

PLAN DE MOVILIDAD DEL ÁREA INDUSTRIAL PLA DE LA VALLONGA



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN	1
1.1.	ANTECEDENTES	1
1.2.	OBJETIVO	2
1.3.	MARCO NORMATIVO	3
1.3.1.	ÁMBITO EUROPEO	3
1.3.2.	ÁMBITO ESTATAL	3
1.3.3.	ÁMBITO AUTONÓMICO	3
2.	ANÁLISIS DE MOVILIDAD SITUACIÓN ACTUAL	4
2.1.	AMBITO DE ESTUDIO	4
2.2.	MARCO TERRITORIAL	7
2.2.1.	ANÁLISIS SOCIO ECONÓMICO DEL TERRITORIO	8
2.2.1.1.	Demografía	8
2.2.1.2.	Motorización	13
2.2.2.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DEL TERRITORIO	15
2.3.	CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD	18
2.3.1.	MOVILIDAD PEATONAL	18
2.3.2.	MOVILIDAD CICLISTA	23
2.3.3.	TRANSPORTE PÚBLICO	24
2.3.3.1.	Autobús	24
2.3.4.	VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	30
2.3.4.1.	ACCESOS	30
2.3.4.2.	INFRAESTRUCTURA VIARIA	32

2.3.4.3.	SEÑALIZACIÓN.....	37
2.3.4.4.	ESTACIONAMIENTO	41
2.3.4.5.	INTENSIDADES DE TRÁFICO.....	48
2.3.5.	MOVILIDAD ELÉCTRICA	52
3.	METODOLOGÍA DEL PROCESO PARTICIPATIVO.....	53
3.1.	REUNIONES CON LOS ACTORES IMPLICADOS.....	53
3.1.1.	IMPULSALICANTE AGENCIA LOCAL DE DESARROLLO Y ENTIDADES DE CONSERVACIÓN DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES ATALAYAS Y PLA DE LA VALLONGA.....	53
3.1.2.	JEFE DE SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE.....	53
3.2.	ENCUESTAS	53
3.2.1.	EMPRESAS.....	54
3.2.1.1.	El estacionamiento en las empresas y su gestión.....	54
3.2.1.2.	Flota de vehículos	55
3.2.1.3.	Puntos de recarga.....	55
3.2.1.4.	Transporte Colectivo	56
3.2.1.5.	Plan de movilidad de empresa.....	57
3.2.1.6.	Impacto del COVID-19 en las empresas	57
3.2.2.	TRABAJADORES.....	61
3.2.2.1.	Origen de los desplazamientos.....	61
3.2.2.2.	Horarios.....	64
3.2.2.3.	Reparto modal.....	67
3.2.2.4.	Usuarios vehículos privados motorizados	69
3.2.2.5.	Desplazamientos internos.....	75

4.	MOVILIDAD GENERADA FUTURA	77
5.	ASPECTOS AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS DE LA MOVILIDAD	78
5.1.	ANÁLISIS DEL RUIDO.....	78
5.2.	ANÁLISIS DE EMISIONES	80
5.2.1.	CÁLCULO DE EMISIONES ACTUALES	80
5.2.1.1.	Emisiones CO2	80
5.2.1.2.	Emisiones de contaminantes atmosféricos	82
5.2.1.3.	Objetivos de reducción de emisiones. Horizonte 2030.....	83
6.	DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD	87
6.1.	MOVILIDAD PEATONAL	87
6.2.	MOVILIDAD CICLISTA	87
6.3.	TRANSPORTE PÚBLICO.....	87
6.4.	VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO	88
6.5.	MOVILIDAD ELÉCTRICA	88
7.	DEFINICIÓN DE OBJETIVOS.....	89
7.1.	OBJETIVOS GENERALES	89
7.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	89
7.3.	OBJETIVOS NÚMERICOS	90
8.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO	92
8.1.	LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	92
8.2.	PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	94
8.3.	CRONOGRAMA DE IMPLANTACIÓN.....	117
	ANEXOS	120



ANEXO 1. ÍNDICE DE PLANOS

ANEXO 2. CUESTIONARIOS ENCUESTAS DE MOVILIDAD

ANEXO 3. PLAN DE COMUNICACIÓN, DIFUSIÓN Y SENSIBILIZACIÓN120

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Situación y emplazamiento del área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	4
Figura 2. Infraestructuras viarias. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	5
Figura 3. Límite del área industrial y superficies parcelas. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	6
Figura 4. Marco territorial del ámbito de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	7
Figura 5. Principales relaciones origen-destino. Viajes motorizados/día. Fuente: Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.	16
Figura 6. Pasos de peatones ubicados en área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	19
Figura 7. Propuestas – Bicicleta. Red futura de itinerarios de bici. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.	23
Figura 8. Extractos de los listados de propuestas por comarcas y de ciclo rutas propuestas. Fuente: Xarxa d'Itineraris No Motorizats de la Comunitat Valenciana, XINM.	23
Figura 9. Propuestas ciclo-ruta CR-330a XINM. Fuente: Xarxa d'Itineraris No Motorizats de la Comunitat Valenciana, XINM.	24
Figura 10. Cuadro de horarios ida y vuelta de la línea 07. Fuente: Vectalia Alicante.	25
Figura 11. Recorrido línea 07 y paradas de autobús en Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	26
Figura 12. Parada con marquesina, calle Trueno. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	26
Figura 13. Accesibilidad entre parada y vehículo. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	27

Figura 14. Accesibilidad entre parada y entorno. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	29
Figura 15. Accesibilidad entorno. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	30
Figura 16. Jerarquía viaria. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	33
Figura 17. Sentidos de circulación. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	34
Figura 18. Señalización horizontal transversal. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	38
Figura 19. Señalización vertical. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	40
Figura 20. Estacionamientos privados en el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	42
Figura 21. Plazas estimadas de estacionamientos privados en el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	42
Figura 22. Estacionamiento público en el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	43
Figura 23. Estacionamientos en calle en el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	44
Figura 24. Plazas estimadas en estacionamientos en calle en el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	45
Figura 25. Intensidades de tráfico en autovías A-70 y A-31. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	49
Figura 26. Puntos de aforo. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	50

Figura 27. Intensidades de circulación media horaria equivalente en el periodo de mañana (de 7:00 a 9:00). Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	51
Figura 28. Intensidades de circulación media horaria equivalente en el periodo de medio día (de 13:00 a 15:00). Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	51
Figura 29. Municipios origen de desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	62
Figura 30. Zonas origen de desplazamientos según código postal en Alicante. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.....	63
Figura 31. Parcelas ocupadas y libres del área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.	77
Figura 32. Mapa de ruido de Alicante. Ruido tráfico viario. Periodo de día. Fuente: Ayuntamiento de Alicante.....	79
Figura 33. Mapa de ruido de Alicante. Ruido tráfico viario. Periodo de noche. Fuente: Ayuntamiento de Alicante.....	79
Figura 34. Factores de emisión de CO2 para metodología de litros o kg de combustibles consumidos. Fuente: Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero de marzo de 2020.	81
Figura 35. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos de diésel. Fuente: Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos” del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.	82
Figura 36. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos de gasolina. Fuente: Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos” del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.	82
Figura 37. Evolución de las emisiones (miles de toneladas de CO2 equivalente). Fuente: Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.	84

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Distribución de empresas por sector. Fuente: Estudio para la modernización de las áreas industriales de la ciudad de Alicante.	6
Gráfico 2. Población municipal por sexo del área urbana integrada de Alicante-Elche. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	8
Gráfico 3. Evolución de la población en la provincia de Alicante, el área urbana integrada de Alicante-Elche y Alicante. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	9
Gráfico 4. Población por sexo y edad municipio Alicante. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	9
Gráfico 5. Población por sexo y edad área urbana integrada de Alicante-Elche. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	10
Gráfico 6. Paro registrado en la provincia de Alicante, el área urbana integrada de Alicante-Elche y el municipio de Alicante. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	10
Gráfico 7. Evolución del paro estatal, de la Comunidad Valenciana y de la provincia de Alicante durante los meses de 2020. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Servicio Público de Empleo Estatal, SEPE.	11
Gráfico 8. Evolución del paro según género en el municipio de Alicante en los meses de 2020. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Informes estadísticos de IMPULSALICANTE Agencia Local de Desarrollo.	12
Gráfico 9. Evolución del paro por sectores económicos en el municipio de Alicante en los meses de 2020. Fuente: Elaboración propia a partir datos de Informes estadísticos de IMPULSALICANTE Agencia Local de Desarrollo.	13
Gráfico 10. Evolución índice de motorización (turismos). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana.	14

Gráfico 11. Parque de vehículos por tipo Alicante (2019). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana.	15
Gráfico 12. Parque de vehículos por combustible de Alicante (2019). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana.	15
Gráfico 13. 10 principales relaciones de los viajes de Alicante como origen y destino. Fuente: Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.	16
Gráfico 14. Reparto modal global de los viajes totales de los municipios del ámbito del área urbana integrada de Alicante-Elche. Fuente: Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.	17
Gráfico 15. Reparto modal global de los viajes urbanos de los municipios del ámbito del área urbana integrada de Alicante-Elche. Fuente: Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.	17
Gráfico 16. Reparto modal global de los viajes interurbanos de los municipios del ámbito del área urbana integrada de Alicante-Elche. Fuente: Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.	18
Gráfico 17. Disponibilidad de estacionamiento en la empresa. Fuente: Encuesta para empresas ARVUM.	54
Gráfico 18. Gestión del estacionamiento en la empresa. Fuente: Encuesta para empresas ARVUM.	54
Gráfico 19. Disposición de la empresa de flota de vehículos. Fuente: Encuesta para empresas ARVUM.	55
Gráfico 20. Tipo combustible de flota de vehículos. Fuente: Encuesta para empresas ARVUM.	55
Gráfico 21. Disponibilidad de puntos de recarga. Fuente: Encuesta para empresas ARVUM.	56
Gráfico 22. Disponibilidad de transporte colectivo. Fuente: Encuesta para empresas ARVUM.	56
Gráfico 23. Apoyo a un sistema de transporte colectivo al área industrial. Fuente: Encuesta para empresas ARVUM.	56

Gráfico 24. Efectos COVID-19 en las empresas. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM. 57

Gráfico 25. Disponibilidad de plan de contingencia ante el COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM..... 58

Gráfico 26. Medidas organizativas ante el COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM..... 58

Gráfico 27. Antes del COVID opción de teletrabajo en la empresa. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM..... 59

Gráfico 28. Incremento del teletrabajo debido al COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM..... 59

Gráfico 29. Previsión de continuar con el teletrabajo tras el COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM..... 60

Gráfico 30. Cambios en la empresa debido al COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM..... 60

Gráfico 31. Género de los trabajadores encuestados. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM..... 61

Gráfico 32. Rango de edad de los trabajadores encuestados. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 61

Gráfico 33. Tipo de jornada laboral de los encuestados. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM..... 64

Gráfico 34. Distribución horaria de las entradas por las mañanas. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 65

Gráfico 35. Distribución horaria de las salidas por las mañanas. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 65

Gráfico 36. Distribución horaria de las entradas por las tardes. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 66

Gráfico 37. Distribución horaria de las salidas por las tardes. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	66
Gráfico 38. Distribución horaria de las salidas. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	67
Gráfico 39. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	67
Gráfico 40. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga con origen Alicante. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	68
Gráfico 41. Tipo de combustibles vehículos motorizados privados. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	69
Gráfico 42. Lugar de estacionamiento dentro del área industrial. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	70
Gráfico 43. Disposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar bicicleta como medio de transporte. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	70
Gráfico 44. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar bicicleta como medio de transporte. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	71
Gráfico 45. Respuestas a la pregunta conoces las posibilidades que tienes para llegar al trabajo en transporte público. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	71
Gráfico 46. Predisposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar transporte público como medio de transporte. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	72
Gráfico 47. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar transporte público como medio de transporte. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	72
Gráfico 48. Predisposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar coche compartido como medio de transporte. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	73
Gráfico 49. Predisposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar transporte colectivo de empresas como medio de transporte. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	74



Gráfico 50. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar transporte colectivo de empresas como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 74

Gráfico 51. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar transporte colectivo de empresas como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 75

Gráfico 52. Reparto modal interno en Pla de la Vallonga. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM..... 75

Gráfico 53. Predisposición de los encuestados al uso de un sistema de patinetes eléctricos. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 76

Gráfico 54. Predisposición de los encuestados al uso de un sistema de préstamos de bicicletas. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 76

Gráfico 55. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM. 91

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Población municipal por sexo del área urbana integrada de Alicante-Elche. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.....	8
Tabla 2. Empresas activas. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	12
Tabla 3. Parque de vehículos por tipo. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	14
Tabla 4. Parque de vehículos por combustible. Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.	14
Tabla 5. Clasificación estado señalización horizontal. Fuente: Elaboración propia.	19
Tabla 6. Clasificación estado señalización vertical. Fuente: Elaboración propia.	19
Tabla 7. Clasificación estado aceras. Fuente: Elaboración propia.	22
Tabla 8. Tabla resumen datos del espacio peatonal área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	22
Tabla 9. Tabla paradas de transbordo con otras líneas. Fuente: Elaboración propia.	24
Tabla 10. Análisis accesibilidad entre parada y vehículo. Fuente: Elaboración propia.	27
Tabla 11. Análisis accesibilidad entre parada y vehículo. Fuente: Elaboración propia.	28
Tabla 12. Clasificación estado viales. Fuente: Elaboración propia.	34
Tabla 13. Tabla resumen datos de la infraestructura viaria del área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	36
Tabla 14. Clasificación estado señalización horizontal. Fuente: Elaboración propia.	37
Tabla 15. Clasificación estado señalización vertical. Fuente: Elaboración propia.	37

Tabla 16. Tabla resumen datos de la señalización del área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	41
Tabla 17. Tabla resumen datos del estacionamiento de las calles del área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	48
Tabla 18. Municipios origen de desplazamientos. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	62
Tabla 19. Zonas origen de desplazamientos según código postal en Alicante. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	63
Tabla 20. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	68
Tabla 21. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga con origen Alicante. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.	69
Tabla 22. Objetivos de calidad acústica. Fuente: Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.	78
Tabla 23. Kilómetros recorridos diarios y anuales por turismos según combustible. Fuente: Elaboración propia.	80
Tabla 24. Consumos diarios y anuales por turismos según combustible. Fuente: Elaboración propia.	81
Tabla 25. Emisiones de toneladas de CO2 eq diarias y anuales según combustible de los turismos. Fuente: Elaboración propia.	81
Tabla 26. Emisiones de NOX y PM10 diarias y anuales según combustible de los turismos. Fuente: Elaboración propia.	83
Tabla 27. Diferencias entre el escenario actual y el escenario 2030, con cambio en el reparto modal. Fuente: Elaboración propia.	84
Tabla 28. Diferencias entre el escenario actual y el escenario 2030, con cambio en el reparto modal y con un grado de ocupación de 1,1 personas/turismo. Fuente: Elaboración propia.	85

Tabla 29. Consumo diario y anual de t CO2 eq previsto en 2030, con un grado de ocupación de 1,1 personas/turismo, según combustible de los turismos. Fuente: Elaboración propia.	85
Tabla 30. Diferencias entre el escenario actual y el escenario 2030, con cambio en el reparto modal y con un grado de ocupación de 1,2 personas/turismo. Fuente: Elaboración propia.	86
Tabla 31. Consumo diario y anual de t CO2 eq previsto en 2030, con un grado de ocupación de 1,2 personas/turismo, según combustible de los turismos. Fuente: Elaboración propia.	86
Tabla 32. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.....	90
Tabla 33. Tabla reparto modal y trabajadores diferentes escenarios. Fuente: Elaboración propia.	91
Tabla 34. Tabla de líneas estratégicas y actuaciones propuestas para el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	94
Tabla 35. Tabla de cronograma de las actuaciones propuestas para el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	118
Tabla 36. Tabla resumen de valores de las actuaciones propuestas para el área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	119

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1. Ejemplo de paso de peatones estado óptimo, calle Guillermo Steward Howie. Fuente: Elaboración propia.	20
Fotografía 2. Desgaste pintura de paso de peatones, calle Mistral. Fuente: Elaboración propia.	20
Fotografía 3. Ejemplo de tipo sección acera losa. Fuente: Elaboración propia.....	21
Fotografía 4. Ejemplo de tipo sección acera hormigón. Fuente: Elaboración propia.	21
Fotografía 5. Parada accesible entre parada y vehículo, calle Bonanza. Fuente: Elaboración propia.....	28
Fotografía 6. Parada no accesible entre parada y entorno por obstáculos y ancho de acera, calle Trueno. Fuente: Elaboración propia.	29
Fotografía 7. Acceso N°1, entrada desde a la rotonda desde la A-31. Fuente: Elaboración propia.....	31
Fotografía 8. Acceso N°2, entrada y salida desde la A-31. Fuente: Elaboración propia.	31
Fotografía 9. Acceso N°2, entrada y salida desde la carretera de San Vicente del Raspeig. Fuente: Elaboración propia.	32
Fotografía 10. Ejemplo grietas significativas, tramo calle Mistral. Fuente: Elaboración propia.	35
Fotografía 11. Ejemplo principio de agrietamiento, tramo calle Mistral. Fuente: Elaboración propia.....	35
Fotografía 12. Ejemplo viales reasfaltados, tramo calle Mistral. Fuente: Elaboración propia. .	36
Fotografía 13. Pintura señalización transversal, calle Arco Iris. Fuente: Elaboración propia...	38
Fotografía 14. Pintura señalización longitudinal, calle Arco Iris. Fuente: Elaboración propia. .	39
Fotografía 15. Pintura señalización longitudinal y transversal, calle Mistral. Fuente: Elaboración propia.....	39

Fotografía 16. Ejemplo señal vertical desgaste propio del tiempo, calle Meteorito. Fuente: Elaboración propia.	40
Fotografía 17. Estacionamiento público del área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	43
Fotografía 18. Estacionamiento público del área industrial Pla de la Vallonga. Fuente: Elaboración propia.	44
Fotografía 19. Estacionamiento en línea, calle Viento. Fuente: Elaboración propia.	45
Fotografía 20. Estacionamiento en batería, calle Arco Iris. Fuente: Elaboración propia.	46
Fotografía 21. Ejemplo de pintura de estacionamiento delante de entrada a parcela sin vado, calle Bonanza. Fuente: Elaboración propia.	46
Fotografía 22. Ejemplo de estacionamiento ilegal, calle Aurora Boreal. Fuente: Elaboración propia.	47
Fotografía 23. Ejemplo de estacionamiento ilegal, calle Meteorito. Fuente: Elaboración propia.	47

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

En julio de 2020 el pleno del Ayuntamiento de Alicante, aprobó el dictamen con las medidas de la Comisión Económica para la recuperación de Alicante. En particular la número 26, establecía el siguiente objetivo:

Mejora integral de las áreas industriales de la ciudad de Alicante y ampliación del suelo industrial disponible de la ciudad de Alicante.

Entre las acciones más relevantes para llegar a este objetivo, se incluían la ordenación del suelo industrial basado en criterios de sostenibilidad, habitabilidad, medio ambiente y eficiencia energética, convertir a la mayor parte de las 11 áreas industriales existentes en áreas consolidadas y avanzadas, así como dotar a la ciudad de un plan plurianual de inversiones en modernización, rehabilitación de infraestructuras, mejora de conectividad, seguridad, etc.

El artículo 32 de la Ley 14/2018, de 5 de junio, de la Generalitat Valenciana, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana, en relación a la clasificación y mapa de las áreas industriales establece que, para la obtención de la clasificación de área industrial consolidada, se tiene que disponer de un Plan de movilidad sostenible implantado como requisito obligatorio.

Asimismo, el artículo 13.3, d) del Real Decreto 258/2019 de 13 de diciembre, del Consell, reitera este requisito para las áreas industriales consolidadas, especificando que el cumplimiento de este requisito se acreditará con la justificación de la presentación del plan de movilidad sostenible ante la Conselleria competente, así como con una declaración responsable del Ayuntamiento detallando las acciones que se han realizado para su comunicación, difusión y sensibilización, el programa de acciones para su implantación y el responsable encargado del seguimiento de las mismas.

A tenor de lo anterior, vista la Ley 14/2018 y Real Decreto 258/2019, y dado que las dos áreas industriales que cuentan con entidad de gestión ya consolidadas son las de Pla de la Vallonga y Pla de la Vallonga, se hace necesario contar en las mismas con un plan de Movilidad propio aplicable a estas áreas para su consolidación como áreas avanzadas industriales de la ciudad de Alicante.

Con esta finalidad se elabora el Plan de Movilidad del área industrial Pla de la Vallonga por encargo de IMPULSALICANTE Agencia Local de Desarrollo, a la empresa Arvum Consultoría & Proyectos S.L.

1.2. OBJETIVO

Un Plan de Movilidad es un Plan estratégico que tiene como objetivo fomentar formas de desplazamiento más sostenibles como la movilidad peatonal, en bicicleta y el transporte público, sin ser incompatible con el crecimiento económico del municipio. El objetivo final es conseguir cambios significativos en el reparto modal, con una mayor participación de los medios más eficientes, fomentando la movilidad con medios no motorizados.

Sus objetivos principales son:

- Principio de sostenibilidad.
- Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las de futuro.
- Garantizar que el transporte se ajuste a las necesidades económicas, sociales y medioambientales de las personas.

Los objetivos generales para los planes de movilidad urbana sostenible vienen establecidos de manera general en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y se resumen en:

- Contribuir a la mejora del **medio ambiente urbano, la salud, la seguridad** de los ciudadanos **y la eficiencia de la economía** gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de **desarrollo urbano, económico, y de movilidad** de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos.
- Promover la **disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética**, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de **menor coste social, económico, ambiental y energético**, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la **modalidad e intermodalidad** de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

1.3. MARCO NORMATIVO

1.3.1. Ámbito europeo

- Libro Blanco del transporte 2001
- EUROPA 2020
- Plan de Acción de Movilidad Urbana (2009)
- Libro Verde

1.3.2. Ámbito estatal

- Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), de 30 de julio
- Estrategia Española de la Movilidad Sostenible (EEMS)
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

1.3.3. Ámbito autonómico

- Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat Valenciana, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
- Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.
- Ley 14/2018, de 5 junio, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana.
- Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación.
- Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
- Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística, aprobado por Decreto 67/2006, de 12 de mayo, del Consell, desarrolla las previsiones contenidas en la LOTPP.

2. ANÁLISIS DE MOVILIDAD SITUACIÓN ACTUAL

2.1. AMBITO DE ESTUDIO

El área industrial de Pla de la Vallonga se ubica en el término municipal de Alicante al oeste del núcleo urbano junto a la autovía A-31, en el margen derecho dirección Madrid.

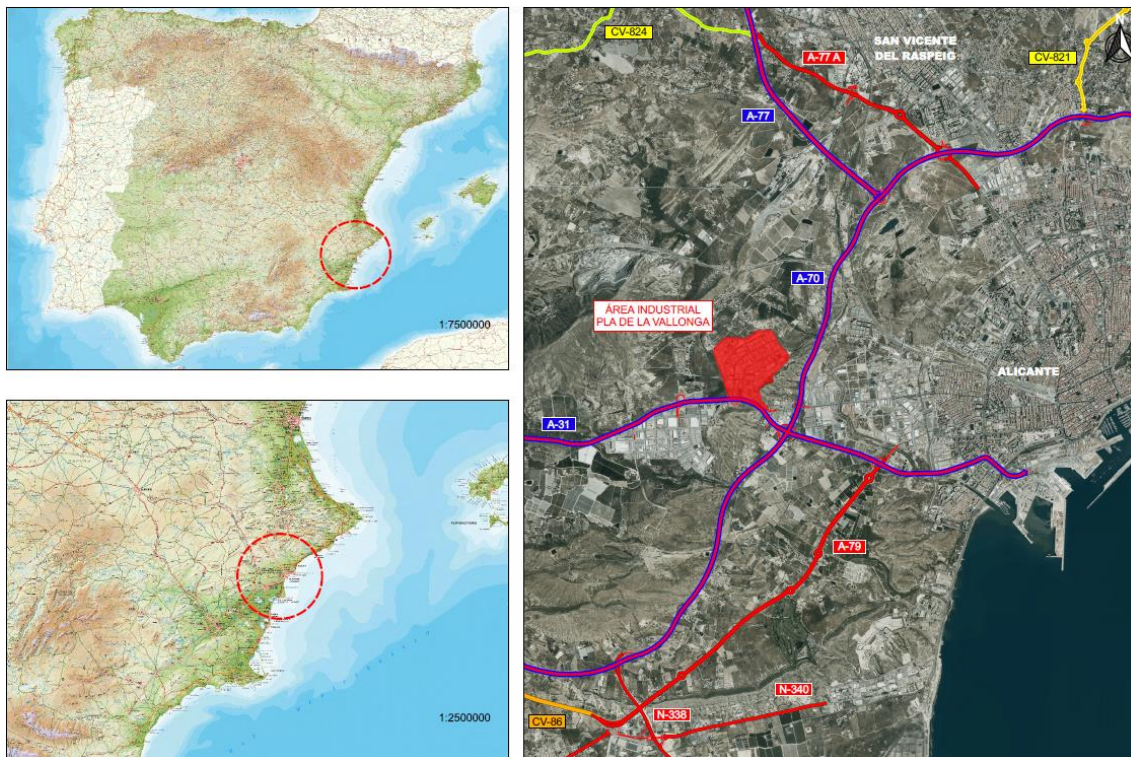


Figura 1. Situación y emplazamiento del área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

El área industrial Pla de la Vallonga fue inaugurada en 1962 y acondicionada en 1969 implementando infraestructuras de las que carecía. Es pionera dentro de la red de áreas industriales de la provincia de Alicante.

Dispone de un emplazamiento estratégico debido a que comunica directamente por el sur con la autovía A-31 la cual conecta por el oeste con la autovía A-7 y la autopista AP-7, y por el este con la autovía A-70 y con el núcleo urbano de Alicante, encontrándose bien comunicada con el área portuaria y las estaciones de autobuses y ferrocarril.

Por el noroeste a través de la carretera de San Vicente del Raspeig se accede al núcleo urbano del mismo nombre.

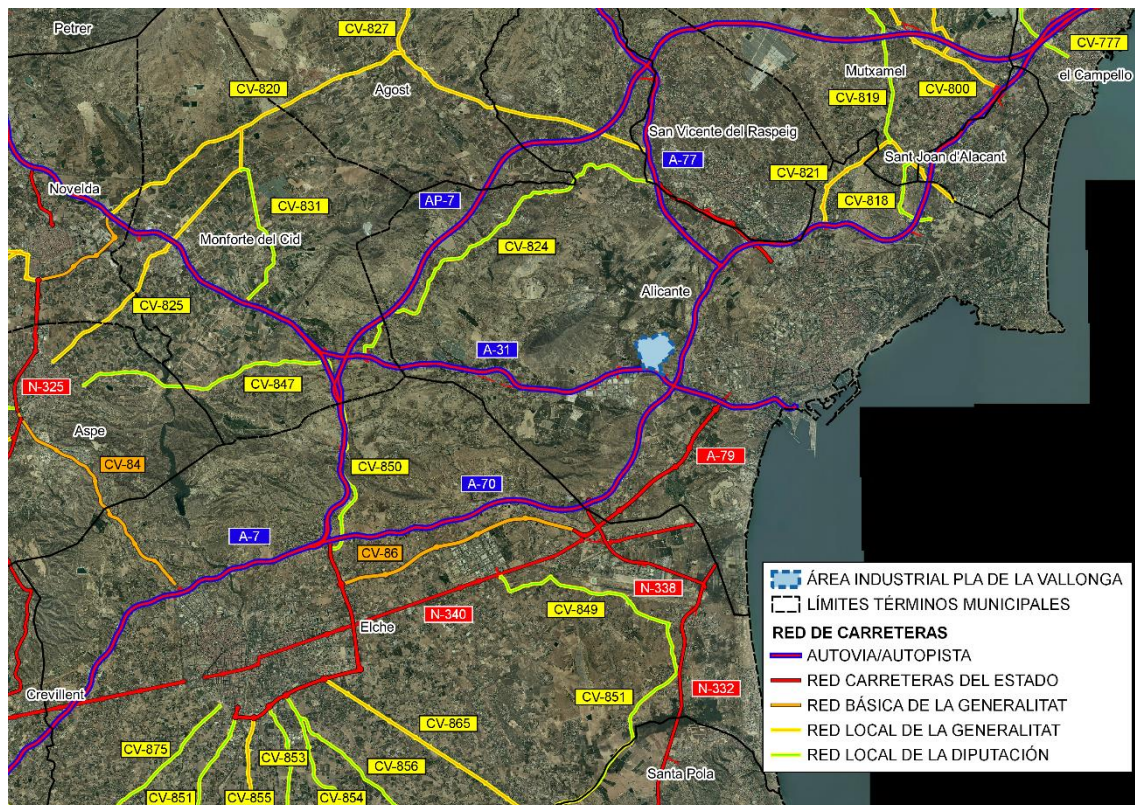


Figura 2. Infraestructuras viarias. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

Las características urbanísticas del suelo del área industrial Pla de la Vallonga son:

- Superficie total: 940.623 m²
- Superficie de parcelas: 721.663 m²

El área industrial está equipada con infraestructuras tales como red eléctrica, de agua potable, de saneamiento, de pluviales, de telecomunicaciones, etc. Además, dispone de los siguientes servicios recogida de basuras, transporte público, estación de servicio y servicio de correos.

Las labores de coordinación del área industrial las ejerce la entidad de gestión Asociación Administrativa Propietarios del Pla de la Vallonga.

La forma de las manzanas está definida internamente por el trazado en Y de las calles principales Guillermo Steward Howie y Aurora Boreal, y externamente por el trazado de la calle Mistral que delimita el área industrial.

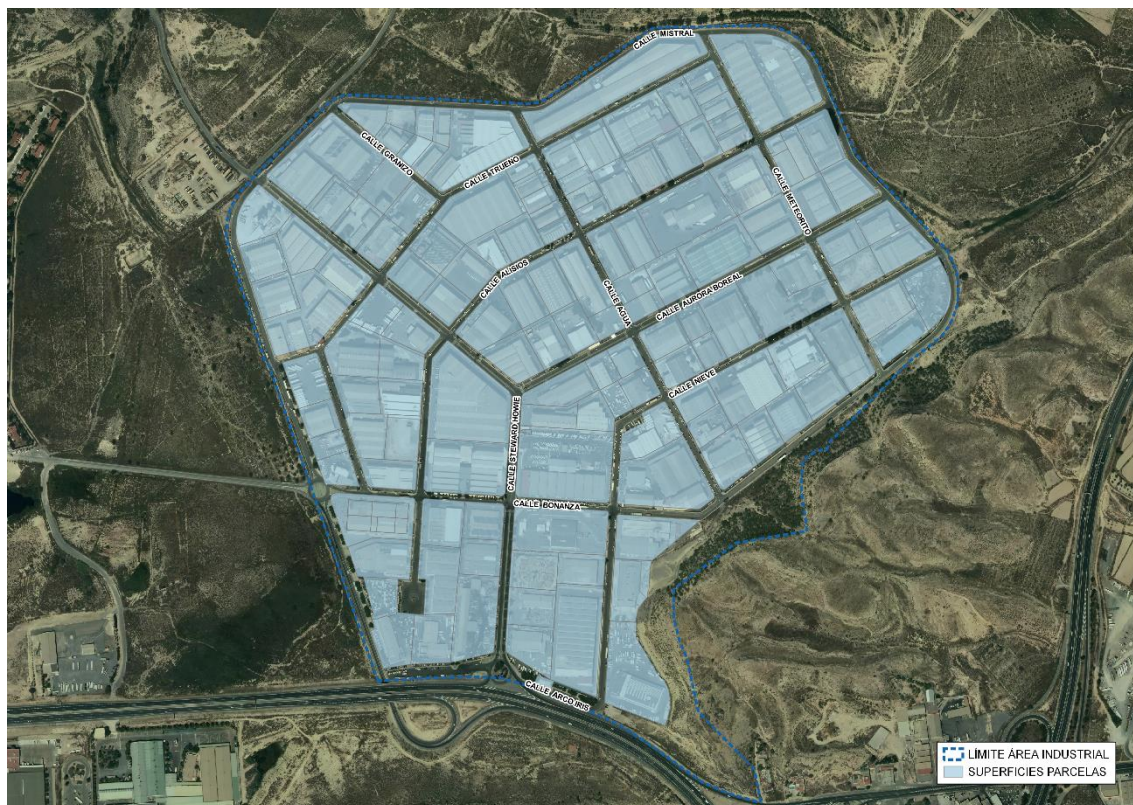


Figura 3. Límite del área industrial y superficies parcelas. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

En el área industrial Pla de la Vallonga existen 240 empresas dedicadas a diversos sectores, entre los que destacan los de comercio al por mayor, servicios a empresas y personas, e industria, representando un 85% de la actividad. El restante 15% lo conforman empresas cuya actividad corresponde a los sectores comercio minorista, construcción y hostelería-restauración.

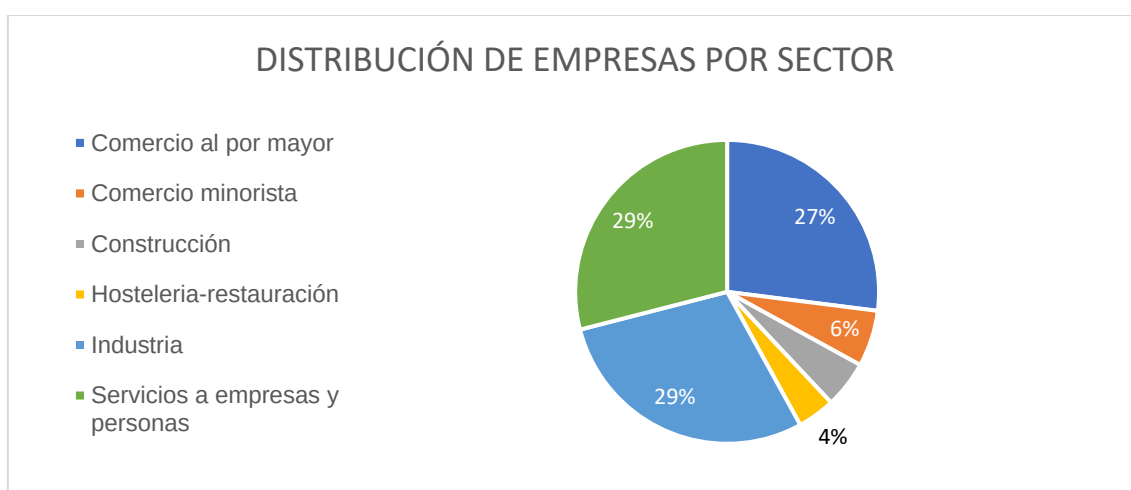


Gráfico 1. Distribución de empresas por sector. **Fuente:** Estudio para la modernización de las áreas industriales de la ciudad de Alicante.

En total las empresas del área industrial Pla de la Vallonga generan empleo para aproximadamente 2.200 trabajadores y trabajadoras.

2.2. MARCO TERRITORIAL

La provincia de Alicante es el marco territorial en el que se ubica el ámbito de estudio. Dentro de la misma el municipio de Alicante se encuentra dentro del área funcional de Alicante y Elche, formada por un total de 21 municipios, tal y como define el Plan de Acción Territorial de las Áreas Metropolitanas de Alicante y Elche, en adelante PAT.

El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche (PMOME), actualmente en versión borrador, establece como ámbito estricto del mismo el área metropolitana de Alicante-Elche formada por los términos municipales de Alicante, Elche, San Vicente del Raspeig, Santa Pola, Crevillente, El Campello, Mutxamel y Sant Joan d'Alacant, y como ámbito ampliado el resto de municipios del área funcional definida por el PAT.

Asimismo, los municipios que definen el ámbito estricto del PMOME coinciden con el área urbana integrada de Alicante-Elche definida en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

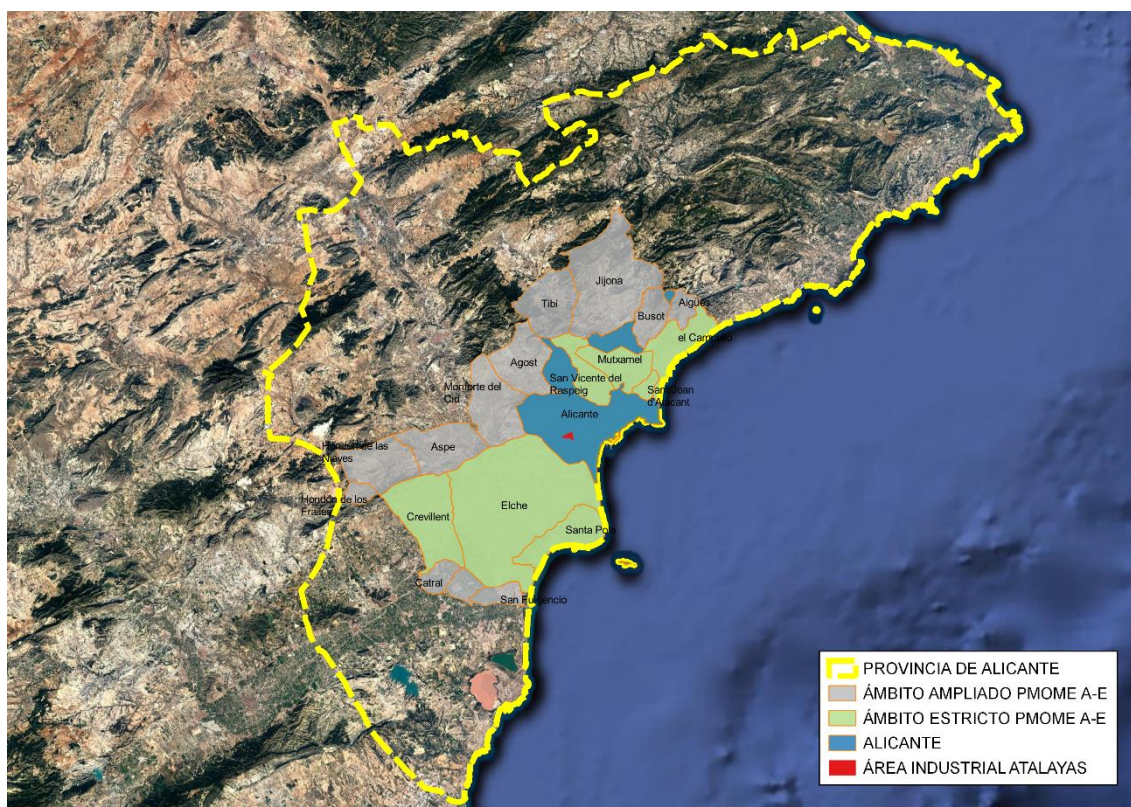


Figura 4. Marco territorial del ámbito de estudio. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

2.2.1. ANÁLISIS SOCIO ECONÓMICO DEL TERRITORIO

2.2.1.1. Demografía

La provincia de Alicante tiene una población de 1.858.683 habitantes (Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019), de la cual, la población de los 8 municipios que conforman el área urbana integrada de Alicante-Elche, representa el 41,14% del total de la provincia, con un total de 765.663 de habitantes, ocupando una superficie de 843,59 Km² y alcanzando una densidad de población de 906,4 hab./Km².

De los municipios que integran el área urbana integrada de Alicante-Elche, Alicante y Elche son los municipios que mayor población concentran con 334.887 y 232.517 habitantes respectivamente, representando así estos municipios el 18% y 12,51% del total de la provincia.

MUNICIPIO	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
ALICANTE	162.191	172.696	334.887
SAN VICENTE DEL RASPEIG	28.864	29.521	58.385
SAN JOAN D'ALACANT	11.538	12.377	23.915
MUTXAMIEL	12.662	12.690	25.352
EL CAMPELLO	13.796	14.553	28.349
ELCHE	115.151	117.366	232.517
SANTA POLA	16.225	16.081	32.306
CREVILLENTE	14.627	14.325	28.952

Tabla 1. Población municipal por sexo del área urbana integrada de Alicante-Elche. **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.



Gráfico 2. Población municipal por sexo del área urbana integrada de Alicante-Elche. **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

Estos datos no presentan variaciones significativas a lo largo de estos años, registrándose un aumento poblacional de un 0,01% en la provincia, en el área urbana integrada de Alicante-Elche y en el municipio de Alicante.

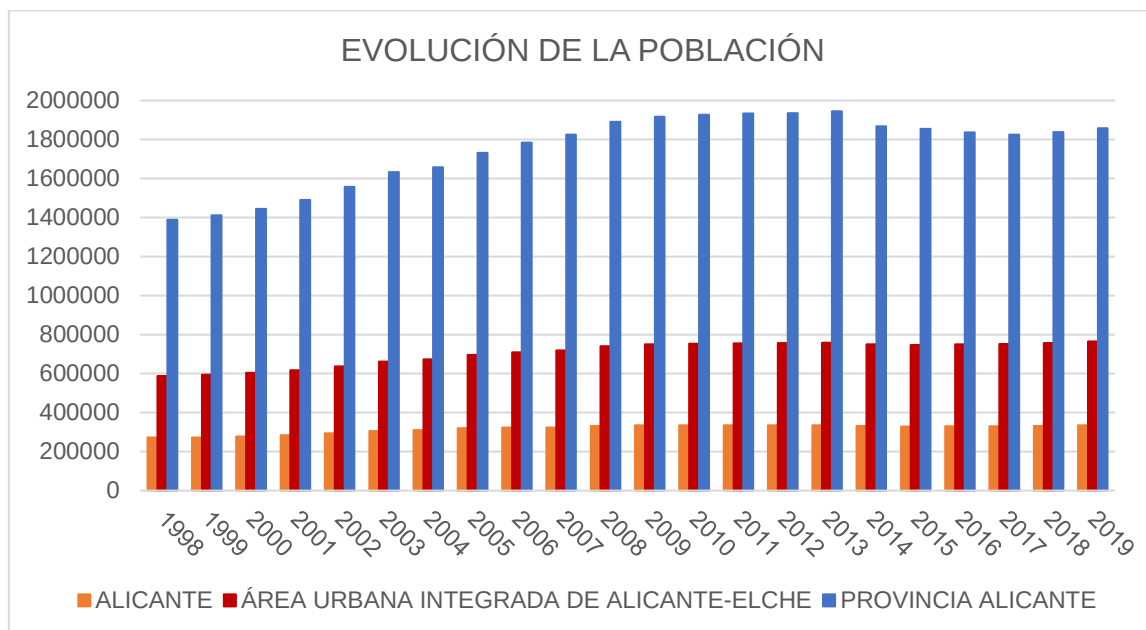


Gráfico 3. Evolución de la población en la provincia de Alicante, el área urbana integrada de Alicante-Elche y Alicante.

Fuente: Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

En cuanto a la distribución poblacional la representación de los menores de 15 años supone el 15% tanto en el municipio de Alicante como en el área urbana integrada de Alicante-Elche. Y la población mayor de 65 años es un punto superior en Alicante con respecto al área urbana integrada de Alicante-Elche, que es del 18%.

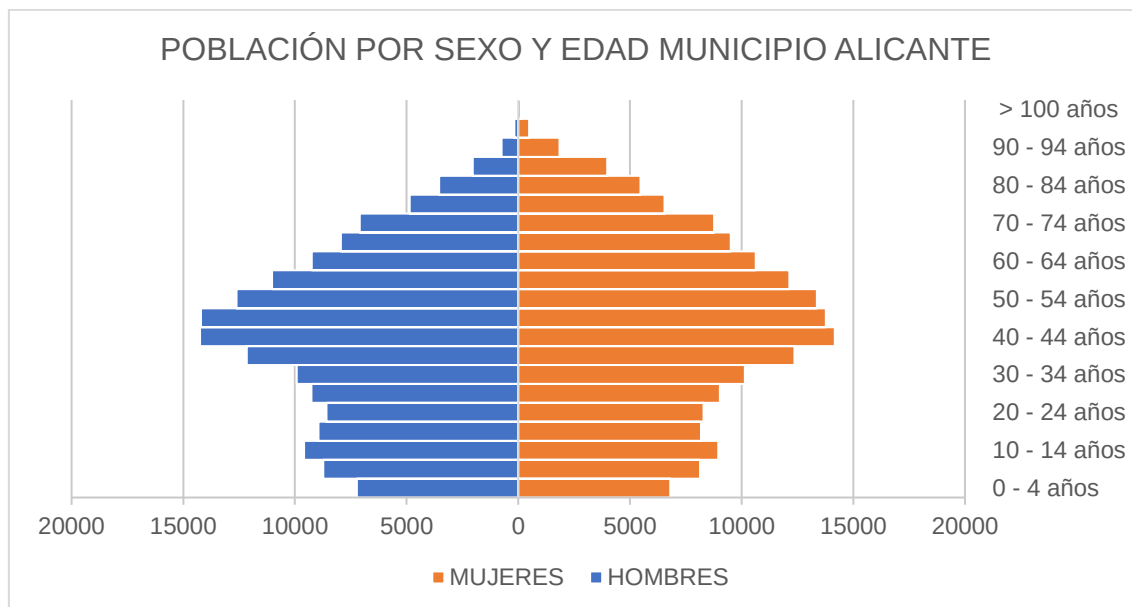


Gráfico 4. Población por sexo y edad municipio Alicante. **Fuente:** Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

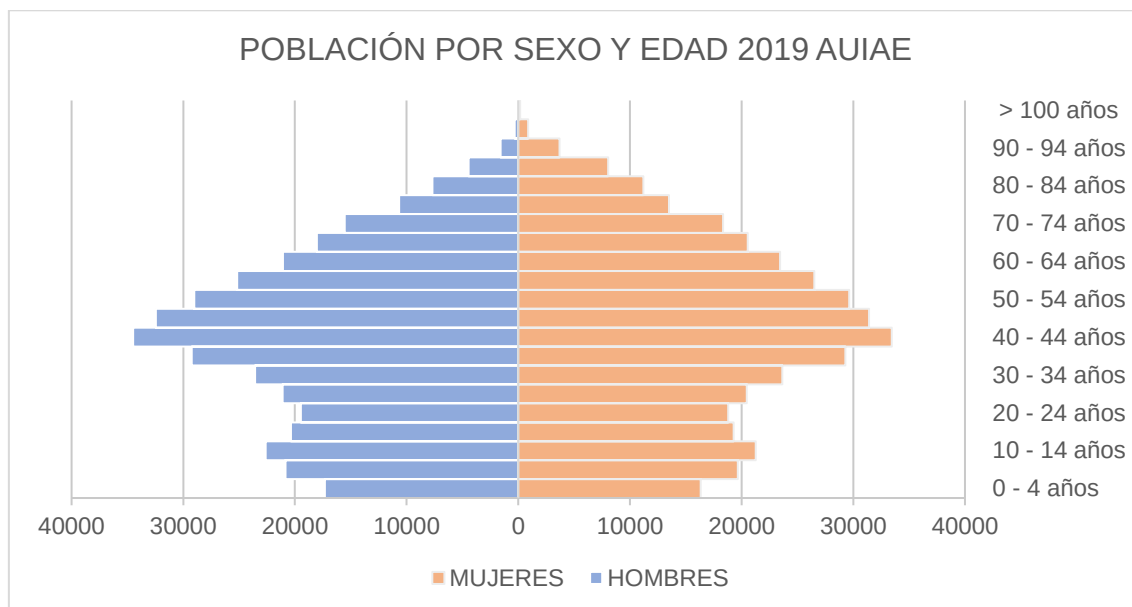


Gráfico 5. Población por sexo y edad área urbana integrada de Alicante-Elche. **Fuente:** Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

Según las proyecciones de la población obtenidas en el Plan de Movilidad Metropolitana de Alicante-Elche, establecidas hasta 2037, se estima un crecimiento moderado, que en principio no implicaría un aumento notable ni desproporcionado de las necesidades de movilidad en el ámbito metropolitano de Alicante-Elche.

En relación al empleo en los últimos cinco años, en la provincia de Alicante, los municipios del área urbana integrada de Alicante-Elche y el municipio de Alicante, los índices de paro habían descendido hasta el año 2020 donde volvieron a incrementarse casi a mediados del mes de marzo, siendo el factor principal la crisis sanitaria COVID-19.

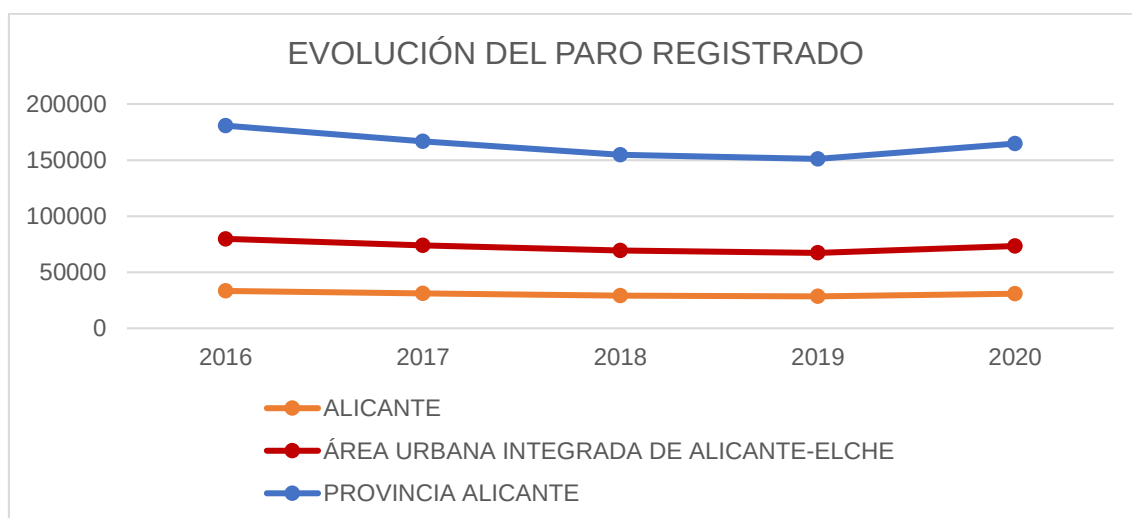


Gráfico 6. Paro registrado en la provincia de Alicante, el área urbana integrada de Alicante-Elche y el municipio de Alicante. **Fuente:** Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

Durante el año 2020 los datos de paro registrados en el mes de marzo reflejan el gran impacto en el empleo producido por la crisis sanitaria COVID-19.

En marzo se decretó el estado de alarma a consecuencia de la crisis sanitaria COVID-19. Este episodio cambio la tendencia en la evolución del paro con que se inició el mes de marzo, dado que entre los primeros 12 días del mes el número de desempleados registrados a nivel estatal se había incrementado en 2.857 personas.

Al término del mes, la lista de personas inscritas en el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) sumo 302.265 nuevos demandantes en marzo respecto al mes de febrero, suponiendo un aumento del 9,31%. A nivel autonómico y provincial se produjo un incremento de los demandantes de empleo, con respecto al mes anterior del 9,71% y 9.65% respectivamente.

El efecto del COVID-19 comenzó a repercutir notablemente en el paro registrado a partir del 13 de marzo, con especial intensidad en la Semana Santa. En las últimas semanas de abril el paro fue moderando su ritmo de crecimiento. El incremento de los demandantes de empleo a nivel estatal, autonómico y provincial en abril fue del 8.97%, 9,49% y 9,27%.

En el mes de julio se produjo un descenso del paro registrado del 2,33%, 4,77% y 5,01% a nivel estatal, autonómico y provincial, debido al fin del estado de alarma del 21 de junio.

A partir de julio el incremento de paro fue reduciendo su ritmo de crecimiento, no superando el 2%, llegando a incrementarse un 0,69% en septiembre a nivel estatal, y un 0.76 % y 0,88% en septiembre y octubre a nivel autonómico.

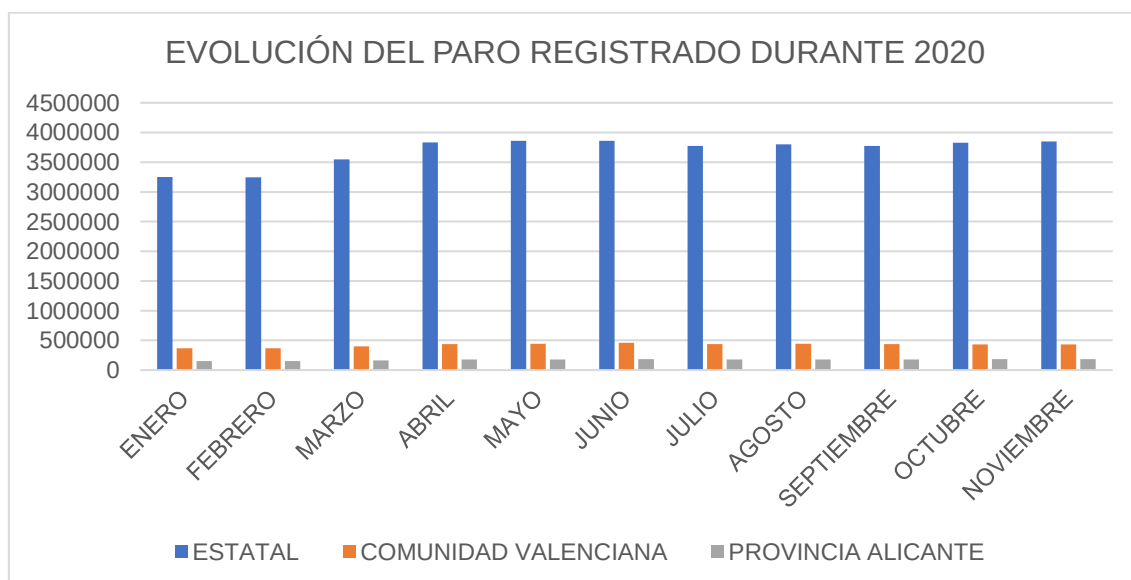


Gráfico 7. Evolución del paro estatal, de la Comunidad Valenciana y de la provincia de Alicante durante los meses de 2020. **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del Servicio Público de Empleo Estatal, SEPE.

En el municipio de Alicante durante el año 2020 el número de parados comenzó a subir durante el mes de marzo llegando al 7%, con respecto al mes anterior. Siguiendo la tendencia provincial el paro volvió a subir en abril un 8%, moderando su crecimiento hasta julio donde descendió un 4%, con respecto al mes anterior. A partir de julio el crecimiento del índice de paro no supera el 2%.

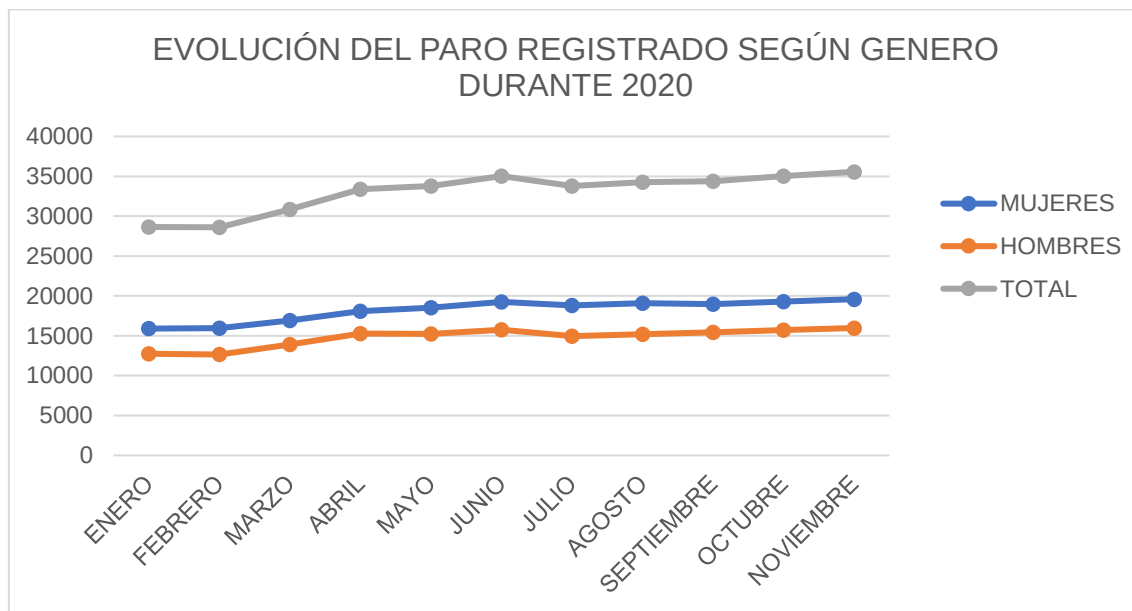


Gráfico 8. Evolución del paro según género en el municipio de Alicante en los meses de 2020. **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos de Informes estadísticos de IMPULSALICANTE Agencia Local de Desarrollo.

Por sectores de actividad, Alicante es un municipio cuya economía muestra un elevado nivel de tercerización, recayendo el peso del modelo económico del municipio sobre el sector servicios.

SECTORES DE ACTIVIDAD	EMPRESAS ACTIVAS
INDUSTRIA	820
CONSTRUCCIÓN	2.775
SERVICIOS	23.117

Tabla 2. Empresas activas. **Fuente:** Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

Durante los meses de 2020 a consecuencia de la crisis sanitaria del COVID-19 el sector industrial tuvo un aumento del paro durante los meses de marzo y abril. En agosto el paro comenzó a descender alcanzando un 90,98%, con respecto al mes anterior.

El sector de la construcción en marzo sufrió un descenso del paro de un 71,75%, con respecto al mes anterior, descendiendo moderadamente hasta noviembre, salvo en los meses de abril y agosto donde aumento un 10,4% y un 49,92%.

El sector servicios aumento el número de desempleados a lo largo del 2020 produciéndose su mayor aumento en marzo con un 7,06% y su único descenso en julio en un 3,65%

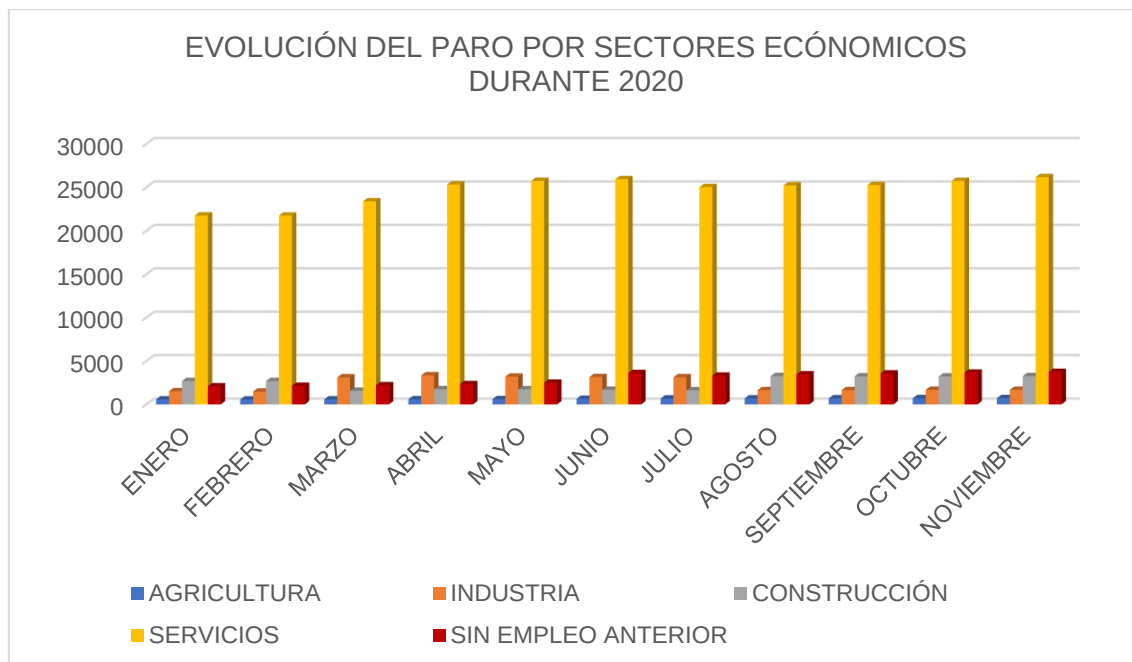


Gráfico 9. Evolución del paro por sectores económicos en el municipio de Alicante en los meses de 2020. **Fuente:** Elaboración propia a partir datos de Informes estadísticos de IMPULSALICANTE Agencia Local de Desarrollo.

2.2.1.2. Motorización

Uno de los índices socioeconómicos con mayor correlación con la movilidad es el índice de motorización, que se define como el número de vehículos por cada mil habitantes. Para establecer este índice es preciso conocer el parque de vehículos y la población del territorio, cifras obtenidas a nivel municipal de las estadísticas del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana.

Según los datos, el índice de motorización en la provincia ha ido aumentando desde el año 2010 hasta la actualidad, salvo en el año 2013 donde sufrió un descenso. En cuanto al índice correspondiente al área urbana integrada de Alicante-Elche y el municipio de Alicante este fue decreciendo desde 2010 hasta 2013 y 2014, respectivamente, donde empezó a ascender hasta la actualidad.

En el caso del municipio de Alicante el índice de motorización es menor debido a la mejor oferta de transporte público y movilidad peatonal, ya que el índice de motorización de la ciudad central suele ser más bajo que el de los municipios metropolitanos, que son más dependientes del vehículo privado.

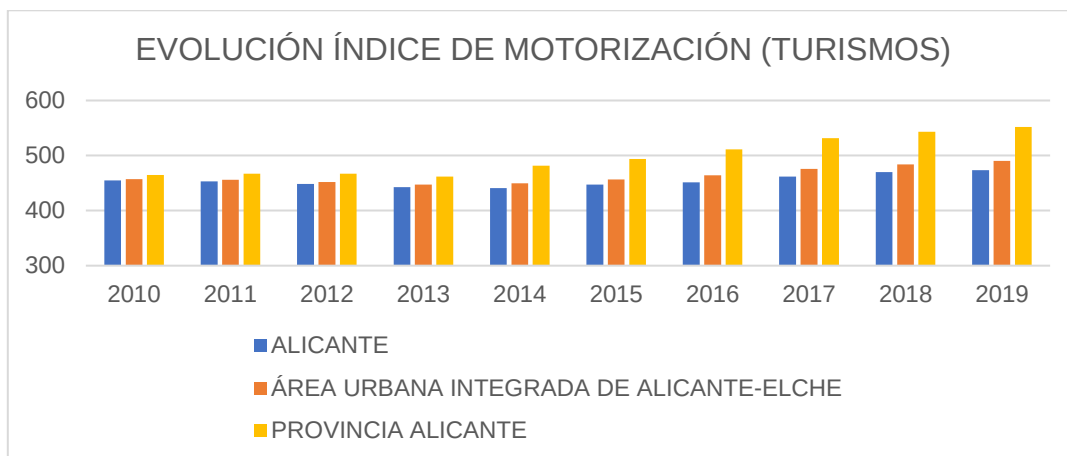


Gráfico 10. Evolución índice de motorización (turismos). **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana.

En Alicante el parque de vehículos en 2019 era de 234.631 unidades, lo que representa un índice de motorización 701 vehículos por cada 1.000 habitantes. De los datos obtenidos del parque de vehículos clasificados por tipo y por combustible, del marco territorial se puede extraer que el porcentaje de turismos es del orden de las tres cuartas partes del total del parque. En cuanto al tipo de combustible los vehículos se distribuyen casi al 50% entre gasolina y diésel, no superando los eléctricos el 0,2%.

MUNICIPIO	TURISMOS	MOTOCICLETAS	FURGONETAS Y CAMIONES	AUTOBUSES	TRACTORES INDUSTRIALES	CICLOMOTORES	OTROS	TOTAL
ALICANTE	158.538	31.765	23.228	655	926	15.950	3.569	234.631
SAN VICENTE DEL RASPEIG	27.340	5.986	4.371	9	233	2.844	1.024	41.807
SAN JOAN D' ALACANT	14.283	2.453	1.847	9	35	951	642	20.220
MUTXAMIEL	13.204	2.482	1.949	9	41	1.121	351	19.157
EL CAMPELLO	14.790	2.403	1.966	4	33	958	313	20.467
ELCHE	115.659	17.400	19.822	168	467	7.669	2.559	163.744
SANTA POLA	16.191	2.802	2.153	13	35	1.365	301	22.860
CREVILLENTE	14.912	2.016	3.283	8	77	1.612	378	22.286
AREA METROPOLITANA ALICANTE-ELCHE	374.917	67.307	58.619	875	1.847	32.470	9.137	545.172
PROVINCIA ALICANTE	1.025.717	158.733	178.099	1.683	5.844	96.605	27.385	1.494.066
COMUNIDAD VALENCIANA	2.619.353	401.722	475.033	4.614	25.215	241.131	86.458	3.853.526

Tabla 3. Parque de vehículos por tipo. **Fuente:** Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

MUNICIPIO	DIESEL	GASOLINA	ELECTRICOS	RESTO	TOTAL
ALICANTE	97.215	134.453	331	2.632	234.631
SAN VICENTE DEL RASPEIG	18.575	22.539	46	647	41.807
SAN JOAN D' ALACANT	8.680	11.372	23	145	20.220
MUTXAMIEL	8.773	10.154	26	204	19.157
EL CAMPELLO	8.930	11.307	20	210	20.467
ELCHE	76.062	85.791	164	1.727	163.744
SANTA POLA	10.483	12.167	32	178	22.860
CREVILLENTE	11.818	10.183	37	248	22.286
ÁREA URBANA INTEGRADA DE ALICANTE-ELCHE	240.536	297.966	679	5.991	545.172
PROVINCIA ALICANTE	675.902	799.445	1.819	16.900	1.494.066
COMUNIDAD VALENCIANA	1.865.989	1.923.684	6.893	59.960	3.856.526

Tabla 4. Parque de vehículos por combustible. **Fuente:** Elaboración propia a partir datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana, datos de 2019.

Para el caso de Alicante se ha realizado un análisis más detallado que queda reflejado en las siguientes gráficas.

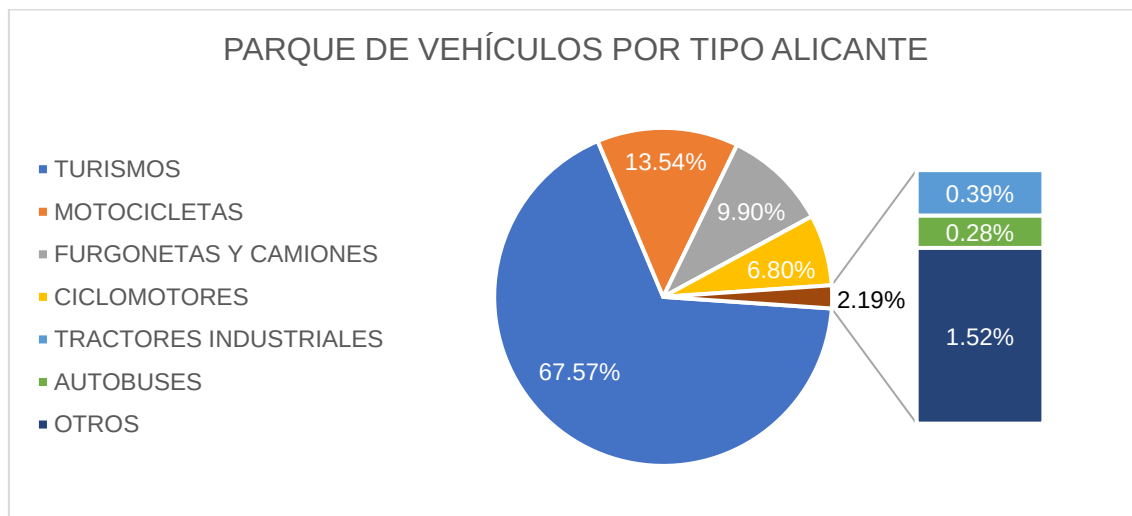


Gráfico 11. Parque de vehículos por tipo Alicante (2019). **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana.

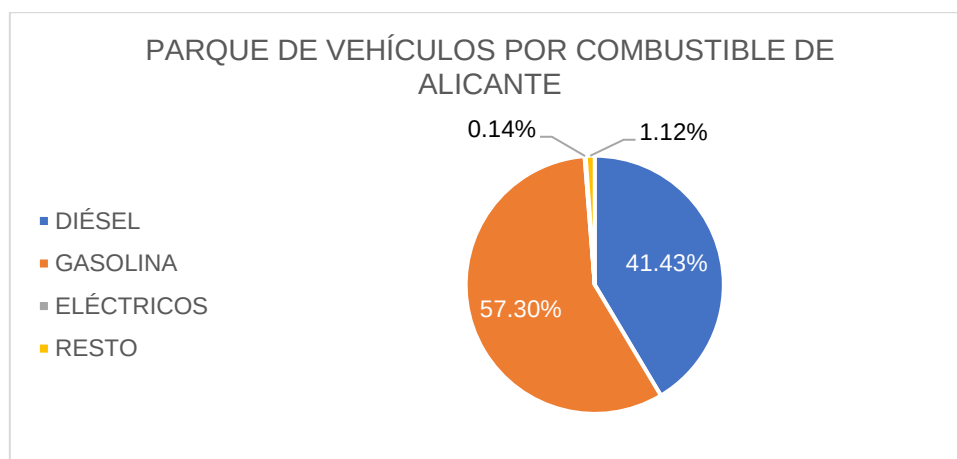


Gráfico 12. Parque de vehículos por combustible de Alicante (2019). **Fuente:** Elaboración propia a partir de datos del Banco de Datos Territorial de la Generalitat Valenciana.

2.2.2. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD DEL TERRITORIO

En el ámbito del área urbana integrada de Alicante-Elche la mayoría de los viajes son interiores (en el municipio de residencia) con el 75,48% de total, seguidos de los viajes en el área (fuera del municipio de residencia, entre municipios del ámbito) con el 20,25%, lo que supone que el 95,74% de los viajes se realizan dentro del ámbito.

Según los resultados del trabajo de campo del Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche, los 10 municipios que aparecen en el siguiente gráfico suponen el 97,42% del total de los viajes con origen y destino en el municipio de Alicante.

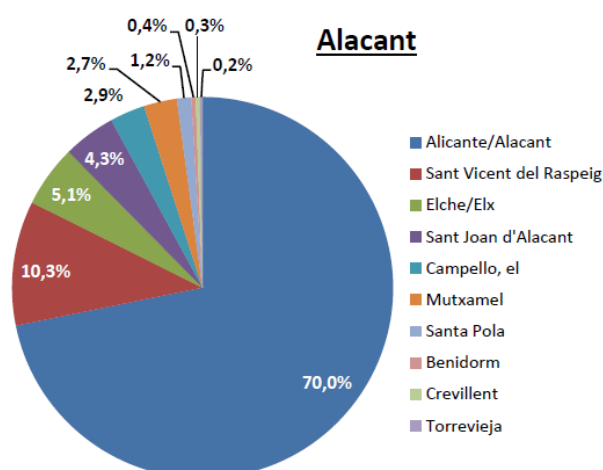


Gráfico 13. 10 principales relaciones de los viajes de Alicante como origen y destino. **Fuente:** Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.

Se observa que la mayoría de los viajes son interiores con el 70%, y que el 26,82% se corresponde con viajes con los municipios del ámbito.

Los principales flujos origen-destino intermunicipales de Alicante son con los municipios de San Vicente del Raspeig, Elche y San Juan de Alicante, que su vez también son los principales flujos origen-destino en términos de relaciones de movilidad en el ámbito.

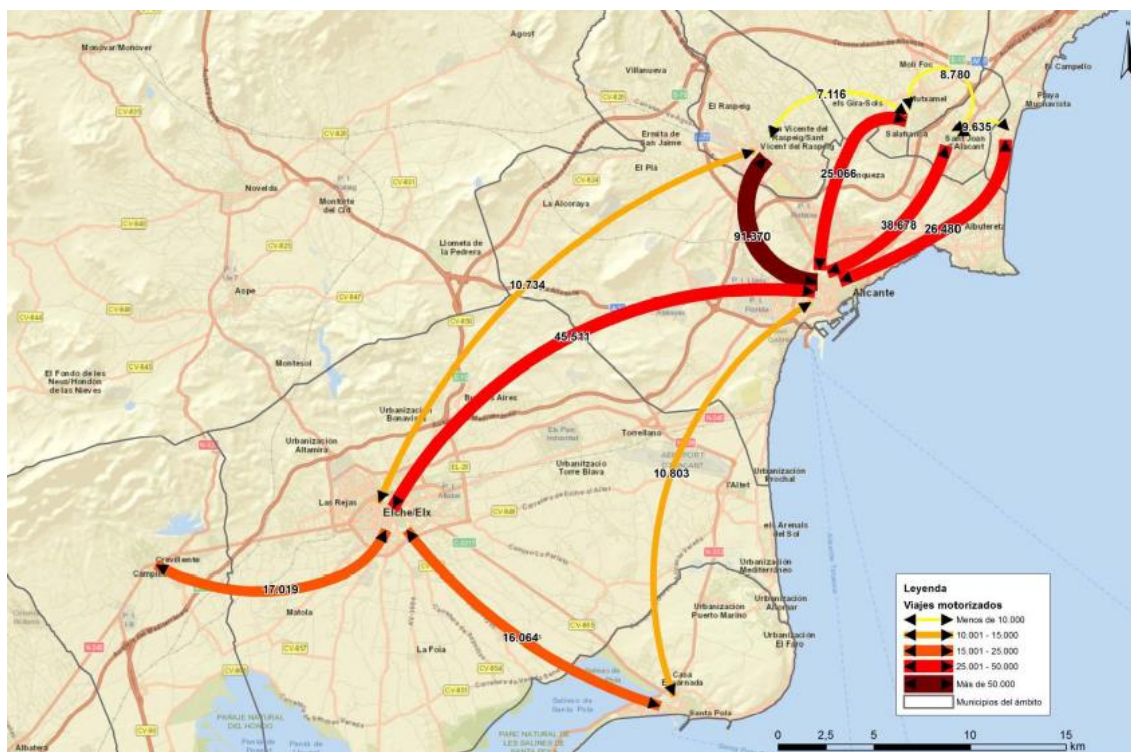


Figura 5. Principales relaciones origen-destino. Viajes motorizados/día. **Fuente:** Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.

Analizando el reparto modal de los viajes totales en el área urbana integrada de Alicante-Elche, observamos que existe una clara superioridad de los modos motorizados (vehículo privado y transporte público), con el 68% de los viajes, frente a los modos no motorizados (a pie y bicicleta), siendo estos porcentajes muy similares en el municipio de Alicante.

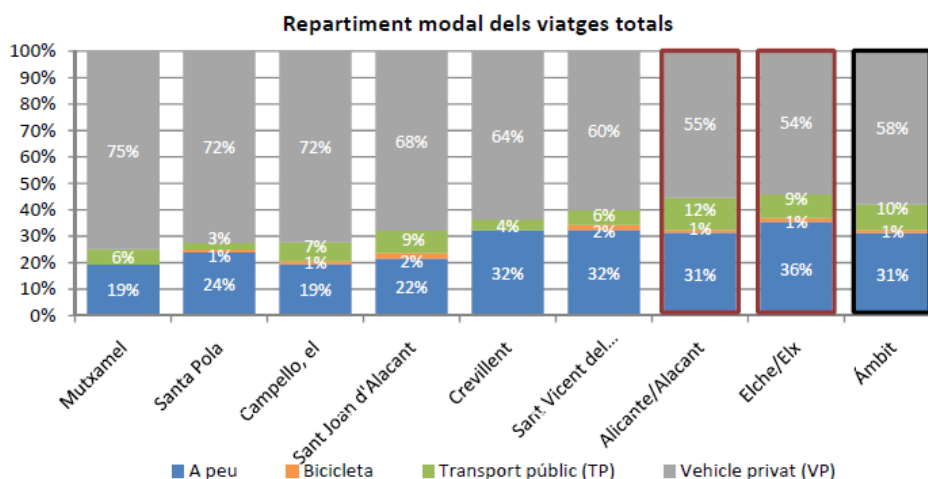


Gráfico 14. Reparto modal global de los viajes totales de los municipios del ámbito del área urbana integrada de Alicante-Elche. **Fuente:** Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.

En cuanto a los viajes realizados en el ámbito en modos motorizados, el vehículo privado predomina como medio de transporte empleado con un 85,82% del total de los viajes motorizados. En Alicante en modos motorizados también se impone el uso del vehículo privado con un 81,80%.

Por otro lado, si comparamos el reparto modal de los viajes urbanos con el de los viajes interurbanos observamos que los desplazamientos a pie son mayoritariamente urbanos y que en los viajes interurbanos el vehículo privado es el más utilizado con mucha diferencia.

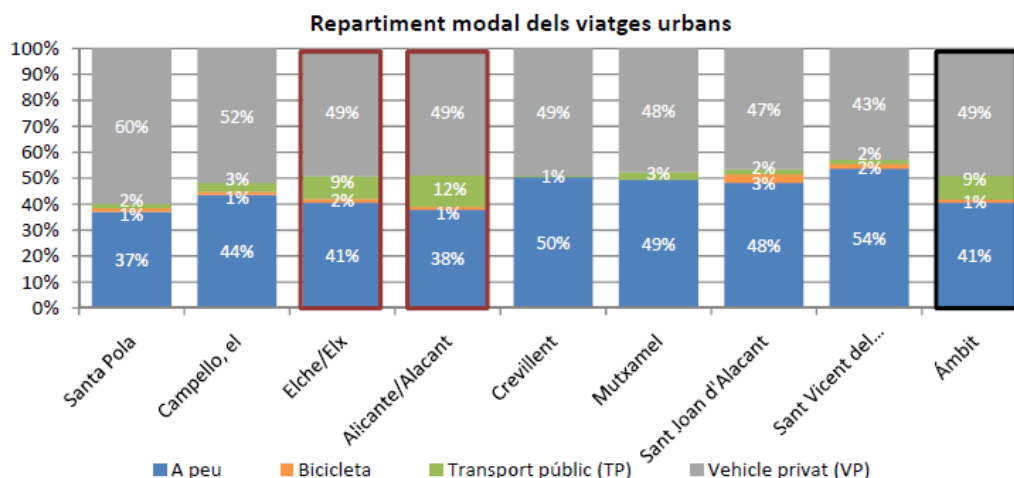


Gráfico 15. Reparto modal global de los viajes urbanos de los municipios del ámbito del área urbana integrada de Alicante-Elche. **Fuente:** Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.

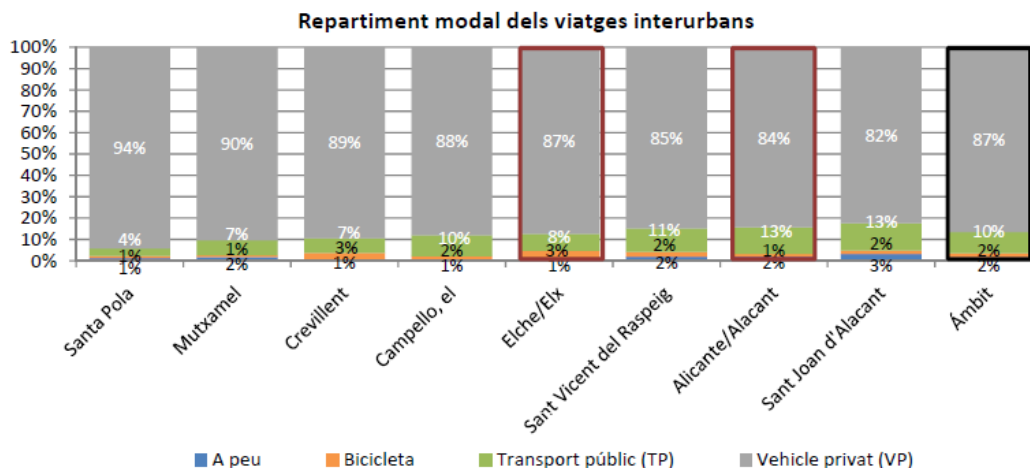


Gráfico 16. Reparto modal global de los viajes interurbanos de los municipios del ámbito del área urbana integrada de Alicante-Elche. **Fuente:** Presentación Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Alicante-Elche.

2.3. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

2.3.1. MOVILIDAD PEATONAL

El objetivo de cualquier espacio urbano de calidad, inclusivo y sostenible es conseguir itinerarios para el peatón accesibles, cómodos y seguros.

Se han contabilizado un total de 10 pasos de peatones en Pla de la Vallonga, los cuales se encuentran distribuidos en las calles principales Guillermo Steward Howie y Aurora Boreal, y uno en la calle Mistral en la zona de acceso al área industrial por el noroeste.

Entendiendo como accesible un paso de peatones que dispone de rampas a ambos lados del mismo y que estas cumplan los requisitos establecidos por el DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.

Se ha evaluado la accesibilidad de los pasos de peatones y no se ha identificado ningún paso de peatones que cumpla con los requisitos de diseño de accesibilidad de la normativa vigente.

De los 10 pasos de peatones contabilizados todos ellos disponen de señalización horizontal.



Figura 6. Pasos de peatones ubicados en área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

Asimismo, con el fin de evaluar la seguridad, la eficacia y la comodidad de la circulación, se ha evaluado el estado de la señalización horizontal y vertical de los pasos de peatones en función de la siguiente clasificación:

ESTADO SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	
0	Ausencia de señal
1	Desgaste de la pintura superior al 75%, apenas se distingue la marca vial
2	Desgaste de la pintura entre 50-75%, la pintura clarea, pero se identifica la marca vial
3	Desgaste de la pintura no superior al 50%
4	Buen estado
5	Estado óptimo, pintado en un periodo reciente

Tabla 5. Clasificación estado señalización horizontal. **Fuente:** Elaboración propia.

ESTADO SEÑALIZACIÓN VERTICAL	
0	Ausencia de señal
1	No se identifica la indicación (deterioro, orientación, vandalismo)
2	Signos de deterioro o vandalismo
3	Desgaste propio del tiempo
4	Buen estado
5	Estado óptimo, cambiada en un periodo reciente

Tabla 6. Clasificación estado señalización vertical. **Fuente:** Elaboración propia.

Atendiendo a esta clasificación, la señalización horizontal de los pasos de peatones de Pla de la Vallonga en general presenta un estado óptimo, ya que esta ha sido pintada recientemente.



Fotografía 1. Ejemplo de paso de peatones estado óptimo, calle Guillermo Steward Howie. **Fuente:** Elaboración propia.

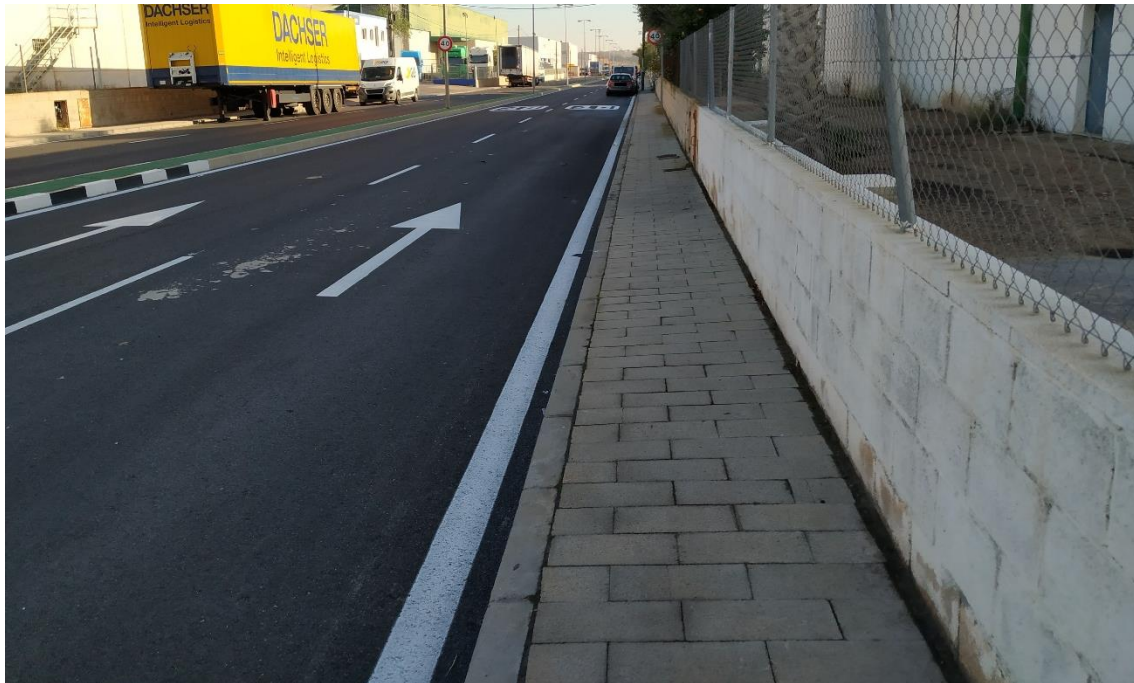
Solo el paso de peatones de la calle Mistral presenta desgaste en su pintura.



Fotografía 2. Desgaste pintura de paso de peatones, calle Mistral. **Fuente:** Elaboración propia.

En cuanto a la señalización vertical de los pasos de peatones gran parte presenta desgaste propio del tiempo.

Para el análisis de las aceras se han diferenciado dos tipos de secciones de aceras, atendiendo al material del pavimento (losa y hormigón). En general el área industrial presenta una sección de acera de tipo losa. Solo la acera del margen exterior de la calle perimetral del polígono es de tipo hormigón.



Fotografía 3. Ejemplo de tipo sección acera losa. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 4. Ejemplo de tipo sección acera hormigón. **Fuente:** Elaboración propia.

Del mismo modo se ha llevado a cabo una valoración general de la acera en función de las características del pavimento o estado de conservación, conforme a la siguiente valoración:

ESTADO ACERAS	
0	Ausencia de zona peatonal
1	Ausencia de pavimento y/o abundante vegetación
2	Pavimento en mal estado e/o invasión de vegetación
3	Pavimento con pequeños desperfectos y/o algo de vegetación esporádica
4	Desgaste propio del uso
5	Estado óptimo

Tabla 7. Clasificación estado aceras. **Fuente:** Elaboración propia.

La mayor parte del pavimento de las aceras presenta un buen estado teniendo un desgaste propio del uso, salvo la acera del margen externo de la calle Mistral que presenta desperfectos y vegetación esporádica.

En el 92% de las calles de Pla de la Vallonga se han observado obstáculos referidos a la colocación de señalización vertical y elementos de alumbrado en las aceras. Esto añadido a la estrechez de las estas dificulta la movilidad peatonal en el área industrial.

A continuación, se muestra una tabla resumen con los datos evaluados del espacio peatonal que se han analizado en este punto.

NOMBRE	OBSTACULOS	TIPO	ESTADO	Nº SH	Nº SV	PP ACCESIBLES	ESTADO SH	ESTADO SV
CALLE AGUA	SI	LOSA	3	0	0	-	-	-
CALLE ALISIOS	SI	LOSA	4	0	0	-	-	-
CALLE ARCO IRIS	NO	LOSA	4	0	0	-	-	-
CALLE AURORA BOREAL	SI	LOSA	4	3	8	0%	3	3
CALLE BONANZA	SI	LOSA	4	0	0	-	-	-
CALLE GRANIZO	SI	LOSA	4	0	0	-	-	-
CALLE METEORITO	SI	LOSA	4	0	0	-	-	-
CALLE MISTRAL	SI	LOSA HORMIGÓN	4	1	2	0%	5	3
CALLE NIEVE	SI	LOSA	4	0	0	-	-	-
CALLE STEWARD HOWIE	SI	LOSA	4	6	17	0%	5	3
CALLE TRUENO	SI	LOSA	4	0	0	-	-	-
CALLE VIENTO	SI	LOSA	4	0	0	-	-	-

Tabla 8. Tabla resumen datos del espacio peatonal área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

2.3.2. MOVILIDAD CICLISTA

Actualmente el área industrial Pla de la Vallonga no dispone de infraestructuras de carril bici ni de conexión ciclista con el entorno metropolitano, pero si existen propuestas en las que se planifica esta conexión.

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante (2012) dentro las propuestas de fomento del uso de la bicicleta, en el programa 2.1 desarrollo de la red de itinerarios ciclistas se propone la conexión del área industrial Pla de la Vallonga con el entorno metropolitano.

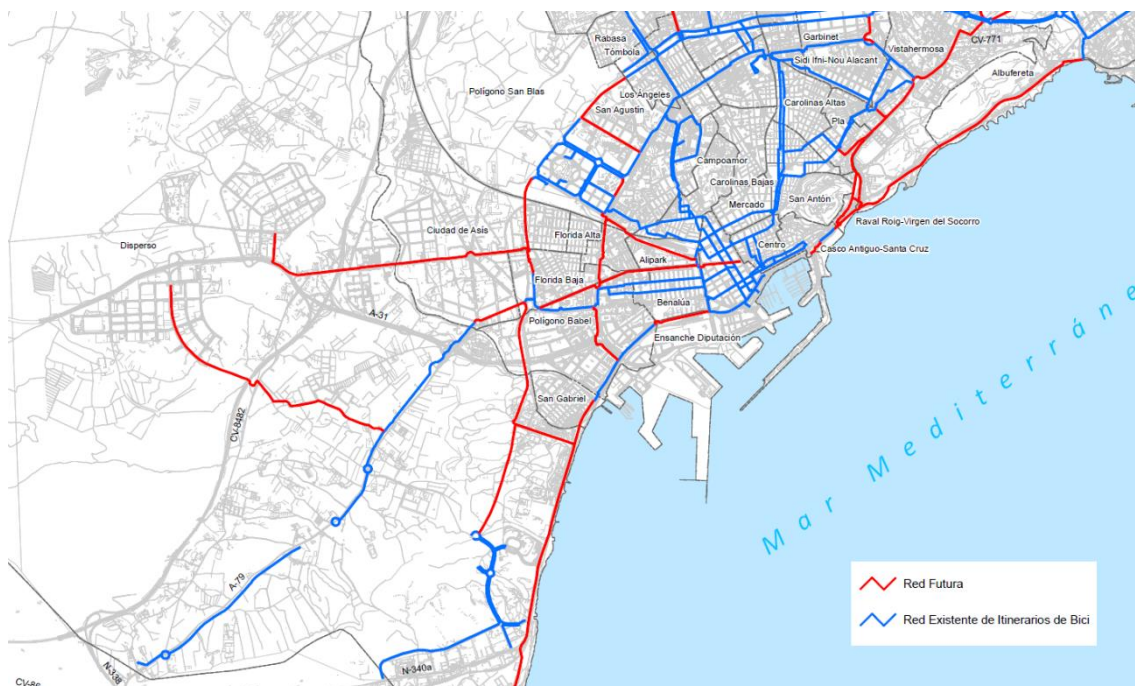


Figura 7. Propuestas – Bicicleta. Red futura de itinerarios de bici. **Fuente:** Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alicante.

Asimismo, en el Estudio de la Xarxa d'Itineraris No Motorizats de la Comunitat Valenciana (2019), XINM, dentro de las propuestas de ciclo-rutas se encuentra la CR-330a que conecta el núcleo urbano de Alicante, y las áreas industriales de Llano del Espartal, Atalayas y Pla de la Vallonga.

ALICANTE	L'ALACANTÍ				
ALICANTE	L'ALACANTÍ	CR Alicante a Campello	Av. de Denia	1,55	54.357
ALICANTE	L'ALACANTÍ	CR Campello	Campello - Banyets	2,62	91.723
ALICANTE	L'ALACANTÍ	CR Mutxamel	Mutxamel	1,43	50.019
ALICANTE	L'ALACANTÍ	CR-330a	Alicante - Pla de l'Espartal - La Vallonga - Les Talaies	7,75	803.919

Ciclo Ruta	Longitud (km)	Nº tramos	Longitud/tramo (promedio)	Pendiente media (%)	Tipología de actuación (% longitud)						Población servida	Presupuesto estimado (€)
					Acond./Serñ.	Infr. propia	Pasarela	Adosada calzada exist.	Exclusiva calzada exist.	Exclusiva nueva eje.		
CR-330a	7.75	6	1.29	2.03	0.0%	0.0%	0.0%	39.8%	35.7%	24.5%	323.175	803.919

Figura 8. Extractos de los listados de propuestas por comarcas y de ciclo rutas propuestas. **Fuente:** Xarxa d'Itineraris No Motorizats de la Comunitat Valenciana. XINM.

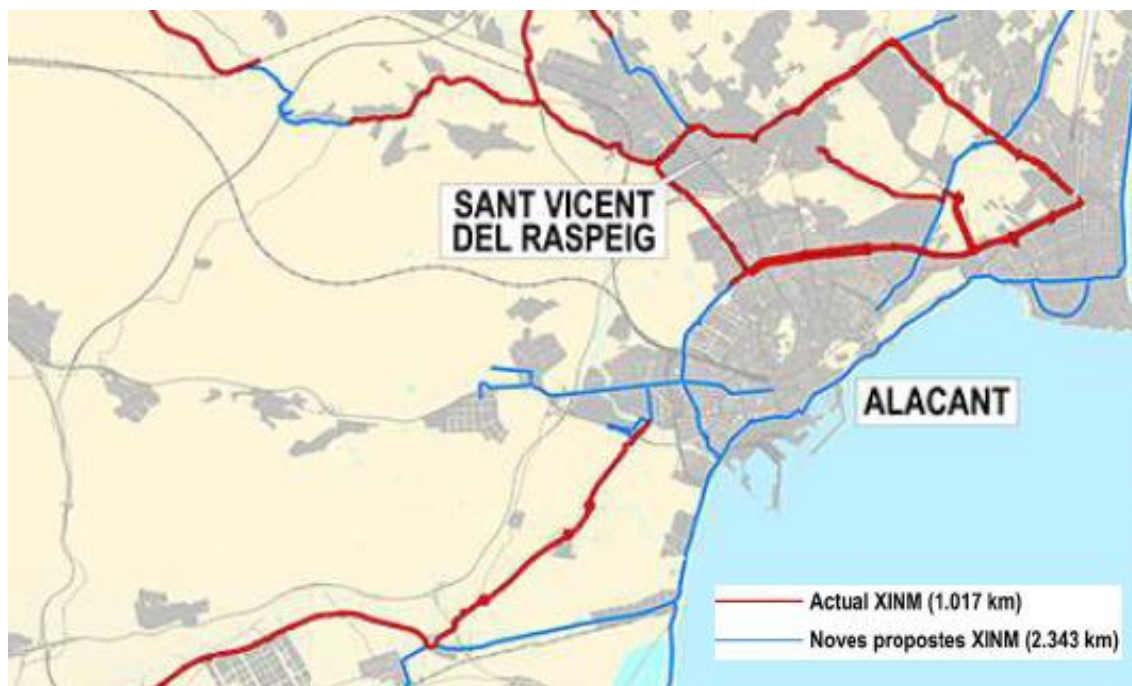


Figura 9. Propuestas ciclo-ruta CR-330a XINM. **Fuente:** Xarxa d'Itineraris No Motorizats de la Comunitat Valenciana, XINM.

2.3.3. TRANSPORTE PÚBLICO

2.3.3.1. Autobús

Dentro de la red de transporte metropolitano de Alicante (TAM), la línea 07 de la red urbana de autobuses es la que da servicio al área industrial Pla de la Vallonga.

Esta línea dispone de 29 paradas, haciendo su recorrido desde Alicante, parada Óscar Esplá 37, hasta el Rebolledo, parada Paseo Mayor 75. En la siguiente tabla se indican las paradas pertenecientes a la línea 07 en las que se puede hacer transbordo con otras líneas del TAM.

PARADAS LINEA 07	LÍNEAS DE TRANSBORDO
Óscar Esplá 37 (Ida y vuelta)	06: ESTACIÓN DE AUTOBUSES-JUAN XXIII (2º SECTOR). RED URBANA. 09: AVDA. OSCAR ESPLA-PLAYA DE SAN JUAN (AVDA. NACIONES). RED URBANA. 24: ALICANTE (E. AUTOBUSES)-UNIVERSIDAD DE ALICANTE-SAN VICENTE DEL RASPEIG. RED INTERURBANA.
Aguilera 35 (Ida)	03: CIUDAD DE ASIS-COLONIA REQUENA. RED URBANA. 04: CEMENTERIO-BARRIO TÓMBOLA. RED URBANA.
Orihuela 23 (Ida)	03: CIUDAD DE ASIS-COLONIA REQUENA. RED URBANA.
Aguilera 40 (Vuelta)	03: CIUDAD DE ASIS-COLONIA REQUENA. RED URBANA. 04: CEMENTERIO-BARRIO TÓMBOLA. RED URBANA.

Tabla 9. Tabla paradas de transbordo con otras líneas. **Fuente:** Elaboración propia.

Actualmente la línea 07 realiza tres paradas en el ámbito de estudio con un intervalo de paso cada 80 minutos.

Según la frecuencia actual sólo hay dos servicios que permiten llegar al área industrial Pla de la Vallonga en un horario normal de trabajo (antes de las 9:00), lo que supone una oferta de tan solo 110 plazas (un autobús tiene 55 plazas). Esta oferta es insuficiente para dar servicio a los 2.200 trabajadores y trabajadoras de Pla de la Vallonga.

En la actualidad esta oferta es menor debido a la reducción de aforos en el transporte público como consecuencia del COVID-19.



Figura 10. Cuadro de horarios ida y vuelta de la línea 07. Fuente: Vectalia Alicante.

Pla de la Vallonga dispone de seis paradas de autobús de la línea 07, de las cuales solo una es cubierta (calle Trueno), en las ubicaciones que aparecen en la siguiente figura.



Figura 11. Recorrido línea 07 y paradas de autobús en Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Figura 12. Parada con marquesina, calle Trueno. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

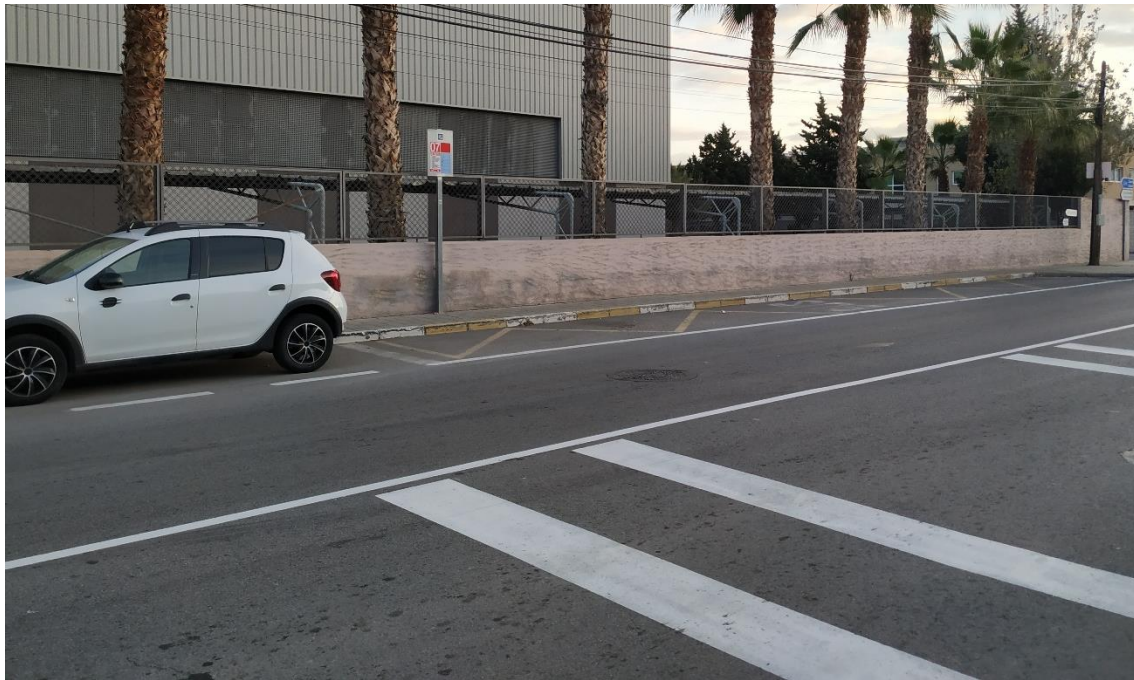
Se ha analizado la accesibilidad de las paradas para personas con movilidad reducida. En primer lugar, se ha comprobado la accesibilidad entre la parada y el vehículo, siendo accesibles el 100% de las paradas del ámbito de estudio.

ACCESIBILIDAD ENTRE PARADA Y VEHICULO	Nº DE PARADAS	PORCENTAJE
Sí, sin obstáculos	6	100%
No, aparcamiento vehículos	0	0%
No, obstáculos mobiliario urbano u otros	0	0%

Tabla 10. Análisis accesibilidad entre parada y vehículo. **Fuente:** Elaboración propia.



Figura 13. Accesibilidad entre parada y vehículo. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Fotografía 5. Parada accesible entre parada y vehículo, calle Bonanza. **Fuente:** Elaboración propia.

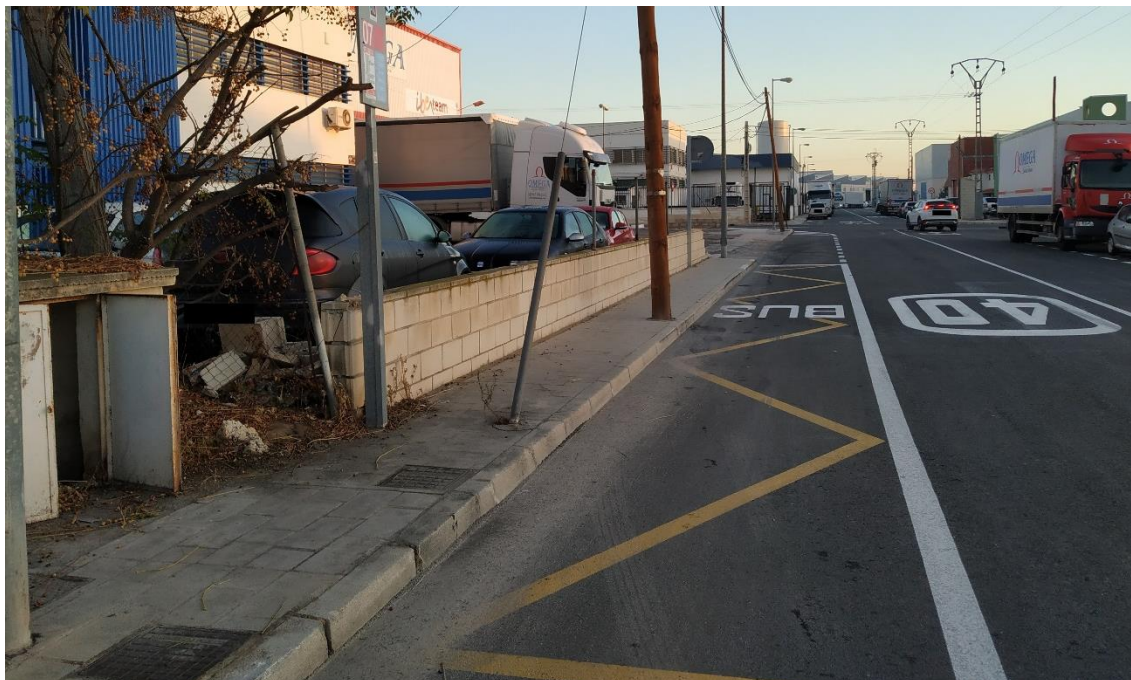
También se ha analizado la accesibilidad de la parada y el entorno, siendo el 83,3% de las paradas no accesibles debido al reducido espacio de la acera, inferior a 1,2 m, y la presencia de obstáculos en alguna de ellas.

ACCESIBILIDAD ENTORNO	Nº DE PARADAS	PORCENTAJE
Sí, totalmente accesible	1	16,7%
Sí, accesible con particularidades	0	0%
No accesible	5	83,3%

Tabla 11. Análisis accesibilidad entre parada y vehículo. **Fuente:** Elaboración propia.



Figura 14. Accesibilidad entre parada y entorno. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Fotografía 6. Parada no accesible entre parada y entorno por obstáculos y ancho de acera, calle Trueno. **Fuente:** Elaboración propia.

2.3.4. VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

En la actualidad el vehículo privado motorizado es el principal medio de transporte empleado para acceder al área industrial Pla de la Vallonga. En este punto se han analizado los accesos, la infraestructura viaria, la señalización y los estacionamientos.

2.3.4.1. ACCESOS

Pla de la Vallonga dispone de tres accesos, todos de entrada y de salida en las ubicaciones que se muestran en la siguiente imagen.



Figura 15. Accesibilidad entorno. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

El acceso nº 1 es principal y conecta con la autovía A-31. Este acceso permite la entrada y la salida de vehículos mediante enlaces directos desde la autovía A-31 en dirección Madrid, a través de una rotonda. Asimismo, se puede acceder a este acceso desde la autovía A- 70 mediante un enlace.

La conexión interior del acceso en el ámbito de estudio es la calle Guillermo Steward Howie de doble sentido con dos carriles de circulación por sentido.



Fotografía 7. Acceso Nº1, entrada desde a la rotonda desde la A-31. **Fuente:** Elaboración propia.

El acceso nº 2 es principal y también conecta con la autovía A-31. Este acceso permite la entrada y la salida de vehículos mediante enlaces directos desde la autovía A-31 en dirección Alicante. Asimismo, se puede acceder a la autovía A- 70 mediante enlaces desde este acceso.

La conexión interior del acceso en el ámbito de estudio es la calle Mistral de doble sentido con un carril de circulación por sentido.



Fotografía 8. Acceso Nº2, entrada y salida desde la A-31. **Fuente:** Elaboración propia.

El acceso nº3 es secundario, es de entrada y de salida y está ubicado en el noreste del área industrial. La conexión interna es la calle Guillermo Steward Howie que es de doble sentido con dos carriles de circulación por sentido, y la conexión externa es la carretera de San Vicente del Raspeig, de un carril por sentido, a través de la cual se accede al núcleo urbano de San Vicente del Raspeig.



Fotografía 9. Acceso N°2, entrada y salida desde la carretera de San Vicente del Raspeig. **Fuente:** Elaboración propia.

2.3.4.2. INFRAESTRUCTURA VIARIA

La jerarquía viaria del área industrial está estructurada mediante dos viarios principales en forma de Y, la calle Guillermo Steward Howie y Aurora Boreal. El tramo N-S de la calle Guillermo Steward Howie conecta con la rotonda a través de la que se accede desde la autovía A-31 dirección Madrid, y el ramal SE-NO distribuye el área y conecta con la carretera de San Vicente del Raspeig. El ramal SO-NE de la calle Aurora Boreal actúa como distribuidor principal.

El tramo oeste de la calle Bonanza que conecta con la calle Guillermo Steward Howie, es principal ya que conecta con el tramo N-S de la calle Mistral desde el que se tiene acceso a la autovía en A-31 dirección Alicante desde una rotonda.

El resto de viarios son secundarios.



Figura 16. Jerarquía viaria. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

Los viarios principales gestionan el tráfico en el ámbito de estudio son de doble sentido, disponiendo de cuatro carriles los de la calle Guillermo Steward Howie, y de dos carriles el resto.

Los viarios secundarios son de doble sentido con dos carriles, excepto el tramo oeste de la calle Arco Iris y el tramo oeste de la calle Bonanza, entre las calles Guillermo Steward Howie y Nieve, que son de sentido único con dos carriles.

El esquema de circulación es bastante eficiente, gestionando bien las puntas de entrada y de salida.



Figura 17. Sentidos de circulación. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

En cuanto a las características estructurales de los viales, estos tienen una longitud aproximada de 10 m y una anchura de carril media de 3,4 m.

Se ha analizado el estado del viario según la clasificación de la siguiente tabla:

ESTADO VIALES	
0	Ausencia de asfalto
1	Existencia de grandes agujeros y grietas que dificultan la conducción
2	Existencia de agujeros y grietas significativos, así como de parches
3	Principio de agrietamiento y presencia de baches poco pronunciados
4	Desgaste propio del uso
5	Estado óptimo

Tabla 12. Clasificación estado viales. **Fuente:** Elaboración propia.

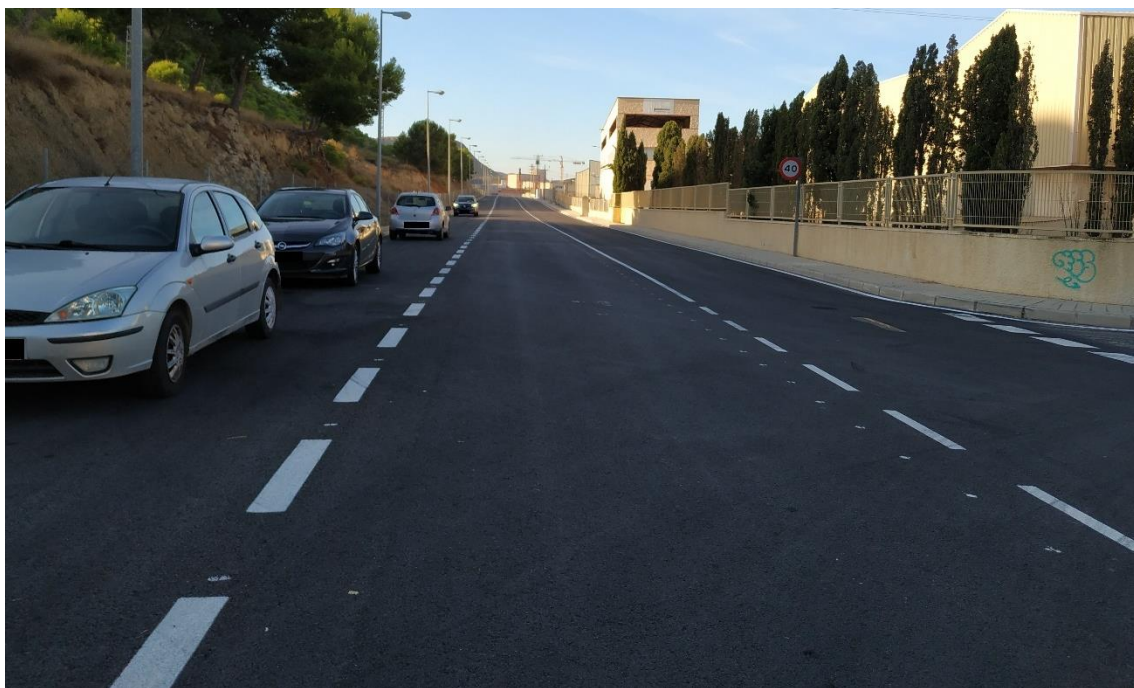
Todas las calles en general presentan un estado óptimo ya que la mayoría han sido reasfaltadas recientemente. Los tramos no reasfaltados de las calles Arco Iris, Meteorito, Nieve y Mistral, presentan principios de agrietamiento. En la calle Mistral existe un tramo en la zona noroeste que presenta grietas significativas.



Fotografía 10. Ejemplo grietas significativas, tramo calle Mistral. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 11. Ejemplo principio de agrietamiento, tramo calle Mistral. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 12. Ejemplo viales reasfaltados, tramo calle Mistral. **Fuente:** Elaboración propia.

A continuación, se muestra una tabla resumen con los datos evaluados de la infraestructura viaria que se han analizado en este punto.

NOMBRE	LONG. (m)	JERARQUÍA VIARIA	SENTIDO	Nº CARRILES	ANCHO (m)	ESTADO
CALLE AGUA	733,34	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2	5,0
CALLE ALISIOS	1228,08	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2	4,8
CALLE ARCO IRIS	349,69	VIARIO SECUNDARIO	UNICO	2	2,75	3,0
CALLE AURORA BOREAL	696,65	VIARIO PRINCIPAL	DOBLE	4	3,5	5,0
CALLE BONANZA	619,37	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2	5,0
CALLE GRANIZO	238,29	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2	4,0
CALLE METEORITO	882,9	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2	3,6
CALLE MISTRAL	2921,37	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2 a 4	3,8
CALLE NIEVE	1061,77	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2 a 5	3,5
CALLE STEWARD HOWIE	1004,26	VIARIO PRINCIPAL	DOBLE	4	3,5	4,4
CALLE TRUENO	915,6	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2	4,8
CALLE VIENTO	249,84	VIARIO SECUNDARIO	DOBLE	2	3,2	4,0

Tabla 13. Tabla resumen datos de la infraestructura viaria del área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

2.3.4.3. SEÑALIZACIÓN

La señalización en general persigue los objetivos de aumentar la seguridad, la eficacia y la comodidad de la circulación. Para ello, advierte de posibles peligros, ordena la circulación y proporciona al usuario la información que precisa.

Por ello se ha evaluado el estado de la señalización del área industrial Pla de la Vallonga, diferenciando entre elementos verticales y horizontales, y a su vez las marcas viales se han dividido entre longitudinales y transversales.

En total se han contabilizado un total de 202 señales verticales y 277 señales horizontales en el ámbito de estudio.

El análisis se ha efectuado en función de la siguiente clasificación:

ESTADO SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	
0	Ausencia de señal
1	Desgaste de la pintura superior al 75%, apenas se distingue la marca vial
2	Desgaste de la pintura entre 50-75%, la pintura clarea, pero se identifica la marca vial
3	Desgaste de la pintura no superior al 50%
4	Buen estado
5	Estado óptimo, pintado en un periodo reciente

Tabla 14. Clasificación estado señalización horizontal. **Fuente:** Elaboración propia.

ESTADO SEÑALIZACIÓN VERTICAL	
0	Ausencia de señal
1	No se identifica la indicación (deterioro, orientación, vandalismo)
2	Signos de deterioro o vandalismo
3	Desgaste propio del tiempo
4	Buen estado
5	Estado óptimo, cambiada en un periodo reciente

Tabla 15. Clasificación estado señalización vertical. **Fuente:** Elaboración propia.

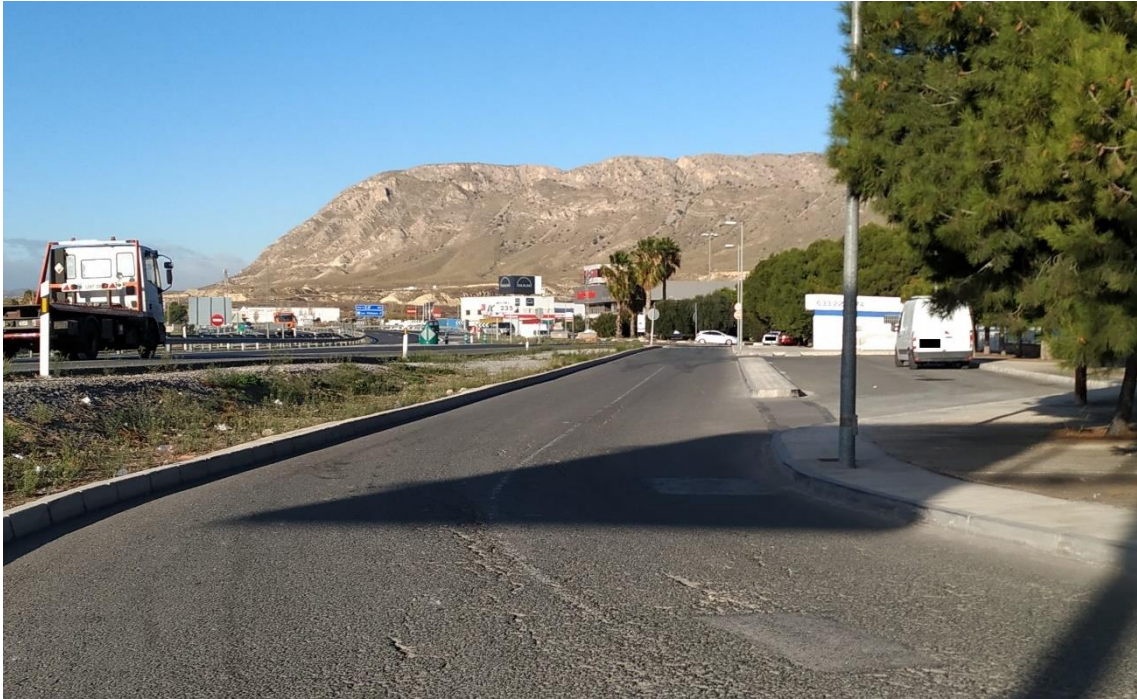
La pintura de la señalización horizontal longitudinal y transversal se encuentra en estado óptimo en toda el área industrial ya que esta ha sido pintada recientemente, salvo en la calle Arco Iris donde solo se ha pintado la señalización transversal, y la pintura de la señalización longitudinal clarea, pero se identifica la marca vial.



Figura 18. Señalización horizontal transversal. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Fotografía 13. Pintura señalización transversal, calle Arco Iris. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 14. Pintura señalización longitudinal, calle Arco Iris. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 15. Pintura señalización longitudinal y transversal, calle Mistral. **Fuente:** Elaboración propia.

En cuanto a la señalización vertical en gran parte de la misma se aprecia desgaste propio del tiempo.

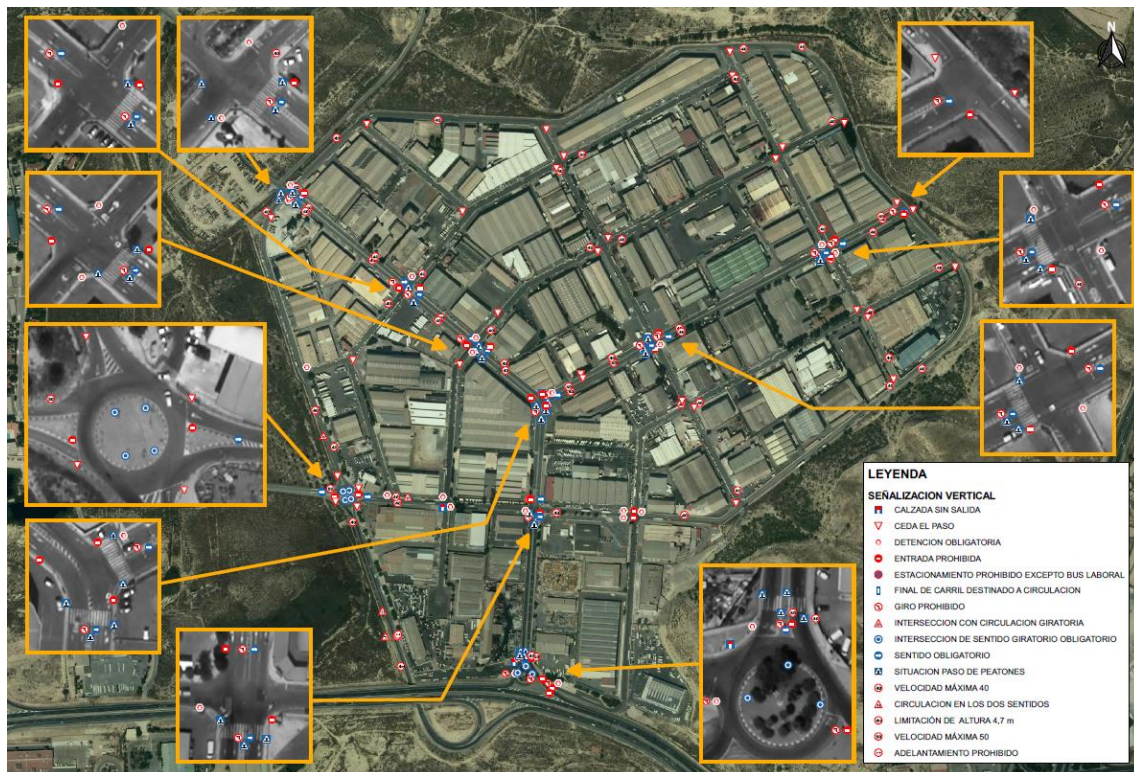
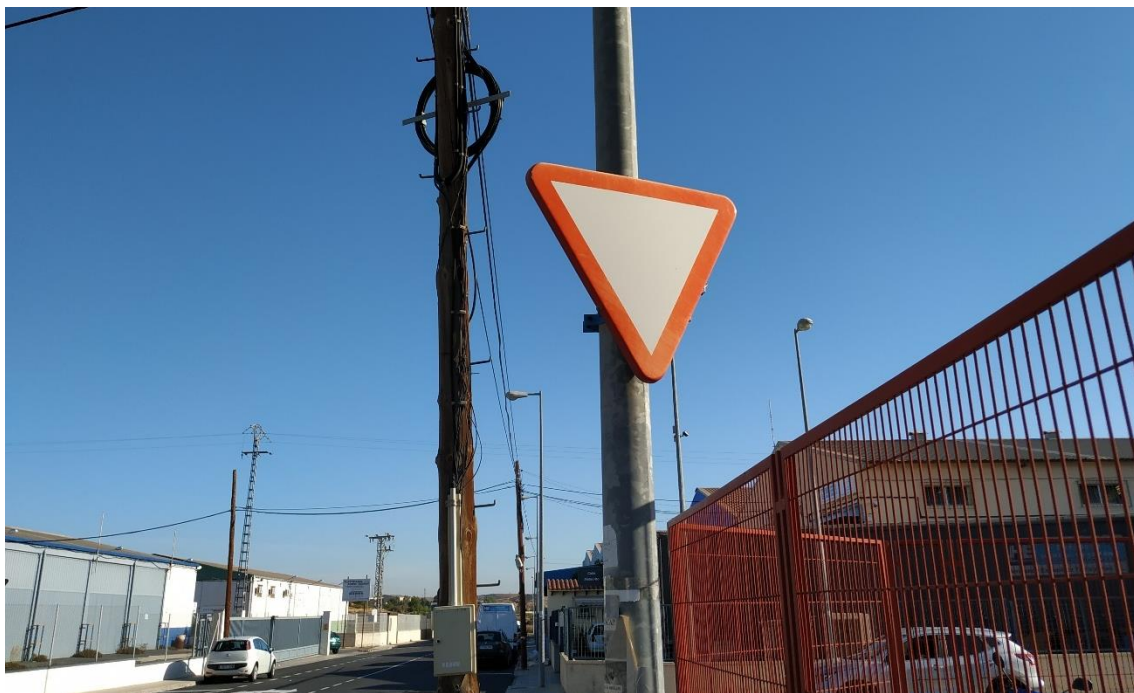


Figura 19. Señalización vertical. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Fotografía 16. Ejemplo señal vertical desgaste propio del tiempo, calle Meteorito. **Fuente:** Elaboración propia.

A continuación, se muestra una tabla resumen con los datos evaluados de la señalización que se han analizado en este punto.

NOMBRE	NÚMERO		ESTADO		
	Nº SH T	Nº SV	SH. LONG.	SH. TRANS.	SV
CALLE AGUA	22	7	5	5	3,6
CALLE ALISIOS	24	16	5	5	3,3
CALLE ARCO IRIS	3	7	3	4	3,0
CALLE AURORA BOREAL	37	35	5	5	3,7
CALLE BONANZA	13	14	5	5	3,2
CALLE GRANIZO	6	2	5	5	3,5
CALLE METEORITO	27	10	5	5	3,3
CALLE MISTRAL	48	34	5	5	3,5
CALLE NIEVE	10	5	5	5	3,4
CALLE STEWARD HOWIE	57	61	5	5	3,4
CALLE TRUENO	26	10	5	5	3,4
CALLE VIENTO	4	1	5	5	3,0

Tabla 16. Tabla resumen datos de la señalización del área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

2.3.4.4. ESTACIONAMIENTO

En este apartado se han clasificado, identificado y estimado las plazas de estacionamiento existentes en el área industrial Pla de la Vallonga.

En el ámbito de estudio se han estimado aproximadamente 2.505 plazas de estacionamiento privado, es decir aquellos estacionamientos que se ubican dentro de las parcelas. Dentro de esas. Del total de plazas estimadas 16 son plazas para personas con movilidad reducida.



Figura 20. Estacionamientos privados en el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Figura 21. Plazas estimadas de estacionamientos privados en el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

A parte de la oferta de los estacionamientos privados, en la zona suroeste del área industrial existe un estacionamiento público para camiones y vehículos con una capacidad de 39 plazas.



Figura 22. Estacionamiento público en el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Fotografía 17. Estacionamiento público del área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 18. Estacionamiento público del área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

Se han identificado dos tipologías de estacionamiento en sus calles, en línea y en batería, ubicándose este último tipo solo en la calle Arco Iris. En total se han estimado 2.096 plazas de aparcamiento, no existiendo plazas de para personas con movilidad reducida.



Figura 23. Estacionamientos en calle en el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Figura 24. Plazas estimadas en estacionamientos en calle en el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Fotografía 19. Estacionamiento en línea, calle Viento. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 20. Estacionamiento en batería, calle Arco Iris. **Fuente:** Elaboración propia.

Cabe mencionar que durante este año se ha pintado la señalización vial del área industrial, observándose que se han pintado líneas de plazas de estacionamiento en entradas a parcelas que no disponen de vado. Teniendo en cuenta esto se ha estimado el número de plazas que habría si todas las parcelas dispusieran de vado en sus entradas obteniéndose 1.739 plazas, un 17% menos de las existentes.



Fotografía 21. Ejemplo de pintura de estacionamiento delante de entrada a parcela sin vado, calle Bonanza. **Fuente:** Elaboración propia.

El porcentaje de ocupación de las plazas de aparcamiento es del 74% en toda el área industrial, observándose solo estacionamiento ilegal en el 33% de sus calles.



Fotografía 22. Ejemplo de estacionamiento ilegal, calle Aurora Boreal. **Fuente:** Elaboración propia.



Fotografía 23. Ejemplo de estacionamiento ilegal, calle Meteorito. **Fuente:** Elaboración propia.

A continuación, se muestra una tabla resumen con los datos de estacionamiento de las calles que se han analizado en este punto.

NOMBRE	TIPO	MARGEN	PLAZAS	PLZ. CON VADOS	PLZ. C/D	PLZ. PMR	OCUP.	ILEGAL
CALLE AGUA	LINEA	2	198	176	0	0	75%	NO
CALLE ALISIOS	LINEA	2	309	248	0	0	65%	NO
CALLE ARCO IRIS	LINEA BATERIA	1 y 2	73	73	0	0	95%	SI
CALLE AURORA BOREAL	LINEA	0	0	0	0	0	-	SI
CALLE BONANZA	LINEA	1 y 2	112	106	0	0	88%	NO
CALLE GRANIZO	LINEA	2	68	49	0	0	75%	NO
CALLE METEORITO	LINEA	2	234	177	0	0	80%	SI
CALLE MISTRAL	LINEA	1 y 2	542	511	0	0	34%	NO
CALLE NIEVE	LINEA	2	195	168	0	0	88%	SI
CALLE STEWARD HOWIE	LINEA	0	0	0	0	0	-	NO
CALLE TRUENO	LINEA	2	282	170	0	0	63%	NO
CALLE VIENTO	LINEA	2	83	61	0	0	75%	NO

Tabla 17. Tabla resumen datos del estacionamiento de las calles del área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

2.3.4.5. INTENSIDADES DE TRÁFICO

Las intensidades de tráfico de las principales carreteras que dan acceso al área industrial de Pla de la Vallonga se conocen a partir de los datos publicados por el Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana (2018).

En el ámbito de estudio las intensidades de tráfico en los tramos de la autovía A-70 que enlazan con la autovía A-31 que da acceso al área industrial, son de 89.663 vehículos en el tramo norte de la A-70 y 74.094 vehículos en el tramo sur.

En el tramo de la autovía A-31 desde Alicante hasta el enlace con la A-70 las intensidades de tráfico son de 46.149 vehículos, de los cuales un 6,5% son vehículos pesados. En el tramo oeste después del enlace con la A-70, donde se ubican los accesos principales N°1 y N°2 a Pla de la Vallonga, las intensidades de tráfico se reducen a 41.345 vehículos, de los cuales un 9% son vehículos pesados.

A partir de ese tramo hacia el oeste (enlace con la autopista AP-7) las intensidades de tráfico siguen reduciéndose, siendo de 30.107 vehículos, de los cuales un 8,1% son vehículos pesados.

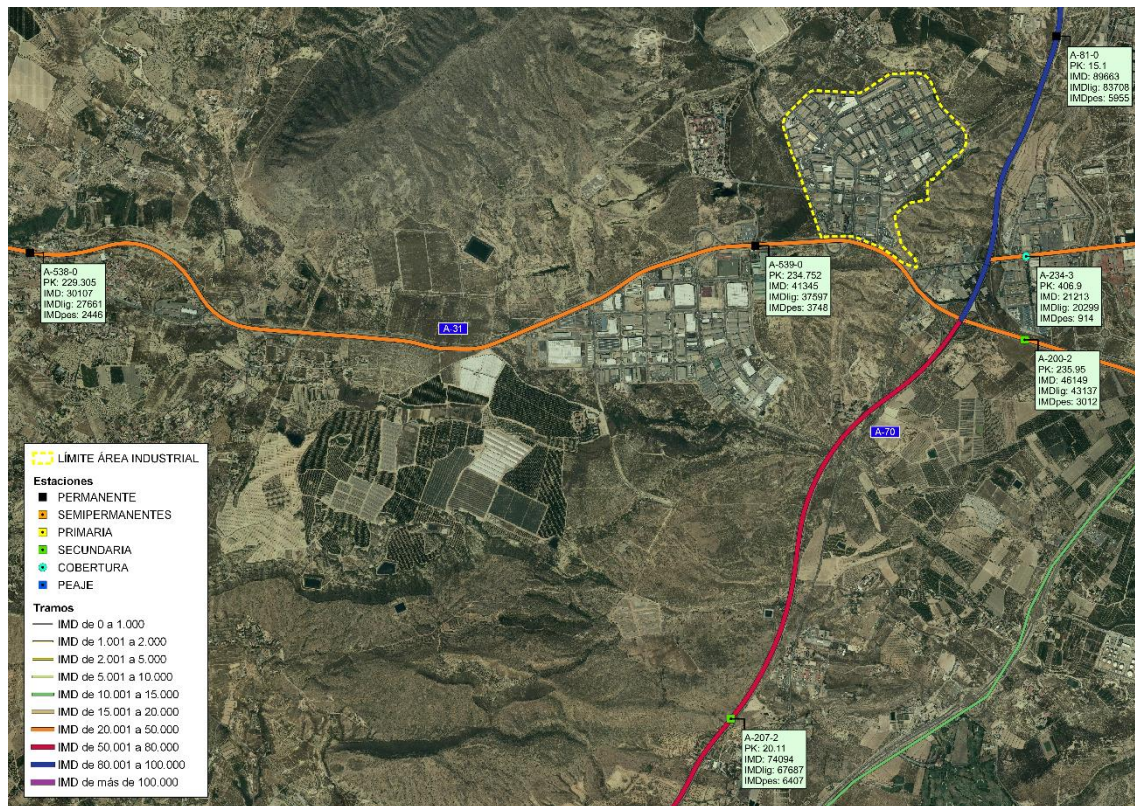


Figura 25. Intensidades de tráfico en autovías A-70 y A-31. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

En cuanto a la movilidad interna con el fin de caracterizar la estructura del tráfico en la red interior del área industrial se han realizado una serie de aforos por conteo durante 15 minutos en varios puntos, durante los periodos considerados de horas punta de las entradas y salidas del personal de Pla de la Vallonga. Los periodos en los que se han realizado las mediciones de los aforos han sido por la mañana de 7:00 a 9:00 y al medio día de 13:00 a 15:00.



Figura 26. Puntos de aforo. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

A partir de estos aforos se han estimado las intensidades de circulación media horaria equivalente en el periodo de mañana (de 7:00 a 9:00) y en el periodo de medio día (de 13:00 a 15:00) de los viales del área industrial.

En el periodo comprendido entre las 7:00 y las 9:00 de la mañana, correspondiente a la entrada al trabajo, la vía donde se produce la mayor circulación de vehículos es la calle Guillermo Steward Howie, ya que recibe el tráfico de dos accesos.

Las principales entradas a Pla de la Vallonga se realizan por el acceso N°1 desde la A-31 dirección Madrid, a la calle Guillermo Steward Howie teniendo este tramo una intensidad de circulación media horaria de estimada de 1.152 veh/h.

Durante el periodo entre las 13:00 y las 15:00, la vía con mayor flujo de vehículos al igual que en las mañanas es la calle Guillermo Steward Howie. Asimismo, el tramo de entrada de esta desde la A-31, sigue siendo donde más flujo de vehículos se produce con una intensidad de circulación media horaria de estimada de 516 veh/h.

El siguiente tramo con mayor intensidad de circulación en este intervalo horario es el de salida por el acceso N°2 a la A-31 dirección Alicante con una intensidad de circulación media horaria de estimada de 552 veh/h.



Figura 27. Intensidades de circulación media horaria equivalente en el periodo de mañana (de 7:00 a 9:00). **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



Figura 28. Intensidades de circulación media horaria equivalente en el periodo de medio día (de 13:00 a 15:00). **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.



2.3.5. MOVILIDAD ELÉCTRICA

Actualmente el área industrial Pla de la Vallonga no dispone de puntos de recarga para vehículos eléctricos, pero está prevista su instalación en la estación de servicio existente.

3. METODOLOGÍA DEL PROCESO PARTICIPATIVO

3.1. REUNIONES CON LOS ACTORES IMPLICADOS

3.1.1. IMPULSALICANTE Agencia local de desarrollo y entidades de conservación de las áreas industriales Atalayas y Pla de la Vallonga.

El día 29/10/2020 se mantuvo una reunión con Manuel Amorós (director gerente de la Agencia local de desarrollo de Alicante), Vicente Seguí (director de gestión de la entidad de conservación en entidad de conservación de Atalayas) y Juan Luis Escoda (director de gestión de la entidad de conservación en entidad de conservación de Pla de la Vallonga) en entidad de conservación de Pla de la Vallonga.

La mayoría de los temas tratados en esta reunión están reflejados en el análisis de movilidad. Se estableció que las entidades de conservación se encargarían de hacer llegar las encuestas a las empresas y estas a sus trabajadores.

3.1.2. Jefe de servicio de medio ambiente.

El día 25/11/2020 se mantuvo una reunión con Juan Luis Beresaluze, jefe servicio de medio ambiente del Ayuntamiento de Alicante, en Oficina de Atención Ciudadana (OAC), Alicante.

Se trataron temas relativos a aspectos medioambientales del documento y a los mapas de ruido de Alicante. El resto de la información recibida se valora en el análisis de los aspectos medioambientales y en las mejoras propuestas.

3.2. ENCUESTAS

Con el fin de caracterizar la movilidad se realizaron encuestas para las empresas y los trabajadores del ámbito de estudio.

Las encuestas se crearon mediante la aplicación Google Formularios y se enviaron el día 23 de noviembre de 2020, a través de la entidad de conservación a todas las empresas del área industrial y a sus trabajadores a través de estas. El plazo para su respuesta finalizó el 11 de diciembre de 2020.

La participación fue muy baja, las encuestas fueron respondidas por 11 empresas, un 4,6% del total, y 15 trabajadores del área industrial, un 0,68% del total. Estadísticamente la muestra de las encuestas de los trabajadores representa para un nivel de confianza del 90% un error muestral del 21,2%. Los parámetros que se han calculado a partir de estos datos se han realizado teniendo en cuenta el margen de error.

Tanto los cuestionarios para las empresas como para los trabajadores van incluidos en el Anexo 2 Cuestionarios encuestas de movilidad.

3.2.1. EMPRESAS

A continuación, se exponen los resultados más significativos de las encuestas realizadas a las empresas:

3.2.1.1. *El estacionamiento en las empresas y su gestión*

El 82% de las empresas encuestadas disponen de estacionamiento en sus instalaciones, con un total de 75 plazas de estacionamiento. De los datos de la encuesta se extrae que el total de trabajadores de estas empresas es de 157, por lo que la ratio de disponibilidad de estacionamiento es de 1 plaza por cada 2,1 personas.

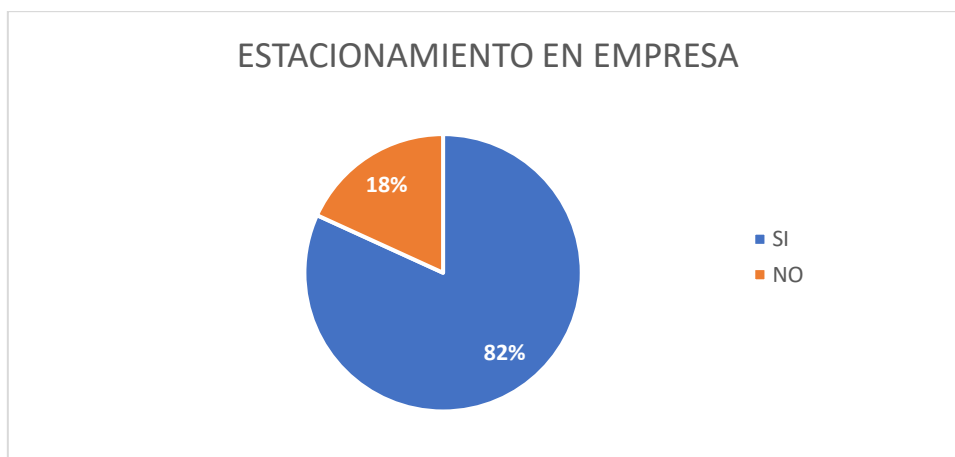


Gráfico 17. Disponibilidad de estacionamiento en la empresa. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

De las plazas disponibles en las empresas ninguna tiene costes para los trabajadores estando el 33% de las mismas asignadas y en las restantes se aparca según se llega.

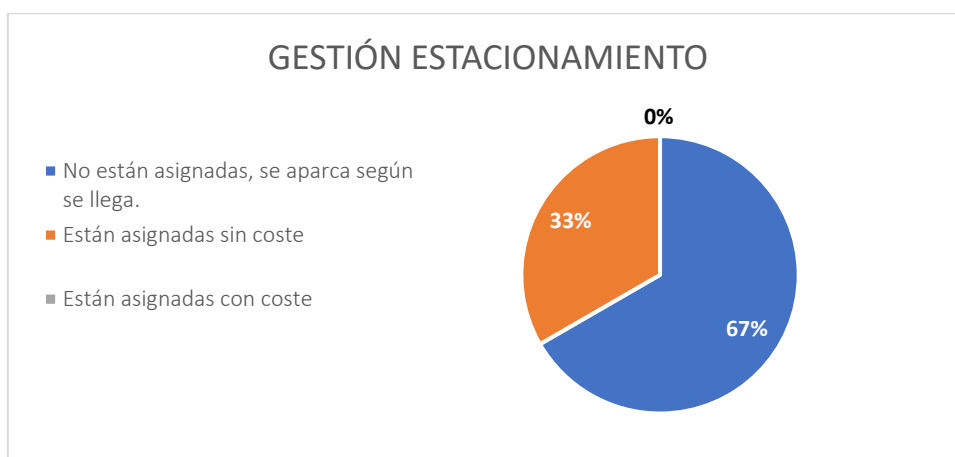


Gráfico 18. Gestión del estacionamiento en la empresa. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

3.2.1.2. Flota de vehículos

El 91% de las empresas encuestadas disponen de flota de vehículos, utilizando como combustible principalmente el diésel (72%) y la gasolina (22%). También existe presencia de vehículos híbridos entre las empresas encuestadas representando un 6%.

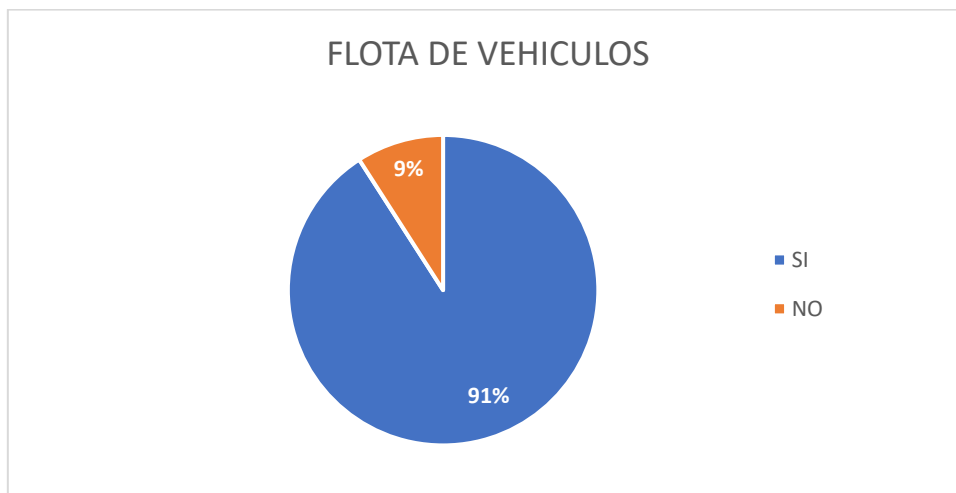


Gráfico 19. Disposición de la empresa de flota de vehículos. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

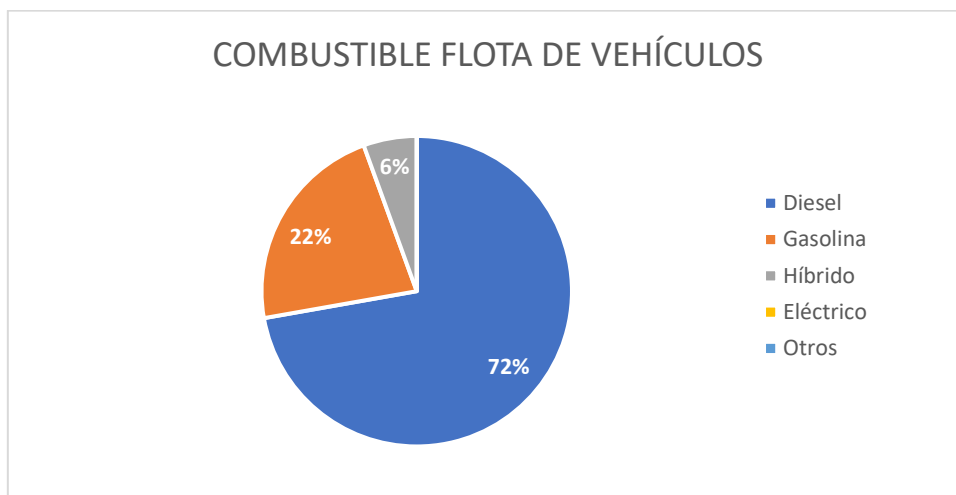


Gráfico 20. Tipo combustible de flota de vehículos. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

3.2.1.3. Puntos de recarga

En cuanto a los puntos de recarga ninguna de las empresas encuestadas se plantea la instalación de los mismos.

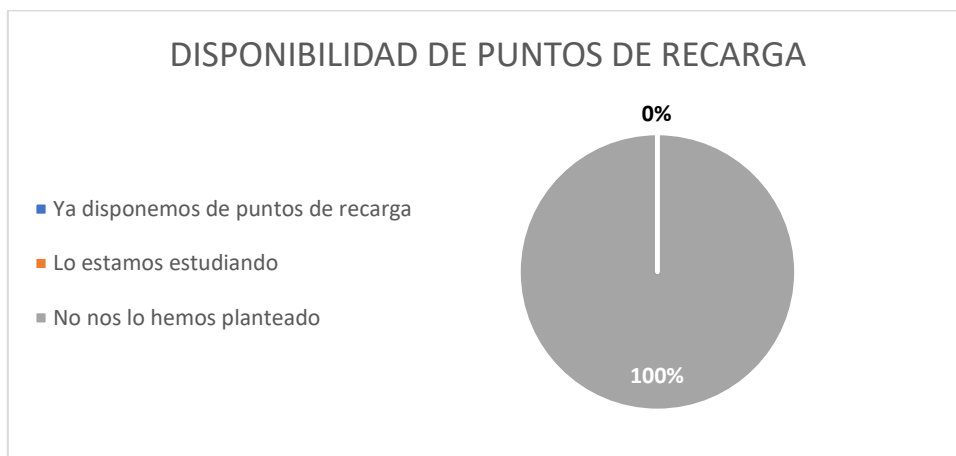


Gráfico 21. Disponibilidad de puntos de recarga. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

3.2.1.4. Transporte Colectivo

Ninguna de las empresas encuestadas dispone de transporte colectivo y el 70% apoyaría la propuesta de implantar un sistema de transporte colectivo al área industrial.

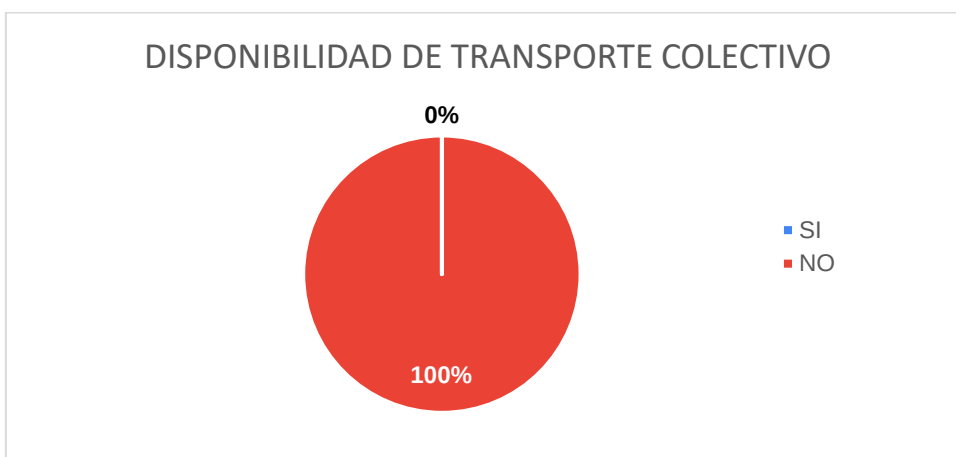


Gráfico 22. Disponibilidad de transporte colectivo. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

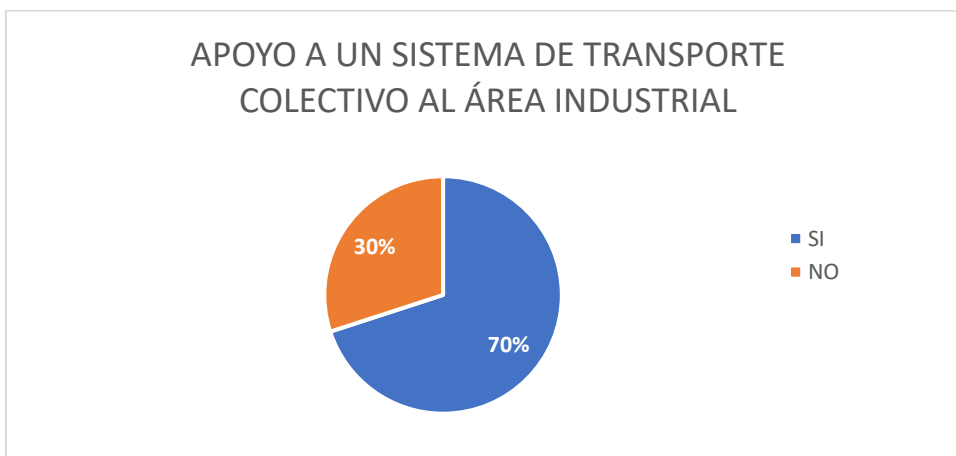


Gráfico 23. Apoyo a un sistema de transporte colectivo al área industrial. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

3.2.1.5. Plan de movilidad de empresa

Ninguna de las empresas encuestadas dispone de plan de movilidad propio.

3.2.1.6. Impacto del COVID-19 en las empresas

La crisis sanitaria del COVID-19 ha producido un impacto negativo en la economía. La aparición del COVID-19 y la declaración del estado de alarma en nuestro país, produjeron diversos problemas que afectaron a la actividad de las empresas.

Tan solo el 9,1% de las empresas encuestadas afirma a ver continuado su actividad con normalidad. El resto ha indicado haber tenido algún problema de los propuestos en la encuesta, siendo la caída del volumen de ventas el que más empresas del área industrial Pla de la Vallonga han señalado con un 64%.

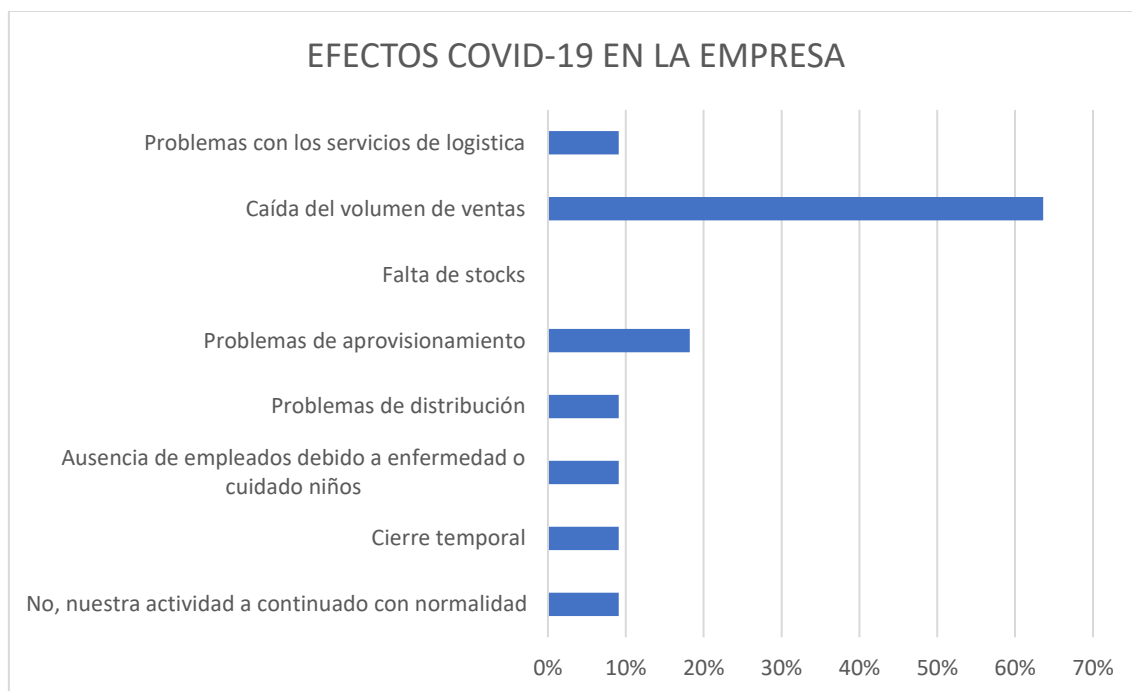


Gráfico 24. Efectos COVID-19 en las empresas. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

El 91% de las empresas dispone de plan de contingencia ante el Covid-19.



Gráfico 25. Disponibilidad de plan de contingencia ante el COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

Para poder afrontar la crisis sanitaria las empresas han tenido que adoptar medidas organizativas para poder realizar su actividad y garantizar la seguridad y la salud de sus trabajadores.

Según datos de la encuesta la medida que más empresas han aplicado ha sido la relativa a seguridad e higiene por un 90%, siendo la siguiente más indicada, por un 64% de las empresas, la aplicación expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE).

Una medida organizativa aplicada por las empresas ha sido estar de 7:00 a 15:00 horas, para evitar comidas fuera de casa y limitar la movilidad en lo posible.



Gráfico 26. Medidas organizativas ante el COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

Antes del COVID-19 solo un 12,5% de las empresas disponían de la opción de teletrabajo. De las empresas restantes que no disponían de teletrabajo, el 25% la ha implantado debido al COVID-19, el 12,5% no puede implantarla por ser inviable con su actividad y el resto lo estaban estudiando para casos particulares (37,5%) o para implantarla en la empresa (12,5%).

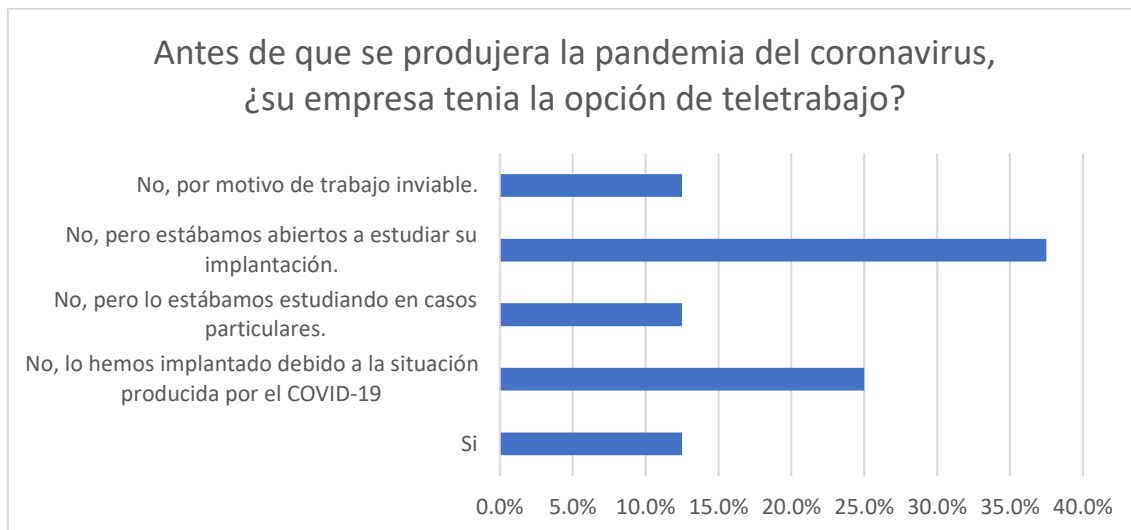


Gráfico 27. Antes del COVID opción de teletrabajo en la empresa. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

Las empresas que disponen de teletrabajo han respondido que éste no se ha visto incrementado debido al COVID-19, teniendo el 29% de las empresas la previsión de continuar con esta medida tras la crisis sanitaria.

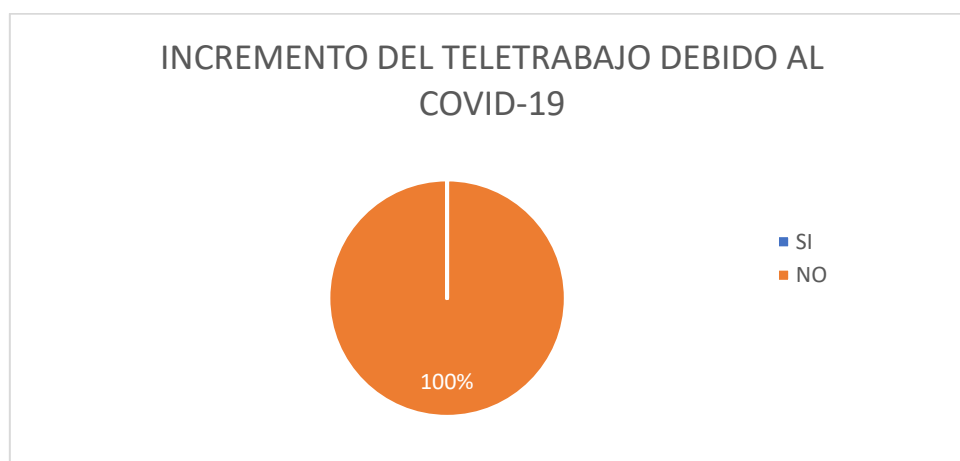


Gráfico 28. Incremento del teletrabajo debido al COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

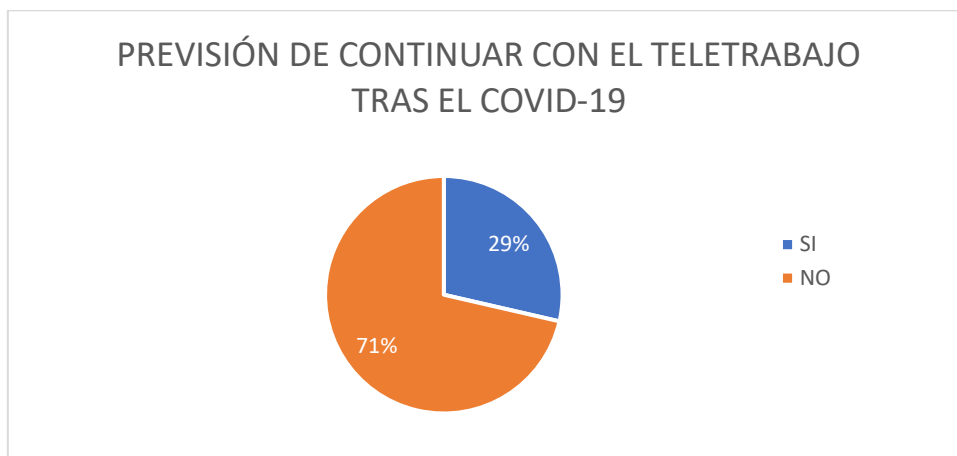


Gráfico 29. Previsión de continuar con el teletrabajo tras el COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

Entre los cambios previstos por las empresas en su operativa a consecuencia de la crisis sanitaria, la flexibilización de horarios ha sido el más indicado por las mismas por un 63% de las empresas encuestadas, seguido la implementación de teletrabajo, la flexibilización de horarios, establecer más planes de contingencia, el cambio de los modelos de formación con fomento webinars u otras formas telemáticas similares y la digitalización de servicios por un 38%.

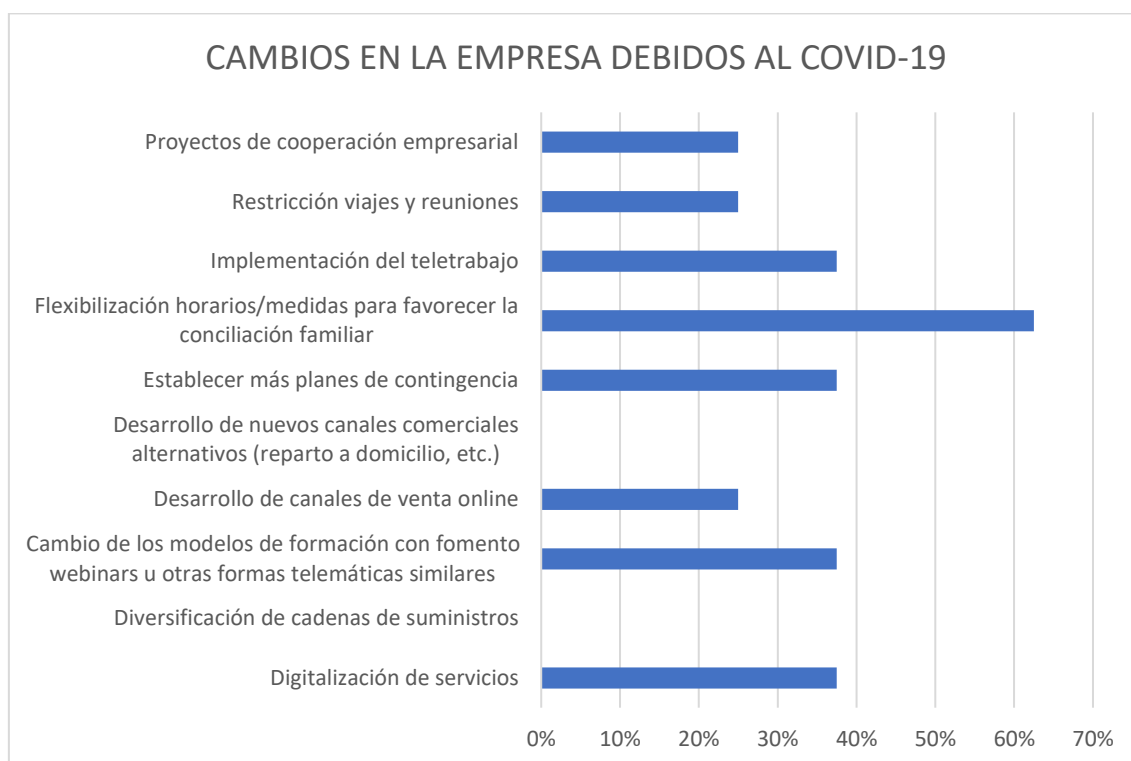


Gráfico 30. Cambios en la empresa debido al COVID-19. **Fuente:** Encuesta para empresas ARVUM.

3.2.2. TRABAJADORES

En el área industrial Pla de la Vallonga el porcentaje de hombres es ligeramente superior al de mujeres existiendo una diferencia entre ambos del 6%.

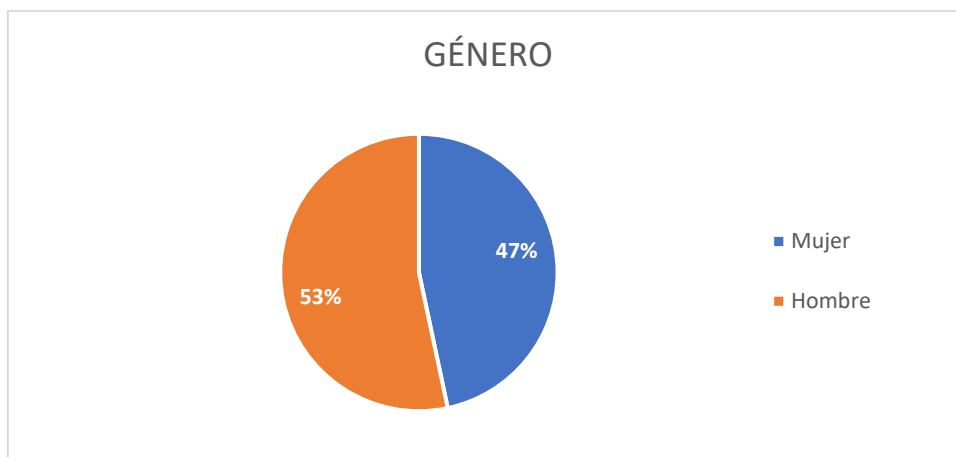


Gráfico 31. Género de los trabajadores encuestados. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

En cuanto a la edad, la mayor parte de los trabajadores se encuentran entre los 41 y 50 años, siendo los restantes rangos de edad del mismo orden, exceptuando que no existen trabajadores menores de 20 años.

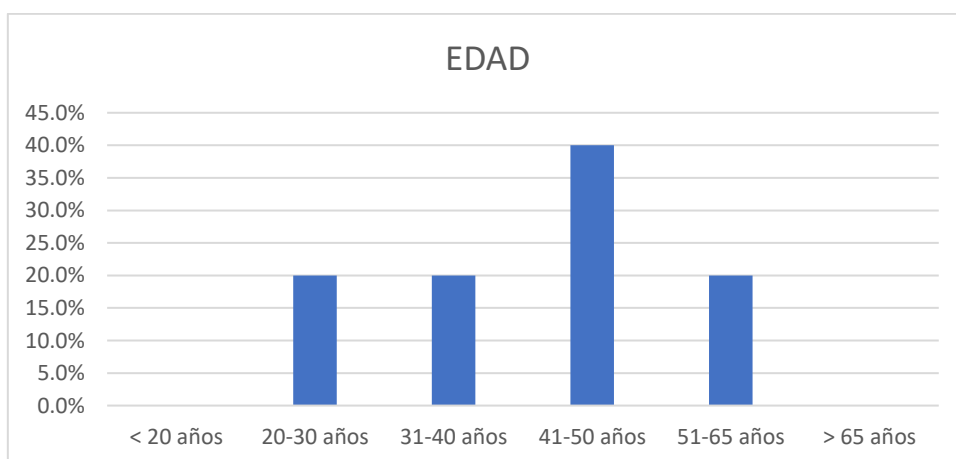


Gráfico 32. Rango de edad de los trabajadores encuestados. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

3.2.2.1. Origen de los desplazamientos

En las encuestas se han identificado un total de 8 municipios de origen de los desplazamientos, de los cuales el 93,3% pertenecen a la provincia de Alicante y el 6,7% restante a la Región de Murcia.

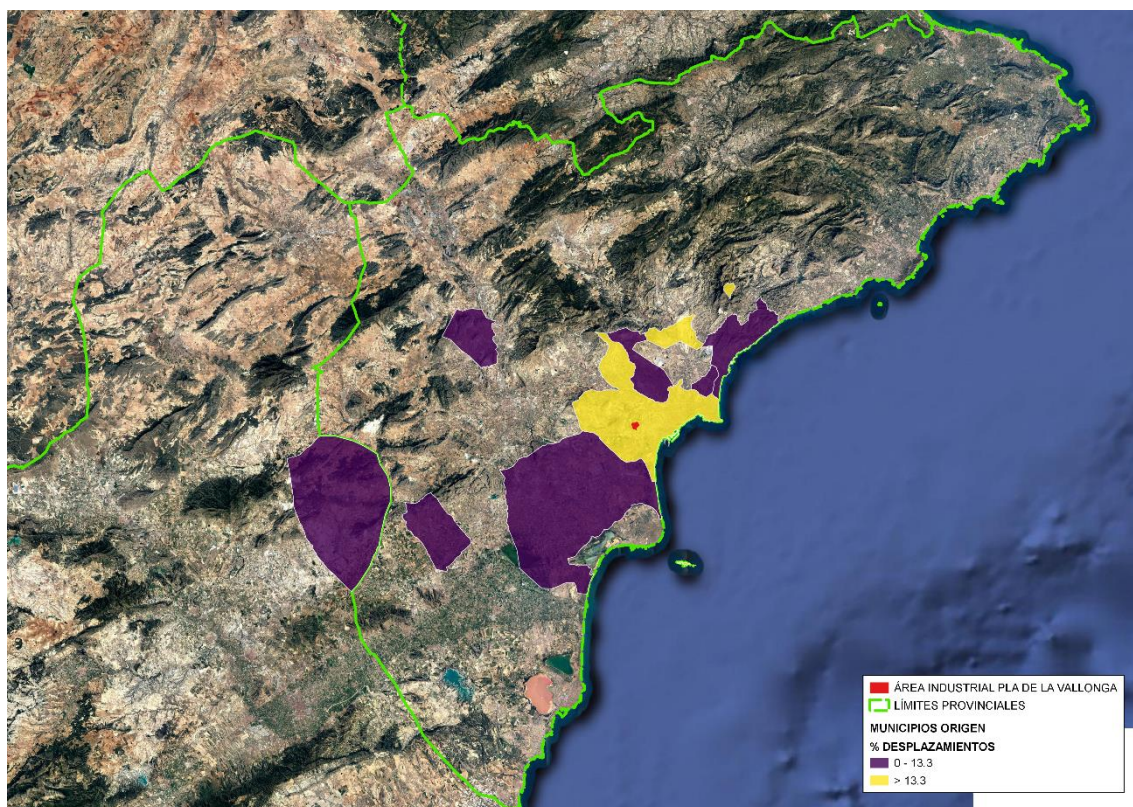


Figura 29. Municipios origen de desplazamientos. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

El principal origen de los desplazamientos de los trabajadores y trabajadoras de Pla de la Vallonga es el municipio de Alicante con un 46,7%, seguido de Elche con un 13,3%. Obteniéndose de Albatera, El Campello, Elda, San Vicente y Sant Joan un 6,7% en cada uno de ellos.

A continuación, se muestra una tabla con los municipios origen de movilidad.

MUNICIPIO	%
ALICANTE	46,7%
ALBATERA	6,7%
EL CAMPELLO	6,7%
ELCHE	13,3%
ELDA	6,7%
SAN VICENTE DEL RASPEIG	6,7%
SAN JUAN DE ALICANTE	6,7%
YECLA	6,7%

Tabla 18. Municipios origen de desplazamientos. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

En el municipio de Alicante, según división de zonas por código postal, los principales orígenes de los desplazamientos se ubican al oeste del municipio tal y como se muestra en la siguiente figura.

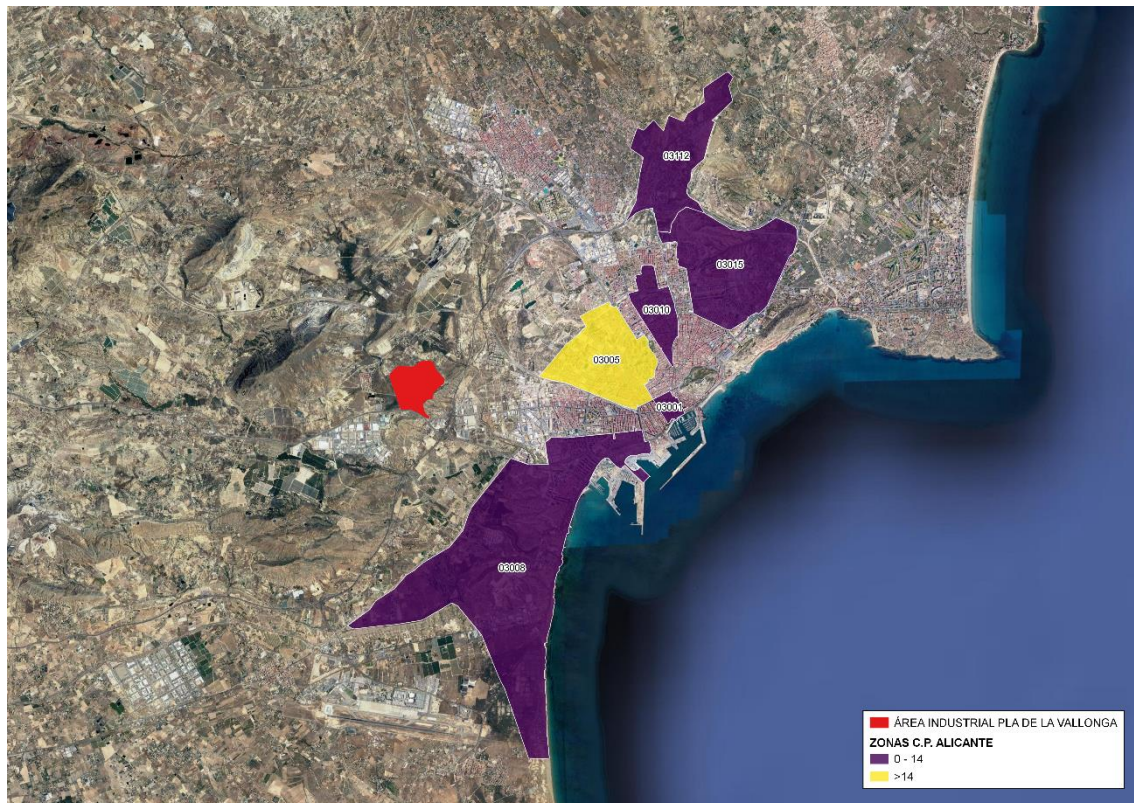


Figura 30. Zonas origen de desplazamientos según código postal en Alicante. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

Las zonas de Alicante según división por código postal, y los barrios correspondientes a las mismas indicados por los encuestados, representando el 46,7% del total de todos los desplazamientos, son las siguientes:

- 03001: Centro Alicante.
- 03005: PAU 2, San Blas.
- 03008: Babel.
- 03010: San Nicolás de Bari.
- 03112: Villafranqueza.
- 03015: Gran Vía.

CÓDIGO POSTAL	%
03001	14,3%
03005	28,6%
03008	14,3%
03010	14,3%
03015	14,3%
03112	14,3%

Tabla 19. Zonas origen de desplazamientos según código postal en Alicante. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

3.2.2.2. Horarios

El tipo de jornada laboral más habitual en el área industrial de Pla de la Vallonga es la partida, indicada en las encuestas por un 86,7% de los trabajadores y trabajadoras, siendo el porcentaje restante por la jornada continua con un 13,3%.

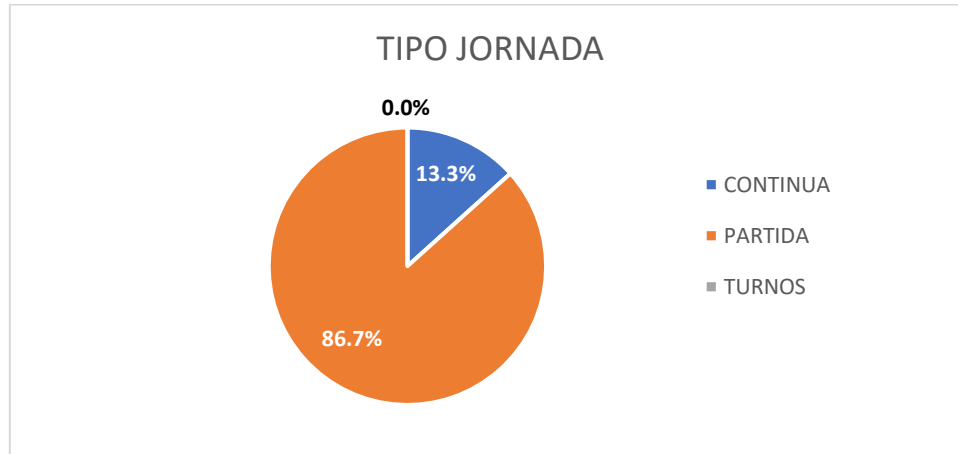


Gráfico 33. Tipo de jornada laboral de los encuestados. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Al primar la jornada partida, se ven claramente diferenciadas las horas punta de entrada y de salida tanto de la mañana y como de la tarde.

En lo concerniente al horario de mañana, el 79% del total de las entradas al trabajo en Pla de la Vallonga, se producen entre las 7:00 y las 9:00 de la mañana, es decir, en esas dos horas se concentra el flujo de entrada de vehículos en el área industrial por la mañana.

A partir de las 7:00 comienza a aumentar el porcentaje de entradas hasta alcanzar el máximo en el intervalo entre las 7:00 y las 8:00 de la mañana (50%), para posteriormente descender a un 29% entre las 8:00 y las 9:00 y a un 21% de 9:00 a 10:00.

Las principales horas de entrada al trabajo por la mañana indicadas en las encuestas se producen a las 7:30 (42,9%), 8:00 (21,4%) y 9:00 (21,4%).

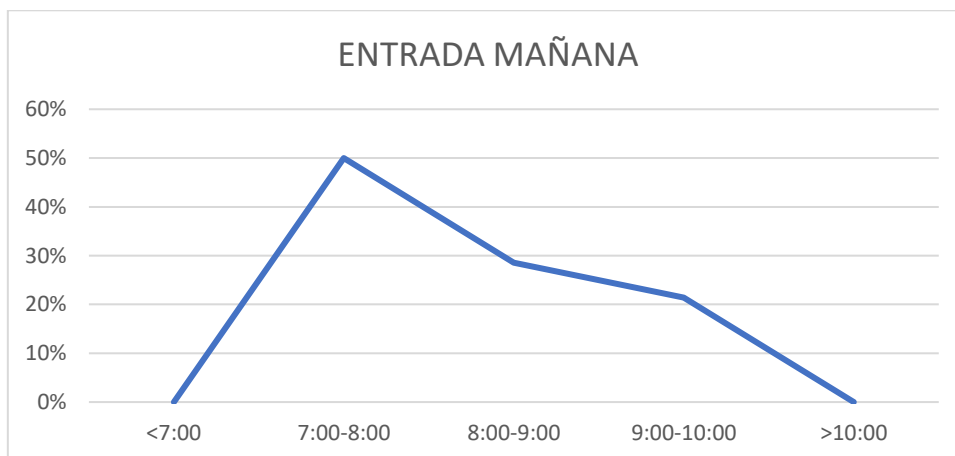


Gráfico 34. Distribución horaria de las entradas por las mañanas. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

En cuanto al horario de salida por la mañana, el 79% del total de las salidas del trabajo en Pla de la Vallonga se produce entre las 14:00 y las 15:00.

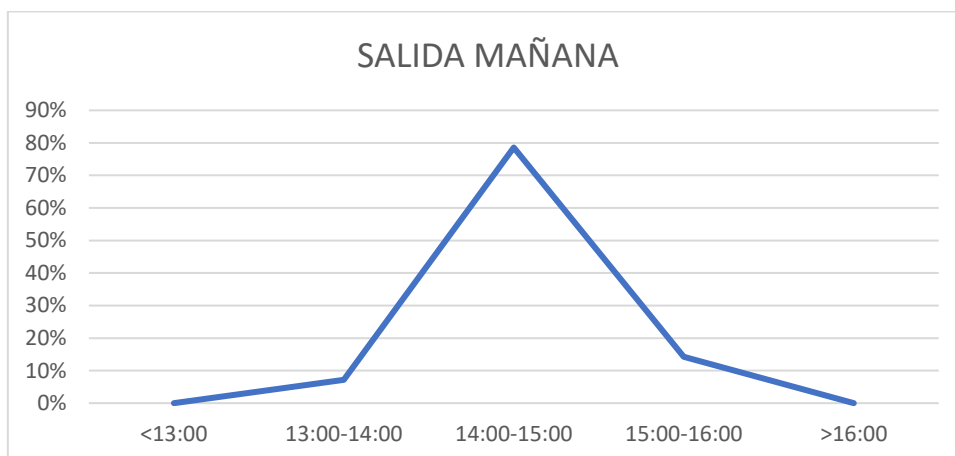


Gráfico 35. Distribución horaria de las salidas por las mañanas. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Como se ha mencionado anteriormente, al existir un 86,7% de trabajadores y trabajadoras con jornada laboral partida, también se producen horas punta de entradas al trabajo por la tarde, produciéndose el 83% de las mismas en el intervalo de tiempo entre las 16:00 y las 17:00 de la tarde, siendo el 67% a las 16:00 y el restante 16% a las 16:30.

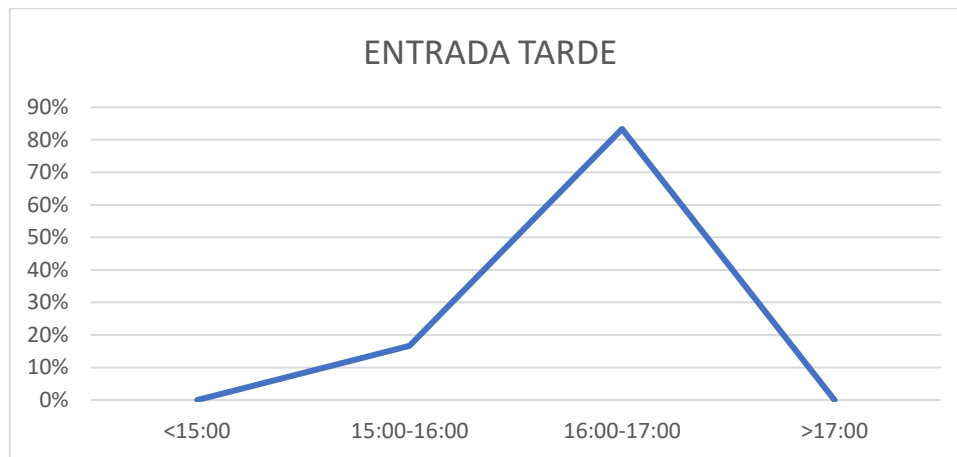


Gráfico 36. Distribución horaria de las entradas por las tardes. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

En el horario de salida por la tarde, el 75% del total de las salidas del trabajo en Pla de la Vallonga se produce entre las 18:00 y las 19:00, es decir, en esa hora se concentra el flujo de salida de vehículos en el área industrial por la tarde. Siendo la principal hora de salida a las 18:30 donde se concentra el 50% del total de todas las salidas de la tarde del área industrial.

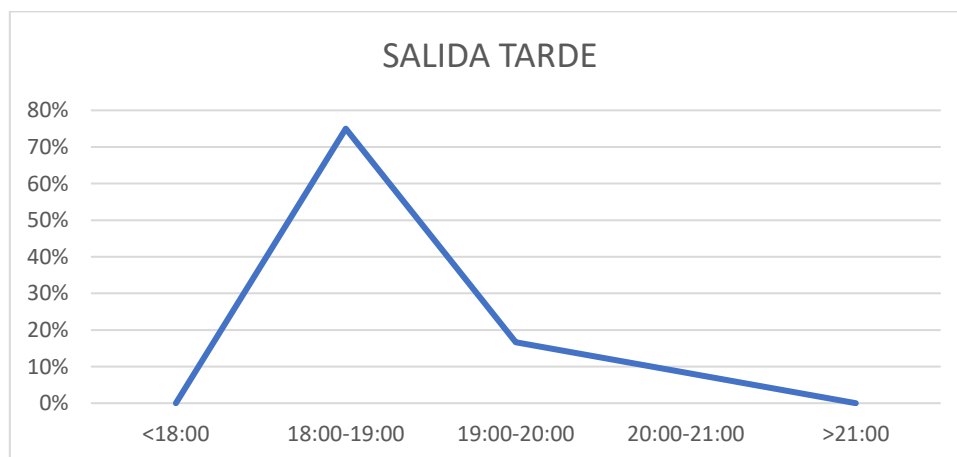


Gráfico 37. Distribución horaria de las salidas por las tardes. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Durante las horas de comida (14:00 a 16:00) el flujo del tráfico en las entradas y salidas de las personas de jornada partida (86,7%) se vería reducido en un 46% ya que este porcentaje ha indicado que no sale del área industrial para comer.

En caso de tener turno partido. A la hora de comer, ¿sales del área industrial?

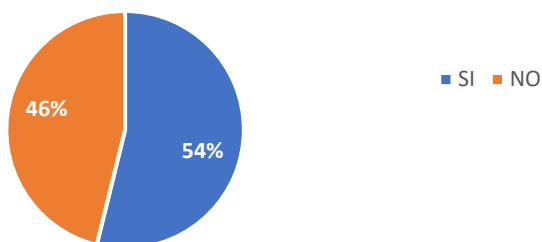


Gráfico 38. Distribución horaria de las salidas. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

3.2.2.3. Reparto modal

Según los datos de las encuestas el 100% de los trabajadores y trabajadoras de Pla de la Vallonga emplean el vehículo privado motorizado para desplazarse al área industrial. Siendo el coche particular el medio de transporte preferente con un 93,3% y, el restante 6,7% la motocicleta.

En cuanto al coche particular, el 86,7% del total se desplazan solos en coche y únicamente el 6,7% lleva pasajero/s.

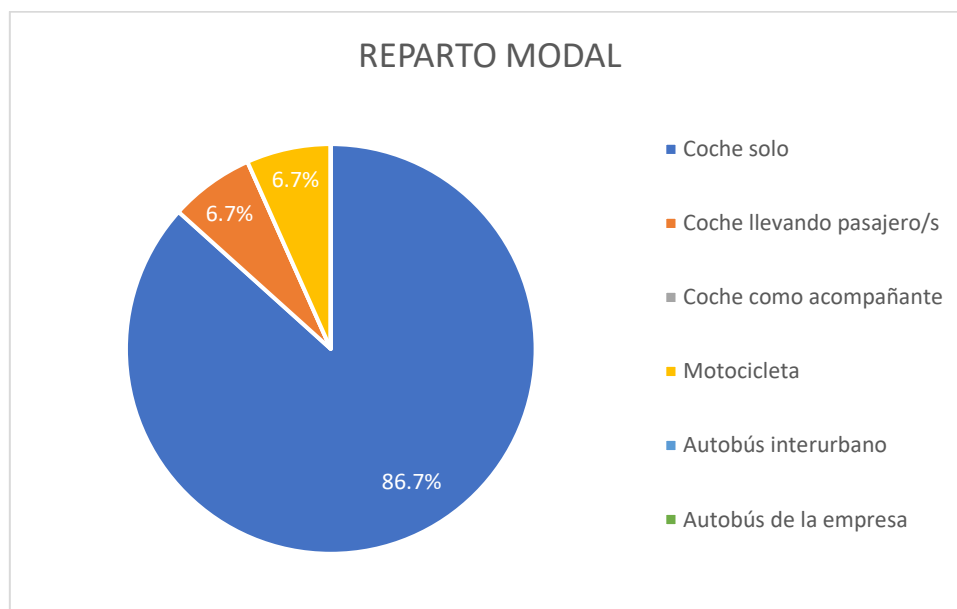


Gráfico 39. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Expandiendo los datos de la encuesta a los 2.200 trabajadores y trabajadoras, tendríamos 2.055 coches (coches como conductor) y 2.055 viajeros que afirman desplazarse en esos vehículos, lo que se traduciría en un grado de ocupación de 1 personas por vehículo.

TIPO DE TRANSPORTE	%
Coche solo	86,7%
Coche llevando pasajero/s	6,7%
Coche como acompañante	0,0%
Motocicleta	6,7%
Ciclomotor	0,0%
Autobús interurbano	0,0%
Autobús de la empresa	0,0%
A pie	0,0%
Bicicleta	0,0%
VPM (patinetes eléctricos o similares)	0,0%

Tabla 20. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Comparando los resultados con los extraídos con origen en el municipio de Alicante se puede observar que el uso del vehículo privado motorizado a penas sufre variación. Independientemente del lugar de residencia, prima el vehículo privado motorizado, concretamente el uso del coche particular.

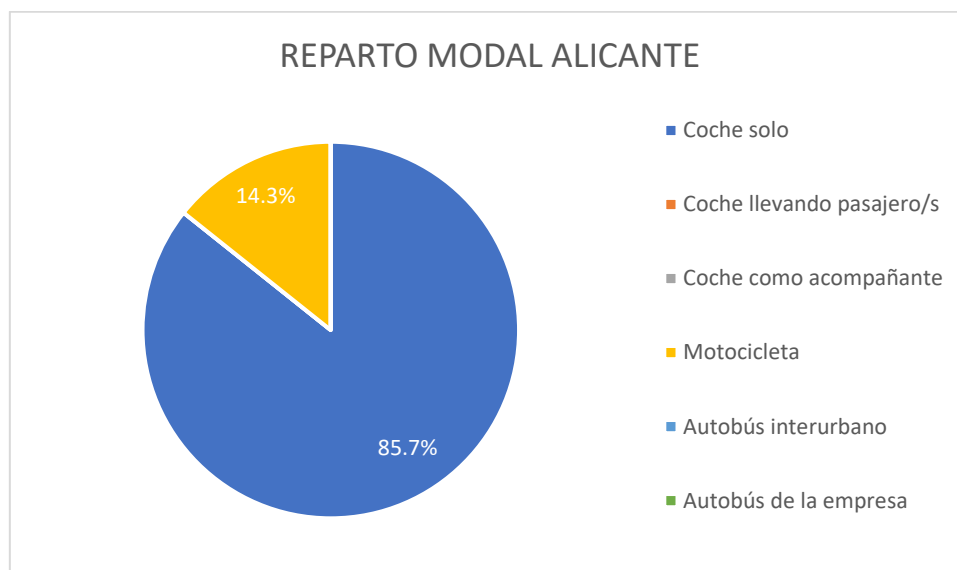


Gráfico 40. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga con origen Alicante. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

TIPO DE TRANSPORTE	%
Coche solo	85,7%
Coche llevando pasajero/s	0,0%
Coche como acompañante	0,0%
Motocicleta	14,3%
Ciclomotor	0,0%
Autobús interurbano	0,0%
Autobús de la empresa	0,0%
A pie	0,0%
Bicicleta	0,0%
VPM (patinetes eléctricos o similares)	0,0%

Tabla 21. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga con origen Alicante. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

La crisis sanitaria del COVID-19 no ha afectado al reparto modal ya que el 100% de los encuestados y encuestadas ha respondido que no ha cambiado de medio de transporte a causa de la misma, siendo el modo de transporte el vehículo privado motorizado.

Los principales motivos de los usuarios de vehículos privados motorizados son porque consideran que es más cómodo (60%) y más rápido (46,7%). Estando en tercer lugar con un 33,3%, que otro motivo por el que se usa el vehículo privado particular es por, el inadecuado horario del transporte público.

3.2.2.4. Usuarios vehículos privados motorizados

Los tipos de combustible más utilizados por los vehículos privados motorizados son el diésel (57,1%) y la gasolina (42,9%). Siendo el porcentaje de vehículos híbridos y eléctricos nulo.

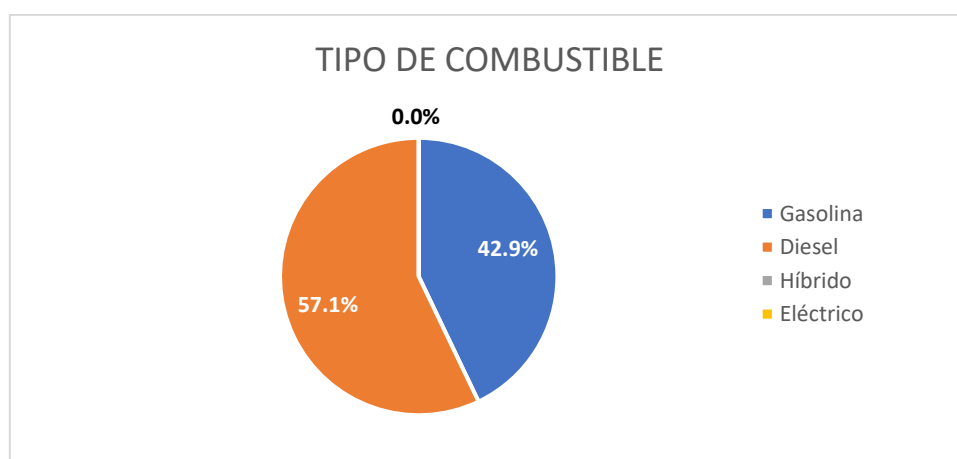


Gráfico 41. Tipo de combustibles vehículos motorizados privados. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

En relación al lugar de estacionamiento el 80% de los encuestados y encuestadas afirman aparcar dentro de la empresa, mientras que el 20% lo hace en la calle.

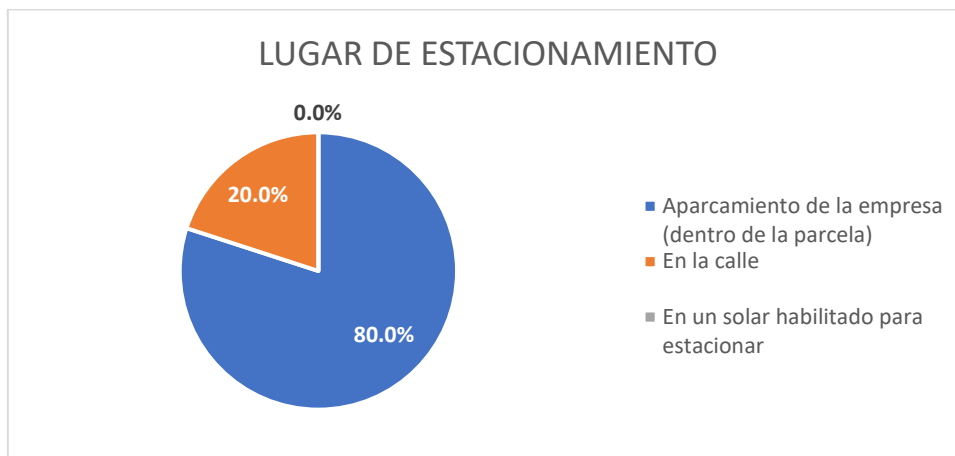


Gráfico 42. Lugar de estacionamiento dentro del área industrial. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

En cuanto a la accidentabilidad el 27% de los usuarios de vehículos privados motorizados afirma haber sufrido alguna vez un accidente de tráfico a la ida o a la vuelta del trabajo, y el 25% cogió la baja a causa del mismo.

Según los datos extraídos de las encuestas de los trabajadores que emplean el vehículo privado el 13,3% utilizaría la bicicleta como medio de transporte siendo las principales condiciones disponer de carril bici (100%), tener la posibilidad de cambiarse o ducharse en la empresa (100%) y disponer de aparcamientos para bicis seguros (50%). También posee importancia por parte de los trabajadores y trabajadoras que la empresa ofertase otros medios para los viajes de trabajo con un 50%.

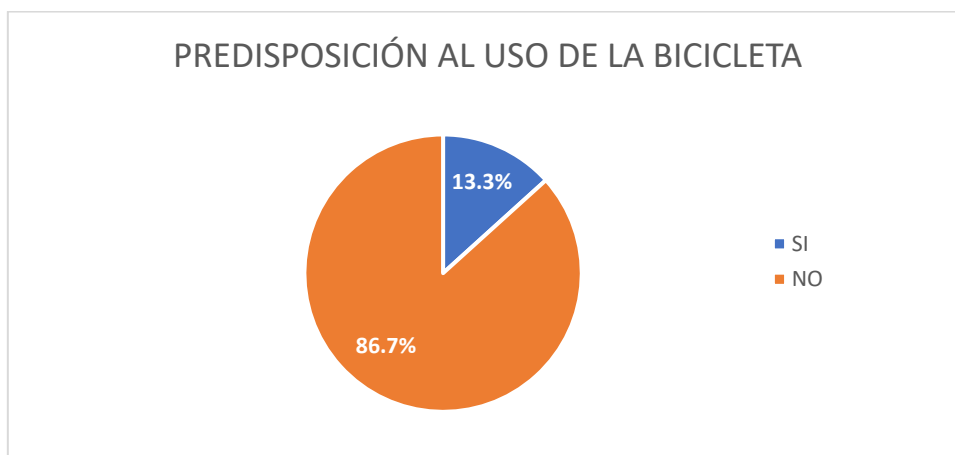


Gráfico 43. Disposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar bicicleta como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

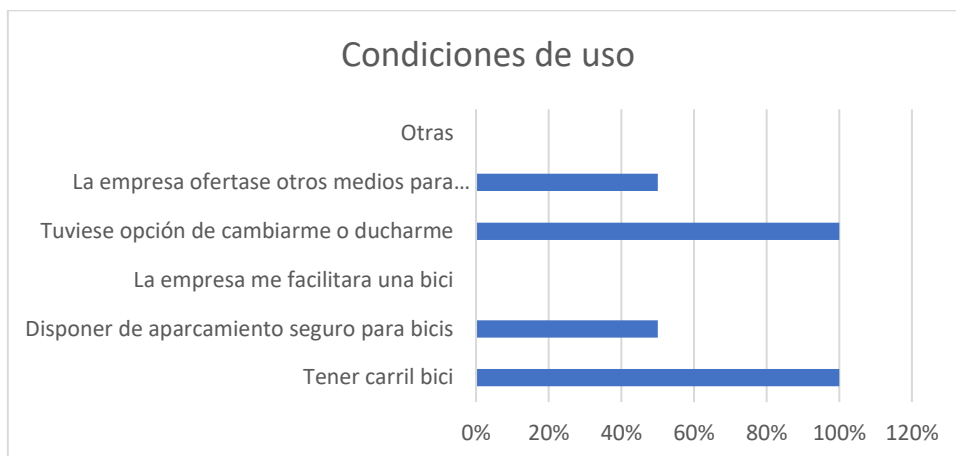


Gráfico 44. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar bicicleta como medio de transporte.

Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.

Con respecto al transporte público el 40% de los usuarios del vehículo privado no conocen las posibilidades de llegar al trabajo en transporte público.

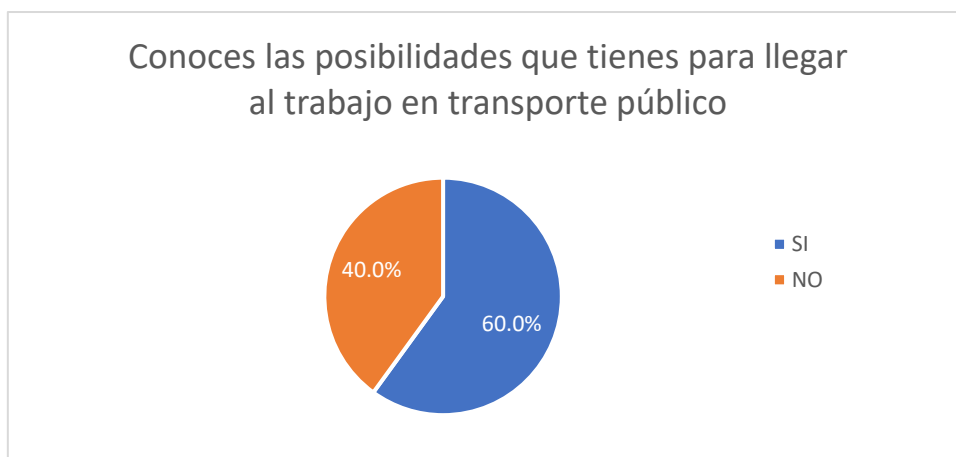


Gráfico 45. Respuestas a la pregunta conoces las posibilidades que tienes para llegar al trabajo en transporte público.

Fuente: Encuesta para trabajadores ARVUM.

El 46,7% estaría dispuesto a emplear el transporte público, siendo las principales condiciones para ello tener paradas cercanas a su domicilio y a su trabajo (85,7%) y buena frecuencia del servicio acorde con sus horarios de trabajo (71,4%).

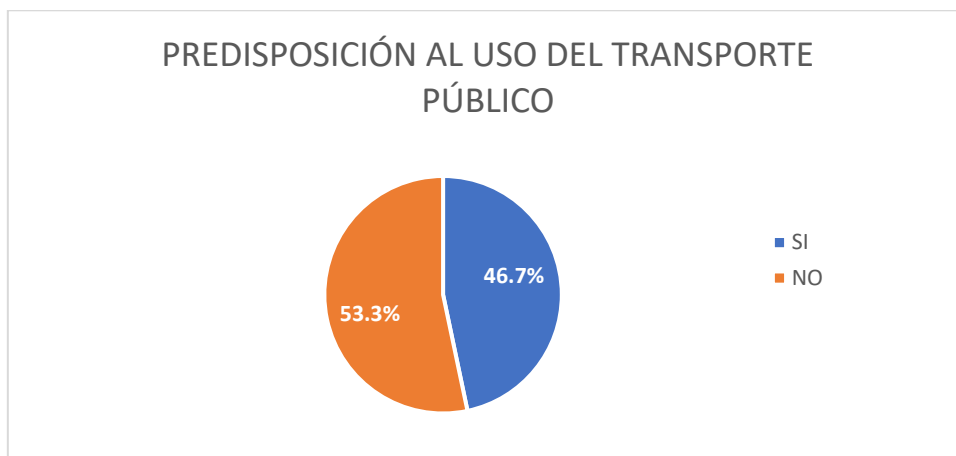


Gráfico 46. Predisposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar transporte público como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

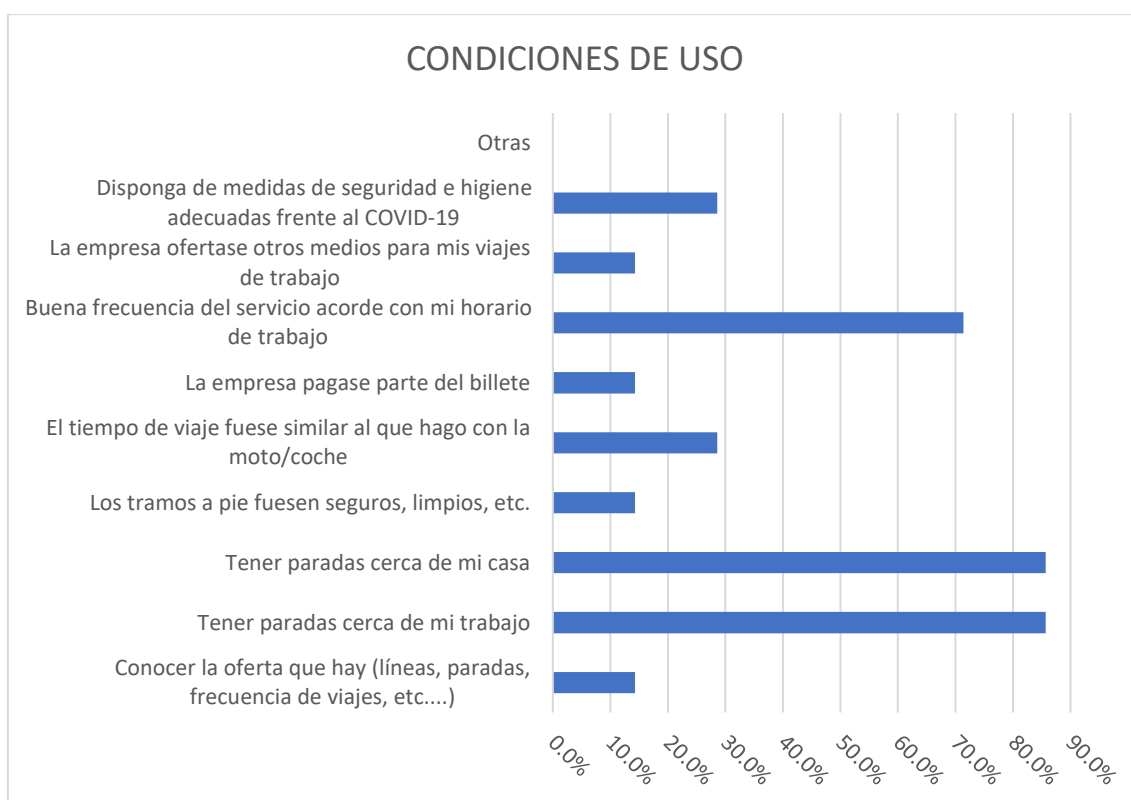


Gráfico 47. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar transporte público como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Sobre la disposición para compartir coche, el 40% de los trabajadores y trabajadoras que utilizan vehículo privado estarían a favor, siendo la condición más demandada que hubiese una aplicación para compartir coche (33,3%).

Con un 16,7% estarían las condiciones de uso tales como, que la empresa diese una compensación económica o facilidades para aparcar, que la empresa diera un horario fijo, y que la empresa ofertase otros medios para los viajes de trabajo.

Como “Otras”, con un 16,7%, sería que el compañero residiese por la zona de residencia.

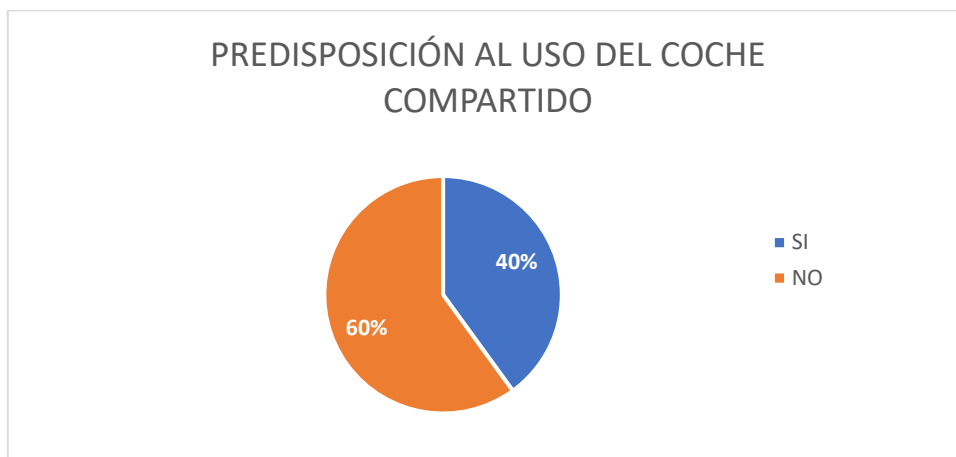
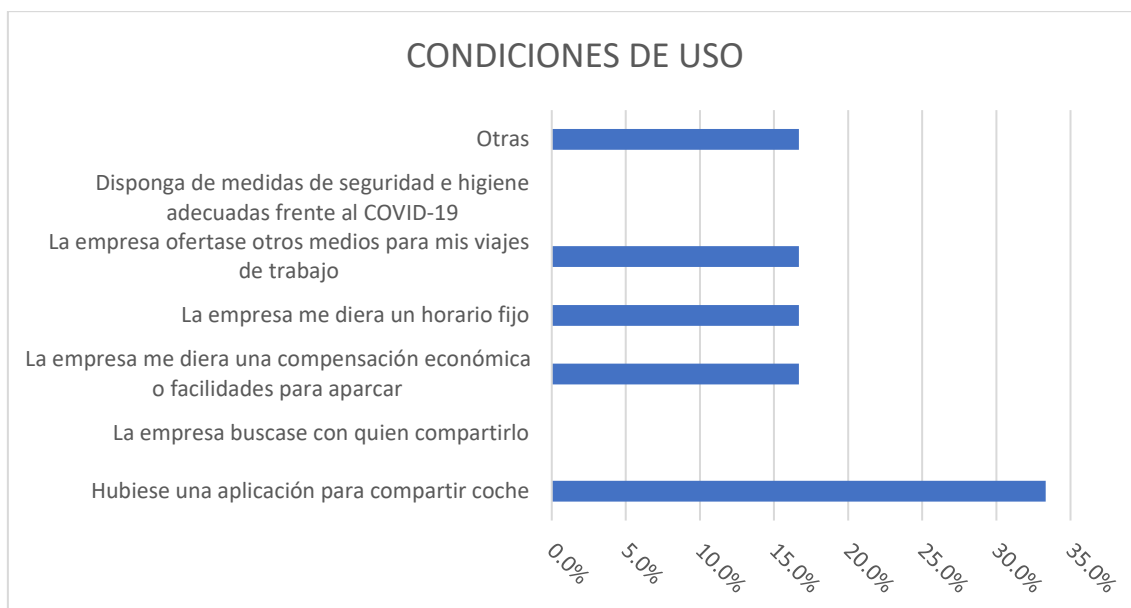


Gráfico 48. Predisposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar coche compartido como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.



En el caso de utilizar transporte colectivo de empresa, el 60% de los usuarios de vehículo privado afirman estar dispuestos a hacerlo, siendo las condiciones más importantes para ello, tener paradas cercanas a su domicilio y que la frecuencia del servicio fuera acorde a su horario (78%), seguido de que el tiempo de viaje fuera similar al que hacen actualmente (56%).

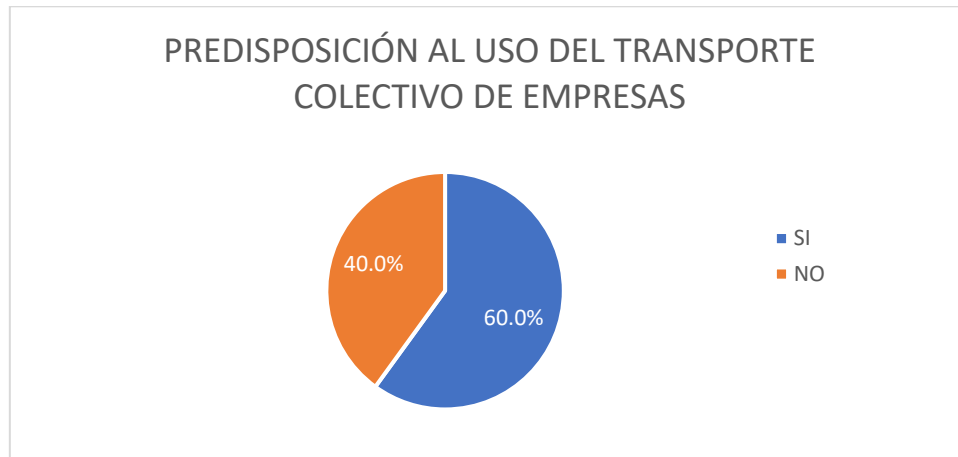


Gráfico 49. Predisposición de los usuarios de vehículos privados a utilizar transporte colectivo de empresas como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

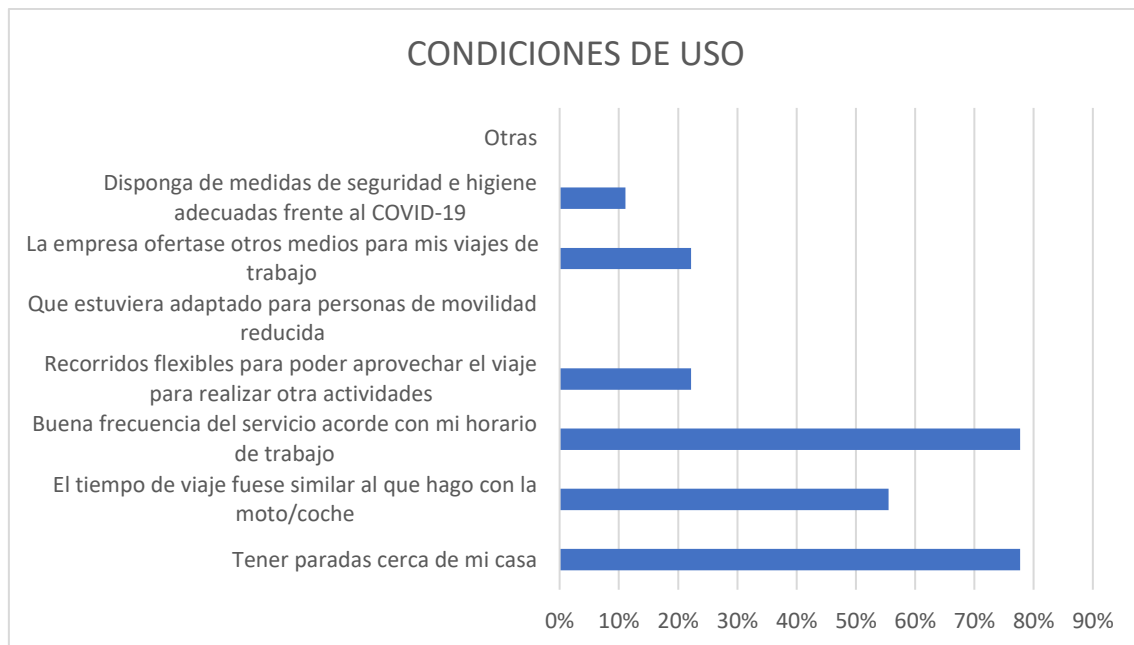


Gráfico 50. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar transporte colectivo de empresas como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

3.2.2.5. Desplazamientos internos

Analizando los resultados de las encuestas observamos que el 60% de los trabajadores y trabajadoras realizan desplazamientos dentro del área industrial durante su jornada laboral.

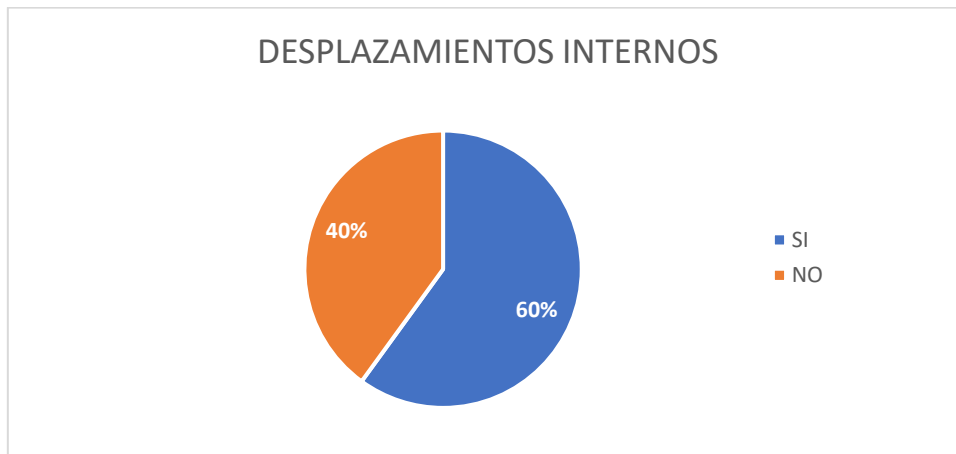


Gráfico 51. Condiciones de los usuarios de vehículos privados para utilizar transporte colectivo de empresas como medio de transporte. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

El principal modo de desplazamiento interno es en coche solo (50,0%) y a pie (41,7%), siendo el porcentaje restante de desplazamientos mediante bicicleta (8,3%).

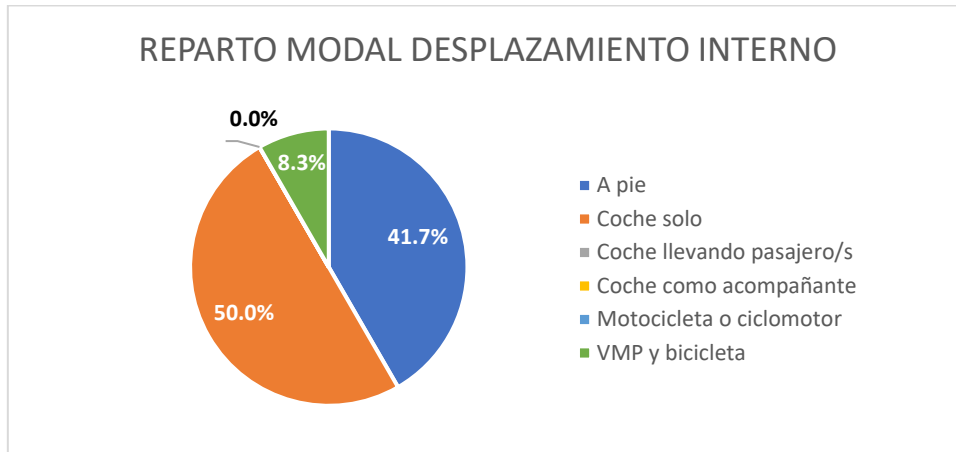


Gráfico 52. Reparto modal interno en Pla de la Vallonga. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Se ha analizado la predisposición al uso de un sistema de patinetes eléctricos para desplazarse internamente dentro del área industrial afirmando el 23,1% que lo utilizaría, ascendiendo a un 38,5% si se le añaden las personas que tal vez lo usarían.

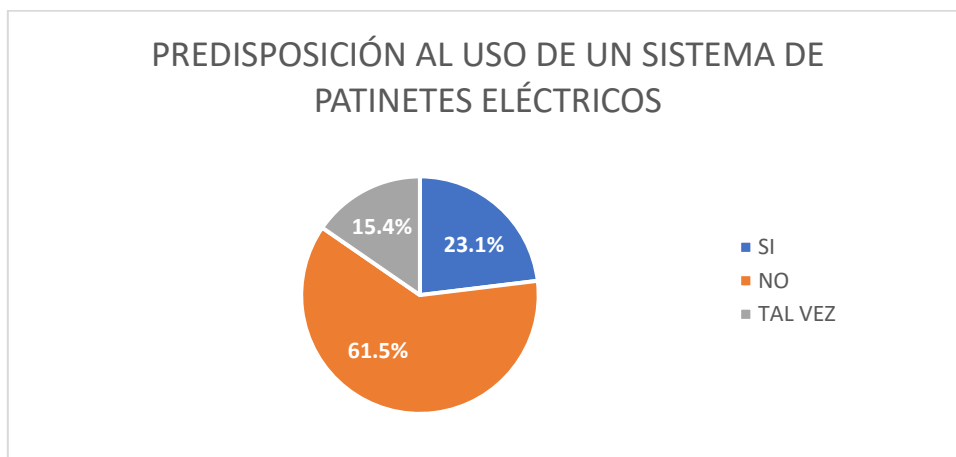


Gráfico 53. Predisposición de los encuestados al uso de un sistema de patinetes eléctricos. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

Asimismo, se ha analizado la predisposición al uso de un sistema de préstamo de bicicletas para desplazarse internamente dentro del área industrial obteniendo que el 7,7% lo utilizaría, y se incrementaría a un 38,5% añadiendo las personas que tal vez lo usarían.

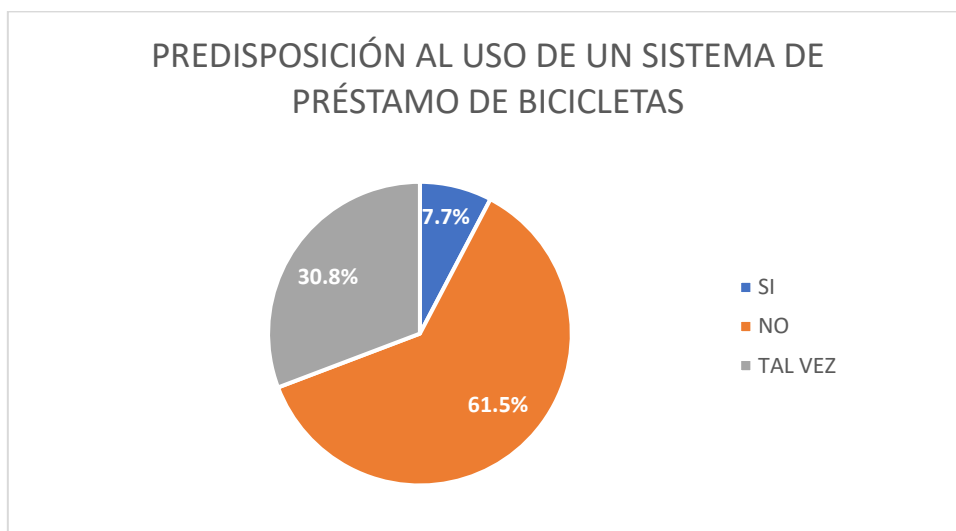


Gráfico 54. Predisposición de los encuestados al uso de un sistema de préstamos de bicicletas. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

4. MOVILIDAD GENERADA FUTURA

En este apartado se va a realizar una estimación de la movilidad que puede llegar a generarse en un futuro debido a la ocupación de las parcelas que no están desarrolladas.

El área industrial Pla de la Vallonga dispone de una superficie total de 940.623 m², de los cuales 721.663 m² son superficie de parcelas para albergar empresas.

En la actualidad el grado de ocupación de Pla de la Vallonga es casi del 100%, ya que únicamente existe una parcela sin edificar y sin actividad, de las 153 existentes en el área industrial, con una superficie de 4.021 m² que corresponde al 0,56% del total.

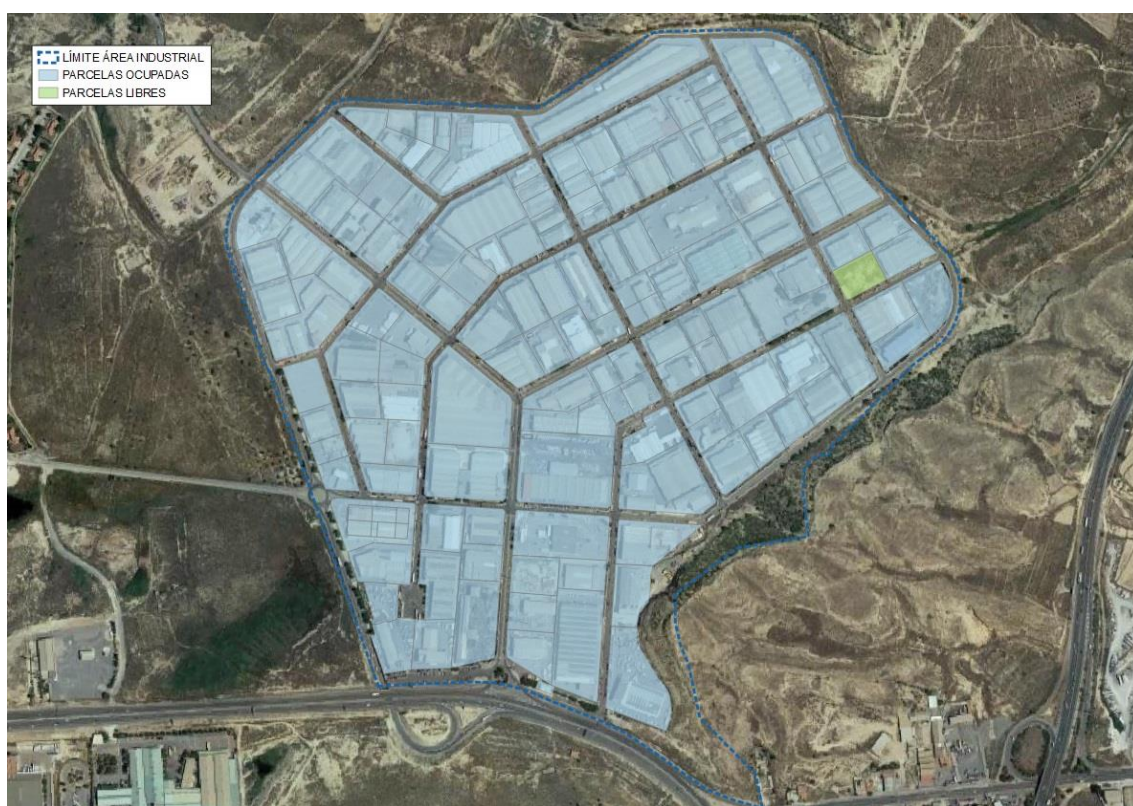


Figura 31. Parcelas ocupadas y libres del área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia a partir de PNOA cedido por © Instituto Geográfico Nacional.

Los 721.663 m² de suelo consolidado generan un total de 2.200 puestos de trabajo, lo que se traduce en un ratio de 0,30 trabajadores por cada 100 m².

A partir de ese ratio se estima que los 4.021 m² de superficie de suelo que quedan por consolidar generarían un total de 13 puestos de trabajo.

A tal efecto, el área industrial se encuentra actualmente consolidada, ya que ese aumento de trabajadores y trabajadoras no supondría una modificación notable en los patrones de movilidad.

5. ASPECTOS AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS DE LA MOVILIDAD

5.1. ANÁLISIS DEL RUIDO

El Plan Acústico Municipal de Alicante concluye que prácticamente todo el ruido ambiental presente en la aglomeración de Alicante se debe al tráfico rodado.

En los mapas estratégicos de Ruido de Alicante (2012), en las zonas industriales por sus características se elaboró el mapa de tráfico viario interno, como principal fuente de generación de ruido.

Los objetivos de calidad acústica, según establece el anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, son los siguientes:

USO DOMINANTE	NIVEL SONORO dB	
	Día	Noche
Sanitario y docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

Tabla 22. Objetivos de calidad acústica. **Fuente:** Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

Analizando el mapa estratégico de ruido de Alicante del periodo de día, de 7:00 a 19:00 horas, se observa que para uso industrial durante el día se supera el nivel sonoro de 70 dB en los viarios de las calles Guillermo Steward Howie, Bonanza, Mistral, Viento, Trueno, Alisos y Nieve. El resto de superficie del área industrial se encuentra por debajo de los 70 dB.

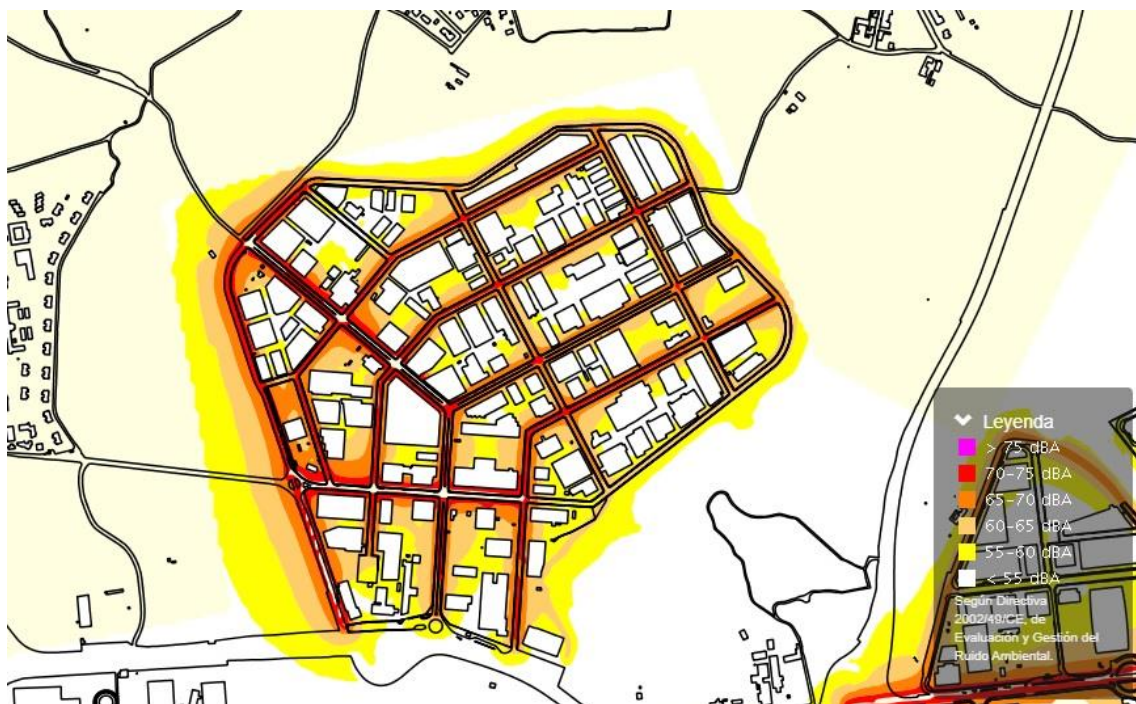


Figura 32. Mapa de ruido de Alicante. Ruido tráfico viario. Periodo de día. **Fuente:** Ayuntamiento de Alicante.

En cuanto al mapa estratégico de ruido de Alicante del periodo de noche, de 23:00 a 7:00 horas, el nivel sonoro entre 65-70 dB se supera de manera localizada en dos tramos de la calle Guillermo Steward Howie, en la zona sur del área industrial, en su acceso desde la autovía A-31. Superándose el nivel sonoro de 60 dB en tramos de las calles Guillermo Steward Howie y Aurora Boreal. Si bien, la superficie restante no supera los 60 dB.

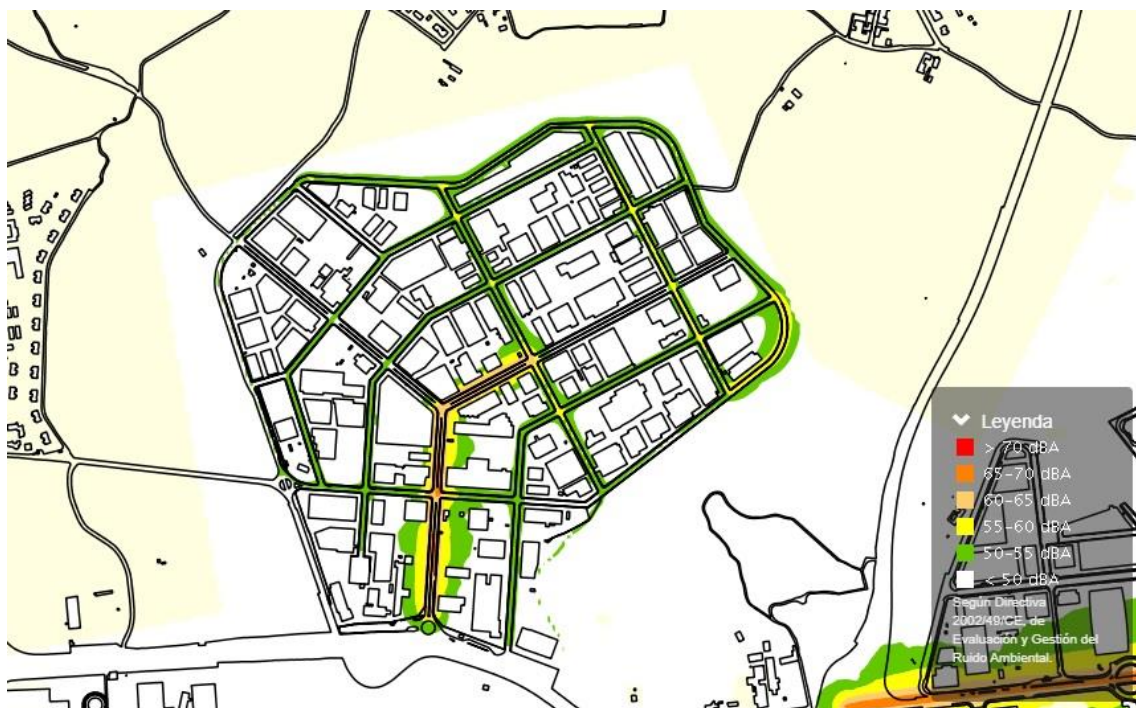


Figura 33. Mapa de ruido de Alicante. Ruido tráfico viario. Periodo de noche. **Fuente:** Ayuntamiento de Alicante.

5.2. ANÁLISIS DE EMISIONES

5.2.1. CÁLCULO DE EMISIONES ACTUALES

5.2.1.1. Emisiones CO₂

Los gases de efecto invernadero (GEI) se refieren al CO₂ equivalente (CO₂ eq), el cual incluye los 6 gases de efecto invernadero que recoge el Protocolo de Kyoto: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido de nitrógeno (N₂O), hidrofluorocarburos (HFC), perfluorocarburos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF₆).

En este apartado se ha realizado el cálculo estimado de las emisiones de CO₂ eq actuales que producen los turismos de los trabajadores y trabajadoras de Pla de la Vallonga siguiendo la “*Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero*” de marzo de 2020, publicada por la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC).

Esta guía establece varias metodologías para el cálculo de emisiones de CO₂ eq de los turismos, de las cuales considera la más adecuada la que utiliza como fuente de datos los litros de combustible consumidos. El cálculo de las emisiones de CO₂ eq se ha realizado mediante esta metodología partir de los datos recabados de la encuesta de movilidad.

De estos datos extraemos que 2.055 turismos acceden diariamente al área industrial Pla de la Vallonga de los cuales el 57,1% son diésel y el 42,9% son gasolina.

Los kilómetros recorridos diarios se han obtenido calculando la distancia aproximada por carretera desde cada municipio de residencia de los trabajadores y trabajadoras hasta el área industrial Pla de la Vallonga, considerando los trayectos de ida y vuelta. Para obtener los km recorridos anuales se ha multiplicado los kilómetros diarios por 260, que son los días laborables de lunes a viernes.

A partir de los datos mencionados se han calculado los kilómetros diarios y anuales de los turismos en función del tipo de combustible que emplean.

	km diarios totales	km anuales totales
Turismos	92.749	24.114.740
Turismos diésel	52.999	13.779.851
Turismos gasolina	39.750	10.334.889

Tabla 23. Kilómetros recorridos diarios y anuales por turismos según combustible. **Fuente:** Elaboración propia.

En el ámbito urbano el consumo de los los turismos diésel es de 6,5 l/100 km y el de la gasolina es de 9,1 l/100 km. A partir de estos datos y de los kilómetros diarios y anuales obtenemos los consumos diarios y anuales de los turismos en según su combustible.

	litros diarios totales	litros anuales totales
Turismos diésel	3.444,96	895.690,34
Turismos gasolina	3.617,21	940.474,86

Tabla 24. Consumos diarios y anuales por turismos según combustible. **Fuente:** Elaboración propia.

Para la metodología del cálculo de emisiones de CO₂ eq a partir de los litros consumidos, los factores de emisión de CO₂ eq son 2,467 kg de CO₂/litro para los diésel y 2,134 kg de CO₂/litro para los de gasolina.

A. Litros o kg de combustible consumits	
DADES DISPONIBLES	METODOLOGIA DE CÀLCUL I FACTOR D'EMISSIÓ
Consum de combustible (litres diésel, gasolina, biocombustible, GLP o kg de GNC)	Càlcul de les emissions de CO₂ a partir dels factors d'emissió següents³³: - Gasolina 95 o 98: 2,134 kg de CO₂/litre - Diésel: 2,467 kg de CO₂/litre - Bioetanol: - Bioetanol 10 (E10): 2,065 kg de CO₂/litre - Bioetanol 85 (E85): 0,344 kg de CO₂/litre - Bioetanol 100 (E100): 0 kg de CO₂/litre - Altres mescles: 2,295 kg de CO₂/litre³⁴ - % bioetanol³⁵ Si utilitzem bioetanol 5, el combustible té un 5% de bioetanol (i un 95% de gasolina) i les emissions associades són de 2,295 – (0,05 x 2,295) = 2,180 kg de CO₂/litre - Biodiésel: - B10: 2,387 kg de CO₂/litre - B30: 1,857 kg de CO₂/litre - B100: 0 kg de CO₂/litre - Altres mescles: 2,653 kg de CO₂/litre³⁶ - % biodiésel³⁷ Si utilitzem biodiésel 20, vol dir que té un 20% de biodiésel (i un 80% de diésel) i les emissions associades són = 2,653 – (0,2 x 2,653) = 2,122 kg de CO₂/litre - Gas líquid del petroli (GLP): 1,61 kg CO₂/litre³⁸ - Gas natural comprimit o vehicular (GNC): 2,71 kg CO₂/kg de GNC

Figura 34. Factores de emisión de CO₂ para metodología de litros o kg de combustibles consumidos. **Fuente:** Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero de marzo de 2020.

En la situación actual se estima que diariamente se emiten 16,22 toneladas de CO₂ equivalente, que suponen **4.216,64 toneladas de CO₂ equivalente anuales**.

	t de CO ₂ eq diarios	t de CO ₂ eq anuales
Turismos diésel	8,50	2.209,67
Turismos gasolina	7,72	2.006,97
TOTAL	16,22	4.216,64

Tabla 25. Emisiones de toneladas de CO₂ eq diarias y anuales según combustible de los turismos. **Fuente:** Elaboración propia.

5.2.1.2. Emisiones de contaminantes atmosféricos

Las emisiones de NOX y PM10 generadas por los turismos que acuden a trabajar al área industrial Pla de la Vallonga se han calculado con la “Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos” del Departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, a partir de los kilómetros recorridos según el tipo de combustible.

Los resultados de la calculadora para las emisiones de un día laborable para cada tipo de combustible se muestran en las siguientes figuras.



Figura 35. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos de diésel. **Fuente:** Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos” del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.



Figura 36. Emisiones de contaminantes atmosféricos para turismos de gasolina. **Fuente:** Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos” del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Actualmente se estima que los turismos que acuden a trabajar al área industrial Pla de la Vallonga emiten un total de 48.428 g de NOX y 1.351 g de PM10, lo que supone **12.591,34 kg de NOX y 351,39 kg de PM10 anuales**.

	km diarios totales	km anuales totales	NOX (g/km)	PM10 (g/km)	NOX diario (g)	PM10 diario (g)	NOX anual (kg)	PM10 anual (kg)
Turismos diésel	52.999	13.779.851	0,877	0,015	46.480	795	12.084,93	206,70
Turismos gasolina	39.750	10.334.889	0,049	0,014	1.948	556	506,41	144,69
TOTAL					48.428	1.351	12.591,34	351,39

Tabla 26. Emisiones de NOX y PM10 diarias y anuales según combustible de los turismos. **Fuente:** Elaboración propia.

5.2.1.3. *Objetivos de reducción de emisiones. Horizonte 2030*

El 12 de diciembre de 2015 fue firmado por 196 países incluido España el Acuerdo de París, en el que se establece el compromiso de reducir el 40% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.

En 2016 la Comisión Europea ratificó el acuerdo de París y presentó el denominado “paquete de invierno” estableciendo un nuevo marco normativo cuyo objetivo es facilitar y actualizar el cumplimiento de los principales objetivos vinculantes para la UE en 2030.

Asimismo, en 2018 actualizó su visión estratégica a largo plazo con el propósito de que la Unión Europea alcance una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra en 2050.

En el Reglamento de gobernanza del “paquete de invierno”, la Unión Europea demanda a cada Estado miembro elaborar un Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC), así como una Estrategia de Bajas Emisiones a Largo Plazo (2050) para determinar el grado de cumplimiento de los objetivos a nivel global en la Unión Europea.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2027, contempla un conjunto de medidas que permitirán alcanzar el 21% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.

Dentro de las previsiones de reducción de miles de toneladas de CO2 equivalente, si nos enfocamos en el sector transporte, se observa en la siguiente tabla como de 2020 a 2030 la previsión es reducir las emisiones en torno al 32%.

Años	1990	2005	2015	2020*	2025*	2030*
Transporte	59.199	102.310	83.197	87.058	77.651	59.875
Generación de energía eléctrica	65.864	112.623	74.051	56.622	26.497	20.603
Sector industrial (combustión)	45.099	68.598	40.462	37.736	33.293	30.462
Sector industrial (emisiones de procesos)	28.559	31.992	21.036	21.147	20.656	20.017
Sectores residencial, comercial e institucional	17.571	31.124	28.135	28.464	23.764	18.397
Ganadería	21.885	25.726	22.854	23.247	21.216	19.184
Cultivos	12.275	10.868	11.679	11.382	11.089	10.797
Residuos	9.825	13.389	14.375	13.657	11.932	9.718
Industria del refino	10.878	13.078	11.560	12.330	11.969	11.190
Otras industrias energéticas	2.161	1.020	782	825	760	760
Otros sectores	9.082	11.729	11.991	12.552	11.805	11.120
Emisiones fugitivas	3.837	3.386	4.455	4.789	4.604	4.362
Uso de productos	1.358	1.762	1.146	1.236	1.288	1.320
Gases fluorados	64	11.465	10.086	8.267	6.152	4.037
Total	287.656	439.070	335.809	319.312	262.675	221.844

Figura 37. Evolución de las emisiones (miles de toneladas de CO2 equivalente). **Fuente:** Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

Para reducir las emisiones de CO2 equivalente dentro del ámbito de la movilidad sostenible del área industrial, se debe aminorar el uso del vehículo privado, ya que es el modo de transporte predominante con diferencia, fomentando otras modalidades de desplazamiento como el autobús público o colectivo, el uso del coche compartido y los modos no motorizados.

Asimismo, hay que impulsar la movilidad eléctrica aumentando el número de vehículos híbridos y eléctricos, implantando puntos de recarga, etc.

Como se ha mencionado anteriormente, se puede afirmar que el área industrial Pla de la Vallonga se encuentra consolidada en la actualidad. Es por ello que, se parte de los datos obtenidos previamente, es decir, se tomará como número de trabajadores y trabajadoras 2.200 y como número de desplazamientos 4.400.

Si aumentamos el transporte en vehículo no motorizado a un 1%, y el transporte colectivo y público, fomentando el uso de los mismos, al 8% en detrimento del desplazamiento en coche, pasaríamos del 93,4% a un 87,3%.

	2019	2030
Personas	2.200	2.200
Desplazamientos totales	4.400	4.400
Reparto Modal Coche	93,4%	87,3%
Vehículos	2.055	1.921
Ocupación	1,00	1,00

Tabla 27. Diferencias entre el escenario actual y el escenario 2030, con cambio en el reparto modal. **Fuente:** Elaboración propia.

Con este cambio modal vemos que el número de vehículos desciende ligeramente, pero no lo suficiente como para llegar a los objetivos de la UE.

El siguiente paso sería descarbonizar vehículos y aumentar la ocupación de los mismos, que actualmente es de 1,00.

Desde el punto de vista de impulsar la movilidad eléctrica descarbonizando los vehículos, la cuota de turismos diésel se espera que disminuya paulatinamente, mientras se produce una transición hacia la movilidad eléctrica con el aumento de los vehículos híbridos y eléctricos.

Aplicando esta hipótesis se plantean dos escenarios posibles para llegar a los objetivos planteados por la UE. A partir de dos grados de ocupación distintos (1,1 o 1,2 personas por vehículo), calculamos como debería ser la flota de vehículos para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones descritos anteriormente.

GRADO DE OCUPACIÓN DE 1,1 PERSONAS TURISMO

Estableciendo un grado de ocupación de 1,1 personas por turismo, para cumplir el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ equivalente, se debería plantear una reducción del porcentaje de diésel del 19% con respecto al actual en detrimento de la cuota de vehículos híbridos y eléctricos en 10 años.

Este planteamiento puede ser complicado de alcanzar, debido a que depende de los trabajadores y trabajadoras el aumentar la ocupación de los vehículos y la transición del parque móvil actual por coches híbridos y eléctricos.

Tipo de combustible	Turismos actuales	Porcentaje actual	Previsión de turismos 2030	Porcentaje previsto
Diesel	1.174	57,1%	659	38,1%
Gasolina	881	42,9%	741	42,9%
Híbrido	0	0,0%	277	16,0%
Eléctrico	0	0,0%	52	3,0%
Total	2.055	100%	1.728	100%

Tabla 28. Diferencias entre el escenario actual y el escenario 2030, con cambio en el reparto modal y con un grado de ocupación de 1,1 personas/turismo. **Fuente:** Elaboración propia.

En 2030 se prevé que accedan al área industrial Pla de la Vallonga 1.728 turismos con un grado de ocupación de 1,1 personas estimando que diariamente emitirán 11,26 toneladas de CO₂ equivalente, que suponen 2.928,10 toneladas de CO₂ equivalente anuales.

	t de CO ₂ eq diarios	t de CO ₂ eq anuales
Turismos diésel	4,77	1.239,46
Turismos gasolina	6,49	1.688,64
TOTAL	11,26	2.928,10

Tabla 29. Consumo diario y anual de t CO₂ eq previsto en 2030, con un grado de ocupación de 1,1 personas/turismo, según combustible de los turismos. **Fuente:** Elaboración propia.

GRADO DE OCUPACIÓN DE 1,2 PERSONAS TURISMO

Estableciendo un grado de ocupación de 1,2 personas por turismo, para cumplir el objetivo de reducir las emisiones de CO2 equivalente, se debería plantear una reducción del porcentaje de diésel del 10% con respecto al actual en detrimento de la cuota de vehículos híbridos y eléctricos en 10 años.

Este planteamiento es más asequible de alcanzar ya que el aumento de vehículos híbridos y eléctricos es menor. Aunque sigue dependiendo de los trabajadores y trabajadoras el aumentar la ocupación de los vehículos y la transición del parque móvil actual por coches híbridos y eléctricos.

Tipo de combustible	Turismos actuales	Porcentaje actual	Previsión de turismos 2030	Porcentaje previsto
Diesel	1.174	57,1%	724	47,1%
Gasolina	881	42,9%	659	42,9%
Híbrido	0	0,0%	123	8,0%
Eléctrico	0	0,0%	31	2,0%
Total	2.055	100%	1.537	100%

Tabla 30. Diferencias entre el escenario actual y el escenario 2030, con cambio en el reparto modal y con un grado de ocupación de 1,2 personas/turismo. **Fuente:** Elaboración propia.

En 2030 se prevé que accedan al área industrial Pla de la Vallonga 1.537 turismos con un grado de ocupación de 1,2 personas estimando que diariamente emitirán 11,02 toneladas de CO2 equivalente, que suponen 2.864,51 toneladas de CO2 equivalente anuales.

	t de CO2 eq diarios	t de CO2 eq anuales
Turismos diésel	5,24	1.362,00
Turismos gasolina	5,78	1.502,51
TOTAL	11,02	2.864,51

Tabla 31. Consumo diario y anual de t CO2 eq previsto en 2030, con un grado de ocupación de 1,2 personas/turismo, según combustible de los turismos. **Fuente:** Elaboración propia.

6. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

6.1. MOVILIDAD PEATONAL

En general el itinerario peatonal de Pla de la Vallonga no es accesible, debido a la estrechez de sus aceras y a la presencia de obstáculos tales como elementos de alumbrado, señalización y postes.

Existen un total de 10 pasos de peatones en toda el área industrial ubicados en las calles principales Steward Howie y Aurora Boreal, no cumpliendo ninguno de ellos las condiciones de accesibilidad actuales.

6.2. MOVILIDAD CICLISTA

En la actualidad en el área industrial Pla de la Vallonga no existen infraestructuras de carril bici ni de conexión con el entorno metropolitano.

La conexión de Pla de la Vallonga con el núcleo urbano de Alicante está contemplada en el PMUS de Alicante y en el Estudio de la Xarxa d'Itineraris No Motorizats de la Comunitat Valenciana (2019), XINM.

El 13,3% de los usuarios de vehículo privado utilizaría la bicicleta como medio de transporte siendo las principales condiciones disponer de carril bici, tener la posibilidad de cambiarse o ducharse en la empresa y disponer de aparcamientos para bicis seguros.

Asimismo, del 60% del personal que se desplaza internamente durante su horario laboral, un 7,7% estaría dispuesto a utilizar un sistema de préstamos de bicicletas para desplazarse por el área industrial y un 30,8% afirma que tal vez lo utilizaría.

6.3. TRANSPORTE PÚBLICO

La línea 07 de la red urbana de autobuses de Alicante es la que da servicio al área industrial Pla de la Vallonga. Según la frecuencia actual sólo hay dos servicios que permite llegar al área industrial en un horario normal de trabajo (antes de las 9:00), lo que supone una oferta de 110 plazas, lo que es insuficiente para dar servicio a los 6.000 trabajadores y trabajadoras de Pla de la Vallonga.

Existen 6 paradas de autobús dentro el ámbito de estudio, de las cuales 4 no son accesibles entre la parada y el entorno debido al reducido espacio de las aceras.

El 40% de los usuarios de vehículo privado no conocen las posibilidades de llegar al trabajo mediante autobús.

Asimismo, el 46,7% de los usuarios de vehículo privado estarían dispuestos a cambiar a este medio de transporte siendo las principales condiciones tener paradas cercanas a su domicilio y buena frecuencia del servicio acorde con sus horarios de trabajo.

6.4. VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO

El vehículo privado es el principal protagonista de los desplazamientos en el área industrial en Pla de la Vallonga.

El esquema de circulación es bastante eficiente, gestionando bien las puntas de entrada y de salida. Gran parte de las calles han sido recientemente reasfaltadas, y las que no sus viales presentan principios de agrietamiento, salvo un tramo en la calle

En Pla de la Vallonga se han estimado un total de 3.963 plazas de estacionamiento, siendo 2.505 plazas de aparcamiento dentro de las parcelas, 1.491 plazas en las calles, y 39 plazas de estacionamientos públicos.

En los aparcamientos en las calles se ha estimado un 74% de ocupación en un día laboral observándose estacionamiento ilegal en todas sus calles, lo que refleja que no existen problemas de estacionamiento.

Los turismos que acuden a Pla de la Vallonga emiten anualmente 4.216,64 toneladas de CO₂ equivalente, 12.591,34 kg de NO_x y 351,39 kg de PM₁₀.

Asimismo, la movilidad asociada a Pla de la Vallonga supera el nivel sonoro de 70 dB durante el día en los viarios de las avenidas Guillermo Steward Howie, Bonanza, Mistral, Viento, Trueno, Alisos y Nieve.

A tal efecto, el área industrial se encuentra actualmente consolidada, ya que ese aumento de trabajadores y trabajadoras no supondría una modificación notable en los patrones de movilidad.

6.5. MOVILIDAD ELÉCTRICA

En la actualidad no existe ningún punto de recarga de vehículos eléctricos Pla de la Vallonga.

El uso del vehículo eléctrico en el área industrial es nulo tanto en los trabajadores y trabajadoras como en las flotas de las empresas, según los datos de las encuestas. Aunque si existe presencia de vehículos híbridos por parte de los trabajadores representando un 6% del total de vehículos motorizados.

Del personal que se desplaza dentro del área industrial durante su horario de trabajo, un 23,1% asegura que utilizaría el patinete eléctrico para moverse interiormente en el mismo, mientras que el 15,4% que probablemente lo usarían.

7. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS

7.1. OBJETIVOS GENERALES

El objetivo general que se pretende alcanzar con el Plan de Movilidad del Área Industrial Pla de la Vallonga es generar un espacio empresarial y tecnológico de primer nivel, es decir, llegar a ser un Área Industrial Avanzada, de forma que se den respuesta a las necesidades de movilidad de las empresas allí ubicadas y de los trabajadores desde un punto de vista ambiental, económico y social, cumpliendo con las exigencias de movilidad que marcan las distintas administraciones autonómicas, nacionales e internacionales.

Para conseguirlo será necesario:

- Aumentar la calidad de los espacios públicos
- Fomentar el uso de los vehículos no motorizados.
- Promover el uso del transporte público.
- Uso racional del vehículo privado.
- Impulsar la movilidad eléctrica.
- Reducir la movilidad in itinere.
- Organizar concertación entre los distintos actores a ejecutar el Plan.

7.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

En este apartado se indican los objetivos específicos que derivan de los objetivos generales anteriores y que las propuestas deberán atender.

Aumentar la calidad de los espacios públicos	➤ Mejorar la accesibilidad en la vía pública y la movilidad peatonal interna. ➤ Priorizar la seguridad vial.
Fomentar el uso de transportes no motorizados	➤ Fomentar la movilidad de vehículos no motorizados dentro del área industrial Pla de la Vallonga. ➤ Conectar la red de itinerarios de la Conselleria al área industrial. ➤ Facilitar estacionamientos para bicicletas.

Promover el uso del transporte público	➤ Mejorar la oferta existente de transporte público. ➤ Mejorar la accesibilidad de las paradas. ➤ Aumentar la información de transporte público. ➤ Incorporar un sistema de transporte colectivo de empresas al área industrial.
Uso racional del vehículo privado	➤ Incrementar la ocupación de vehículos. ➤ Mejoras de infraestructuras y gestión.
Impulsar la movilidad eléctrica	➤ Sustituir las flotas de combustión por flotas de vehículos eléctricos. ➤ Instalar puntos de recarga. ➤ Promover el uso de VMP en el interior de Pla de la Vallonga.
Reducir la movilidad itinere	➤ Potenciar el teletrabajo. ➤ Flexibilidad laboral.
Organizar concertación entre los distintos actores a ejecutar el Plan	➤ Crear una mesa de movilidad. ➤ Realizar reuniones de seguimiento y trabajo.

7.3. OBJETIVOS NÚMERICOS

Los objetivos numéricos del Plan de Movilidad de Pla de la Vallonga están basados en los análisis realizados, las necesidades de reducción de emisiones y en modificar el reparto modal actual considerando los trabajadores y trabajadoras con el área industrial consolidada al 100%, con el fin de reducir el porcentaje de coches que acceden al área industrial. Como se ha ido mencionando a lo largo del documento, cabe recordar que, el área industrial de Pla de la Vallonga se encuentra actualmente 100% consolidada.

Actualmente la distribución de desplazamientos en función del modo de transporte de las 2.200 personas que acuden a trabajar a Pla de la Vallonga es la siguiente:

TIPO DE TRANSPORTE	%
Coche solo	86,7%
Coche llevando pasajero/s	6,7%
Coche como acompañante	0,0%
Motocicleta	6,7%
Ciclomotor	0,0%
Autobús interurbano	0,0%
Autobús de la empresa	0,0%
A pie	0,0%
Bicicleta	0,0%
VPM (patinetes eléctricos o similares)	0,0%

Tabla 32. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

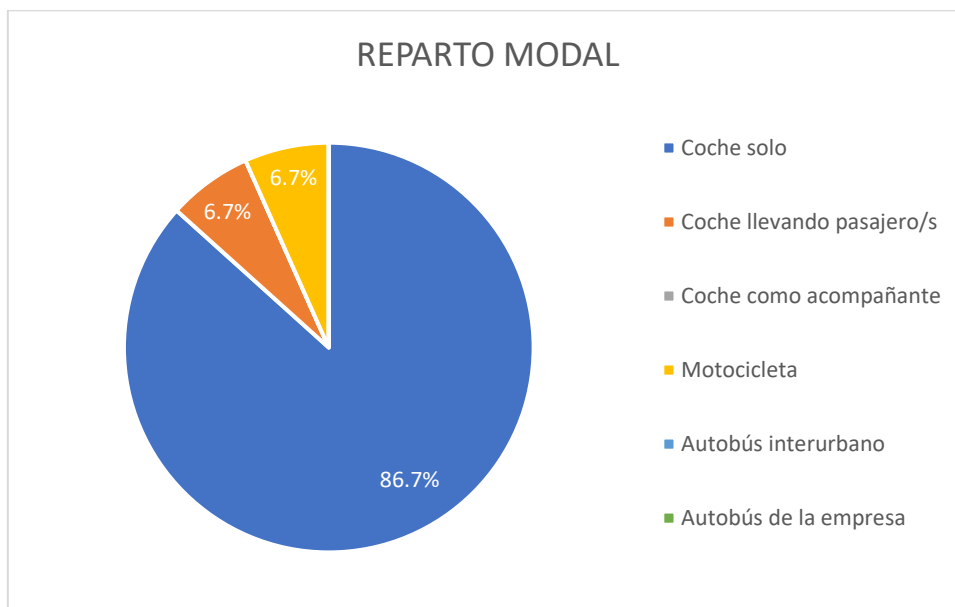


Gráfico 55. Reparto modal área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Encuesta para trabajadores ARVUM.

A partir de estos datos de partida se proponen tres escenarios futuros:

- Escenario 1: El área industrial se consolida al 100%, elevándose el desplazamiento del transporte público y colectivo al 8% y el uso de vehículos no motorizados al 1%. Además, se consigue una ocupación media de 1,1 personas por vehículo.
- Escenario 2: Es el escenario 1 con un 10% del personal teletrabajando.
- Escenario 3: Es el escenario 2 pero con una ocupación media de 1,2 personas con vehículo.

En cada escenario la reducción del número de coches como conductor con respecto al número actual sería del 16%, 24% y 33% del escenario 1 al 3 respectivamente.

Modo de transporte	ACTUAL		ESCENARIO 1		ESCENARIO 2		ESCENARIO 3	
No motorizado	0,0%	0	1,0%	22	1,0%	20	1,0%	20
Transporte público y colectivo	0,0%	0	8,0%	176	8,0%	158	8,0%	158
Coche como pasajero	0,0%	0	8,7%	192	8,7%	173	17,5%	346
Coche como conductor	93,3%	2.053	78,6%	1.729	78,6%	1.556	69,8%	1.383
Motocicleta	6,7%	147	3,7%	81	3,7%	73	3,7%	73
TOTALES	100,0%	2.200	100,0%	2.200	100,0%	1.980	100,0%	1.980

Tabla 33. Tabla reparto modal y trabajadores diferentes escenarios. **Fuente:** Elaboración propia.

8. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO

Para que sea posible cumplir los objetivos propuestos en el plan de movilidad del área industrial Atalayas, será necesario configurar un plan progresivo que permita implantar las actuaciones particulares que se van a proponer en materia de movilidad.

Cada una de las actuaciones propuestas están agrupadas dentro de una serie de líneas estratégicas que se establecen como los ejes a seguir para la implantación del plan de movilidad.

Será posible realizar el seguimiento de la implementación atendiendo al grado de consecución de cada una de las actuaciones propuestas para cada línea estratégica. Para ello es muy importante establecer si el desarrollo de las actuaciones se planea para corto, medio o largo plazo.

El horizonte temporal que se considera para la implantación del plan de movilidad del área industrial Pla de la Vallonga es de 10 años, periodo que se establece acorde con la Agenda Alicante 2030 sobre desarrollo sostenible y la Agenda 2030 del Gobierno de España, las cuales suponen un marco de referencia a considerar.

8.1. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Los ejes principales en los que se apoyan las 7 líneas estratégicas establecidas para implantar las medidas que propiciarán la consecución de los objetivos en materia de movilidad para el área industrial Pla de la Vallonga son los siguientes:

EJE 1 Pla de la Vallonga eficiente: es necesario llevar a cabo una serie de actuaciones que permitan mejorar la movilidad universal tanto en el interior como en los accesos del área industrial para optimizar el tiempo que los usuarios invierten durante su estancia en ella.

EJE 2 Pla de la Vallonga sostenible: una de las bases fundamentales sobre las que se sustenta actualmente el progreso de la movilidad es la reducción de emisiones de CO₂ a la atmósfera mediante el empleo de fuentes de energía renovables y la promoción de sistemas de transporte de los usuarios no agresivos con el medio ambiente.

EJE 3 Pla de la Vallonga 4.0: la obtención, almacenamiento y análisis de los datos que se recojan de la implantación de las actuaciones debe formar parte de un modelo digital del área industrial a través del cual será posible ofrecer y compartir la mejor y más actualizada información del Pla de la Vallonga en cualquier momento. Además, este sistema de información permitirá conocer las necesidades y los problemas que afectan a los usuarios de forma continua y evolutiva.

EJE 4 Pla de la Vallonga estratégica: dado que el horizonte temporal del plan de movilidad se desarrollará durante 10 años, además de llevar a cabo el seguimiento de su implantación, es importante considerar las posibles necesidades que surjan durante el proceso que no haya sido posible prever actualmente. Para ello se debe revisar la estrategia propuesta con el fin de implementar posibles mejoras de forma periódica.

Teniendo en cuenta estos ejes, a continuación, se enumeran las 7 líneas estratégicas que comprenden las actuaciones a desarrollar para el área industrial Pla de la Vallonga:

LE - 1 Potenciar el uso transporte público: para conseguir un aumento en el uso del transporte público como medio preferido de desplazamientos entre nodos de origen / destino y el área industrial.

LE - 2 Racionalizar el uso del vehículo privado: transmitiendo el concepto de reducción de los desplazamientos unipersonales en vehículo privado.

LE - 3 Impulsar movilidad eléctrica: como fuente de energía de los medios de transporte en aumento.

LE - 4 Fomentar el uso de medios de transporte alternativos: para desplazamientos internos e incluso de media distancia.

LE - 5 Mejorar las condiciones de movilidad: fomentando medidas laborales beneficiosas para trabajadores y empresas.

LE - 6 Mejorar el espacio urbano y las infraestructuras viarias: haciendo más eficientes y seguros los desplazamientos de peatones y vehículos o transportes en el área industrial.

LE - 7 Seguimiento del plan de movilidad: como procedimiento de aseguramiento de calidad para el desarrollo de la implantación de las actuaciones propuestas.

En base a estas líneas estratégicas, en el siguiente apartado se expondrán las actuaciones propuestas contenidas en cada línea estratégica, definiendo los parámetros característicos de cada una.

8.2. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

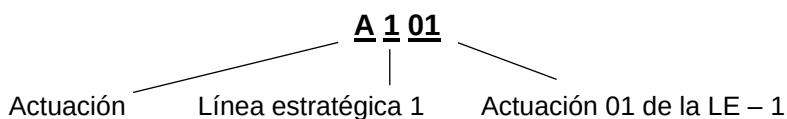
A continuación, se presenta la relación de actuaciones propuestas contenidas en cada una de las líneas estratégicas anteriormente definida. Se han elaborado un total de 19 actuaciones para la mejora del área industrial en materia de movilidad:

LE - 1 Potenciar el uso transporte público	A101	Mejora del servicio del transporte público
	A102	Mejora de las infraestructuras de las paradas
	A103	Incorporar un sistema de transporte colectivo de empresas al área industrial
LE - 2 Racionalizar el uso del vehículo privado	A201	Señalización plazas libres
	A202	Ventajas particulares de estacionamiento para coches compartidos
LE - 3 Impulsar movilidad eléctrica	A301	Implantación de puntos de recarga en vía pública
	A302	Fomentar que las empresas empleen vehículos eléctricos
	A303	Electrificación de flota de transporte público
LE - 4 Fomentar el uso de medios de transporte alternativos	A401	Servicio de alquiler de medios de transporte alternativos
	A402	Implantación de estacionamientos para transportes alternativos
LE - 5 Mejorar las condiciones de movilidad	A501	Implantar una herramienta de coche compartido
	A502	Fomentar la flexibilidad horaria de trabajadores
	A503	Fomentar la implementación de teletrabajo
LE - 6 Mejorar el espacio urbano y las infraestructuras viarias	A601	Comprobación de la accesibilidad peatonal
	A602	Itinerarios de velocidad reducida en vías secundarias
LE - 7 Seguimiento del plan de movilidad	A701	Base de datos de información
	A702	Implementación de servicios digitales
	A703	Creación de mesa de movilidad de Pla de la Vallonga
	A704	Seguimiento y revisión de actuaciones

Tabla 34. Tabla de líneas estratégicas y actuaciones propuestas para el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

Cada una de las actuaciones propuestas ha sido desarrollada en unas fichas en las cuales se han incluido todos los parámetros necesarios para su descripción y valoración, con el objetivo de servir de referencia para su implementación. A continuación, se describe el contenido y los campos incluidos en las fichas.

- Código de la actuación:** codificación alfanumérica de las actuaciones, determinando la línea estratégica a la que pertenece y su identificación comprendida dentro de ella.



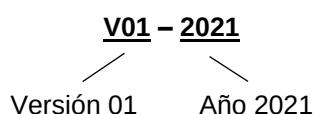
- Título de la actuación.**
- Código de la línea estratégica.**
- Título de la línea estratégica.**
- Estado de la actuación:** se considera que cada actuación está actualmente en la siguiente clasificación de estado inicial a tener en cuenta para su desarrollo:

ESTADO		
1	Conceptualización	Se ha identificado la mejora, pero no se ha estudiado su viabilidad completa
2	Viabilidad	Se ha analizado su viabilidad y se considera aceptable
3	Planificación	Se está realizando una planificación detallada de las tareas, gestiones y demás trabajos necesarios para su ejecución
4	Ejecución	La mejora está en fase de ejecución
5	Implementación	La mejora ha sido completada y cerrada
6	Desechada	Se ha considerado abandonar la mejora
7	Aplazada	Se considera interesante acometer en un futuro, pero se debe aplazar

- Prioridad de la actuación:** consideración de la preferencia que tiene una actuación de ser llevada a cabo frente a otras. Se ha diferenciado según la siguiente clasificación:

PRIORIDAD	
BAJA	Actuación a implantar posteriormente al resto de mayor prioridad
MEDIA	Actuación a implantar posteriormente a las de prioridad alta o para complementarlas
ALTA	Actuación a implantar preferentemente antes que otras

- Versión de revisión de la ficha de la actuación:** identificación de la última versión elaborada de la ficha conforme a las posibles revisiones y modificaciones:



- Fecha de elaboración de la ficha.**

- 9. Agentes involucrados:** organizaciones intervinientes que se han de tener en cuenta para el desarrollo de las actuaciones propuestas.
- 10. Descripción:** breve exposición del concepto de la actuación propuesta, indicando las características descriptivas más relevantes.
- 11. Alcance:** se indican los principales trabajos que deben desempeñarse para desarrollar la actuación.
- 12. Objetivos:** identificación de los beneficios o mejoras que se pretende conseguir finalmente con la actuación implementada.
- 13. Riesgos principales:** identificación de las principales amenazas que podrían tener lugar en el caso de que la implementación de la actuación no tuviese todos los resultados esperados.
- 14. Estimación de costo:** estimación económica de los trabajos a realizar. La estimación se ha categorizado por clases según la siguiente clasificación:

COSTO	
SIN COSTE	Coste asociado a las actuaciones que se desarrollan actualmente por las entidades intervinientes o subvencionado al 100 %
BAJO	Coste inferior a 20.000 €
MEDIO	Coste considerado entre 20.000 € y 100.000 €
ALTO	Es necesario realizar una inversión superior a 100.000 €

- 15. Planificación temporal:** teniendo en cuenta que el horizonte temporal del plan de movilidad se ha establecido en 10 años, se ha categorizado la estimación del periodo entre los cuales se planifica que es apropiado desarrollar la actuación según la siguiente clasificación:

PLANIFICACIÓN	
CP	Periodo de implantación entre 2021 y 2023
MP	Periodo de implantación entre 2024 y 2027
LP	Periodo de implantación entre 2028 y 2030

- 16. Información adicional:** consideraciones adicionales a las previamente descritas que aportan información relevante para el desarrollo de las actuaciones.
- 17. Indicadores de seguimiento:** concepto cuantificable y/o valorable que permitirá determinar el grado de desarrollo de la actuación. Independientemente de que forme parte o no de los trabajos a desarrollar, se debe atender a la viabilidad técnica y

económica del desarrollo de las actuaciones como indicador de seguimiento para cada una de las propuestas.

18. Presupuesto aproximado: valor total de la estimación de los costos de los trabajos a desarrollar.

19. Información gráfica: imágenes o gráficos asociados con la actuación.

20. Valoración de la actuación: ponderación particular y total de la actuación considerando los campos que se exponen a continuación, atribuyendo un valor numérico de referencia que representa el nivel de beneficios o mejoras que supone la implantación de la propuesta:

Viabilidad técnica y económica: nivel de estimación preliminar de viabilidad de la actuación.

Enfoque de la propuesta: nivel de precisión del enfoque de la actuación.

Coherencia con el plan de trabajo: nivel de relación entre la actuación y el plan de implantación previsto.

Respuesta a las necesidades de movilidad: nivel de respuesta de la implantación de la actuación en relación con las necesidades de movilidad diagnosticadas.

Contribución a la mejora de la movilidad: nivel de aportación a la mejora de las condiciones de movilidad analizadas.

Contribución sostenible: nivel de aportación a la mejora de las condiciones medioambientales generales.

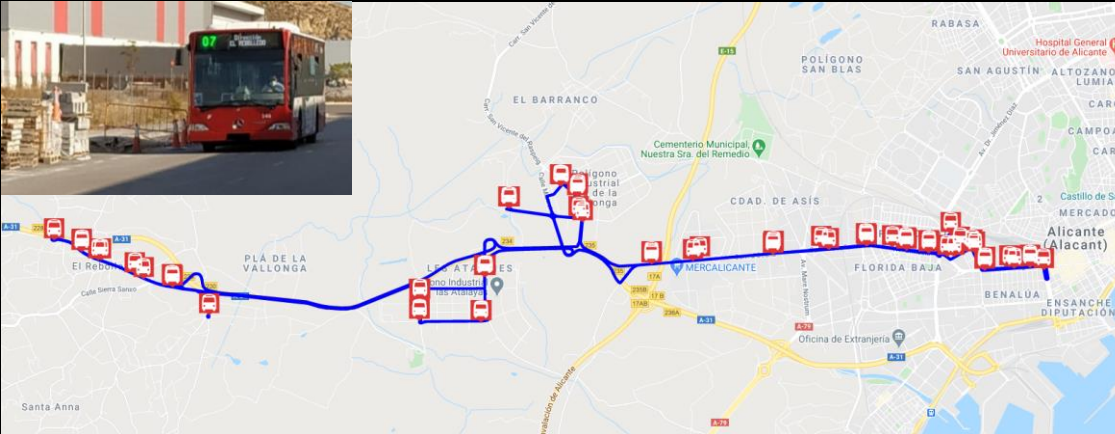
Contribución calidad de vida: nivel de aportación a la mejora de la calidad de vida de los usuarios del área industrial.

Contribución a servicios para usuarios: grado de aportación a la ampliación y mejora de los servicios que ofrece el área industrial para sus usuarios.

Total: suma de los valores de cada uno de los conceptos anteriormente descritos.

VALORACIÓN PARCIAL	VALORACIÓN TOTAL	NIVEL BENEFICIO / MEJORA
5	40	Beneficios imprescindibles para el área industrial
4	32	Importantes beneficios para el área industrial
3	24	Notables beneficios para el área industrial
2	16	Beneficios poco perceptivos para el área industrial
1	8	Sin beneficios significativos para el área industrial

En las siguientes páginas se muestran las fichas de cada una de las actuaciones propuestas:

A101	Mejora del servicio del transporte público		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 1	Potenciar el uso transporte público		2	ALTA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Transportes interurbanos, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Actualmente se ha detectado que el transporte público de viajeros mediante autobús es insuficiente considerando la frecuencia de paso y el número de plazas con respecto al total de usuarios del área industrial, lo cual propicia que sea poco utilizado por los trabajadores. Es necesario estimar y determinar, de acuerdo a las preferencias de los usuarios potenciales y de la viabilidad funcional, la reducción de la frecuencia de paso de la línea de autobús entre el núcleo urbano de Alicante y el área industrial.								
ALCANCE								
Realización de encuestas específicas de uso habitual de línea de transporte de autobús para obtener datos de frecuencias y horarios preferentes. Realización de estudio de propuesta de alternativas de reducción de frecuencias. Estudio de viabilidad técnica y económica de la solución propuesta. Propuesta de ampliación de servicio de la concesión para los trayectos con el área industrial.								
OBJETIVOS								
Mejorar la eficiencia del servicio público de transporte en el área industrial. Aumentar la demanda de uso del transporte público provocando el cambio modal del usuarios del vehículo privado unipersonal. Reducción de emisiones de CO2 por disminución de vehículos privados.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. No uso del servicio ampliado por parte de usuarios habituales. 2. Posible incremento en el precio del viaje. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Redacción de encuestas y estudios 12.000 € Propuesta de ampliación de servicio de la concesión 5.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Actualmente se cuenta con información relacionada con esta actuación					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se deberá tener en cuenta toda la información previamente recogida y considerar además el resto de actuaciones que estén directamente relacionadas con el cambio modal de los usuarios habituales.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de usuarios habituales que demandan la reducción de frecuencia. Valoración de viabilidad técnica y económica de la solución propuesta.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					17.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	5	5	5	5	5	40

A102	Mejora de las infraestructuras de las paradas			ESTADO	PRIORIDAD			
LE - 1	Potenciar el uso transporte público			2	MEDIA			
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Transportes interurbanos, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Se ha comprobado que las paradas de la línea de transporte público de autobuses requieren de mejoras de accesibilidad, infraestructuras y modernización, que se necesitan atender.								
ALCANCE								
Estudio de demanda y necesidades particulares de usuarios habituales del servicio público de transporte. Proyecto de mejora y adecuación de la accesibilidad de las paradas de autobús del área industrial Pla de la Vallonga. Ejecución de obras de mejora y modernización de la infraestructura de las paradas de autobús.								
OBJETIVOS								
Acondicionar las paradas de autobús y la accesibilidad universal para los usuarios conforme a la legislación vigente. Incorporar medios actualizados para la emisión de información del servicio de transportes. Mejorar la disposición de las paradas de autobús en los viales en los que se disponen.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Uso incorrecto de las infraestructuras. 2. Inconformidad por redistribución de las vías públicas. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	ALTO	DETALLE	Redacción de proyecto 15.000 € Obras de mejora, adecuación y modernización 120.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	MP	DETALLE	Actuación que requiere que previamente se consideren otras actuaciones relevantes.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe atender a la normativa de accesibilidad universal vigente en el momento. Se debe considerar la posibilidad de obtención de subvenciones para este tipo de actuaciones.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Relevancia de las actuaciones a acometer. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
						135.000,00 €		
INFORMACIÓN GRÁFICA								
 07 ÓSCAR ESPLÁ EL REBOLLEDO TRANSBORDOS ●● ● ÓSCAR ESPLÁ 37 ●● ● AGUILERA 10 ● ● AGUILERA 40 ● ● AGUILERA - JUZGADOS ● PRINCESA MERCEDES - DEP.VTE. PASTOR ● DEPORTISTA MANUEL SUÁREZ 10 ● ORIHUELA 22-24 ● ORIHUELA 72 ● ORIHUELA 106 ● ORIHUELA 120 ● ORIHUELA 148 ● OCAÑA (4 P) ● POL. IND. PLA DE LA VALLONGA (3 P) ● C. PENITENCIARIO FONTCALENT I ● POL. IND. LAS ATALAYAS (4 P) ● LO XESPIRUT 7 ● PASEO MAYOR I - ENLACE AUTOVIA ● PASEO MAYOR II - EST. DE SERVICIO ● PASEO MAYOR 32 ● PASEO MAYOR 56 ● PASEO MAYOR 75 ● LISTO SE ENCUENTRA AQUÍ 07 ÓSCAR ESPLÁ EL REBOLLEDO TRANSBORDOS ●● ● PASEO MAYOR 75 ● PASEO MAYOR 51 ● PASEO MAYOR 37 ● PASEO MAYOR III - EST. SERVICIO ● PASEO MAYOR IV - ENLACE AUTOVIA ● POL. IND. LAS ATALAYAS (4 P) ● POL. IND. PLA DE LA VALLONGA (3 P) ● C. PENITENCIARIO FONTCALENT V ● OCAÑA 102 - CTIA. BACAROT ● OCAÑA 33 - MERCALICANTE ● OCAÑA 37 ● OCAÑA 17 ● ORIHUELA 101 ● ORIHUELA 59 ● ORIHUELA 23 ● ● PROFESOR DAVID NOGUERA ● DEPORTISTA RAMÓN MENDIZÁBAL 19 ● PRINCESA MERCEDES 21 ● AGUILERA 53 - JUZGADOS ● AGUILERA 35 - MERCADO BENALÚA ● ● AGUILERA 17 ● ÓSCAR ESPLÁ 37 ●● ● LISTO SE ENCUENTRA AQUÍ INTERVALO DE PASO LABORALES 80 MIN. SÁBADOS 80 MIN. DOMINGOS Y FESTIVOS 80 MIN. (*) SALIDAS CON PASO POR ATALAYAS: 07:45, 12:55 Y 14:15 SÓLO DÍAS LABORABLES INTERVALO DE PASO LABORALES 80 MIN. SÁBADOS 80 MIN. DOMINGOS Y FESTIVOS 80 MIN. (*) SALIDAS CON PASO POR ATALAYAS: 13:35, 14:55 Y 20:10 SÓLO DÍAS LABORABLES								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
4	5	5	5	5	4	5	5	38

A103	Incorporar un sistema de transporte colectivo de empresas al área industrial		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 1	Potenciar el uso transporte público		1	ALTA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Empresas, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Una alternativa para favorecer el cambio modal de usuarios hacia el transporte público es la de consensuar con las empresas implantadas en el área industrial, que estén interesadas, un servicio público privado de transporte colectivo de personal desde nodos de origen/destino comunes.								
ALCANCE								
Encuestas para definir el volumen de interés de empresas y personal para el uso de este sistema. Propuesta de viabilidad para la implantación y explotación del servicio público privado.								
OBJETIVOS								
Promover el cambio modal de usuarios y personal hacia el transporte público. Implantar varias líneas de transporte público en función de compatibilidad y viabilidad. Reducción de emisión de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. No disposición de inversión privada. 2. Competencia desleal con el sistema de transporte público interurbano. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Redacción de encuestas 5.000 € Propuesta de viabilidad para implantación y explotación 10.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	MP	DETALLE	Sería conveniente realizar las encuestas y trabajos posteriormente o en conjunto con otras actuaciones de estudio de preferencia de uso de modos de transporte.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se deben acordar herramientas de colaboración público privadas para la implantación de estos servicios. Puede requerirse dedicación de espacio públicos y privados para localizar los puntos de parada.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Volumen de empresas interesadas. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					15.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
4	4	5	5	5	4	5	5	37

A201	Señalización plazas libres		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 2	Racionalizar el uso del vehículo privado		2	BAJA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Es posible minimizar el desplazamiento y tránsito a la deriva de usuarios de vehículos privados por el viario del área industrial mediante la implantación de sistemas de información de localización, tipología y número de plazas de aparcamiento disponibles. La información puede mostrarse de forma global en el viario, mediante carteles informativos, y de forma local, mediante indicadores luminosos de disponibilidad.								
ALCANCE								
Proyecto de implementación de indicación e información sobre plazas de aparcamiento. Ejecución de obras de instalación de infraestructuras para la indicación e información sobre plazas de aparcamiento.								
OBJETIVOS								
Favorecer la comodidad, búsqueda y distribución de plazas de aparcamiento. Implantar un servicio de información inteligente para usuarios de plazas de aparcamiento públicas. Reducción de emisión de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Aumento del uso del vehículo privado por facilitar la búsqueda de aparcamiento público. 2. Uso incorrecto de las plazas de aparcamiento. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	MEDIO	DETALLE	Redacción de proyecto de instalación del sistema 15.000 € Obras de mejora, adecuación y modernización 70.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Es conveniente realizar con anterioridad o conjuntamente la actuación A202					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se requiere dedicación de espacio públicos para la instalación de elementos del sistema.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Reducción de tiempo de búsqueda de aparcamiento. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					85.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	4	5	5	5	5	5	5	39

A202	Ventajas particulares de estacionamiento para coches compartidos			ESTADO	PRIORIDAD			
LE - 2	Racionalizar el uso del vehículo privado			5	ALTA			
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Empresas					
DESCRIPCIÓN								
Una medida para reducir el volumen del uso del vehículo privado es fomentar el uso compartido de éstos por usuarios compatibles mediante asignación de ventajas particulares tales como la dedicación de espacios prioritarios de aparcamiento para aquellos que se desplacen hasta el área industrial con 2 o más ocupantes.								
ALCANCE								
Establecimiento de ventajas e identificación de usuarios. Gestión de datos y control de cumplimiento de condiciones.								
OBJETIVOS								
Aumentar la preferencia por parte de los usuarios de VAO (vehículos de alta ocupación) para desplazamientos hasta el área industrial. Incorporar ventajas a usuarios modelo. Reducción de emisión de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Uso fraudulento de las ventajas. 2. Suplantación de usuarios identificados. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	SIN COSTE	DETALLE	No se consideran costes asociados.					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Actuación que se puede realizar independientemente de otras.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se requiere de un sistema para identificación de usuarios.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de usuarios interesados. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
						- €		
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	4	5	5	4	3	36

A301	Implantación de puntos de recarga en vía pública		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 3	Impulsar movilidad eléctrica		2	MEDIA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Como parte de los servicios e instalaciones de un área industrial avanzada es recomendable implantar puntos de recarga de vehículos eléctricos en la vía pública, ya que además de suponer una mejora cualitativa del área, promueve la movilidad sostenible y el uso del vehículos eléctricos. Se debe valorar la opción de que los puntos de recarga de vehículos eléctricos estén alimentados por paneles fotovoltaicos o generadores de energía renovable.								
ALCANCE								
Realización de encuestas específicas para valorar la cantidad de puntos de recarga a implantar. Proyecto de modernización e implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en el área industrial. Ejecución de obras de instalación e implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.								
OBJETIVOS								
Promoción de uso de vehículos eléctricos. Reducción del tiempo de búsqueda de aparcamiento. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Disminución de plazas de aparcamiento tradicionales. 2. Uso incorrecto de plazas de aparcamiento específicas para otro tipo de vehículos. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	ALTO	DETALLE	Redacción de encuestas y proyecto de implantación 15.000 € Obras de instalación de los puntos de recarga 120.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	MP	DETALLE	Es conveniente realizarla conjuntamente con otras actuaciones.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe considerar la posibilidad de obtención de subvenciones para este tipo de actuaciones.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de puntos de recarga demandados. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					135.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	3	3	5	4	5	35

A302	Fomentar que las empresas empleen vehículos eléctricos		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 3	Impulsar movilidad eléctrica		3	BAJA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión					
DESCRIPCIÓN								
A parte de proporcionar infraestructuras para el uso de vehículos eléctricos, es recomendable llevar a cabo campañas de promoción, participación y fomento para el empleo de estos medios de transporte, dirigido a las empresas implantadas en el área industrial. Aportar información novedosa o actualizada sobre las posibilidades de implantar vehículos eléctricos por parte de las empresas hará más efectivas las propuestas para la movilidad eléctrica.								
ALCANCE								
Campañas de promoción y fomento. Publicaciones e información digital dirigida a las empresas.								
OBJETIVOS								
Promoción de uso de vehículos eléctricos. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Saturación de los puntos de recarga públicos del área industrial por aumento no previsto de vehículos eléctricos. 2. Falta de interés por parte de las empresas. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Programa de fomento y campañas de promoción 5.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Actuación independiente y que sirve de base para otras.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe recoger información de las empresas que participen en los eventos y campañas de fomento de uso de vehículos eléctricos.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de vehículos eléctricos y/o puntos de recarga incorporados a las empresas desde la realización de las campañas. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					5.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	3	3	5	4	3	33

A303	Electrificación de flota de transporte público		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 3	Impulsar movilidad eléctrica		2	MEDIA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Transportes interurbanos, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Se propone la sustitución o establecimiento de vehículos eléctricos para la línea de transporte público que actualmente opera en el área industrial, así como para la flota de vehículos que resulten de la actuación A103. Esta propuesta no sólo conlleva una reducción de las emisiones de CO2 en el área industrial, sino también durante los recorridos que los vehículos realicen para completar sus itinerarios.								
ALCANCE								
Estudio de viabilidad técnica y económica. Adquisición de vehículos eléctricos.								
OBJETIVOS								
Promoción de uso de transporte público respetuoso con el medio ambiente. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Elevado coste de inversión. 2. Falta de interés por parte de las empresas. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	ALTO	DETALLE	Estudio de viabilidad técnica y económica 5.000 € Adquisición de vehículos eléctricos 200.000 € (en función de la cantidad)					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	LP	DETALLE	Debido a la inversión necesaria y al desarrollo de la actuación A103.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe considerar la posibilidad de obtención de subvenciones para este tipo de actuaciones.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de vehículos eléctricos de las flotas de transporte público. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					205.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
4	4	5	3	3	5	4	3	31

A401	Servicio de alquiler de medios de transporte alternativos		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 4	Fomentar el uso de medios de transporte alternativos		2	MEDIA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS			Entidad de gestión, Ayuntamiento		
DESCRIPCIÓN								
En consonancia con la actuación A402, se propone implantar un servicio de alquiler de vehículos alternativos en itinerarios comprendidos en el ámbito del área industrial para todo tipo de usuarios.								
ALCANCE								
Encuestas a posibles usuarios. Estudio de viabilidad técnica y económica. Contratación de servicio para alquiler de transportes alternativos.								
OBJETIVOS								
Promoción de uso de transporte alternativos. Ampliación de servicios del área industrial. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Uso descontrolado de vehículos alternativos. 2. Falta de interés por parte de los usuarios. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	MEDIO	DETALLE	Redacción de encuestas y estudio de viabilidad 9.000 € Contrato de servicio de alquiler de transportes 13.000 € (anual)					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	MP	DETALLE	Realización conjunta con la actuación A402.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se deberá establecer la normativa para el empleo de éste tipo de transportes alternativos en el entorno del área industrial.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de usuarios interesados. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					100.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
4	5	5	4	4	5	5	5	37

A402	Implantación de estacionamientos para transportes alternativos		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 4	Fomentar el uso de medios de transporte alternativos		2	MEDIA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
En consonancia con la actuación A401, es necesario que además de los puntos de recogida y entrega de los medios de transporte alternativos que formarían parte de los servicios de alquiler a ofrecer, se instalen puntos de aparcamiento seguro para éstos y para los de tipo personal, tales como aparcamientos de bicicletas, en varios puntos del área industrial de modo que los destinos de los usuarios no se encuentren demasiado lejos de los estacionamientos habilitados, favoreciendo su uso.								
ALCANCE								
Redacción de proyecto de instalación de infraestructuras para estacionamiento de transportes alternativos. Ejecución de obras de instalación de infraestructuras para estacionamiento de transportes alternativos.								
OBJETIVOS								
Promoción de uso de transporte alternativos. Ampliación de servicios del área industrial. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Uso irresponsable de infraestructuras. 2. Falta de interés por parte de los usuarios. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	MEDIO	DETALLE	Redacción de proyecto de instalación de infraestructuras 5.000 € Ejecución de obras de instalación de infraestructuras 40.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	MP	DETALLE	Realización conjunta con la actuación A401.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Es necesario atender a la demanda de este tipo de transportes.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de puntos de estacionamiento implantados. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					45.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	5	5	5	5	5	40

A501	Implantar una herramienta de coche compartido		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 5	Mejorar las condiciones de movilidad		3	ALTA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión					
DESCRIPCIÓN								
Actualmente una de las tendencias modales entre la población en general es la de acordar viajes colectivos entre personas compatibles en cuanto a destinos y relación. Un modo de incentivar el empleo de estos modos es a través de aplicaciones que puedan usar los empleados del área industrial para organizar y concertar viajes en coches compartidos, ahorrando costes de desplazamiento y reduciendo la emisión de CO2. Atendiendo a casos de éxito, la entidad de gestión del Pla de Vallonga podría concertar un acuerdo de colaboración con este tipo de aplicaciones de modo que su implementación además de sencilla, fuese un servicio añadido para los usuarios. Además, teniendo en cuenta los beneficios generales para la movilidad y la calidad de vida de los usuarios, se deben realizar campañas para fomentar el empleo de este sistema de transporte colectivo.								
ALCANCE								
Campañas de promoción y fomento. Publicaciones e información digital dirigida a las empresas.								
OBJETIVOS								
Reducir el número de vehículos privados que acceden al área industrial aumentando la ocupación de sus pasajeros. Ampliación de servicios del área industrial. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Uso fraudulento de la herramienta. 2. Poco uso del servicio. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Acuerdo convenio colaboración plataforma. Programa de fomento y campañas de promoción 5.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Se puede desarrollar de forma independiente al resto de actuaciones.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se trata de una actuación relacionada con la A202, facilitando el servicio vehículos compartidos para los usuarios cuyos itinerarios desde sus zonas de residencia hasta el área industrial sean compatibles.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de conductores y pasajeros inscritos. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					5.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
COMPARTE COCHE EN TUS TRAYECTOS DIARIOS PLANIFICA TUS TRAYECTOS DIARIOS AYUDA AL MEDIOAMBIENTE VIVE EXPERIENCIAS COMPARTE GASTOS								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	5	5	5	4	5	39

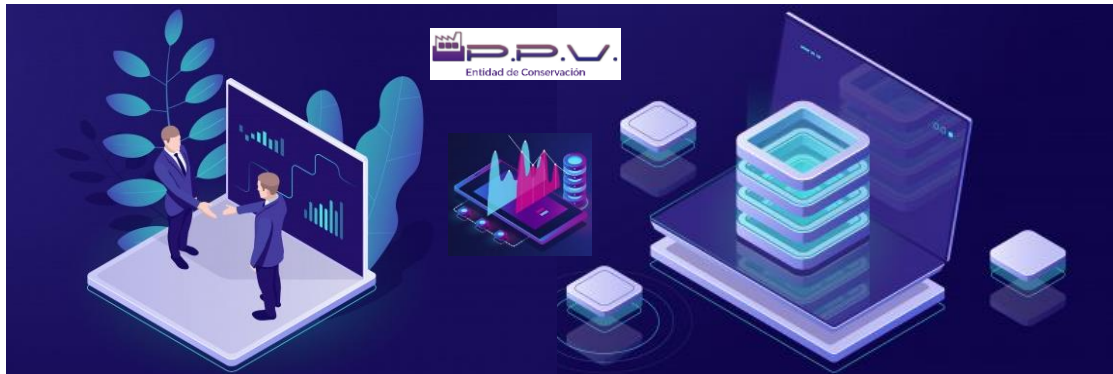


A502	Fomentar la flexibilidad horaria de trabajadores		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 5	Mejorar las condiciones de movilidad		3	BAJA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Empresas					
DESCRIPCIÓN								
Una de las medidas externas que es posible desarrollar para descongestional las vías del área industrial en horas de máxima concurrencia, es necesario llevar a cabo campañas de promoción, participación y fomento para la flexibilidad horaria de trabajadores de las empresas implantadas en el área industrial. Es conveniente informar e incluso asesorar a las empresas del área industrial de las ventajas no sólo personales sino también laborales que conlleva la flexibilidad horaria de sus trabajadores. Dependerá de las empresas el establecer las condiciones en las que un trabajador puede disfrutar de las medidas de flexibilidad horaria.								
ALCANCE								
Campañas de promoción y fomento. Publicaciones e información digital dirigida a las empresas.								
OBJETIVOS								
Reducir el número de vehículos en accesos y tramos de mayor tráfico en las horas de comienzo y término de las jornadas laborales. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Reticencia de empresas para su implantación. 2. Posibles peridos de adaptación laboral dilatados. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Programa de fomento y campañas de promoción 5.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Se puede desarrollar de forma independiente al resto de actuaciones.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe recoger información de las empresas que participen en los eventos y campañas de fomento para la implantación de jornadas laborales con horario flexible.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de trabajadores que se acojan a horarios flexibles que reduzcan la congestión en horas de máxima intensidad. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					5.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	3	3	5	4	3	33

A503	Fomentar la implementación de teletrabajo			ESTADO	PRIORIDAD			
LE - 5	Mejorar las condiciones de movilidad			3	BAJA			
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Empresas					
DESCRIPCIÓN								
Otra de las actuaciones que se basan en la promoción y fomento de medidas laborales que mejoren la movilidad de los usuarios del área industrial es la implantación del teletrabajo, reduciendo el volumen de desplazamientos al área industrial. Es conveniente informar e incluso asesorar a las empresas del área industrial de las ventajas no sólo personales sino también laborales que conlleva la implementación del teletrabajo para sus trabajadores. Dependerá de las empresas el establecer las condiciones en las que un trabajador puede disfrutar del teletrabajo, de acuerdo a la legislación vigente en la materia.								
ALCANCE								
Campañas de promoción y fomento. Publicaciones e información digital dirigida a las empresas.								
OBJETIVOS								
Reducir el número de desplazamientos hacia el área industrial como consecuencia del trabajo a distancia. Reducción de las emisiones de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Reticencia de empresas para su implantación. 2. Posibles periodos de adaptación laboral dilatados. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Programa de fomento y campañas de promoción 5.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Se puede desarrollar de forma independiente al resto de actuaciones.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe recoger información de las empresas que participen en los eventos y campañas de fomento de implantación de teletrabajo.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de trabajadores que se acojan a jornadas laborales por teletrabajo. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
						5.000,00 €		
INFORMACIÓN GRÁFICA								
 								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	3	3	5	4	3	33

A601	Comprobación de la accesibilidad peatonal		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 6	Mejorar el espacio urbano y las infraestructuras viarias		3	ALTA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Durante la elaboración del plan de movilidad se ha recopilado suficiente información sobre el estado y nivel de accesibilidad universal de los espacios y vías públicas del área industrial. En base a esta información, se ha detectado que ciertos itinerarios peatonales no cuentan con las condiciones necesarias para poder considerarse accesibles universalmente. De este modo es posible reducir el nivel de accidentes en la vía pública y aumentar el nivel de satisfacción de los peatones usuarios del área industrial.								
ALCANCE								
Estudio de comprobación de accesibilidad de itinerarios peatonales.								
OBJETIVOS								
Aumentar la seguridad y la calidad de vida de los peatones usuarios.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Posible reducción de espacios de calzada.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Estudio de comprobación de accesibilidad 5.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Actuación alineada con la actuación A102.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe atender al cumplimiento de los requisitos establecidos por el DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Volumen de las actuaciones a acometer.								
Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
					5.000,00 €			
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	5	5	5	5	5	40

A602	Itinerarios de velocidad reducida en vías secundarias		ESTADO	PRIORIDAD				
LE - 6	Mejorar el espacio urbano y las infraestructuras viarias		2	BAJA				
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
En los casos en los que, por características de las vías, no sea viable crear espacios para el tránsito de transportes alternativos (motorizados o no), se estudiará la posibilidad de crear calzadas de uso compartido entre modos de transporte. La materialización de estas calzadas se realizará mediante la señalización y marcado vial de límites para cada tipo de transporte, de la velocidad máxima permitida y la longitud de los tramos.								
ALCANCE								
Estudio de reducción de velocidad en tramos del viario del área industrial. Ejecución del marcado y señalización de viales con reducción de velocidad.								
OBJETIVOS								
Incentivar el uso de medios de transportes de baja motorización. Reducir la emisión de CO2.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Posible entorpecimiento de tráfico en viales secundarios de elevada intensidad. 2. Uso incorrecto de estas vías por transportes no permitidos. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	MEDIO	DETALLE	Estudio de reducción de velocidad en tramos del viario 5.000 € Ejecución del marcado y señalización de viales con reducción de velocidad 30.000 €					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	LP	DETALLE	Será posible determinar la idoneidad de los viales cuando estén totalmente definidos de acuerdo con el resto de actuaciones relacionadas.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe atender a las recomendaciones para la implantación de reducción de velocidad en vias industriales.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Longitud de viales con reducción de velocidad. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
				35.000,00 €				
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	4	4	4	5	4	3	3	32

A701	Base de datos de información			ESTADO	PRIORIDAD			
LE - 7	Seguimiento del plan de movilidad			1	ALTA			
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Como parte de la modernización y digitalización industrial y de los bienes y servicios con los que debe contar un área industrial avanzada, es necesario la creación, mantenimiento y actualización de bases de datos digitales sobre las actuaciones que se lleven a cabo durante el horizonte temporal. Esta base de datos permitirá mejorar la planificación a largo plazo de actuaciones futuras y optimizar las labores de mantenimiento de las infraestructuras y bienes del área industrial.								
ALCANCE								
Creación, mantenimiento y gestión de bases de datos digitales con información en red. Modelos digitales con información enriquecida para análisis y tratamiento de los datos extraíbles. Visor web de sistemas de información geográfica y recursos disponibles.								
OBJETIVOS								
Contar con información digital sobre cualquier actuación que permita optimizar el procesado de datos durante la implantación del plan de movilidad, así como servir de referencia única e inequívoca para futuras actuaciones, obras o estrategias. Facilitar la información disponible a los distintos interesados de forma digital. Reducir el consumo de formatos físicos para transmitir información.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Mala gestión de la información. 2. Falta de personal capacitado para gestión de datos. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	BAJO	DETALLE	Coste de los soportes y aplicaciones digitales a desarrollar y mantener 2.000 € (anuales)					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Es conveniente implantar esta actuación complementariamente con el resto, pues se debe recoger información de ellas.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Se debe considerar la oportunidad de obtener subvenciones destinadas a este tipo de iniciativas.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Volumen de datos anuales almacenados y utilizados. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
						20.000,00 €		
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	4	5	3	3	4	3	5	32



A702	Implementación de servicios digitales			ESTADO	PRIORIDAD			
LE - 7	Seguimiento del plan de movilidad			1	MEDIA			
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Como parte de la evolución digital de las área industriales y los servicios que se ofertan, surge la necesidad de implementar aplicaciones digitales y herramientas web de acceso y gestión de servicios disponibles para usuarios. Se incluyen dentro de estos servicios, por ejemplo, la gestión de servicios públicos para reserva de estacionamiento, alquiler de vehículos, compra de billetes de transporte, reserva de instalaciones, coordinación con empresas privadas de servicios del área industrial y base de datos de contactos con empresas instaladas mediante dispositivos informáticos y móviles.								
ALCANCE								
Creación, mantenimiento y gestión de aplicaciones y herramientas para sevicios digitales.								
OBJETIVOS								
Digitalizar la gestión de servicios públicos del área industrial para agilizar los procedimientos. Permitir un acceso universal a los servicios del área industrial. Modernización de áreas industriales.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Necesidad de formación para usuarios en tecnologías digitales. 2. Preferencia de medios tradicionales para gestionar servicios. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	MEDIO	DETALLE	Creación, mantenimiento y gestión de aplicaciones y herramientas 5.000 € (anual)					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Es conveniente implantar esta actuación complementariamente con el resto, pues se debe recoger información de ellas.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Basando la implementación de estas capacidades digitales en la herramienta web de la Asociación Administrativa de Propietarios del Pla de la Vallonga como Entidad de Conservación.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de trabajadores que utilizan estas aplicaciones y herramientas digitales. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
						50.000,00 €		
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
4	4	5	4	5	4	5	5	36

A703	Creación de mesa de movilidad de Pla de la Vallonga			ESTADO	PRIORIDAD			
LE - 7	Seguimiento del plan de movilidad			1	MEDIA			
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Esta actuación surge para poder contar con la opinión de todos los usuarios del área industrial para la propuesta, promoción y decisión de actuaciones que se pretendan llevar a cabo en ésta. Además, se pretende que la opinión de los usuarios no se limite sólo a la realización de encuestas puntuales, sino que a través de esta organización, la comunicación con los usuarios y sus representantes sea periódica y sea acorde a la actualidad en cada momento.								
ALCANCE								
Mantenimiento de reuniones programadas para tratar temas relevantes sobre cuestiones de movilidad en el área industrial. Recopilación de propuestas y promoción de actuaciones que propicien una mejor movilidad en el área industrial. Participación de todas las entidades, asociaciones e involucrados en la movilidad del área industrial.								
OBJETIVOS								
Informar públicamente sobre problemas de movilidad y plantear soluciones viables y eficaces. Promoción mayoritaria de actuaciones que se deben acometer en el área industrial para la mejora de la movilidad. Contar con representación de todas las entidades, asociaciones e involucrados en la movilidad del área industrial. Promover una movilidad accesible y segura universal.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. No aportación de propuestas constructivas o soluciones. 2. Escasa participación pública. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	SIN COSTE	DETALLE	Se concibe como una organización no lucrativa que dependa de la Entidad de Gestión					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Es conveniente implantar esta actuación complementariamente con el resto, pues se debe recoger información de ellas.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Será apropiado recopilar las memorias y actas de las reuniones y actividades que se realicen desde la mesa de movilidad.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº propuestas y promociones resultantes de la creación de la mesa de movilidad de Atalayas Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
- €								
INFORMACIÓN GRÁFICA								
								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	3	4	5	5	5	3	5	35

A704	Seguimiento y revisión de actuaciones			ESTADO	PRIORIDAD			
LE - 7	Seguimiento del plan de movilidad			1	MEDIA			
V01-2021	FECHA	13/01/2021	AGENTES INVOLUCRADOS Entidad de gestión, Ayuntamiento					
DESCRIPCIÓN								
Esta actuación surge como consecuencia de la necesidad de implementar una herramienta de auto seguimiento y aseguramiento de la calidad de las actuaciones que se proponen en el plan de movilidad. El seguimiento y revisión de evolución e indicadores asociados a cada actuación favorecerá a la detección temprana de posibles inconformidades por parte de los intervinientes y usuarios, pudiendo ser rectificadas de forma óptima.								
ALCANCE								
Elaboración de memorias de seguimiento y revisión de actuaciones. Atención a las encuestas, peticiones e incidencias informadas por los usuarios del área industrial.								
OBJETIVOS								
Mantener actualizado el estado de desarrollo de las actuaciones. Establecer procedimientos de revisión de la idoneidad de las actuaciones acorde con las necesidades de los usuarios.								
RIESGOS PRINCIPALES								
1. Atraso encadenado en actuaciones consecutivas. 2. Necesidad de modificar la naturaleza de actuaciones en pleno desarrollo por necesidades distintas a las originales de los usuarios. 3. Desinformación de los usuarios.								
ESTIMACIÓN COSTO	MEDIO	DETALLE	Dedicación de personal especializado 7.000 € (anual)					
PLANIFICACIÓN TEMPORAL	CP	DETALLE	Es conveniente implantar esta actuación complementariamente con el resto, pues se debe recoger información de ellas.					
INFORMACIÓN ADICIONAL	Será necesario emplear la base de datos digital de información para coordinar el seguimiento adecuado de las actuaciones a revisar.							
INDICADORES DE SEGUIMIENTO								
Nº de rectificaciones de cada una de las actuaciones a revisar. Valoración de viabilidad técnica y económica de las actuaciones.								
PRESUPUESTO APROXIMADO								
						63.000,00 €		
INFORMACIÓN GRÁFICA								
VALORACIÓN ACTUACIÓN								
VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICA	ENFOQUE DE LA PROPUESTA	COHERENCIA CON EL PLAN DE TRABAJO	RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD	CONTRIBUCIÓN SOSTENIBLE	CONTRIBUCIÓN CALIDAD DE VIDA	CONTRIBUCIÓN A SERVICIOS PARA USUARIOS	TOTAL
5	5	5	5	3	3	3	4	33

8.3. CRONOGRAMA DE IMPLANTACIÓN

Una vez que se han determinado las actuaciones propuestas, basadas en el diagnóstico de las circunstancias actuales que condicionan la movilidad en el área industrial, se ha establecido un cronograma que pueda servir como guía para la implantación de estas.

En el cronograma, de duración igual al horizonte temporal asignado para el plan de movilidad de 10 años, además de señalar los periodos anuales en los que desarrollar las actuaciones, se ha añadido la información relacionada con el estado actual, la prioridad, el coste estimado y la valoración total ponderado.

ACTUACIONES PROPUESTAS		CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO				LARGO PLAZO		
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
LE - 1	A101 Mejora del servicio del transporte público										
	A102 Mejora de las infraestructuras de las paradas										
	A103 Incorporar un sistema de transporte colectivo de empresas al área industrial										
LE - 2	A201 Señalización plazas libres										
	A202 Ventajas particulares de estacionamiento para coches compartidos										
LE - 3	A301 Implantación de puntos de recarga en vía pública										
	A302 Fomentar que las empresas empleen vehículos eléctricos										
	A303 Electrificación de flota de transporte público										
LE - 4	A401 Servicio de alquiler de medios de transporte alternativos										
	A402 Implantación de estacionamientos para transportes alternativos										

ACTUACIONES PROPUESTAS			CORTO PLAZO			MEDIO PLAZO				LARGO PLAZO		
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
LE - 5	A501	Implantar una herramienta de coche compartido										
	A502	Fomentar la flexibilidad horaria de trabajadores										
	A503	Fomentar la implementación de teletrabajo										
LE - 6	A601	Comprobación de la accesibilidad peatonal										
	A602	Itinerarios de velocidad reducida en vías secundarias										
LE - 7	A701	Base de datos de información										
	A702	Implementación de servicios digitales										
	A703	Creación de mesa de movilidad de Pla de la Vallonga										
	A704	Seguimiento y revisión de actuaciones										

Tabla 35. Tabla de cronograma de las actuaciones propuestas para el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

Del cronograma propuesto se extrae que el periodo de mayor confluencia de actuaciones será el comprendido entre los años 2024 y 2027, puesto que parte de ellas han de realizarse posteriormente al desarrollo de otras anteriores o junto con otras posteriores.

A continuación, se muestra la tabla resumen de las características valorables incluidas en las fichas para cada una de las actuaciones.

ACTUACIONES PROPUESTAS	ESTADO	PRIORIDAD	COSTO ESTIMADO		VALOR TOTAL
A101	2	ALTA	BAJO	17.000,00 €	40
A102	2	MEDIA	ALTO	135.000,00 €	38
A103	1	ALTA	BAJO	15.000,00 €	37
A201	2	BAJA	MEDIO	85.000,00 €	39
A202	5	ALTA	SIN COSTE	- €	36
A301	2	MEDIA	ALTO	135.000,00 €	35
A302	3	BAJA	BAJO	5.000,00 €	33
A303	2	MEDIA	ALTO	205.000,00 €	31
A401	2	MEDIA	MEDIO	100.000,00 €	37
A402	2	MEDIA	MEDIO	45.000,00 €	40
A501	3	ALTA	BAJO	5.000,00 €	39
A502	3	BAJA	BAJO	5.000,00 €	33
A503	3	BAJA	BAJO	5.000,00 €	33
A601	3	ALTA	BAJO	5.000,00 €	40
A602	2	BAJA	MEDIO	35.000,00 €	32
A701	1	ALTA	BAJO	20.000,00 €	32
A702	1	MEDIA	MEDIO	50.000,00 €	36
A703	1	MEDIA	SIN COSTE	- €	35
A704	1	MEDIA	MEDIO	63.000,00 €	33

Tabla 36. Tabla resumen de valores de las actuaciones propuestas para el área industrial Pla de la Vallonga. **Fuente:** Elaboración propia.

El coste total estimados de las actuaciones a implementar en el plan de movilidad del área industrial Pla de la Vallonga asciende a la cantidad total de 930.000 €.

ANEXOS

ANEXO 1. ÍNDICE DE PLANOS

01-SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

02-INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

03-PASOS DE PEATONES

04-TRANSPORTE PÚBLICO. RED URBANA DE AUTOBUSES. LÍNEA 07.

05-ACCESOS

06-JERARQUÍA VIARIA

07-SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

08-SEÑALIZACIÓN VERTICAL

09-SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL TRANSVERSAL

10-ESTACIONAMIENTOS

11- INTENSIDADES DE CIRCULACIÓN MEDIA HORARIA EQUIVALENTE EN EL PERIODO DE
MAÑANA (DE 7:00 A 9:00)

12- INTENSIDADES DE CIRCULACIÓN MEDIA HORARIA EQUIVALENTE EN EL PERIODO DE
MAÑANA (DE 13:00 A 15:00)

ANEXO 2. CUESTIONARIOS ENCUESTAS DE MOVILIDAD

1. CUESTIONARIOS ENCUESTAS DE MOVILIDAD A EMPRESAS
2. CUESTIONARIOS ENCUESTAS DE MOVILIDAD A TRABAJADORES

ANEXO 3. PLAN DE COMUNICACIÓN, DIFUSIÓN Y SENSIBILIZACIÓN



ANEXO 1.

ÍNDICE DE PLANOS



ANEXO 1. ÍNDICE DE PLANOS

01-SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

02-INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

03-PASOS DE PEATONES

04-TRANSPORTE PÚBLICO. RED URBANA DE AUTOBUSES. LÍNEA 07.

05-ACCESOS

06-JERARQUÍA VIARIA

07-SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

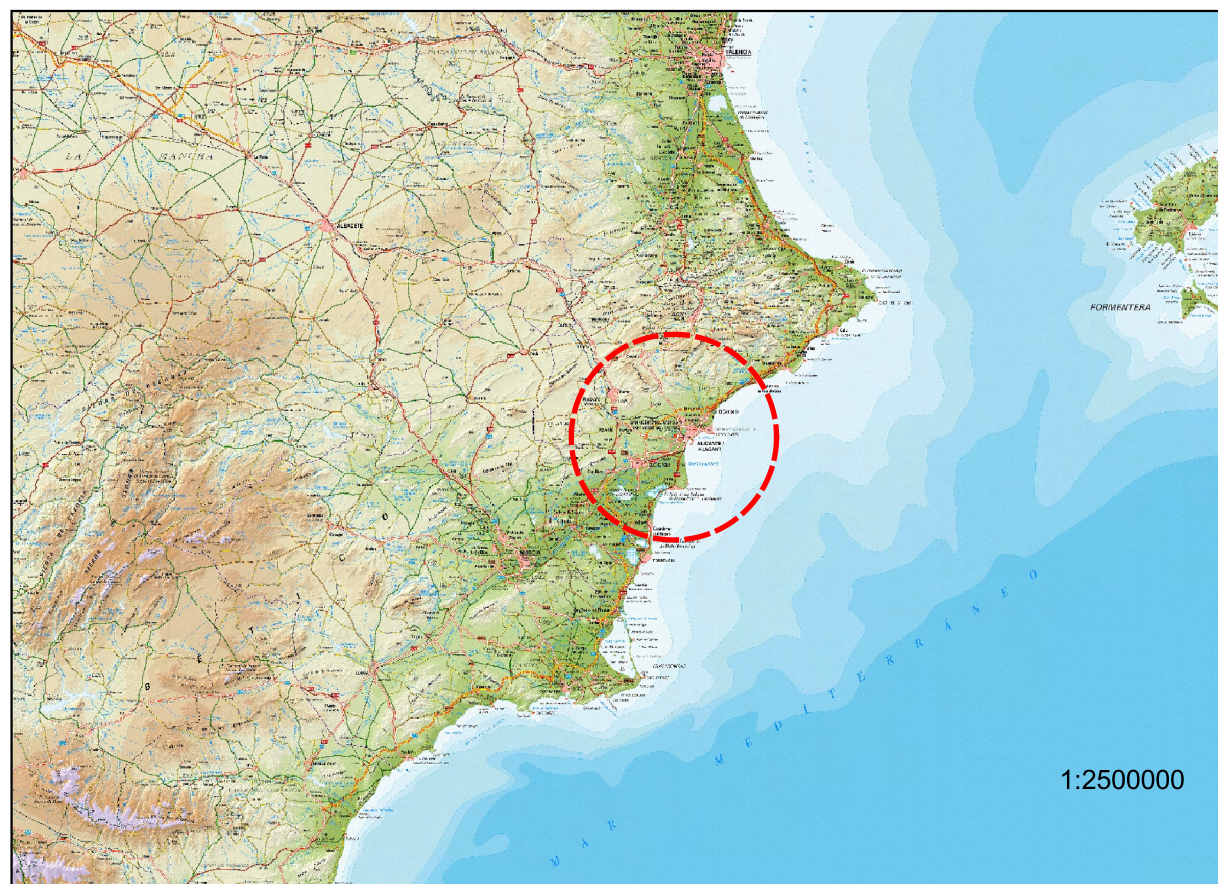
08-SEÑALIZACIÓN VERTICAL

09-SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL TRANSVERSAL

10-ESTACIONAMIENTOS

11- INTENSIDADES DE CIRCULACIÓN MEDIA HORARIA EQUIVALENTE EN EL PERIODO DE
MAÑANA (DE 7:00 A 9:00)

12- INTENSIDADES DE CIRCULACIÓN MEDIA HORARIA EQUIVALENTE EN EL PERIODO DE
MAÑANA (DE 13:00 A 15:00)





LEYENDA

- PASOS DE PEATONES
- ▲ SEÑALIZACIÓN VERTICAL PASOS DE PEATONES



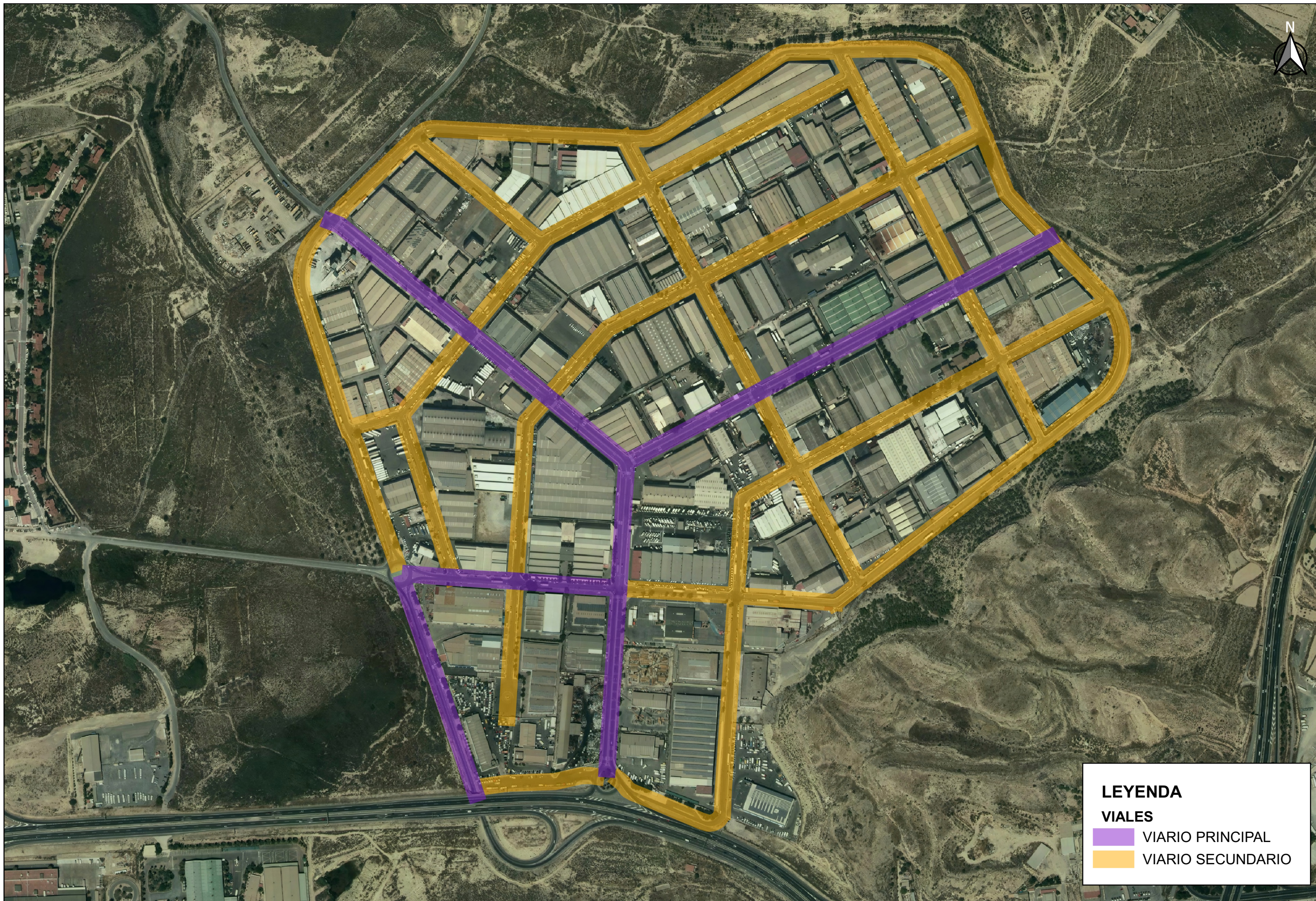
LEYENDA

-  PARADAS AUTOBÚS
-  RECORRIDO LÍNEA 07 BUS



LEYENDA

- ACCESOS
- AUTOVIA/AUTOPISTA
- ENLACES



LEYENDA

VIALES

-  VIARIO PRINCIPAL
-  VIARIO SECUNDARIO

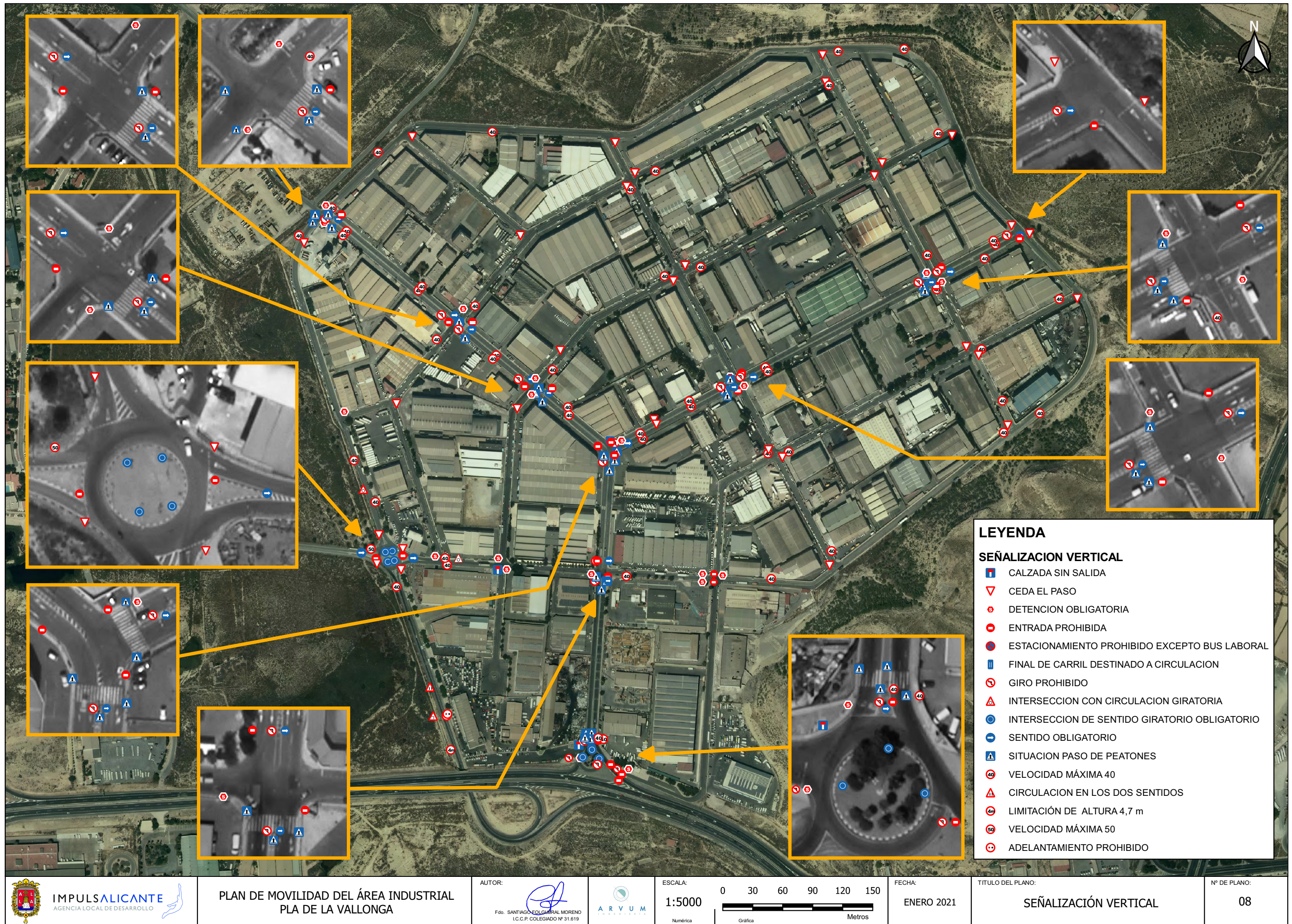


LEYENDA

SENTIDO DE CIRCULACIÓN

↔ DOBLE

→ ÚNICO



LEYENDA

SEÑALIZACION VERTICAL

CALZADA SIN SALIDA

CEDA EL PASO

DETENCION OBLIGATORIA

ENTRADA PROHIBIDA

ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO EXCEPTO BUS LABORAL

FINAL DE CARRIL DESTINADO A CIRCULACION

GIRO PROHIBIDO

INTERSECCION CON CIRCULACION GIRATORIA

INTERSECCION DE SENTIDO GIRATORIO OBLIGATORIO

SENTIDO OBLIGATORIO

SITUACION PASO DE PEATONES

VELOCIDAD MÁXIMA 40

CIRCULACION EN LOS DOS SENTIDOS

LIMITACIÓN DE ALTURA 4,7 m

VELOCIDAD MÁXIMA 50

ADELANTAMIENTO PROHIBIDO



LEYENDA

SEÑALIZACION HORIZONTAL TRANSVERSAL

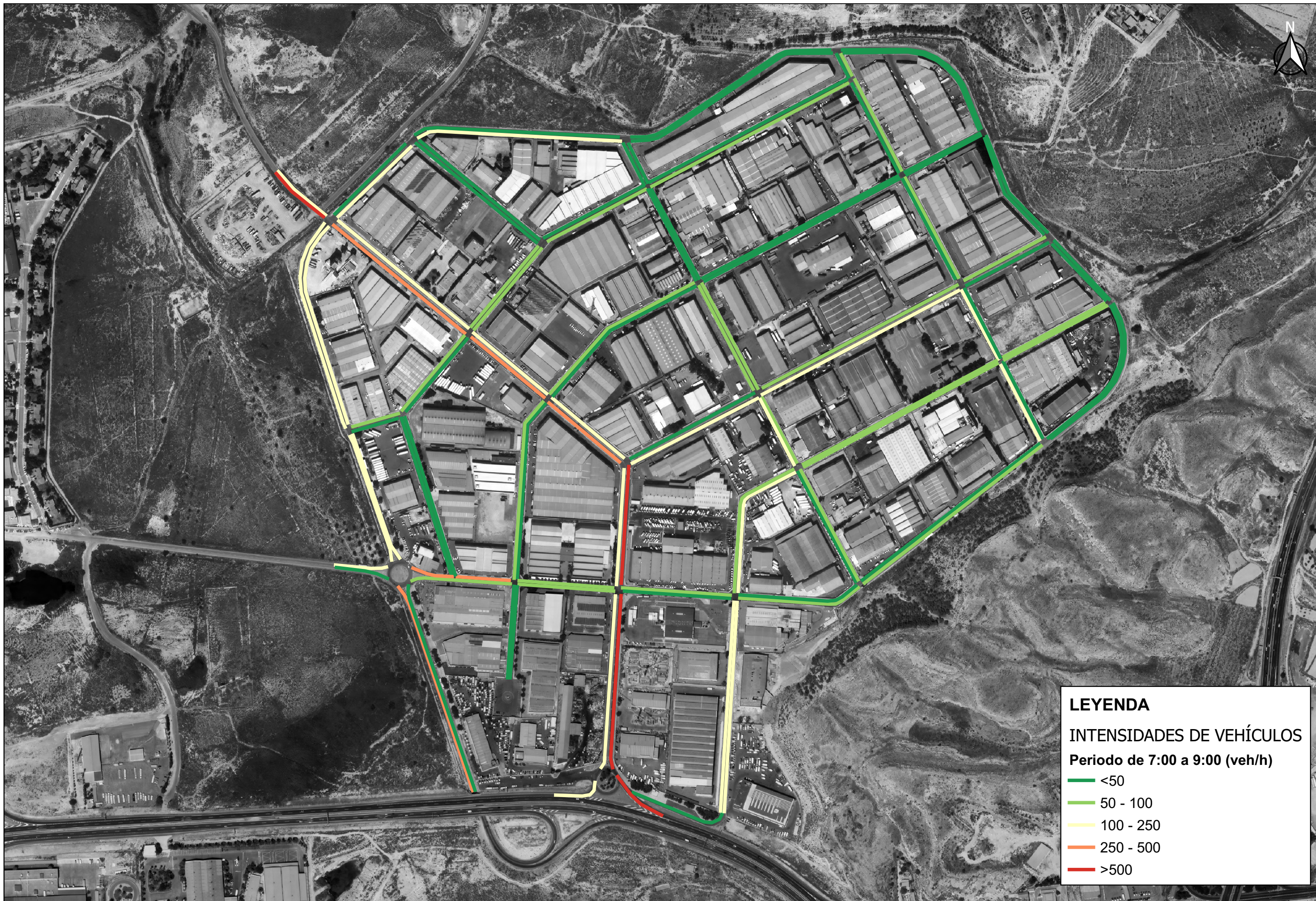
- STOP
- ▲ CEDA EL PASO
- └ FLECHA SELECCION DE CARRIL
- ◆ VELOCIDAD MÁXIMA 40



LEYENDA

ESTACIONAMIENTOS

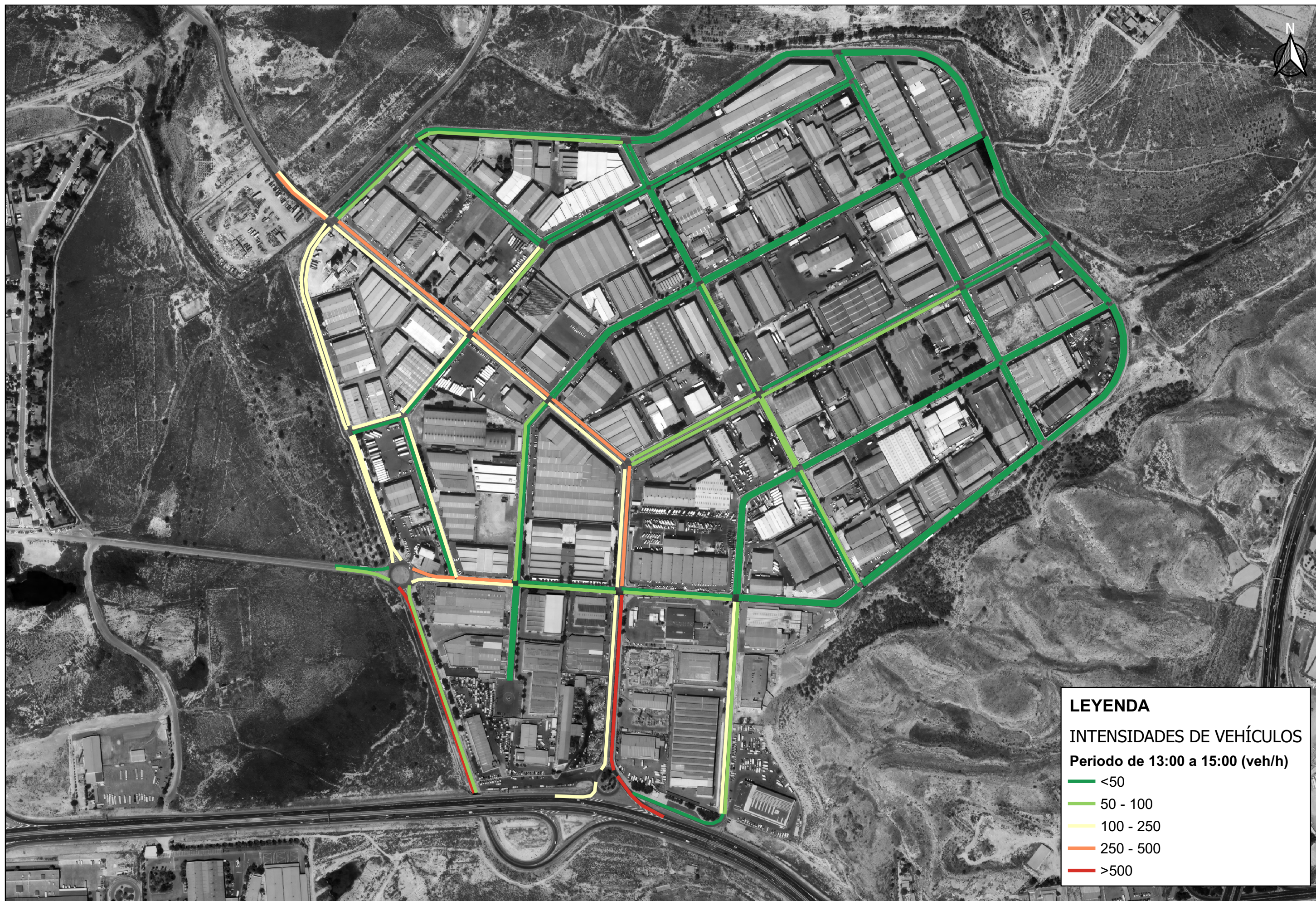
- PRIVADO
- PÚBLICO
- CALLE BATERIA
- CALLE LINEAL



LEYENDA

INTENSIDADES DE VEHÍCULOS
Periodo de 7:00 a 9:00 (veh/h)

- <50
- 50 - 100
- 100 - 250
- 250 - 500
- >500



LEYENDA

INTENSIDADES DE VEHÍCULOS
Periodo de 13:00 a 15:00 (veh/h)

- <50
- 50 - 100
- 100 - 250
- 250 - 500
- >500



ANEXO 2.

CUESTIONARIOS ENCUESTAS DE MOVILIDAD



ANEXO 2. CUESTIONARIOS ENCUESTAS DE MOVILIDAD

01- ENCUESTAS A EMPRESAS ÁREA INDUSTRIAL PLA DE LA VALLONGA

ENCUESTA A EMPRESAS DEL ÁREA INDUSTRIAL PLA DE LA VALLONGA

Estimado/a Sr./Sra.

Con el fin de recabar información para realizar el Plan de Movilidad del área industrial Pla de la Vallonga, le invitamos a cumplimentar la siguiente encuesta.

La encuesta esta estructurada en tres partes diferenciadas:

- DATOS GENERALES DE LA EMPRESA
- FLOTA DE VEHÍCULOS (esta parte solo aparecerá si indica que dispone de la misma)
- IMPACTO DEL COVID EN LA EMPRESA

En cumplimiento de lo establecido en el RGPD, sobre Protección de Datos de Carácter Personal y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, le informamos que el responsable de sus datos es: ARVUM CONSULTORIA Y PROYECTOS, S.L. NIF B54773825, AVDA. CALVARIO, 38 LOCAL 6, 03340-ALBATERA.

La finalidad del tratamiento de los datos para la que usted da su consentimiento será la de integrarlos, a efectos estadísticos, en el estudio que se realizará para la elaboración de un PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE en nuestra área industrial. Los datos proporcionados se conservarán mientras se esté llevando a cabo el estudio, o no solicite el cese u obliguen a su conservación otras leyes aplicables. Se cederán los datos a la Entidad de Conservación del Polígono Industrial Pla de la Vallonga, para que ésta pueda enviar emails informando de los avances y servicios de movilidad que se prestarán en el polígono. No se cederán a terceros en ningún otro caso salvo obligación legal. Ud. tiene derecho al acceso, rectificación o a solicitar su supresión cuando los datos ya no sean necesarios para los fines que fueron recogidos en los términos previstos en la Ley, que podrá ejercitar mediante escrito dirigido al responsable de los mismos en la dirección anteriormente indicada.

Puede consultar información adicional en <https://www.aemol.com/clausulas.php?B54773825>

Promovido por:

IMPULSALICANTE
AGENCIA LOCAL DE DESARROLLO



Con la colaboración de:



Realizado por:



DATOS GENERALES DE LA EMPRESA

1. Nombre de la empresa

2. Dirección

3. Sector al que pertenece la empresa

Marca solo un óvalo.

- ☐ Industria
- ☐ Construcción
- ☐ Comercio al por mayor
- ☐ Comercio al por menor
- ☐ Hostelería-restauración
- ☐ Servicios a empresas y personas
- ☐ Otro: _____

4. Número CNAE (Clasificación Nacional de Actividades Económicas)

5. Número de trabajadores en la empresa

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO

6. ¿La empresa dispone de zonas de estacionamientos de vehículos dentro de la parcela?

Marca solo un óvalo.

☐ Si

☐ No

7. En caso afirmativo, puede indicar el número de plazas

8. Las plazas de estacionamiento de su empresa , ¿cómo están gestionadas?

Marca solo un óvalo.

☐ No están asignadas, se aparca según se va llegando.

☐ Están asignadas sin coste

☐ Están asignadas con coste

PUNTOS DE RECARGA

9. ¿Su empresa se plantea instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos?

Marca solo un óvalo.

☐ Ya disponemos de puntos de recarga

☐ Lo estamos estudiando

☐ No nos lo hemos planteado

10. Si se dispone de puntos de recarga puede indicar el número.

FLOTA DE VEHÍCULOS

11. ¿La empresa dispone de flota de vehículos o vehículos de empresa?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí *Salta a la pregunta 15*
- ☐ No *Salta a la pregunta 65*

TRANSPORTE COLECTIVO

12. ¿Dispone de transporte colectivo de empresa?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
- ☐ No

13. ¿Estaría dispuesto a apoyar un sistema colectivo de transporte al polígono ?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
- ☐ No

PLAN DE MOVILIDAD DE EMPRESAS

14. ¿Su empresa dispone de Plan de Movilidad privado?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si.
- ☐ No

En caso afirmativo nos puede enviar el Plan de Movilidad de la Empresa con el fin de tenerlo en cuenta a la hora de elaborar el Plan de Movilidad del Área Industrial.

Puede facilitarlo mediante:

- El enlace del formulario PLANES DE MOVILIDAD DE EMPRESAS. (Para acceder es necesaria una cuenta de gmail).
- Enviando el documento a nuestra empresa ARVUM CONSULTORÍA & PROYECTOS, S.L. a la dirección ingenieria2@arvum.es.
- Enviando el documento a la entidad de conservación.

El documento aportado será tratado de forma confidencial de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales.

Salta a la pregunta 65

FLOTA DE VEHÍCULOS

Si la flota de su empresa dispone de varios tipos de vehículos (motos, turismos, furgonetas, camión o autobús) o de un mismo tipo de vehículo con distintos tipos de combustible.

Esta sección se ha preparado para 10 TIPOS según los vehículos que conformen su flota, para que se rellene en función del tipo de vehículo y de su combustible .

Ejemplo: TIPO 1 Turismo Diesel, TIPO 2 Turismo Gasolina, TIPO 3 Camión Gasolina, etc...

TIPO 1

15. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

16. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

17. Número

18. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

19. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

TIPO 2

20. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

21. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

22. Número

23. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

24. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

TIPO 3**25. Vehículo**

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

26. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

27. Número

28. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

29. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año)

TIPO 4

30. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

31. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

32. Número

33. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

34. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

TIPO 5

35. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

36. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

37. Número

38. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

39. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

TIPO 6

40. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

41. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

42. Número

43. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

44. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

TIPO 7

45. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

46. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

47. Número

48. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

49. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

TIPO 8**50. Vehículo**

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

51. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

52. Número

53. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

54. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

TIPO 9

55. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

56. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

57. Número

58. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

59. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año)

TIPO 10

60. Vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Moto
- ☐ Turismo
- ☐ Furgón o furgoneta
- ☐ Camión
- ☐ Autobús

61. Combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Diesel
- ☐ Gasolina
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico
- ☐ Gas licuado del petróleo (GLP)
- ☐ Gas Natural Comprimido (GNC)
- ☐ Bioetanol
- ☐ Biodiésel

62. Número

63. Kilómetros recorridos al año por la flota de este tipo de vehículo y combustible.

64. Consumo de combustible consumido al año de este tipo de vehículo y combustible. (l/año) ó (kWh/año)

IMPACTO DEL COVID-19 EN LA EMPRESA

65. ¿La pandemia del coronavirus (COVID-19) ha afectado a su empresa de alguna de las siguientes maneras?

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ No, nuestra actividad a continuado con normalidad
- ☐ Cierre temporal
- ☐ Ausencia de empleados debido a enfermedad o cuidado niños
- ☐ Problemas de distribución
- ☐ Problemas de aprovisionamiento
- ☐ Falta de stocks
- ☐ Caída de volumen de ventas
- ☐ Problemas con los servicios de logística

Otro: ☐ _____

66. Su empresa dispone de un plan de contingencia ante el COVID-19

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

67. ¿Qué medidas organizativas han tomado para poder hacer frente a la crisis del COVID-19?

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Ninguna
- ☐ Teletrabajo
- ☐ Reducción de la actividad
- ☐ Flexibilización de horarios
- ☐ Seguridad e higiene
- ☐ ERTE
- ☐ Disminución de la plantilla
- ☐ Bajada de salarios
- ☐ Proveedores alternativos
- ☐ Refuerzo plantilla
- ☐ Restricción viajes y reuniones
- ☐ Información
- ☐ Digitalización de servicios

Otro: ☐ _____

68. En caso de haber marcado la casilla del teletrabajo, puede indicar el número de trabajadores que lo realizan.

69. Antes de que se produjera la pandemia del coronavirus, ¿su empresa tenía la opción de teletrabajo?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si
- ☐ No, lo hemos implantado debido a la situación producida por el COVID-19
- ☐ No, pero lo estábamos estudiando en casos particulares.
- ☐ No, pero estábamos abiertos a estudiar su implantación.
- ☐ No, por motivo de trabajo inviable.

70. En el caso de que su empresa tuviera el teletrabajo implantado previamente al COVID-19, ¿se ha incrementado el número de trabajadores que lo realizan?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

71. En caso afirmativo, ¿puede indicarnos en que porcentaje se ha incrementado?

72. ¿Prevén seguir en su empresa con la posibilidad de realizar teletrabajo cuando finalice COVID-19?

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

73. En caso de haber marcado la casilla de ERTE, ¿a qué porcentaje aproximado de la plantilla afectó?

74. En caso de haber marcado la casilla de disminución de la plantilla, ¿qué porcentaje ha disminuido?

75. ¿Qué cambios cree que puede traer la crisis actual en la operativa de su empresa ahora y/o en el futuro?

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Digitalización de servicios
- ☐ Diversificación de cadenas de suministros
- ☐ Cambio de los modelos de formación con fomento webinars u otras formas telemáticas similares
- ☐ Desarrollo de canales de venta online
- ☐ Desarrollo de nuevos canales comerciales alternativos (reparto a domicilio, etc.)
- ☐ Establecer más planes de contingencia
- ☐ Flexibilización horarios/medidas para favorecer la conciliación familiar
- ☐ Implementación del teletrabajo
- ☐ Restricción viajes y reuniones
- ☐ Proyectos de cooperación empresarial

Otro: ☐ _____

Este contenido no ha sido creado ni aprobado por Google.

Google Formularios



ANEXO 2. CUESTIONARIOS ENCUESTAS DE MOVILIDAD

02- ENCUESTAS A TRABAJADORES ÁREA INDUSTRIAL PLA DE LA VALLONGA

ENCUESTA A TRABAJADORES DEL ÁREA INDUSTRIAL PLA DE LA VALLONGA

Estimado/a Sr./Sra.

Con el fin de recabar información para realizar el Plan de Movilidad del área industrial Pla de la Vallonga, le invitamos a cumplimentar la siguiente encuesta.

La encuesta esta estructurada en cinco partes diferenciadas:

- DATOS GENERALES DEL TRABAJADOR
- HORARIO DE TRABAJO
- MEDIO DE TRANSPORTE PARA IR A TRABAJAR
- PARA USUARIOS DE MOTO O COCHE (esta parte solo aparecerá en caso de ser usuario de los mismos)
- PARA USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, DE EMPRESA, BICICLETA O A PIE (esta parte solo aparecerá en caso de ser usuario de los mismos)
- DESPLAZAMIENTOS DE TRABAJO

En cumplimiento de lo establecido en el RGPD, sobre Protección de Datos de Carácter Personal y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, le informamos que el responsable de sus datos es: ARVUM CONSULTORIA Y PROYECTOS, S.L. NIF B54773825, AVDA. CALVARIO, 38 LOCAL 6, 03340-ALBATERA.

La finalidad del tratamiento de los datos para la que usted da su consentimiento será la de integrarlos, a efectos estadísticos, en el estudio que se realizará para la elaboración de un PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE en nuestra área industrial. Los datos proporcionados se conservarán mientras se esté llevando a cabo el estudio, o no solicite el cese u obliguen a su conservación otras leyes aplicables. Se cederán los datos a la Entidad de Conservación del Polígono Industrial Pla de la Vallonga, para que ésta pueda enviar emails informando de los avances y servicios de movilidad que se prestarán en el polígono. No se cederán a terceros en ningún otro caso salvo obligación legal. Ud. tiene derecho al acceso, rectificación o a solicitar su supresión cuando los datos ya no sean necesarios para los fines que fueron recogidos en los términos previstos en la Ley, que podrá ejercitar mediante escrito dirigido al responsable de los mismos en la dirección anteriormente indicada.

Puede consultar información adicional en <https://www.aemol.com/clausulas.php?B54773825>

Promovido por:

IMPULSALICANTE
AGENCIA LOCAL DE DESARROLLO



Con la colaboración de:



Realizado por:



DATOS GENERALES DEL TRABAJADOR

1. Nombre de la empresa en la que trabajas

2. Dirección correo electrónico

3. Edad

Marca solo un óvalo.

- ☐ < 20 años
- ☐ 20-25 años
- ☐ 26-30 años
- ☐ 31-35 años
- ☐ 36-40 años
- ☐ 45-50 años
- ☐ 51-55 años
- ☐ 56-60 años
- ☐ 61-65 años
- ☐ > 65 años

4. Género

Marca solo un óvalo.

- ☐ Mujer
- ☐ Hombre

5. Municipio de residencia

6. Barrio en el que resides

7. Código postal de tu domicilio

8. Tienes carné de coche:

Marca solo un óvalo.

☐ Si

☐ No

9. Tienes carné de moto:

Marca solo un óvalo.

☐ Si

☐ No

10. Tienes vehículo propio

Marca solo un óvalo.

☐ Si

☐ No

HORARIO DE TRABAJO

11. Jornada habitual de trabajo

Marca solo un óvalo.

☐ Continua

☐ Partida

☐ Turnos

12. En caso de tener turno partido. A la hora de comer, ¿sales del área industrial?

Marca solo un óvalo.

☐ Si

☐ No

HORARIO/S HABITUALES

13. Entrada mañana

Ejemplo: 8:30 a.m.

14. Salida mañana

Ejemplo: 8:30 a.m.

15. Entrada tarde

Ejemplo: 8:30 a.m.

16. Salida tarde

Ejemplo: 8:30 a.m.

MEDIO DE TRANSPORTE PARA IR A TRABAJAR

17. ¿Qué medio de transporte utilizas habitualmente?

Si para ir a trabajar empleas más de uno, indica el principal.

Marca solo un óvalo.

- ☐ A pie *Salta a la pregunta 45*
- ☐ Bicicleta *Salta a la pregunta 45*
- ☐ VMP (patinetes eléctricos o similares) *Salta a la pregunta 45*
- ☐ Taxi *Salta a la pregunta 45*
- ☐ Autobús interurbano *Salta a la pregunta 45*
- ☐ Autobús de la empresa *Salta a la pregunta 45*
- ☐ Ciclomotor *Salta a la pregunta 29*
- ☐ Motocicleta *Salta a la pregunta 29*
- ☐ Coche solo *Salta a la pregunta 29*
- ☐ Coche llevando pasajero/s *Salta a la pregunta 29*
- ☐ Coche como acompañante *Salta a la pregunta 29*

18. Distancia de casa al trabajo en km

Puede medir la distancia mediante el siguiente enlace a Google Maps:

<https://www.google.com/maps/dir///@38.3505021,-0.5519319,2960m/data=!3m1!1e3!4m2!4m1!3e0>

19. Tiempo que tardas de casa al trabajo en minutos

20. ¿Cuántos euros te gastas al mes en los desplazamientos para ir y volver del trabajo?

21. ¿Por qué utilizas este medio de transporte?

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Es el más económico
- ☐ Es el más cómodo
- ☐ Es el más rápido
- ☐ Lo necesito por mi trabajo
- ☐ Problemas para aparcar
- ☐ Horario de transporte público inadecuado
- ☐ No hay paradas de transporte público cerca de mi casa
- ☐ No hay paradas de transporte público cerca de mi trabajo
- ☐ No tengo vehículo propio
- ☐ No tengo carnet de conducir
- ☐ Otros

22. En el caso de que cambies de medio de transporte habitual para ir a trabajar, por qué lo haces:

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ No cambio
- ☐ Tiempo (lluvia, frío, viento, etc.)
- ☐ Según día de la semana (los viernes me voy de fin de semana)
- ☐ Tengo que hacer visitas de trabajo (visitas a clientes, reuniones....)
- ☐ Tengo que hacer gestiones personales
- ☐ Más económico
- ☐ Otros

23. Habitualmente antes de ir a trabajar, ¿realizas algún otro desplazamiento?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí, dejar hijos en el colegio
- ☐ Sí, acompañar a otros
- ☐ Sí, ir al gimnasio
- ☐ Sí, gestiones personales
- ☐ Sí, otros
- ☐ No, voy directamente al trabajo

24. En el caso de que realices un desplazamiento anterior al trabajo, ¿podrías indicar el nombre del municipio y del barrio del lugar?

25. Habitualmente después de ir a trabajar, ¿realizas algún otro desplazamiento?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí, recoger hijos en el colegio
- ☐ Sí, acompañar a otros
- ☐ Sí, ir al gimnasio
- ☐ Sí, gestiones personales
- ☐ Sí, otros
- ☐ No, voy directamente a casa

26. En el caso de que realices un desplazamiento posterior al trabajo, ¿podrías indicar el nombre del municipio y del barrio del lugar?

27. ¿Has cambiado tu medio de transporte habitual a causa del COVID-19?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
- ☐ No

28. En caso afirmativo, ¿qué medio de transporte utilizabas?

Si para ir a trabajar empleabas más de uno, indica el principal.

Marca solo un óvalo.

- ☐ A pie
- ☐ Bicicleta
- ☐ VMP (patinetes eléctricos o similares)
- ☐ Taxi
- ☐ Autobús interurbano
- ☐ Autobús de la empresa
- ☐ Ciclomotor
- ☐ Motocicleta
- ☐ Coche solo
- ☐ Coche llevando pasajero/s
- ☐ Coche como acompañante

Salta a la pregunta 48

PARA USUARIOS DE
MOTO O COCHE

Si has respondido ciclomotor, motocicleta o coche solo, llevando pasajero/s o como acompañante.

29. Tipo de vehículo

Marca solo un óvalo.

- ☐ Coche
- ☐ Moto

30. Tipo de combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Gasolina
- ☐ Diesel
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico

31. Número de ocupantes

En caso de ir acompañados indicar el número de ocupantes. En el caso de ir solo poner 1.

32. En el trabajo, ¿dónde aparcas habitualmente?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Aparcamiento de la empresa (dentro de la parcela)
- ☐ En la calle
- ☐ En un solar habilitado para estacionar

33. Dispones de vehículo de la empresa.

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si, para uso propio
- ☐ Si, compartido
- ☐ No

34. ¿Has sufrido alguna vez un accidente de tráfico a la ida o a la vuelta del trabajo?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si
- ☐ No

35. Cogiste la baja a causa del accidente

Marca solo un óvalo.

- ☐ Si
- ☐ No

36. Conoces las posibilidades que tienes para llegar al trabajo en transporte público

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

37. Si no usas bicicleta, la usarías:

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

38. En caso afirmativo sería en caso de:

Selecciona todos los que correspondan.

☐ tener carril bici

☐ disponer de aparcamiento seguro para bicis

☐ la empresa me facilitara una bici

☐ tuviese opción de cambiarme o ducharme

☐ la empresa ofertase otros medios para mis viajes de trabajo

Otro: ☐ _____

39. Si no usas transporte público, lo usarías:

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

40. En caso afirmativo sería en caso de.....:

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ conocer la oferta que hay (líneas, paradas, frecuencia de viajes, etc....)
- ☐ tener paradas cerca de mi trabajo
- ☐ tener paradas cerca de mi casa
- ☐ los tramos a pie fuesen seguros, limpios, etc.
- ☐ el tiempo de viaje fuese similar al que hago con la moto/coche
- ☐ la empresa pagase parte del billete
- ☐ buena frecuencia del servicio acorde con mi horario de trabajo
- ☐ la empresa ofertase otros medios para mis viajes de trabajo
- ☐ disponga de medidas de seguridad e higiene adecuadas frente al COVID-19

Otro: ☐ _____

41. En el caso de que no compartas coche, estarías dispuesto a compartirlo:

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

42. En caso afirmativo sería en caso de:

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ hubiese una aplicación para compartir coche
- ☐ la empresa buscara con quien compartirlo
- ☐ la empresa me diera una compensación económica o facilidades para aparcar
- ☐ la empresa me diera un horario fijo
- ☐ la empresa ofertase otros medios para mis viajes de trabajo
- ☐ disponga de medidas de seguridad e higiene adecuadas frente al COVID-19

Otro: ☐ _____

43. Si no usas transporte colectivo de empresas, estarías dispuesto a utilizarlo:

Marca solo un óvalo.

☐ Sí

☐ No

44. En caso afirmativo sería en caso de:

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ tener paradas cerca de mi casa
- ☐ el tiempo de viaje fuese similar al que hago con la moto/coche
- ☐ buena frecuencia del servicio acorde con mi horario de trabajo
- ☐ recorridos flexibles para poder aprovechar el viaje para realizar otra actividades
- ☐ que estuviera adaptado para personas de movilidad reducida
- ☐ la empresa ofertase otros medios para mis viajes de trabajo
- ☐ disponga de medidas de seguridad e higiene adecuadas frente al COVID-19

Otro: ☐ _____

Salta a la pregunta 48

PARA USUARIOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO, DE EMPRESA, BICICLETA O A PIE

Que recomendaciones harías para mejorar
estos medios de transporte:

45. Ciclistas y peatones

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Ninguna, estoy satisfecho
- ☐ Mejoras en los carriles bici y aceras
- ☐ Creación de carriles bici
- ☐ Rutas más directas
- ☐ Mejoras en los aparcamientos para las bicis
- ☐ Tener opción de cambiarme o ducharme

Otro: ☐ _____

46. Usuarios de Transporte Público

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Ninguna estoy satisfecho
- ☐ Paradas más cercanas a mi casa
- ☐ Paradas más cercanas a mi trabajo
- ☐ Paradas y recorridos a pie más atractivos (mejoras de iluminación, limpieza, seguridad,...)
- ☐ Mayor frecuencia de paso
- ☐ Menor número de transbordos
- ☐ Horarios adaptados a las entradas y salidas de mi trabajo
- ☐ Mejora de las medidas de seguridad e higiene frente al COVID-19

Otro: ☐ _____

47. Usuarios de Transporte de Empresa

Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Ninguna, estoy satisfecho
- ☐ Paradas más cercanas a mi casa
- ☐ Tiempo de viaje más cortos
- ☐ Horarios adaptados a las entradas y salidas de mi trabajo
- ☐ Recorridos más flexibles para poder aprovechar el viaje para realizar otras actividades
- ☐ Mejoras para personas de movilidad reducida
- ☐ Mejora de las medidas de seguridad e higiene frente al COVID-19

Otro: ☐ _____

Salta a la pregunta 48

DESPLAZAMIENTOS DE TRABAJO

DESPLAZAMIENTOS EXTERNOS

48. En tu horario laboral, ¿realizas desplazamientos fuera del área industrial por motivos de trabajo?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí, a diario
- ☐ Sí, a menudo
- ☐ Sí, esporádicamente
- ☐ No

Si la respuesta es afirmativa continua. En caso contrario pasa al título DESPLAZAMIENTO INTERNOS

49. Cuando te desplazas fuera del área industrial por motivos de trabajo, ¿qué medio de transporte utilizas habitualmente?

Marca solo un óvalo.

- ☐ A pie
- ☐ Bicicleta
- ☐ VMP (patinetes eléctricos o similares)
- ☐ Taxi
- ☐ Autobús interurbano
- ☐ Autobús de la empresa
- ☐ Ciclomotor
- ☐ Motocicleta
- ☐ Coche solo
- ☐ Coche llevando pasajero/s
- ☐ Coche como acompañante

50. Si empleas moto o coche para los desplazamientos de trabajo, que vehículo utilizas:

Marca solo un óvalo.

- ☐ De la empresa
- ☐ Propio

51. Tipo de combustible

Marca solo un óvalo.

- ☐ Gasolina
- ☐ Diesel
- ☐ Híbrido
- ☐ Eléctrico

52. Duración habitual de los desplazamientos por motivo de trabajo en minutos:

DESPLAZAMIENTOS INTERNOS

53. Durante tu jornada laboral realizas desplazamientos dentro del área industrial. (Motivos de trabajo o personales, almuerzos u otros).

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
- ☐ No

54. Cuando te desplazas dentro del área industrial, ¿qué medio de transporte utilizas habitualmente?

Marca solo un óvalo.

- ☐ A pie
- ☐ Bicicleta
- ☐ VMP (patinetes eléctricos o similares)
- ☐ Taxi
- ☐ Autobús interurbano
- ☐ Autobús de la empresa
- ☐ Ciclomotor
- ☐ Motocicleta
- ☐ Coche solo
- ☐ Coche llevando pasajero/s
- ☐ Coche como acompañante

55. Si existiera un sistema de patinetes eléctricos compartidos en el área industrial, ¿lo utilizarías?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ Tal vez

56. Si existiera un sistema de préstamo de bicicletas en el área industrial, ¿lo utilizarías?

Marca solo un óvalo.

- ☐ Sí
- ☐ No
- ☐ Tal vez



ANEXO 3.

PLAN DE COMUNICACIÓN, DIFUSIÓN Y SENSIBILIZACIÓN



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	OBJETIVOS.....	2
3.	PROPUESTAS DE ACCIONES DE COMUNICACIÓN, DIFUSIÓN Y SENSIBILIZACIÓN A LA POBLACIÓN TRABAJADORA.....	4
3.1.	PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD	4
3.2.	JORNADAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE	5
3.3.	PROMOCIÓN Y CONCIENCIACIÓN.....	5
3.4.	EXPOSICIÓN PÚBLICA.....	6
3.5.	COMUNICACIONES E INFORMACIÓN PERIÓDICA.....	6
4.	PROGRAMACIÓN PROPUESTA	8
5.	ESTIMACIÓN ECONÓMICA	9



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Descripción gráfica de la conexión entre la comunicación, la difusión y la sensibilización. **Fuente:** Elaboración propia. 3

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Presupuesto estimado del plan de comunicación, difusión y sensibilización. **Fuente:** Elaboración propia. 9



1. INTRODUCCIÓN

La comunicación y la participación ciudadana es primordial para la puesta en marcha del Plan de Movilidad y para su futuro desarrollo, es por ello que, la promoción y educación en movilidad y transporte es fundamental como medio de sensibilización, concienciación y difusión de los modos de transporte más sostenibles y limpios.

Es necesario realizar campañas que se dirijan a promover una nueva cultura de movilidad y transporte en el área industrial, tanto el modo de acceso a ella como los desplazamientos internos, desarrollando actuaciones enfocadas en los diferentes modos de transporte y en aspectos relacionados con mejorar la seguridad, la vialidad y los aspectos colectivos de un transporte más eficiente.

A tales efectos, es necesario la colaboración conjunta de entes públicos y privados en los diferentes ámbitos de la movilidad y el transporte en el área industrial de Pla de la Vallonga.

2. OBJETIVOS

Una vez finalizado el Plan de Movilidad se expone al público los objetivos, metodología, desarrollo y resultados obtenidos, con el fin de promover la movilidad sostenible en el área industrial. Para alcanzar el éxito en la puesta en marcha y en el desarrollo del Plan de Movilidad, se hace necesario la participación activa de todos los trabajadores y trabajadoras del área industrial de Pla de la Vallonga. Es por ello que, se les ha hecho partícipes, tanto a las empresas como a los trabajadores y trabajadoras, con recopilación de datos a través de encuestas.

Es necesario incidir en que el Plan de Movilidad va a cambiar los hábitos de desplazamiento, por lo que, partiendo de un amplio conocimiento de la situación actual, se pueden proponer alternativas de mejoras y, que éstas se adapten a la realidad de las necesidades de los trabajadores y trabajadoras, de ahí la importancia de su participación. Son ellos los usuarios principales del Plan de Movilidad, por ello es de vital importancia su involucración en el proyecto en todas sus fases y que no vean el plan como una imposición, si no como una oportunidad de mejora.

Los elementos clave para lograr un Plan de Movilidad de calidad, se fundamentan en la comunicación, difusión y sensibilización.

La existencia de un **canal de comunicación** tiene como finalidad tener informadas a las empresas y a los trabajadores y trabajadoras sobre la movilidad sostenible y el desarrollo del plan aprobado, al mismo tiempo que se pretende que exista una interacción con el fin de recoger sugerencias en base a sus experiencias sobre la movilidad en el área industrial.

Con la **difusión** del Plan de Movilidad, bien sea con medios tradicionales y/o con nuevas tecnologías de información, se pretende llegar a todos los usuarios del área industrial. La divulgación del plan pretende conseguir una **sensibilización**, en los trabajadores y trabajadoras, sobre una movilidad sostenible del área industrial de Pla de la Vallonga, es decir, fomentar una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de modos de transporte más sostenibles, así como mejorar la seguridad vial y reducir el consumo energético y las emisiones contaminantes. Sin olvidar la importancia de una accesibilidad universal al sistema de movilidad y que, además, el plan puede ser un instrumento que garantice el acceso al trabajo a todas las personas por igual.

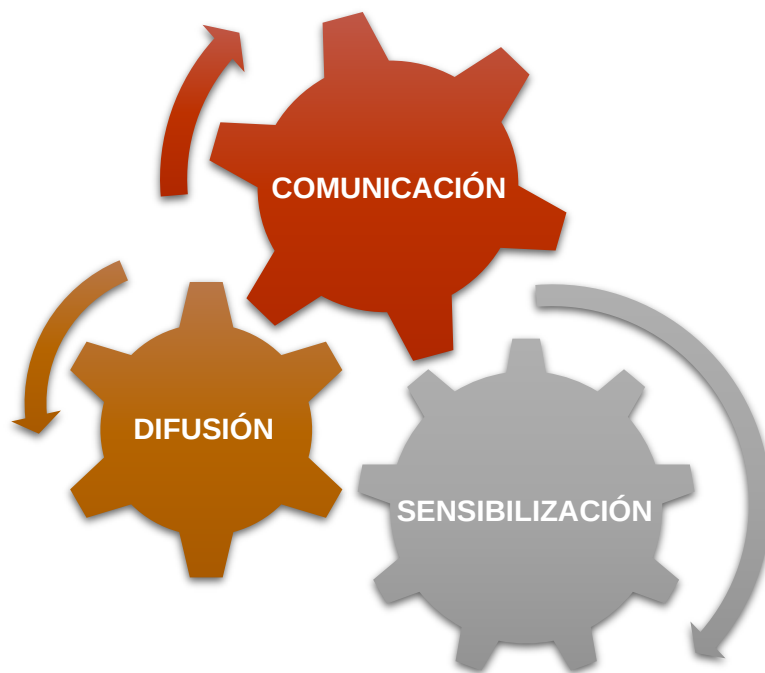


Figura 1. Descripción gráfica de la conexión entre la comunicación, la difusión y la sensibilización. **Fuente:** Elaboración propia.

El trinomio Comunicación – Difusión – Sensibilización debe ser un proceso en el cual se apoyen los tres componentes mutuamente y estén en constante armonía.

3. PROPUESTAS DE ACCIONES DE COMUNICACIÓN, DIFUSIÓN Y SENSIBILIZACIÓN A LA POBLACIÓN TRABAJADORA

Alcanzar una movilidad sostenible es tarea de todos, se debe tener claro cuáles son sus ventajas y desarrollarla con seguridad. La necesidad de reorientar la movilidad hacia un modelo más sostenible acontece esencialmente por el fomento de actuaciones que conlleven a la disminución de la utilización del vehículo privado.

Transformar la movilidad actual supone fundamentalmente un cambio en los hábitos de las personas, y para lograrlo es necesario crear una cultura de sostenibilidad en lo referente a la movilidad. De este modo, será más fácil participar en las medidas que sean primordiales para desarrollar el Plan de Movilidad y comprender la necesidad de alcanzar una movilidad sostenible.

A continuación, se exponen las propuestas de acciones a desarrollar para dar a conocer el Plan de Movilidad, y sensibilizar a empresas y personal del área industrial de las medidas contempladas en el Plan de Movilidad que conlleven su colaboración y concienciación.

3.1. PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

OBJETIVO

Dar a conocer el Plan de Movilidad y exponer al público los objetivos, metodología, desarrollo y resultados obtenidos, con el fin de promover la movilidad sostenible en el área industrial.

ACCIONES A REALIZAR

- Informar de la presentación del Plan de Movilidad mediante una nota de prensa a través de la web de la Agencia Local, en la web del Portal de Movilidad del Ayuntamiento, en la web de la entidad de conservación, en prensa local y a través de emailing a las empresas del área industrial.
- Realizar la presentación del Plan de Movilidad del área industrial Pla de la Vallonga.
- Tras la presentación, se elaborará y publicará una nota de prensa para su divulgación en los medios. Al menos, se considera importante publicar la noticia en la web de la Agencia Local, en la web del Portal de Movilidad del Ayuntamiento, en la web de la entidad de conservación y en prensa local.

3.2. JORNADAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

OBJETIVO

Dar a conocer el Plan de Movilidad y exponer al público los objetivos, metodología, desarrollo y resultados obtenidos, con el fin de promover la movilidad sostenible en el área industrial.

ACCIONES A REALIZAR

- Participar en aquellos foros, jornadas, congresos y eventos sobre movilidad sostenible que se programen tanto a nivel nacional como internacional.
- Tras los eventos, se elaborarán y publicarán notas de prensa para su divulgación en los medios. Al menos se considera importante publicar la noticia en la web de la Agencia Local, en la web del Portal de Movilidad del Ayuntamiento, en la web de la entidad de conservación y en prensa local.

3.3. PROMOCIÓN Y CONCIENCIACIÓN

Es preciso potenciar los medios necesarios para instar a los usuarios del área industrial de Pla de la Vallonga a que experimenten las medidas adoptadas, para lograr de este modo que los nuevos hábitos de desplazamiento sean aceptados. Se quiere conseguir una cultura de sostenibilidad en lo referente a la movilidad.

Tanto los entes públicos como el área industrial en su conjunto, deben realizar un esfuerzo para lograr el cambio definitivo sobre las medidas de movilidad adoptadas.

OBJETIVO

Organizar dinámicas grupales, talleres, cursos o jornadas de promoción de las distintas actuaciones enmarcadas en el Plan de Movilidad. Así como promover campañas de incentivos a la movilidad no motorizada en el área industrial. Crear un clima de reflexión sobre los usuarios acerca de la oportunidad de cambio en sus prácticas de movilidad, en aras de conseguir una concienciación sobre la necesidad y las ventajas de la movilidad sostenible.

Dar a conocer el Plan de Movilidad, y fomentar las propuestas contempladas en el mismo que conlleven la colaboración y concienciación de las empresas y el personal del área industrial. Sensibilizar sobre la necesidad de cambiar los hábitos de movilidad por los que han sido establecidos por el plan, ya que están orientados a solventar la falta de sostenibilidad actual. Es necesario acentuar los beneficios de los nuevos hábitos, tanto a nivel individual como colectivo.

Además de sensibilizar sobre los beneficios para la salud que conlleva el uso de vehículos no motorizados y de la reducción de emisiones de CO₂ sobre el planeta, se debe poner en conocimiento los problemas más habituales con los que se encuentran las personas de movilidad reducida en el ámbito de la accesibilidad.

ACCIONES A REALIZAR

- Campaña de promoción y fomento de la herramienta de coche compartido Journify para los trabajadores.
- Campañas de promoción y fomento del transporte público y colectivo para los trabajadores.
- Campañas de promoción y fomento sobre la flexibilidad horaria para las empresas.
- Campañas de promoción y fomento sobre el teletrabajo para las empresas.
- Campañas de promoción y fomento sobre el uso de vehículos eléctricos para las empresas.
- Campañas específicas del uso de la bicicleta y su convivencia con el resto de modos de transporte.
- Campañas de promoción y fomento del patinete eléctrico como alternativa verde de la movilidad.
- Campañas de sensibilización e integración de colectivos con movilidad reducida.

3.4. EXPOSICIÓN PÚBLICA

OBJETIVO

Dar a conocer el Plan de Movilidad y exponer al público los objetivos, metodología, desarrollo y resultados obtenidos, con el fin de promover la movilidad sostenible en el área industrial.

ACCIONES A REALIZAR

- Publicar el Plan de Movilidad en la web de la Agencia Local, en la web del Portal de Movilidad del Ayuntamiento, y en la web de la entidad de conservación.

3.5. COMUNICACIONES E INFORMACIÓN PERIÓDICA

OBJETIVO

Informar en todo momento a las empresas y a los trabajadores y trabajadoras sobre la movilidad sostenible y el desarrollo del Plan de Movilidad manteniendo abiertos los canales de información / interacción, al objeto poder recabar datos de impacto de las actuaciones propuestas recogidas en el Plan de Movilidad. A tales efectos, se proporciona al alcance de todos los usuarios del área industrial, canales informativos y divulgativos de fácil consulta y manejo.

ACCIONES A REALIZAR

Este sistema de comunicación se realizará por parte del Ayuntamiento de Alicante y la entidad de conservación de Pla de la Vallonga mediante:

- La web de la Agencia Local, en el Portal de Movilidad del Ayuntamiento, en la web de la entidad de conservación.
- Emailing a las empresas y a los trabajadores y trabajadoras sobre movilidad sostenible.
- Folletos (dípticos y trípticos) anuales de la situación.
- Información a través de los tablones de anuncios, boletines informativos internos, revistas corporativas, etc.

A parte, para poder recopilar información sobre la movilidad:

- Creación de un buzón de sugerencias o correo electrónico de movilidad por parte de la entidad de conservación.
- Retroalimentación de sugerencias y peticiones gestionadas por el buzón de sugerencias o correo electrónico de movilidad, cuya información se trasladará a la mesa de movilidad.

Mantener actualizada la información sobre el Plan de Movilidad da una imagen positiva, viva y activa de éste, desde la web de la Agencia Local, en el Portal de Movilidad del Ayuntamiento de Alicante y en la web de la entidad de conservación de Pla de la Vallonga, se aconseja, al menos, una actualización mensual. No obstante, siempre que se produzca algún evento referido a la movilidad, se recomienda mantener la información actualizada los días previos y posteriores al acontecimiento, consiguiendo de esta manera estimular la participación, y posteriormente dar información sobre el resultado obtenido.



4. PROGRAMACIÓN PROPUESTA

Se propone una programación del Plan de comunicación, difusión y sensibilización que abarcará desde la aprobación del Plan de Movilidad realizado hasta el final de su ejecución, con un año horizonte de 10 años.

En primer lugar, previa a la implantación, se llevará a cabo la presentación del Plan de Movilidad. Asimismo, de manera trimestral se llevarán a cabo las siguientes propuestas:

- Jornadas sobre movilidad sostenible.
- Promoción y concienciación.
- Exposiciones públicas
- Comunicaciones e información periódica.

5. ESTIMACIÓN ECONÓMICA

Para las actuaciones anteriormente descritas, se ha realizado la estimación de un presupuesto del primer año de implantación, asociado a las principales partidas inherentes al Plan de comunicación, difusión y sensibilización del Plan de Movilidad.

CONCEPTO	UNIDAD	IMPORTE UNITARIO (€)	IMPORTE TOTAL (€)
PRESENTACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD	1	3.000,00 €	3.000,00 €
JORNADAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE	4	1.000,00 €	4.000,00 €
PROMOCIÓN Y CONCIENCIACIÓN	4	1.000,00 €	4.000,00 €
EXPOSICIONES PÚBLICAS	4	1.000,00 €	4.000,00 €
COMUNICACIONES E INFORMACIÓN PERIÓDICA	4	1.000,00 €	4.000,00 €
TOTAL PRIMER AÑO			19.000,00 €

Tabla 1. Presupuesto estimado del plan de comunicación, difusión y sensibilización. **Fuente:** Elaboración propia.

El presupuesto estimado del primer año ascenderá a diecinueve mil euros.

Los años consecutivos, esta cuantía será menor, debido a que a partir del segundo año de la implantación del Plan de Movilidad hasta el año horizonte de 10 años, se tendrá en cuenta:

- Jornadas sobre movilidad sostenible.
- Promoción y concienciación.
- Exposiciones públicas
- Comunicaciones e información periódica.

Estas propuestas serán periódicas cada 3 meses, lo que hace un total, de cada una de las partidas, de 4 unidades anuales.