se presenta el conjunto de fichas de retos que se han identificado para la configuración del Mapa de Demanda Temprana asociado a la Mirada València Sostenible – Movilidad Sostenible.



1

Multimodalidad



Justificación de la necesidad/reto

La generación de entornos urbanos más accesibles e inclusivos, respirables y sostenibles, inteligentes y dinámicos exige la puesta en marcha de medidas que fijen su objetivo en la **movilidad sostenible**, segura y conectada en los entornos urbanos y metropolitanos, persiguiendo, así, el impulso de la descarbonización de la movilidad urbana y la mejora de la calidad del aire.

Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro

Prioridad

BAJA MEDIA ALTA

Plazo

CORTO MEDIO LARGO

Impacto esperado



Administración Local



Tejido empresarial



Ciudadanía



En este sentido, la **intermodalidad**, entendida como el **uso combinado de distintos medios de transportes públicos** y en la que las personas usuarias se colocan en el centro de toda acción, se erige como una solución óptima para facilitar la **movilidad urbana** y **entre entornos urbanos y periurbanos** y, de ese modo, **reducir las congestiones de tráfico** y la **emisión de gases de efecto invernadero** derivada de dichas congestiones.

Actualmente, la **movilidad metropolitana** de València está significativamente **condicionada por el uso de vehículos privados**, siendo, por tanto, necesario avanzar en nuevas soluciones de movilidad que, basadas en este concepto de la multimodalidad, permitan reducir este fenómeno. Además, el **clima mediterráneo**, unido a la **orografía plana** de la ciudad, supone un factor muy favorable para **impulsar la multimodalidad** a través de modalidades de transporte como la **bicicleta** u otros modos de **movilidad activa**.

Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

Ámbito Missions

Reducción de emisiones de CO2

Necesidades públicas no cubiertas



Conectividad

Creación de **nuevos espacios y estaciones** que fomenten la **intermodalidad**

Mejora de las **conexiones** entre las **zonas periféricas** con los **nodos/centros generadores de grandes flujos** (centro ciudad, centros de trabajo, etc.)

Creación de **nuevas conexiones ciclistas con zonas metropolitanas** que fomenten un estilo de vida saludable

Introducción de **herramientas y tecnologías** para la **integración de sistemas de pago e información** entre las distintas modalidades de movilidad



Aparcamiento

Desarrollo de **soluciones de Park&Ride** como **intercambiadores modales**

Desarrollo de nuevas soluciones basadas en los **sistemas inteligentes de aparcamiento** (aparcamiento desasistido, información en tiempo real, etc.)



## 2

### Optimización de la red de transporte público



#### Justificación de la necesidad/reto

La **transformación del transporte público urbano y metropolitano** se vincula directamente con los objetivos de reducción de emisiones y calidad del aire, ya que el transporte colectivo, además de los modos de movilidad activos, son las **alternativas de movilidad más sostenibles para los desplazamientos en ciudades.**

#### Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro

#### Prioridad

BAJA MEDIA **ALTA**

#### Plazo

CORTO **MEDIO** LARGO

#### Impacto esperado



Administración Local



Tejido empresarial



Ciudadanía



La ciudad de València tiene cubierta el **98% de la población municipal con una parada de transporte público a menos de 300 metros de distancia.** Esta cifra le convierte en la **cuarta capital de provincia con mejor cobertura de transporte público.** Esto, además de poner en valor el compromiso de la ciudad con la sostenibilidad, supone una **oportunidad y caldo de cultivo perfecto para mejorar y optimizar su uso,** mejorando así el servicio y satisfacción tanto de personas residentes como de turistas.

Para ello, es necesario seguir **impulsando la transformación digital y sostenible del sector del transporte público** como verdadera alternativa a la utilización del vehículo privado, además de fomentar la movilidad activa. Así, este reto aspira a lograr avances, en aspectos como los **vehículos autónomos,** el desarrollo de **herramientas de gestión e información digitales** vinculadas a la red de transporte público o la **gestión inteligente de los carriles** destinados a su uso, entre otros.

#### Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

#### Ámbito Missions

Reducción de emisiones de CO2

#### Necesidades públicas no cubiertas



**Gestión del transporte público**

Introducción de herramientas y tecnologías para la **optimización del funcionamiento de la red de transporte público** y para el desarrollo de **nuevos sistemas de información en tiempo real**

Introducción de herramientas y tecnologías para avanzar en la **gestión inteligente de los carriles de transporte público,** fomentando los sistemas de priorización



**Transporte público post-COVID19**

**Adecuación del transporte público** a la **etapa postCOVID-19** en materia de limpieza, seguridad, etc.



**Nuevas soluciones de transporte**

Desarrollo de nuevas soluciones basadas en **flotas de vehículos autónomos**



**Conectividad**

Incremento de **servicios de transporte público** que unan **áreas metropolitanas generadoras de grandes flujos**



## 3

### Promoción de la movilidad segura y autónoma



#### Justificación de la necesidad/reto

La **movilidad segura** es aquella que garantiza las interacciones generadas entre el tránsito, transporte y el desplazamiento de las personas en el espacio público, **previniendo la mortalidad por siniestros viales**; a través de la promoción de los modelos de gestión de ciudad, bajo un **enfoque de protección al vulnerable e integrando los estilos de vida saludables**. En este sentido, la seguridad debe ser entendida, además de como un derecho, como un gran reto con visión integradora que no solo englobe el concepto físico.

Además de la **movilidad por carretera**, siendo el modo de transporte con **mayor siniestralidad**, con más de 100.000 accidentes por año en España, es preciso atender a **otros modos de seguridad derivados de la movilidad saludable y la micromovilidad** desde una perspectiva inclusiva y sanitaria. Y, todo ello, supeditado a asegurar especialmente la **seguridad de las personas con movilidad reducida**.

Este es un reto en el que València ya dado los primeros pasos, por ejemplo, gracias a que **12 de cada 100 semáforos de la ciudad emiten avisos acústicos** para el uso de personas con discapacidad visual. No obstante, queda mucho camino por recorrer, como demuestra su posición como **9º capital de provincia con más alto nivel de accidentabilidad de bicicletas**.

#### Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro

#### Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

#### Ámbito Missions

Reducción de desigualdades

#### Prioridad

BAJA MEDIA ALTA

#### Plazo

CORTO MEDIO LARGO

#### Impacto esperado



Administración Local



Tejido empresarial



Ciudadanía



#### Necesidades públicas no cubiertas



Seguridad ciclista y de patinetes

Mejora de los carriles bici con el empleo de nuevos materiales como kerbs de amortiguación, mejora de la iluminación, etc.

Desarrollo de soluciones de **registro obligatorio y seguimiento de patines eléctricos** para control en tiempo real de velocidad y respeto de zonas de uso



Seguridad Peatonal

Desarrollo de soluciones basadas en **visión artificial** para el transporte público para la **detección de peatones**

Introducción de herramientas, tecnologías y soluciones para la **reducción automática de la velocidad** (cambios de pavimentos, iluminación, etc.)

**Análisis de puntos negros y tecnologías para reducción de velocidad** que no provoquen fallos en los vehículos



Seguridad de personas con movilidad reducida

Despliegue masivo de **sistemas con tecnología BT** para ampliar las zonas de desplazamiento seguras para personas con dificultades de movilidad

Inclusión de **soluciones innovadoras de seguridad en calles** con mobiliario urbano, toldos, etc. o cambio de trama que dificulta a **personas con visión reducida moverse con seguridad**



## 4

## Descarbonización de la movilidad



### Justificación de la necesidad/reto

El crecimiento continuado que lleva experimentando el sector del transporte a lo largo de los últimos años y su previsible aumento convierten en todo un desafío su descarbonización. En concreto, el **transporte por carretera es responsable del 70% de CO2**. Y esto conduce, junto a otros factores, a que **6.800 muertes prematuras en España sean atribuibles al NO2 y 23.000 muertes prematuras a las partículas PM2,5** según el último informe anual de calidad del aire europeo basado en datos de 2018.

Por su parte, y de acuerdo con el Programa Nacional de Control de la Contaminación atmosférica PNCCA2, la principal fuerza motriz impulsora del cambio modal es la **generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes** de la delimitación de zonas centrales con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes y la definición de **Zonas de Bajas Emisiones**.

València, en el marco de actuación del Pacto de Alcaldes, ya ha avanzado en esta descarbonización de la movilidad, aunque todavía queda, de nuevo, mucho camino por recorrer, tal y como demuestra que **solo el 1% del parque de turismos de la ciudad en 2018 estaba clasificado como ECO**, aunque, por el contrario, ya cuenta con un punto de **recarga eléctrica por cada 9 vehículos eléctricos** según estimaciones municipales.

### Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro

### Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

### Ámbito Missions

Reducción de emisiones de CO2

### Prioridad

BAJA MEDIA ALTA

### Plazo

CORTO MEDIO LARGO

### Impacto esperado



Administración Local



Tejido empresarial



Ciudadanía



### Necesidades públicas no cubiertas



Descarbonización del parque de vehículos privado

Creación de **comunidades ciudadanas de vehículo eléctrico y compartido**

Desarrollo de sistemas de **energy-sharing** entre usuarios de **vehículos eléctricos**. Recarga de unos vehículos con otros en punto de aparcamiento.

Desarrollo de soluciones basadas en la **recarga de vehículos eléctricos a través del alumbrado público**



Descarbonización de la flota de transporte público

Empleo de sistemas de **transporte marítimos y fluviales con emisiones cero**, haciendo uso de sistemas basados en **hidrógeno**

**Emisiones 0 - electrificación** de la flota y nueva flota de vehículos de **hidrógeno**



Descarbonización de la logística

Desarrollo de **nuevas soluciones para la renovación de flotas de transporte de paquetes y mercancías** (UAVs, vehículos eléctricos, etc.)



Zonas de bajas emisiones

Desarrollo de **soluciones innovadoras para la implementación de ZBEs** (sistemas de control de acceso, sistemas de comunicaciones, sensórica y monitorización de indicadores ambientales, sistemas de control y sanción, sistemas de información en tiempo real, etc.)



## 5

### Optimización de la distribución de mercancías en zonas urbanas



#### Justificación de la necesidad/reto

El **auge del comercio electrónico** ha sido continuo en los últimos años. En el año 2019 ya se registraba un crecimiento del 20%, mientras que en 2020 este crecimiento se ha elevado hasta el 30% en el periodo de la pandemia de la COVID-19. Estas cifras evidencian que los y las consumidoras han adoptado **nuevos hábitos de consumo**, muchos de los cuales beben directamente de las bondades de las herramientas digitales. Este fenómeno está llevando, por tanto, a una **necesaria adaptación del sector logístico** que, en los entornos urbanos, está encontrando grandes desafíos para conseguir **minimizar su impacto** (a nivel medioambiental, de movilidad, etc.).

De forma adicional, el **cambio de paradigma de la movilidad** también está suponiendo una **revolución en la logística y el movimiento de mercancías**, en los que factores como la inmediatez están trayendo consigo nuevos desafíos.

La **logística urbana** posee un **impacto muy relevante** en la ciudad de **València**, siendo el **tercer mercado en stock logístico** más grande a nivel estatal y con tasas de crecimiento que duplican las cifras de años no tan pasados como 2016. Por todo ello, este reto aspira a **aumentar la eficiencia y sostenibilidad** de los **sistemas de logística urbana**, para que la movilidad de las personas conviva perfectamente con la movilidad de mercancías.

#### Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro

#### Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

#### Ámbito Missions

Reducción de emisiones de CO2

#### Prioridad

BAJA **MEDIA** ALTA

#### Plazo

CORTO **MEDIO** LARGO

#### Impacto esperado



Administración Local



Tejido empresarial



Ciudadanía



#### Necesidades públicas no cubiertas



Logística urbana

Desarrollo de soluciones innovadoras basadas en los **centros de consolidación urbana de mercancías** como microplataformas de distribución logística

Desarrollo de **nuevos modelos de gestión de la DUM** basados en la promoción de la **colaboración horizontal** entre operadores logísticos

Avance en **nuevas soluciones de logística autónoma e inteligente**

Desarrollo de **nuevas soluciones de logística compartida** entre empresas de reparto

Introducción de herramientas y tecnologías para la **mejora de los sistemas y servicios de recogida en centros de trabajo y nudos de comunicación - pickboxes**



## 6

### Avance en un modelo de gestión inteligente de la movilidad



#### Justificación de la necesidad/reto

Las **herramientas digitales** son clave para la **optimización de la oferta de transporte y la gestión del tráfico**, la flexibilización de la hora punta, etc. Además, en España la movilidad es un ámbito de competencias en el que convergen tres administraciones: la local, la autonómica y la estatal, por lo que la **digitalización de los datos** de las distintas administraciones es condición sine qua non para facilitar la compartición de datos entre distintas administraciones.

#### Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro

#### Prioridad

BAJA **MEDIA** ALTA

#### Plazo

**CORTO** MEDIO LARGO

#### Impacto esperado

Administración Local **5/5**

Tejido empresarial **3/5**

Ciudadanía **4/5**

Este concepto de gestión inteligente de la movilidad se asocia a la apuesta por el desarrollo de un **modelo de gestión del tráfico** conectado que contribuya a una infraestructura de **gestión más inteligente, sostenible y segura**, que sea capaz de **mejorar de forma autónoma** (sin intervención humana) **los entornos viales y aumentar la seguridad de la ciudadanía**. Asimismo, esta gestión inteligente del tráfico también impacta sobre otros aspectos como los **sistemas inteligentes de aparcamiento**, las **soluciones digitales de reducción de la velocidad** o los **sistemas de priorización del transporte público y blando**. Todo ello, aprovechando las **oportunidades de tecnologías como el IoT o el Big Data**.

#### Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

#### Ámbito Missions

Reducción de emisiones de CO2 + Digitalización plena

#### Necesidades públicas no cubiertas



**Gestión inteligente del tráfico y la movilidad**

Implantación de **sistemas inteligentes (machine learning) de control de tráfico en tiempo real** - Inteligencia en **modelos predictivos** de la movilidad ante cambios y ajustes

Desarrollo de nuevas soluciones para la **priorización de los sistemas de movilidad pública y blanda**

Creación de soluciones avanzadas de **análisis de comportamientos** de la ciudadanía para adelantarse a sus necesidades en relación con sus **flujos de movilidad**

Desarrollo de herramientas innovadoras de **planificación de viajes y mejora de la información del transporte**

Desarrollo de herramientas innovadoras de mejora de los **procedimientos de ticketing y pago en el transporte urbano**

Introducción de **herramientas y tecnologías** aplicadas a **facilitar el acceso al transporte** a personas con movilidad reducida o cualquier necesidad especial



**Soluciones digitales orientadas al usuario**



## 7

## Mobility as a service



### Justificación de la necesidad/reto

La forma de desplazarnos está cambiando. La **ciudadanía**, cada vez más consciente del impacto del transporte en el cambio climático y valedora de una visión menos restrictiva del ámbito privado, busca **nuevas formas de movilidad basadas en la compartición de bienes, así como la micromovilidad.**

Las soluciones de movilidad compartida, en sus distintas modalidades, constituyen un mecanismo altamente recomendable para **reducir el consumo de energía, las externalidades negativas** (contaminación, ruido, emisión de gases de efecto invernadero, etc.) y la **congestión en los entornos urbanos y metropolitanos**, en la medida en que contribuyen a reducir el número de vehículos en las ciudades. Asimismo, **favorecen la intermodalidad**, al permitir nuevas pautas de movilidad que dan solución al viaje en su conjunto. Además, la utilización de **vehículos de cero y bajas emisiones en los servicios de carsharing** hace más sostenible esta solución y permite su uso en zonas de bajas emisiones, escenarios de alta contaminación, etc.

Por lo tanto, se precisa **fomentar el uso del transporte colectivo y la movilidad compartida** dando a la persona usuaria soluciones de movilidad completas, que faciliten sus desplazamientos desde origen a destino, simplificando la elección del modo de transporte, integrando el pago, etc.

### Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro

### Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

### Ámbito Missions

Reducción de emisiones de CO2

### Prioridad

BAJA **MEDIA** ALTA

### Plazo

**CORTO** MEDIO LARGO

### Impacto esperado



Administración Local



Tejido empresarial



Ciudadanía



### Necesidades públicas no cubiertas



Movilidad compartida

Desarrollo de **nuevos sistemas inteligentes de servicio de movilidad basados en vehículos eléctricos compartidos** (apps de gestión, sistemas de autolimpieza internos, sistemas de gestión embarcados, etc.

Creación de programas de **bonificaciones para el transporte compartido** a centros de trabajo, universidades, hospitales, etc.

Impulso de **modelos de coche compartido para trayectos urbanos**



Movilidad aérea urbana

Desarrollo de la **industria de drones** para su empleo en **entornos urbanos**



## 8

### Gestión de la movilidad de los flujos de visitantes a la ciudad – movilidad del turismo



#### Prioridad

BAJA **MEDIA** ALTA

#### Plazo

CORTO **MEDIO** LARGO

#### Impacto esperado



Administración Local



Tejido empresarial



Ciudadanía



#### Justificación de la necesidad/reto

El **sector de los cruceros** posee un impacto económico muy relevante en la ciudad de València. Según un estudio realizado por la Universidad Politécnica de Valencia y dirigido por la Fundación Valenciaport, esta actividad genera un **impacto cercano a los 56 millones de euros**, derivado de un gasto medio de cada crucerista que desembarca en el puerto de València de 146,5 euros. De este impacto, unos 25 millones de euros se vinculan directamente a la actividad: crucerista y los restantes 31 a otros sectores económicos valencianos, como el comercio o el transporte, que se ven beneficiados por la **llegada de más de 400.000 cruceristas de manera anual** en los años preCOVID-19

De acuerdo con las cifras aportadas por Valenciaport, de los 435.616 cruceristas que llegaron al puerto en el año 2019, 366.484, esto es, un **84% eran cruceristas en tránsito**, es decir, que hacían **escalas en la ciudad** que, según el mencionado estudio de la UPV y la propia Fundación Valenciaport, ascendían a **4,1 horas para los cruceristas con alguna excursión contratada** y de **4,7 horas para los que desembarcan sin visita guiada**. En definitiva, estamos ante un fenómeno caracterizado por la posible **llegada simultánea, a veces inesperada** (cruceros que hacen escala por la mala mar) y **masiva de turistas** (11.000 en cinco cruceros en noviembre de 2019) que tienen un **impacto muy significativo en el funcionamiento diario de la ciudad**.

#### Reto global asociado

Fomentar un modelo de movilidad sostenible, eficiente y seguro + fomentar el desarrollo económico local innovador y sostenible e impulsar el emprendimiento

#### Línea estratégica

Movilidad urbana y metropolitana sostenible, inclusiva y eficiente

#### Ámbito Missions

Digitalización plena

#### Necesidades públicas no cubiertas



Gestión de la movilidad turística

Introducción de **herramientas y tecnologías predictivas** capaces de **anticipar y prepararse** para la **llegada masiva de turistas** a la ciudad

Introducción de **herramientas y tecnologías** para **optimizar los sistemas de movilidad dirigidos a los turistas**, facilitándoles **itinerarios prediseñados** que minimicen su impacto en la movilidad de las personas residentes