

EGM Finca Lacy Elda



PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL AREA EMPRESARIAL FINCA LACY, ELDA

TIPO DE DOCUMENTO:
TIPUS DE DOCUMENT:

TÍTULO:
TÍTOL:

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL
ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY, ELDA

PROMOTOR:	EGM ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY
PROMOTOR:	
MUNICIPIO:	TÉRMINO MUNICIPAL DE ELDA
MUNICIPI:	
REDACTOR DEL PROYECTO:	ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO. ICCP.
REDACTOR DEL PROYECTE:	
EQUIPO REDACTOR:	A-INGENIA RESEARCH AND CONSULTING
EQUIP REDACTOR:	
EXPEDIENTE INTERNO CONSULTOR:	25093
EXPEDIENT INTERN CONSULTOR:	
FECHA	NOVIEMBRE 2025
DATA:	
VERSIÓN	V01
VERSIÓ:	



PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL POLÍGONO INDUSTRIAL FINCA LACY

A. MEMORIA TÉCNICA

MEMORIA TÉCNICA

VERSIÓN	EDICIÓN	V01
	DESCRIP.	Versión Inicial
AUTOR	FIRMA	AMA
	FECHA	24/11/2025
REVISADO	FIRMA	JMM
	FECHA	25/11/2025

PROMOTOR	EGM ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY
TÍTULO	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
	EGM ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY, ELDA
LOCALIZACIÓN	TÉRMINO MUNICIPAL DE ELDA

EXPEDIENTE INTERNO	25093
CONSULTORÍA	A-INGENIA RESEARCH AND CONSULTING, S.L.

ÍNDICE MEMORIA TÉCNICA

CAPÍTULO 1. FUNDAMENTOS Y OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD 6

1.1. CONTEXTO AMBIENTAL, SOCIAL Y ENERGÉTICO DE LA MOVILIDAD Y EL TRABAJO 6

1.2. CARACTERIZACIÓN DEL MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL 9

1.3. MARCO ACTUAL Y FILOSOFÍA DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL POLÍGONO FINCA LACY 9

1.4. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN 11

1.5. METODOLOGÍA 11

➤ FASE 1. DECISIÓN INICIAL 12

➤ FASE 2. TOMA DE DATOS, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO 12

➤ FASE 3. DISEÑO DEL PLAN 12

➤ FASE 4. IMPLEMENTACIÓN 12

➤ FASE 5. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN 13

1.6. MARCO NORMATIVO Y ESTRATÉGICO 13

CAPÍTULO 2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL 14

2.1. ENTORNO TERRITORIAL Y CARACTERÍSTICAS DEL POLÍGONO 14

2.2. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO, SOCIOECONÓMICO Y FUNCIONAL DEL MUNICIPIO 16

➤ ESTRUCTURA MORFOLÓGICA BÁSICA 17

➤ ASPECTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS DE LA POBLACIÓN 18

➤ PARQUE DE VEHÍCULOS 20

2.3. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL POLÍGONO FINCA LACY 21

➤ INFRAESTRUCTURA VIARIA Y ACCESOS 21

➤ ANÁLISIS DEL TRÁFICO 22

➤ ESTACIONAMIENTO 24

➤ TRANSPORTE PÚBLICO 25

➤ ACCESIBILIDAD PEATONAL Y CICLISTA 28

➤ SEGURIDAD VIAL 29

2.4. ANÁLISIS AMBIENTAL 30

➤ ANÁLISIS DEL RUIDO 30

➤ AFECCIONES MEDIOAMBIENTALES 31

➤ ANÁLISIS DE EMISIONES 31

2.5. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO PREVIO 31

CAPÍTULO 3. PROCESO PARTICIPATIVO 33

3.1. ENFOQUE PARTICIPATIVO ADOPTADO 33

3.2. ENCUESTAS DE MOVILIDAD 33

➤ PROCESO DE ENCUESTACIÓN 33

➤ RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS 34

3.3. CAMPAÑA DE AFOROS DE TRÁFICO EN ACCESOS Y PUNTOS CLAVE 43

➤ PROCESO DE REALIZACIÓN DE AFOROS 43

➤ RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS AFOROS 43

3.4. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD 46

CAPÍTULO 4. PROPUESTA TÉCNICA DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 48

4.1. MEDIDAS Y PROPUESTAS DE MEJORA DE LA MOVILIDAD 48

➤ CREACIÓN DE LA FIGURA DEL GESTOR DE MOVILIDAD 48

➤ PLAN DE MEJORA DE ACCESOS 49

➤ DESARROLLO DE SERVICIO DE LANZADERA 50

➤ FORMACIÓN E INFORMACIÓN DE SEGURIDAD VIAL 50

➤ PROMOVER EL USO DE APLICACIONES DE VEHÍCULO COMPRATIDO 50

➤ GESTIÓN DEL APARCAMIENTO 51

➤ PROPUESTAS DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD DE BICICLETA 52

4.2. PLAN DE SEGUIMIENTO 52

4.3. EVALUACIÓN ENERGÉTICA DE LA MOVILIDAD 54

➤ DATOS DE PARTIDA Y MARCO DEL ANÁLISIS 54

➤ METODOLOGÍA Y PRINCIPALES HIPÓTESIS DE CÁLCULO 55

➤ ESCENARIO ACTUAL 2025 57

➤ ESCENARIO 2045 TENDENCIAL 58

➤ ESCENARIO 2045 CON IMPLANTACIÓN DE PLAN 59

➤ SÍNTESIS DE RESULTADOS 60

LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1. Impactos negativos de la movilidad laboral actual.....</i>	<i>6</i>
<i>Figura 2. Emisiones de CO2 equivalente por sectores en España.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 3. Población expuesta a niveles de ruido (dB) generados por el transporte por carretera.....</i>	<i>7</i>
<i>Figura 4. Consumo energético por pasajero y kilómetro según modo de transporte en España en el año 2021.....</i>	<i>8</i>
<i>Figura 5. Ocupación de espacio por modo de transporte para el desplazamiento horario de 50.000 personas.....</i>	<i>8</i>
<i>Figura 6. Ubicación del polígono industrial Finca Lacy en el ámbito municipal.....</i>	<i>9</i>
<i>Figura 7. Principales infraestructuras de transporte cercanas al Polígono Finca Lacy</i>	<i>10</i>
<i>Figura 8. Movilidad y transporte en áreas urbanas.....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 9. Elementos clave de la movilidad sostenible</i>	<i>11</i>
<i>Figura 10. Metodología del Plan de Transporte al Trabajo del IDAE.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 11. Delimitación perimetral del ámbito de estudio</i>	<i>14</i>
<i>Figura 12. Listado de empresas y servicios presentes en el polígono.....</i>	<i>16</i>
<i>Figura 13. Localización política y parámetros básicos, ficha municipal 2025 de Elda</i>	<i>17</i>
<i>Figura 14. Evolución de la población de Elda desde 1999</i>	<i>17</i>
<i>Figura 15. Evolución de la población, ficha municipal 2025 de Elda.....</i>	<i>17</i>
<i>Figura 16. Estructura de la población por sexo y edad de ficha municipal 2025 de Elda.....</i>	<i>18</i>
<i>Figura 17. Indicadores de referencia poblacionales de ficha municipal 2025 de Elda</i>	<i>18</i>
<i>Figura 18. Crecimiento natural por cada mil habitantes en Elda en los últimos años</i>	<i>18</i>
<i>Figura 19. Evolución de la tasa de paro registrada Elda en los últimos 15 años</i>	<i>19</i>
<i>Figura 20. Evolución de la renta bruta media en Elda en los últimos años.....</i>	<i>19</i>
<i>Figura 21. Número de empresas por sectores, ficha municipal 2025 de Elda</i>	<i>19</i>
<i>Figura 22. Evolución del parque de turismos en Elda</i>	<i>20</i>
<i>Figura 23. Antigüedad media de los vehículos del municipio en función de su tipología</i>	<i>20</i>
<i>Figura 24. Distribución de la cantidad de vehículos en función de su antigüedad</i>	<i>20</i>
<i>Figura 25. Vehículos por tipología y distintivo ambiental según ficha municipal 2025 de Elda</i>	<i>21</i>
<i>Figura 26. Etiquetas de distintivo ambiental</i>	<i>21</i>
<i>Figura 27. Jerarquía viaria del entorno de Finca Lacy y accesos al polígono.....</i>	<i>21</i>
<i>Figura 28. Sentidos de circulación en la red interna y esquema de accesos.....</i>	<i>22</i>
<i>Figura 29. Datos de tráfico de 2023 en la estación de aforo A-514-0 de la A-31.....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 30. Datos de tráfico de 2023 en la estación de aforo A-515-0 de la A-31.....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 31. Evolución IMD en la CV-83 (identificador 083010) entre los años 2020 y 2024.....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 32. Intensidad media diaria en la CV-83 a la altura de Finca Lacy para el año 2024.....</i>	<i>23</i>
<i>Figura 33. IMD de la CV-835 y otras vías en el entorno del polígono para el año 2023</i>	<i>24</i>
<i>Figura 34. Localización general de las zonas de estacionamiento en el polígono Finca Lacy.....</i>	<i>24</i>
<i>Figura 35. Plazas de estacionamiento con punto de recarga para vehículos eléctricos</i>	<i>25</i>
<i>Figura 36. Tráfico ferroviario en la estación Elda-Petret</i>	<i>26</i>
<i>Figura 37. Red ferroviaria de referencia en el entorno del polígono.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 38. Línea urbana A de autobús en el entorno del polígono.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 39. Línea urbana B de autobús en el entorno del polígono.....</i>	<i>27</i>
<i>Figura 40. Línea interurbana 28 de autobús en el entorno del polígono</i>	<i>27</i>
<i>Figura 41. Línea interurbana 29 de autobús en el entorno del polígono</i>	<i>27</i>
<i>Figura 42. Líneas metropolitanas M1 y M2 de autobús en el entorno del polígono</i>	<i>27</i>
<i>Figura 43. Líneas de autobús comarcal en el entorno del polígono Finca Lacy</i>	<i>28</i>
<i>Figura 44. Vista de acerado existente en el polígono.....</i>	<i>28</i>
<i>Figura 45. Ciclovía interior en zona norte del polígono Finca Lacy</i>	<i>29</i>
<i>Figura 46. Vía ciclista exterior paralela a CV-835 y próxima al acceso noroeste del polígono</i>	<i>29</i>
<i>Figura 47. Mapa de accidentes en el entorno del polígono</i>	<i>30</i>
<i>Figura 48. Mapa de niveles sonoros diurnos del municipio de Elda.....</i>	<i>30</i>
<i>Figura 49. Mapa de niveles sonoros nocturnos del municipio de Elda</i>	<i>30</i>
<i>Figura 50. Afección por riesgo de incendio forestal (en naranja) del polígono, al estar a <100 m de monte</i>	<i>31</i>
<i>Figura 51. Introducción de la encuesta de movilidad del área empresarial</i>	<i>33</i>
<i>Figura 52. Temáticas abordadas en la encuesta de movilidad.....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 53. Ejemplo del cuestionario de movilidad a los trabajadores del polígono.....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 54. Distribución de municipios de residencia de los encuestados.....</i>	<i>34</i>
<i>Figura 55. Tipología de jornada laboral desempeñada por los trabajadores</i>	<i>35</i>
<i>Figura 56. Distribución de turnos operativos en las empresas del polígono.....</i>	<i>35</i>
<i>Figura 57. Distribución horaria de entrada de los trabajadores</i>	<i>36</i>
<i>Figura 58. Distribución horaria de salida de los trabajadores.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura 59. Frecuencia semanal de asistencia de los trabajadores al polígono.....</i>	<i>36</i>
<i>Figura 60. Reparto modal de los desplazamientos al polígono</i>	<i>37</i>
<i>Figura 61. Tiempo medio de desplazamiento desde el domicilio</i>	<i>37</i>
<i>Figura 62. Número de desplazamientos adicionales realizados durante la jornada laboral.....</i>	<i>38</i>
<i>Figura 63. Relación entre el modo de transporte y el tiempo de desplazamiento.....</i>	<i>38</i>
<i>Figura 64. Relación entre el modo de transporte y el tipo de jornada de los trabajadores</i>	<i>38</i>
<i>Figura 65. Disponibilidad de plaza de aparcamiento en la propia empresa.....</i>	<i>39</i>
<i>Figura 66. Percepción de problemas para aparcar en el polígono</i>	<i>39</i>
<i>Figura 67. Tipología de dificultades habituales para estacionar</i>	<i>40</i>

<i>Figura 68. Principales problemas de movilidad</i>	<i>40</i>	<i>Figura 100. Evolución del total de Pasajero-kilómetro diarios (pkm/día) por modo</i>	<i>59</i>
<i>Figura 69. Grado de satisfacción con la pauta de desplazamientos al polígono.....</i>	<i>41</i>	<i>Figura 101. Emisiones anuales de CO2 por modo. Escenario actual 2025, tendencial 2045 y aplicación del PMS 2045</i>	<i>60</i>
<i>Figura 70. Interés en un servicio lanzadera al polígono</i>	<i>41</i>	<i>Figura 102. Emisiones de CO2 por trabajador y año (tCO2/ trabajador·año).....</i>	<i>60</i>
<i>Figura 71. Predisposición al uso de vehículo compartido.....</i>	<i>42</i>	<i>Figura 103. Resumen comparativo de escenarios</i>	<i>60</i>
<i>Figura 72. Interés potencial por la movilidad ciclista y en VMP</i>	<i>42</i>		
<i>Figura 73. Localización de los puntos de aforo de tráfico realizados en el polígono.....</i>	<i>43</i>		
<i>Figura 74. Intensidades en los carriles de entrada al polígono a partir de los datos de aforos realizados</i>	<i>43</i>		
<i>Figura 75. Reparto del tráfico en los carriles de entrada al polígono a partir de los datos de aforos realizados</i>	<i>44</i>		
<i>Figura 76. Reparto modal de entradas totales al polígono</i>	<i>44</i>		
<i>Figura 77. Reparto modal de salidas totales al polígono</i>	<i>44</i>		
<i>Figura 78. Reparto del tráfico de entrada total</i>	<i>45</i>		
<i>Figura 79. Reparto del tráfico de salida total (íntegro por acceso norte hacia CV-835)</i>	<i>45</i>		
<i>Figura 80. Reparto del tráfico de entrada en acceso sur desde CV-835</i>	<i>45</i>		
<i>Figura 81. Reparto del tráfico de entrada en acceso central desde CV-83.....</i>	<i>46</i>		
<i>Figura 82. Reparto del tráfico de entrada en acceso norte desde CV-835</i>	<i>46</i>		
<i>Figura 83. Matriz DAFO de la movilidad del polígono Finca Lacy tras trabajo de campo</i>	<i>47</i>		
<i>Figura 84. Beneficios tras implantación de medidas de mejora de la movilidad sostenible</i>	<i>48</i>		
<i>Figura 85. Viales actuales de entrada y salida del polígono Finca Lacy.....</i>	<i>49</i>		
<i>Figura 86. Alternativas de actuación viaria en el polígono.....</i>	<i>49</i>		
<i>Figura 87. Página web del portal Ciclogreen.....</i>	<i>51</i>		
<i>Figura 88. Página web del portal Hoop Carpool.....</i>	<i>51</i>		
<i>Figura 89. Puntos de recarga eléctrica existentes en Finca Lacy.....</i>	<i>51</i>		
<i>Figura 90. Indicadores de seguimiento de medidas propuestas.....</i>	<i>53</i>		
<i>Figura 91. Resumen de población trabajadora y número de desplazamientos diarios</i>	<i>54</i>		
<i>Figura 92. Reparto modal actual del polígono.....</i>	<i>54</i>		
<i>Figura 93. Procedencia de los trabajadores por municipio de residencia</i>	<i>55</i>		
<i>Figura 94. Distribución del parque de vehículos de Elda por categoría y distintivo ambiental</i>	<i>55</i>		
<i>Figura 95. Pasajero-kilómetro diarios (pkm/día) por modo. Escenario actual 2025</i>	<i>57</i>		
<i>Figura 96. Emisiones de CO2 anuales por modo. Escenario actual 2025</i>	<i>57</i>		
<i>Figura 97. Evolución del total de Pasajero-kilómetro diarios (pkm/día) por modo.....</i>	<i>58</i>		
<i>Figura 98. Emisiones anuales de CO2 por modo. Escenario actual 2025 y escenario tendencial 2045.....</i>	<i>58</i>		
<i>Figura 99. Reparto modal objetivo 2045 con aplicación del Plan de Movilidad.....</i>	<i>59</i>		

CAPÍTULO 1. FUNDAMENTOS Y OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad Sostenible del Área Empresarial Finca Lacy constituye el documento técnico de referencia para ordenar la movilidad de personas y mercancías vinculadas al polígono industrial Finca Lacy en el municipio de Elda (Alicante). Su objetivo es mejorar la accesibilidad del mismo, reducir los impactos derivados del transporte y optimizar el uso de la energía en los desplazamientos cotidianos, manteniendo la funcionalidad económica del polígono.

El Plan se elabora conforme a la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunitat Valenciana, la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, el Decreto 258/2019 del Consell, que regula las Entidades de Gestión y Modernización (EGM), y los principios de la Guía IDAE 2019 para Planes de Transporte al Trabajo. Asimismo, integra las orientaciones de la Estrategia de la Movilidad 2021 del MITMA, alineando el documento con las políticas nacionales de eficiencia energética y movilidad sostenible.

En las últimas décadas ha cobrado relevancia la movilidad sostenible en entornos industriales, reconociéndose su impacto económico, ambiental y social. Las políticas internacionales y nacionales de lucha contra el cambio climático y de mejora de la calidad del aire han enfatizado la necesidad de transformar la movilidad también en áreas empresariales. La Unión Europea, a través del Pacto Verde Europeo (2019) y de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente (2020), ha fijado objetivos ambiciosos como la reducción del 90% de las emisiones de transporte para 2050, promoviendo el cambio hacia modos limpios y seguros. En España, este marco se concreta mediante normativas y planes específicos, entre ellos la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que exige, por ejemplo, la implantación de Zonas de Bajas Emisiones en ciudades de más de 50.000 habitantes y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Esta Estrategia nacional, estructurada en nueve ejes de actuación, supone un cambio de paradigma hacia una movilidad centrada en las personas y mercancías, con prioridad a la sostenibilidad ambiental, la seguridad vial y la digitalización del transporte.

En paralelo, las comunidades autónomas han desarrollado sus propias leyes y planes de movilidad, reconociendo el derecho a una movilidad accesible y sostenible y la necesidad de integrar las áreas industriales en la planificación territorial.

1.1. CONTEXTO AMBIENTAL, SOCIAL Y ENERGÉTICO DE LA MOVILIDAD Y EL TRABAJO

Desde mediados del siglo XX, las ciudades han experimentado un fuerte crecimiento que ha dado lugar a amplias áreas metropolitanas formadas por varios núcleos vinculados entre sí. Este proceso ha provocado un aumento de las distancias en los desplazamientos diarios, una menor densidad de población en los entornos urbanos y el traslado de muchas actividades fuera de los centros. Como resultado, se han incrementado los recorridos diarios realizados en medios motorizados.

Aunque la intensidad de estos cambios ha variado con los periodos económicos, la necesidad de dar respuesta a la movilidad creciente ha impulsado la ampliación de las redes de transporte. En paralelo, se han realizado inversiones tanto en carreteras como en sistemas de transporte público. Este contexto ha consolidado el uso del coche, favorecido por su flexibilidad y por la existencia de

una red ya desarrollada, además de una cultura social que ha promovido su utilización durante años de expansión económica y aumento de la motorización.

En la actualidad, los desplazamientos laborales constituyen la principal causa de movilidad en las zonas urbanas y metropolitanas. El automóvil sigue siendo el medio predominante, a pesar de su baja eficiencia en consumo de energía y ocupación del espacio.

Su dependencia de los derivados del petróleo agrava impactos como las emisiones contaminantes, los gases de efecto invernadero y el ruido, que afectan directamente al entorno urbano. Por ello, resulta necesario un uso más racional del vehículo privado.



Figura 1. Impactos negativos de la movilidad laboral actual

Congestión, pérdida de tiempo y de competitividad

La congestión del tráfico urbano provoca un incremento significativo del tiempo empleado en los desplazamientos y una mayor incertidumbre en los horarios de llegada al trabajo o de entrega de mercancías. Estas demoras generan costes adicionales, afectan a la productividad y dificultan la conciliación entre la vida laboral y personal. Cuando los desplazamientos se realizan en coche, el tiempo perdido en atascos se asocia también con mayores niveles de estrés y sus consecuencias: fatiga, irritabilidad, reducción del descanso, ansiedad y aumento del riesgo de accidente.

Accidentes en la movilidad al trabajo

La siniestralidad laboral asociada a los desplazamientos al trabajo continúa siendo un problema relevante en España. En 2023 se registraron 88.559 accidentes in itinere con baja laboral, lo que representa aproximadamente el 13,7 % del total de accidentes laborales con baja ocurridos durante ese año (624.911 casos), según el Ministerio de Trabajo y Economía Social.

Los accidentes mortales in itinere también mantienen una tendencia preocupante. En 2024, se produjeron 150 fallecimientos de este tipo, dentro de un total de 796 muertes laborales, lo que equivale a cerca del 19 % del conjunto de víctimas mortales en el trabajo. Esta proporción refleja un incremento interanual del 7 %, vinculado tanto al aumento de la movilidad laboral como a la recuperación de la actividad económica y los desplazamientos presenciales.

Estos datos evidencian la necesidad de reforzar las políticas de movilidad segura y sostenible en el ámbito laboral, fomentando alternativas de transporte colectivo, planes de desplazamiento al trabajo y medidas preventivas integradas en la gestión empresarial.

Emisiones de gases de efecto invernadero, contaminantes locales y ruido

En 2024, las emisiones totales de gases de efecto invernadero en España alcanzaron 279,9 millones de toneladas de CO2 equivalente, lo que supone una reducción del 0,2 % respecto al año anterior. El transporte fue responsable del 33,3 % de las emisiones brutas nacionales, consolidándose como el principal sector emisor. Dentro de este ámbito, el transporte por carretera representó el 31,2 % del total nacional, con un incremento del 2,0 % respecto a 2023.

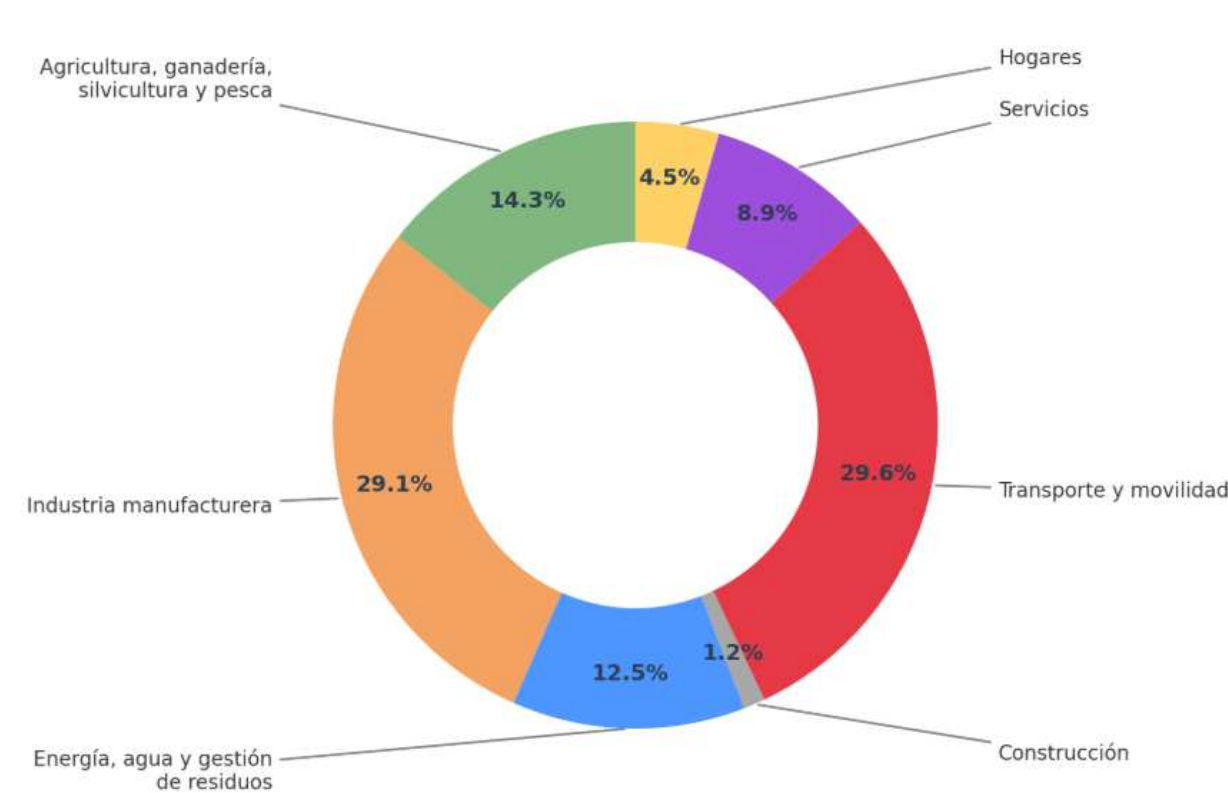


Figura 2. Emisiones de CO2 equivalente por sectores en España

La dependencia del transporte por carretera, especialmente de los vehículos con motor diésel, contribuye de forma determinante a la emisión de óxidos de nitrógeno, partículas finas y compuestos precursores de ozono troposférico. Estos contaminantes tienen efectos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente.

En relación con la contaminación acústica, se estima que cerca de 10 millones de habitantes de aglomeraciones urbanas con más de 100.000 residentes están expuestos a niveles de ruido que deterioran su calidad de vida y su salud. En más del 90 % de los casos, el origen del ruido ambiental es el tráfico rodado. El doble de volumen de tráfico en una vía supone un incremento medio de 3 dB en el nivel sonoro.

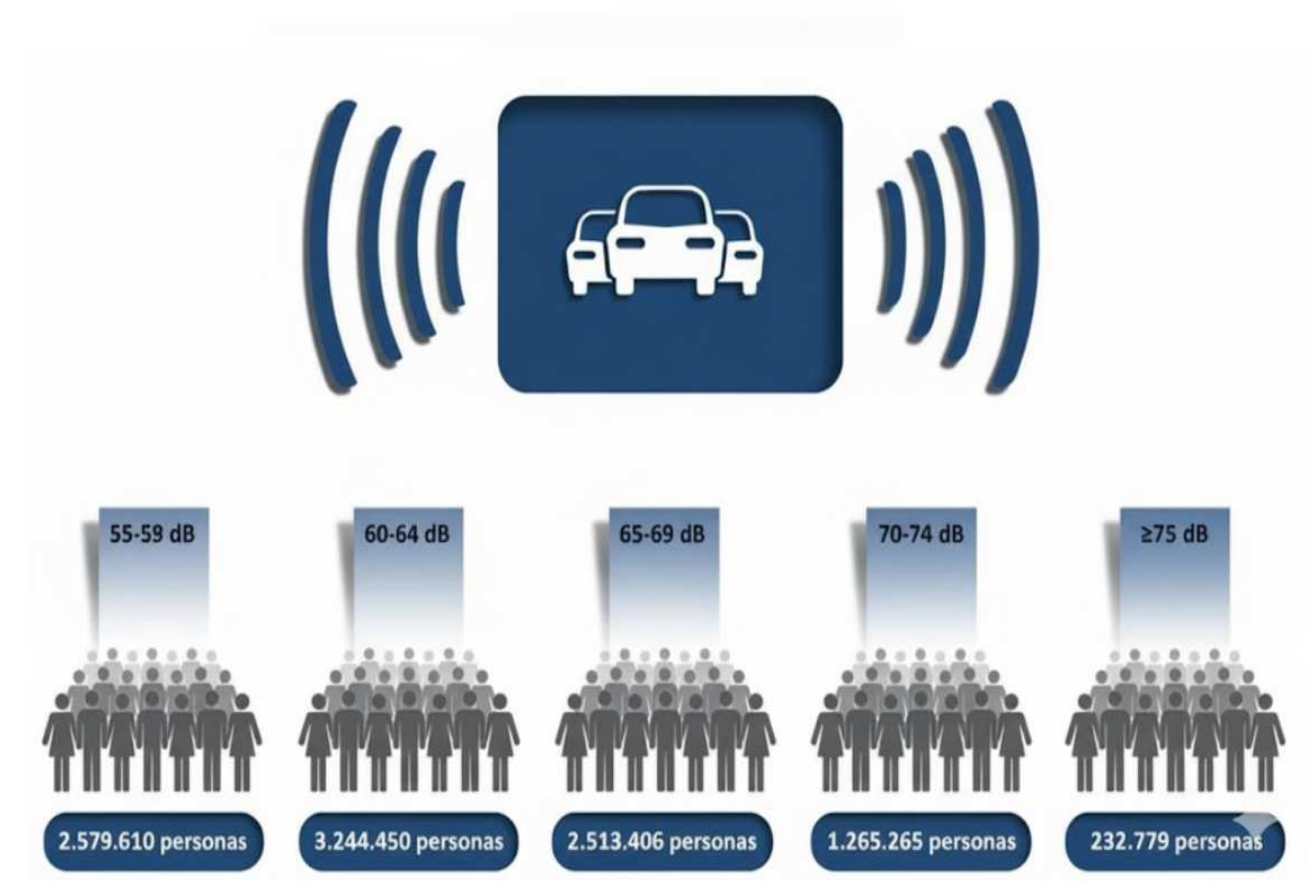


Figura 3. Población expuesta a niveles de ruido (dB) generados por el transporte por carretera

Consumo ineficiente de recursos energéticos

En España, el transporte continúa siendo el principal consumidor de energía final. Según el *Balance Energético de España 2023* del MITECO, el consumo total de energía final del país alcanzó los 86,2 millones de toneladas equivalentes de petróleo (Mtep), manteniéndose el transporte como el sector de mayor demanda.

De acuerdo con el *Monográfico sobre la descarbonización del transporte* del MITMA, en 2020 el transporte por carretera concentró el 79,2 % del consumo energético del sector. La diversificación energética del transporte continúa siendo limitada. En 2020, la participación de fuentes renovables

en el consumo energético del sector se situó en torno al 9,5 %, frente al algo más del 5 % registrado en 2016, según el *Libro de la Energía en España* (MITECO-IDAE).

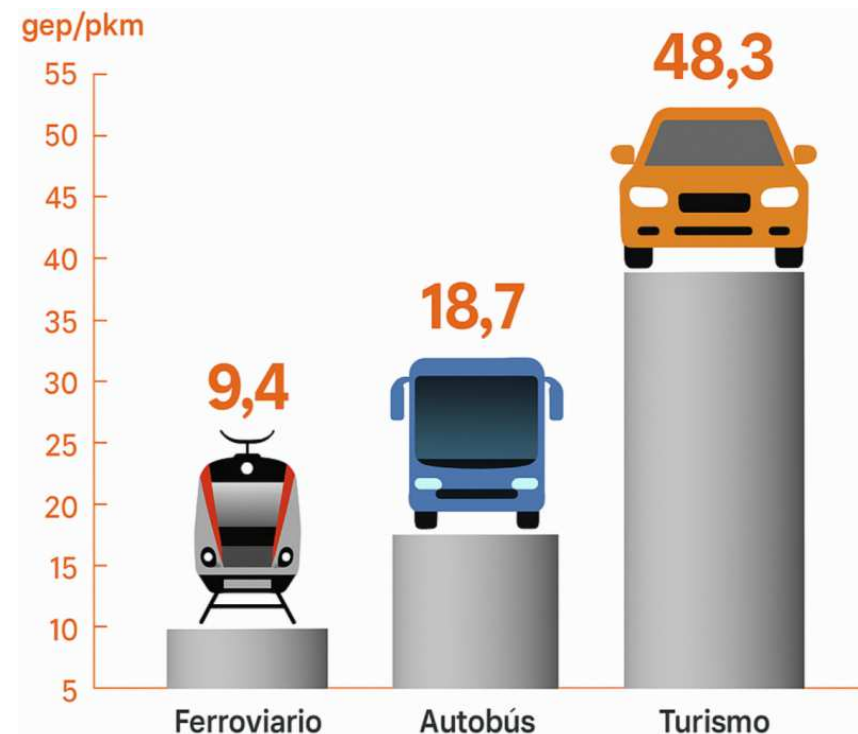


Figura 4. Consumo energético por pasajero y kilómetro según modo de transporte en España en el año 2021

Exclusión laboral por razones de movilidad

La accesibilidad al trabajo continúa condicionada por la disponibilidad y el tipo de transporte. Cuando los centros laborales no cuentan con una conexión adecuada mediante transporte público o modos activos, se limita el acceso al empleo de quienes no disponen de vehículo propio, no poseen permiso de conducción o presentan alguna discapacidad que impide su uso. Esta restricción genera desigualdades territoriales y sociales que se traducen en exclusión laboral por motivos de movilidad.

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE, 2024), el 5,3 % de los hogares españoles no podía permitirse disponer de un automóvil, lo que supone una ligera mejora respecto al 6,2 % registrado en 2016. Sin embargo, el coche continúa siendo, en gran parte del territorio, el medio imprescindible para acceder al empleo, especialmente en zonas rurales o periurbanas con una oferta limitada de transporte público.

Los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT, 2023) indican que en España existen cerca de 28 millones de personas con permiso de conducción. Estas cifras reflejan una dependencia estructural del vehículo privado en la movilidad laboral y evidencian que la falta de alternativas adecuadas sigue limitando las oportunidades de acceso al empleo para determinados grupos sociales. Favorecer un sistema de transporte diversificado resulta esencial para reducir desigualdades y avanzar hacia un modelo de movilidad más equitativo.

Impacto en el territorio y en la vida urbana

Las infraestructuras de transporte requieren una cantidad significativa de espacio público para su implantación. En el entorno urbano, donde el suelo disponible es limitado, ese espacio debe compartirse con otros usos (residenciales, dotacionales, espacios verdes o de equipamiento), lo que genera una competencia directa entre funciones urbanas.

Además, las infraestructuras de gran capacidad ubicadas en superficie pueden actuar como barreras físicas, fragmentando el tejido urbano y reduciendo la accesibilidad entre áreas vecinas. Este efecto se acentúa cuando aumenta la intensidad del tráfico, repercutiendo negativamente en la calidad ambiental y la habitabilidad del espacio urbano. Cada modo de transporte presenta una capacidad distinta para desplazar usuarios. Por ejemplo, para trasladar 50.000 personas por hora y sentido, se necesitan aproximadamente 175 metros de ancho viario en el caso del coche, 35 metros para el autobús y tan solo 9 metros para una línea de metro o ferrocarril. Esta comparación pone de manifiesto la eficiencia espacial de los sistemas de transporte colectivo.



Figura 5. Ocupación de espacio por modo de transporte para el desplazamiento horario de 50.000 personas

Además, salvo el modo a pie, todos los sistemas de transporte requieren espacio de estacionamiento en destino. Una plaza de aparcamiento para automóvil equivale, en términos de superficie, a cinco de motocicleta o diez de bicicleta. Los modos estrictamente privados (automóvil, motocicleta o bicicleta) implican una mayor ocupación temporal del espacio de estacionamiento por pasajero, mientras que los modos compartidos (carsharing, carpooling, bicicleta pública, taxi) reducen significativamente ese tiempo al distribuirlo entre múltiples usuarios.

1.2. CARACTERIZACIÓN DEL MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL

Tal y como se ha comentado, el modelo de movilidad vigente tiene un impacto significativo en el sistema económico y social, reduce la competitividad del tejido productivo, afecta a la salud de los trabajadores, degrada el medio ambiente y el entorno urbano, y consume grandes cantidades de recursos energéticos no renovables. La mitigación de estos efectos requiere reducir la necesidad de desplazarse, fomentar un uso más racional del vehículo privado y potenciar los modos de transporte sostenibles. Para alcanzar estos objetivos, es necesario actuar de manera coordinada en distintos ámbitos de la gestión pública: el ordenamiento del espacio urbano, la planificación y gestión de infraestructuras viarias, la prestación de servicios de transporte público, así como en los instrumentos fiscales y normativos vinculados al transporte.

Las decisiones adoptadas en el ámbito laboral también condicionan de forma directa los patrones de desplazamiento. Factores como la localización del centro de trabajo, la organización horaria, el teletrabajo, la disponibilidad y gestión del aparcamiento, las políticas de uso del vehículo corporativo, la remuneración en especie mediante coche de empresa, o la oferta de lanzaderas, rutas o aparcamientos seguros para bicicletas, influyen de manera determinante en la elección modal. Igualmente, la existencia de incentivos a empleados que optan por medios alternativos, las iniciativas de coche compartido y la disponibilidad de servicios de movilidad compartida contribuyen a modificar el comportamiento de los desplazamientos laborales.

Así, la movilidad sostenible, a nivel local busca integrar el uso del vehículo privado, el transporte colectivo, las infraestructuras viarias y el estacionamiento en un sistema equilibrado y eficiente. El objetivo de esta política es propiciar un cambio modal que priorice los medios con menor impacto ambiental, visual y acústico: transporte público, vehículo compartido, y modos activos como la bicicleta y los desplazamientos a pie.

Por su carácter transversal y alcance operativo, los Planes de Movilidad Sostenible (PMS) se consolidan como instrumentos esenciales de planificación, orientados a reducir los impactos asociados a la movilidad urbana y a impulsar un cambio cultural y de hábitos hacia un modelo de transporte más racional, inclusivo y sostenible.

1.3. MARCO ACTUAL Y FILOSOFÍA DEL PLAN DE MOVILIDAD DEL POLÍGONO FINCA LACY

En este contexto general, la ciudad de Elda destaca como núcleo industrial tradicional de la comarca del Medio Vinalopó (provincia de Alicante). Con 53.818 habitantes (INE, 2024) Elda es la capital comarcal y, junto a la ciudad de Petrer (34.000 hab), forma un área urbana de cerca de 88.000 habitantes caracterizada por su intensa actividad económica. Históricamente Elda ha sido cuna de la industria del calzado, concentrando en 2023 alrededor del 34% de las empresas de la comarca y más de 4.000 empresas en total, de las cuales unas 600 son industriales, principalmente del sector cuero-calzado.

Esta especialización productiva ha moldeado la movilidad local, en la que diariamente se generan desplazamientos de trabajadores, materias primas y mercancías asociados al calzado y sectores auxiliares, que se suman a los viajes habituales de la población. Consecuentemente, la

planificación de la movilidad en Elda y su entorno debe abordar tanto la trama urbana como las áreas industriales periféricas, garantizando accesibilidad y eficiencia para el tejido empresarial sin comprometer la sostenibilidad ni la calidad de vida urbana.

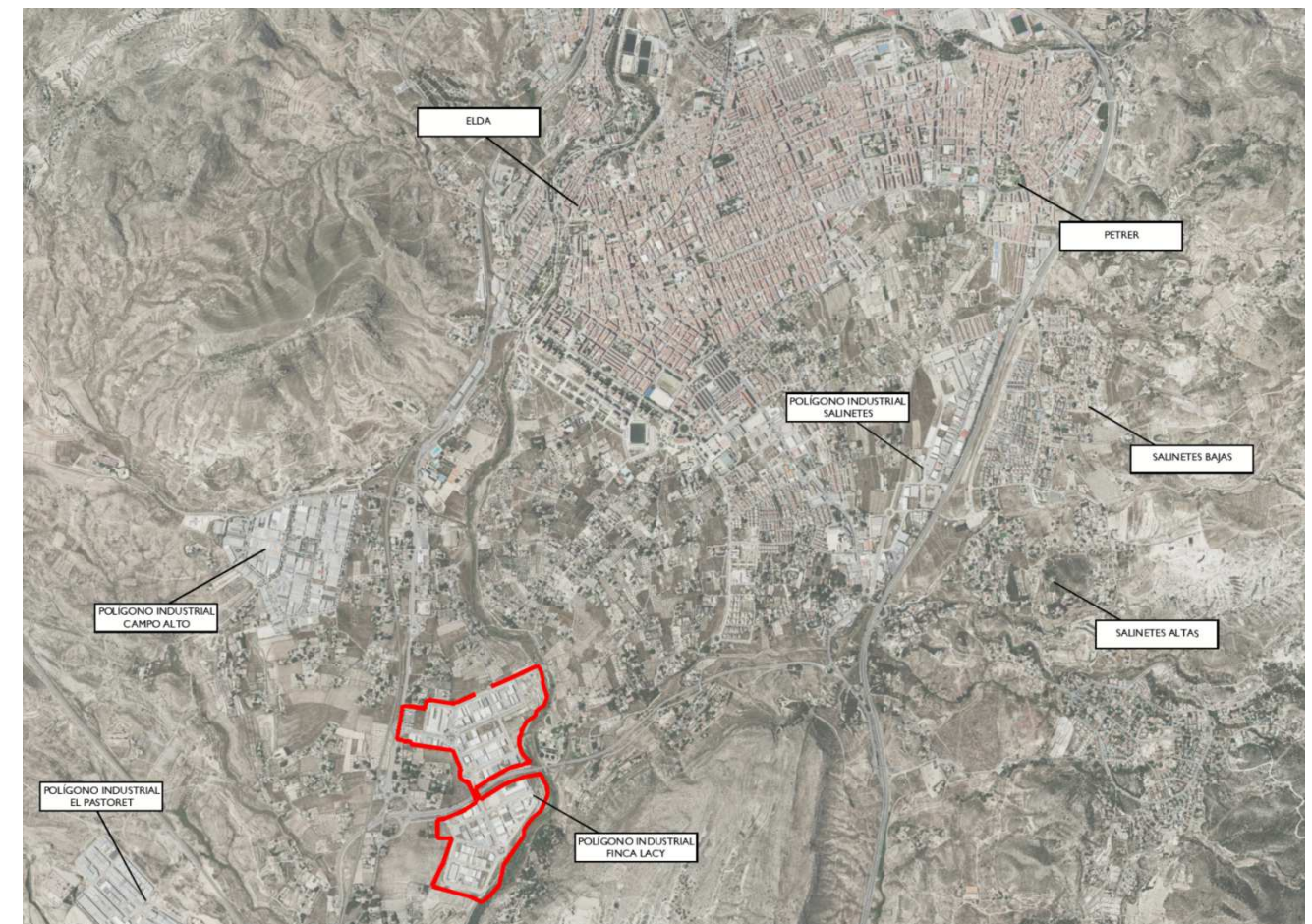


Figura 6. Ubicación del polígono industrial Finca Lacy en el ámbito municipal

El Polígono Industrial Finca Lacy se ubica en el extremo sur del término municipal de Elda (provincia de Alicante), junto al margen derecho del río Vinalopó. Se trata del área industrial más extensa del municipio, con 52,8 hectáreas de superficie urbanizada (aproximadamente 528.000 m²). Su localización es estratégica a nivel territorial, ya que se encuentra atravesado por la carretera CV-83, que lo divide en dos zonas y lo conecta tanto con el cercano Polígono Campo Alto como con la zona industrial de la Estación de Monóvar. Al norte, la CV-83 enlaza en pocos kilómetros con la autovía A-31 Alicante-Madrid, principal arteria de alta capacidad de la comarca, y a unos 3 km se encuentra el enlace de la A-31 que da acceso directo a Elda y al polígono. Asimismo, el área industrial Finca Lacy se sitúa a unos 40 km del puerto y el aeropuerto de Alicante (aproximadamente 30-40 minutos por carretera) y a 15 km de la estación de alta velocidad (AVE) de Villena, lo que le confiere excelentes comunicaciones nacionales e internacionales.

Además de su buena conexión externa, el Polígono Finca Lacy cuenta con infraestructuras internas modernas. Dispone de todos los servicios urbanos básicos (saneamiento, suministro de agua, electricidad, fibra óptica, etc.), así como equipamientos de apoyo, ya que en el propio polígono se

han establecido establecimientos de restauración, comercios de alimentación y equipamientos deportivos (p. ej. instalaciones de pádel) para servicio de los trabajadores y del público general. La presencia de estos usos complementarios implica que Finca Lacy no sólo genera desplazamientos pendulares casa-trabajo, sino también viajes de clientes y visitantes atraídos por dichos servicios, particularmente en horas valle (pausas de comida, fines de semana para el deporte, etc.). Esto diversifica los patrones de movilidad en el área industrial.

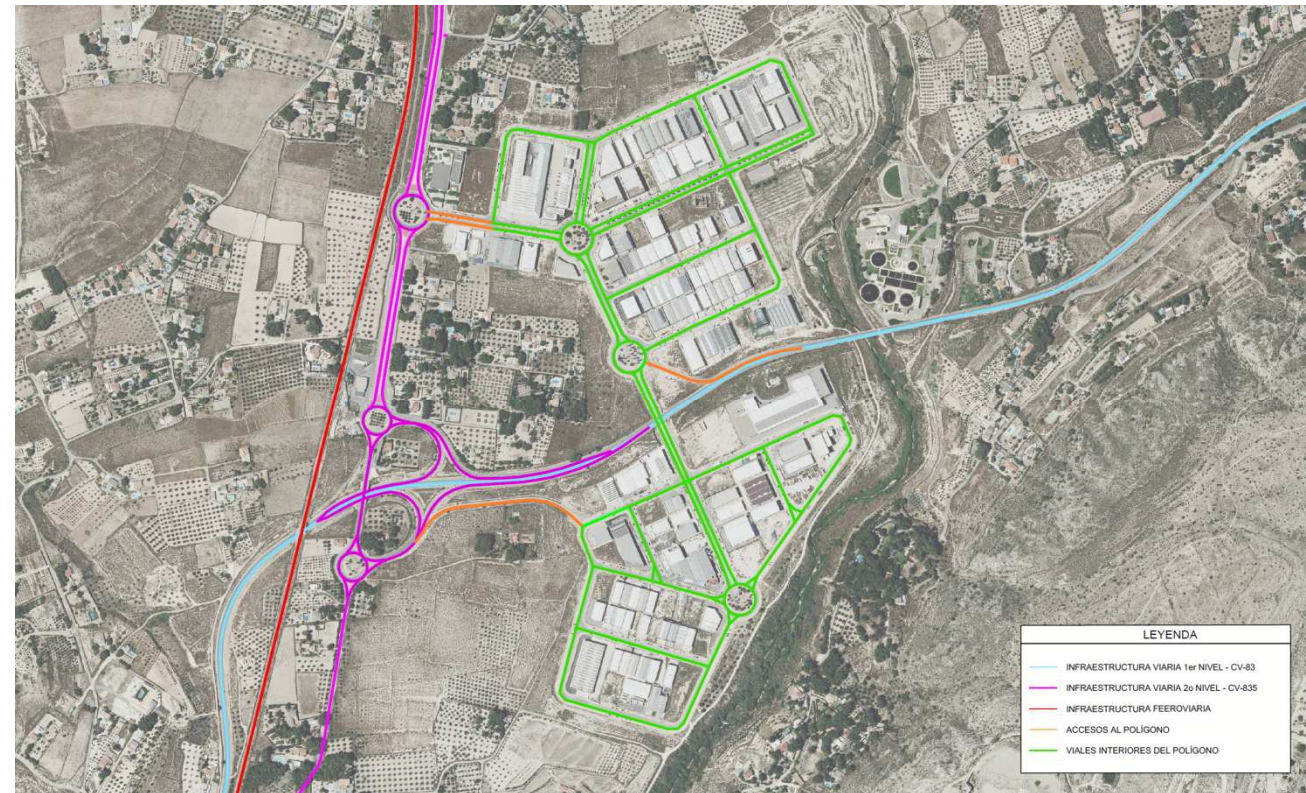


Figura 7. Principales infraestructuras de transporte cercanas al Polígono Finca Lacy

La relevancia económica de Finca Lacy dentro de Elda es notable, puesto que alberga decenas de empresas locales y algunas firmas logísticas de alcance supracomarcal (transporte de mercancías, almacenaje, etc.), integrándose en la cadena de suministro del calzado y otros sectores. En 2024 se contabilizan alrededor de 174 parcelas industriales en el polígono, con naves de entre 700 m² y 3.000 m² que dan cabida tanto a pequeñas y medianas empresas manufactureras como a almacenes y centros de distribución. Esta diversidad empresarial se traduce en necesidades de movilidad variadas, abarcando desde el transporte de trabajadores (principalmente desde Elda, Petrer y municipios cercanos como Monóvar, Sax o Novelda) hasta el tránsito de vehículos pesados que cargan y distribuyen productos.

Actualmente, el acceso principal viario a Finca Lacy es la CV-83, que soporta un importante flujo diario de vehículos particulares y camiones. Sin embargo, la oferta de transporte público hacia el polígono es limitada (no existe por ahora una línea urbana regular que penetre en Finca Lacy), y las conexiones peatonales o ciclistas con el casco urbano son mejorables. Estas circunstancias hacen que el vehículo privado motorizado sea el modo dominante de acceso al área industrial, con las consecuentes externalidades negativas. En definitiva, aunque Finca Lacy disfruta de buenas

condiciones de infraestructura, enfrenta desafíos en materia de movilidad sostenible que son comunes en muchas áreas empresariales periféricas.

Consciente de estos retos, el Ayuntamiento de Elda ha venido impulsando iniciativas de modernización en sus polígonos industriales, alineadas con la Agenda Urbana 2030 y el Plan Estratégico Elda 2030 (eje “Elda Verde, Accesible, Sostenible y Eficiente”). En particular, Finca Lacy ha sido objeto de mejoras recientes cofinanciadas por la Generalitat Valenciana a través del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), orientadas a renovar viales, alumbrado, señalización y seguridad. Un hito destacado fue la constitución, en diciembre de 2024, de la Entidad de Gestión y Modernización (EGM) del Polígono Finca Lacy, la primera EGM de un área industrial en toda la comarca del Vinalopó Medio. La EGM, conformada por la asociación de propietarios del polígono junto con el Ayuntamiento, es una figura jurídica creada al amparo de la Ley 14/2018 de la Generalitat (de gestión, modernización y promoción de áreas industriales) para impulsar la profesionalización de la gestión del área y coordinar inversiones público-privadas. Esta iniciativa demuestra el compromiso local por dotar a Finca Lacy de una gobernanza participativa, capaz de abordar de forma integral las necesidades del polígono (mantenimiento, seguridad, servicios compartidos, etc.) y, especialmente, de mejorar su accesibilidad y movilidad interna. De hecho, entre los objetivos fundacionales de la EGM figura la elaboración de planes y proyectos que fomentan la movilidad sostenible de los trabajadores y mercancías, optimizando la conexión del polígono con la ciudad y facilitando el acceso a financiación para infraestructuras de transporte.



Figura 8. Movilidad y transporte en áreas urbanas

Este contexto justifica la necesidad de un Plan específico que analice en detalle la movilidad en Finca Lacy y sienta las bases para su transformación hacia un modelo más seguro, eficiente y respetuoso con el entorno.

1.4. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN

La justificación de elaborar un Plan de Movilidad Sostenible para el Polígono Industrial Finca Lacy es múltiple. En primer lugar, existe una necesidad manifiesta de optimizar la movilidad en esta área industrial clave. Los estudios previos y la propia observación revelan un uso intensivo del vehículo privado debido a la escasa oferta de transporte público y dificultades para peatones o ciclistas para acceder con seguridad al polígono. Estas problemáticas generan costes económicos, impactos ambientales y riesgos para la seguridad vial. Un Plan de Movilidad Sostenible permitirá diagnosticar rigurosamente estos aspectos y proponer medidas correctoras antes de que se agraven con el crecimiento futuro de la actividad en Finca Lacy.

En segundo lugar, el Plan se justifica por la oportunidad de mejorar la competitividad y calidad del entorno empresarial. Una movilidad más fluida y sostenible en el polígono redundará en beneficios económicos directos, como facilitar la puntualidad y bienestar de la plantilla (reduciendo el estrés asociado al viaje diario), aumentará la productividad al minimizar retrasos logísticos, y hará el área más atractiva para nuevas inversiones al contar con accesos eficientes. Asimismo, elevará la calidad ambiental del polígono, lo que se alinea con los crecientes compromisos de responsabilidad social empresarial y con las exigencias legales en materia de sostenibilidad. Los beneficios sociales también son relevantes, ya que un plan de movilidad puede impulsar iniciativas de transporte compartido o lanzaderas de autobús para empleados, fomentando la cohesión entre empresas y mejorando la accesibilidad al empleo para aquellos habitantes de Elda y poblaciones cercanas que no disponen de vehículo propio. También contribuirá a reducir la siniestralidad vial en la zona, al implementar medidas de calmado de tráfico y ordenar la circulación interior.



Figura 9. Elementos clave de la movilidad sostenible

La legitimidad institucional refuerza esta iniciativa, debido a que tanto la normativa nacional emergente como las directrices autonómicas apuntan a que las áreas de actividad económica deben involucrarse activamente en la planificación de la movilidad al trabajo. Cabe destacar que la nueva Ley de Movilidad Sostenible establece la obligatoriedad de planes de transporte al trabajo para empresas de más de 200 empleados, así como incentivos para la implantación de medidas de movilidad sostenible en polígonos. Aunque Finca Lacy alberga principalmente PYMEs, un Plan conjunto de área industrial es una respuesta proactiva que se adelanta a estas exigencias, articulando soluciones colectivas. De hecho, tal y como indica el IDAE, los planes de transporte en áreas empresariales generan sinergias entre compañías y administraciones para implementar mejoras difíciles de acometer individualmente. La constitución de la EGM Finca Lacy, mencionada anteriormente, proporciona el marco idóneo para canalizar estas actuaciones colaborativas.

Por todo ello, el Plan de Movilidad Sostenible de Finca Lacy está plenamente justificado como la herramienta técnica que permitirá planificar de forma integrada la movilidad en el polígono, atendiendo a sus particularidades y asegurando su alineación con los objetivos de sostenibilidad locales y supralocales.

A partir de la identificación de necesidades y oportunidades, se establecen los siguientes objetivos generales para el PMS de Finca Lacy:

- Mejorar la accesibilidad y la conectividad sostenible del polígono, integrándolo mejor con Elda, Petrer y municipios próximos. Esto implica facilitar alternativas al automóvil privado mediante la implantación de transporte público adecuado, la creación de itinerarios peatonales y ciclistas seguros que conecten la ciudad con el área industrial, y la optimización de los accesos viarios existentes para reducir cuellos de botella.
- Reducir la dependencia del vehículo privado de motor en los desplazamientos de trabajadores y visitantes, fomentando modos de transporte más sostenibles. Un objetivo asociado es disminuir el porcentaje de viajes en coche y las emisiones de CO2 vinculadas, contribuyendo a las metas de reducción de emisiones de los planes climáticos.
- Mejorar la seguridad vial y la ordenación del tráfico interno en el polígono. Se busca reducir la siniestralidad y la sensación de peligro, garantizando entornos más seguros para peatones y ciclistas dentro de Finca Lacy.
- Contribuir al desarrollo sostenible y al cumplimiento normativo, incorporando la perspectiva ambiental en la movilidad del polígono. Esto implica que el conjunto de medidas propuestas no sólo resolverá problemas funcionales, sino que estará orientado a reducir la huella ecológica de la movilidad en Finca Lacy.

1.5. METODOLOGÍA

La metodología seguida para la elaboración del Plan de Movilidad Sostenible de Finca Lacy se ha estructurado en diversas fases sucesivas, combinando tareas de campo, análisis técnico y participación de los agentes implicados.



Figura 10. Metodología del Plan de Transporte al Trabajo del IDAE

Dicha metodología, basada en las buenas prácticas nacionales en planificación de la movilidad, como las directrices del IDAE sobre planes de transporte al trabajo, se ha adaptado a la escala y características del polígono Finca Lacy. Dichas fases del proceso metodológico se describen a continuación:

➤ FASE 1. DECISIÓN INICIAL

El proceso parte de la voluntad institucional de la Entidad de Gestión y Modernización (EGM) de Finca Lacy para impulsar un modelo de movilidad más eficiente, accesible y sostenible.

En esta etapa se definen los objetivos estratégicos, los recursos técnicos y humanos, y el calendario de ejecución del plan. Asimismo, se desarrollan acciones de sensibilización inicial dirigidas a las empresas del polígono, con el fin de promover su implicación y colaboración en las etapas siguientes del proceso.

➤ FASE 2. TOMA DE DATOS, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

En primer lugar se lleva a cabo un análisis de la situación actual de la movilidad en el polígono, que incluye la recopilación de datos secundarios y la obtención de nuevos datos primarios.

Asimismo, como parte fundamental de esta fase diagnóstica, se lleva a cabo una encuesta de movilidad dirigida a los trabajadores y usuarios del polígono. En colaboración con las empresas asociadas a la EGM, se distribuye un para que los empleados proporcionen información sobre sus desplazamientos habituales (lugar de residencia/origen, medio de transporte utilizado para venir a

Finca Lacy, horario de entrada y salida, disponibilidad de coche o alternativas, percepción de problemas de tráfico, aparcamiento o seguridad, y preferencias ante posibles mejoras). Las respuestas obtenidas ayudan a cuantificar el reparto modal, la procedencia geográfica de los desplazamientos y la actitud de los usuarios frente a medidas de movilidad sostenible.

Paralelamente, el análisis de los aforos de tráfico permite construir matrices origen-destino aproximada de los viajes en las entradas del polígono. Este análisis, aunque a escala simplificada, permite entender los flujos internos, identificar las intersecciones críticas con mayor carga vehicular, dónde se generan colas en hora punta y cuál es la capacidad residual de las vías.

Se evalúan también las condiciones de movilidad peatonal y ciclista, a través de inspecciones sobre el terreno se determina la discontinuidad de aceras, el estado de pasos de peatones en ciertos cruces y la existencia de carriles bici conectando con la ciudad.

Con todos estos elementos, el equipo redactor elabora un análisis DAFO relativo a la movilidad de Finca Lacy, permitiendo trazar una estrategia que lleve a potenciar las fortalezas, superar o corregir las debilidades, controlar o afrontar las amenazas y beneficiarse de las oportunidades definidas en la matriz.

➤ FASE 3. DISEÑO DEL PLAN

En esta fase se establecen los objetivos específicos del Plan de Movilidad Sostenible, las medidas concretas para alcanzarlos y los indicadores que permitirán evaluar su cumplimiento. Constituye el núcleo de la planificación estratégica y traduce el diagnóstico previo en un conjunto de acciones operativas, medibles y realistas.

El proceso parte de la definición de objetivos específicos, los cuales deben ser claros, alcanzables, medibles y vinculados a plazos temporales concretos. Cada objetivo se asocia a uno o varios indicadores de seguimiento, que facilitan la evaluación del grado de cumplimiento y la comparación con los valores iniciales obtenidos en la fase de diagnóstico.

A partir del diagnóstico, se desarrolla un conjunto coherente de propuestas de mejora clasificadas por ámbitos (infraestructuras, gestión de la demanda, normativa, sensibilización) y priorizadas en un plan de acción temporal. La generación de propuestas se apoya tanto en la experiencia técnica del equipo consultor como en un proceso participativo con los implicados. Las medidas propuestas incluyen intervenciones de diversa naturaleza, como obras físicas, mejoras del servicio de transporte público, iniciativas de gestión de la movilidad, así como actuaciones de sensibilización.

➤ FASE 4. IMPLEMENTACIÓN

En esta fase se establece la planificación operativa de las medidas propuestas, definiendo responsables, financiación y mecanismos de coordinación entre los actores implicados. De forma paralela, se desarrolla una estrategia de comunicación y promoción orientada a mantener informada a la comunidad empresarial y a consolidar nuevos hábitos de desplazamiento mediante acciones de sensibilización continuada.

➤ FASE 5. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Por último, la metodología contempla el diseño de un sistema de seguimiento del Plan. Los indicadores establecidos en la fase de diseño para cada medida se evalúan para cada uno de los marcos temporales a estudiar. La EGM del polígono, en colaboración con el Ayuntamiento, será la encargada de recopilar periódicamente estos indicadores y evaluar el progreso. Asimismo, se pone de manifiesto la necesidad de una actualización del Plan a medio plazo para introducir ajustes o nuevas medidas en función de los resultados y de cambios en el contexto. Este enfoque dinámico asegura que el PMS sea un documento vivo y eficaz, no un estudio estático, permitiendo corregir el rumbo si las acciones emprendidas no generan los efectos deseados.

1.6. MARCO NORMATIVO Y ESTRATÉGICO

El desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible del Polígono Finca Lacy se enmarca en un amplio conjunto de normas y planes estratégicos vigentes que orientan las políticas de transporte y movilidad sostenible tanto a nivel nacional como en la Comunidad Valenciana y el ámbito local. A continuación, se presentan las principales referencias normativas y programáticas aplicables, junto con una breve descripción de su contenido o relevancia:

- **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (MITMA, 2020):** Es la estrategia estatal aprobada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para la década 2020-2030. Define la visión y objetivos de la movilidad en España, promoviendo un cambio de enfoque hacia la movilidad cotidiana sostenible, la mejora de la seguridad vial y la digitalización. Contempla 9 ejes de actuación y más de 150 medidas, entre ellas la promoción de la movilidad activa, el impulso al transporte público y la intermodalidad, la electrificación de vehículos y la logística inteligente. Esta Estrategia sirve de marco de referencia para planes locales, inspirando objetivos como la reducción de emisiones y la priorización del transporte colectivo en Finca Lacy.
- **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética:** Es la primera ley española de cambio climático, que establece objetivos nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (como alcanzar la neutralidad climática en 2050). En materia de movilidad, la Ley 7/2021 impulsa la descarbonización del transporte, promoviendo vehículos de cero emisiones, e introduce la obligación para los municipios de más de 50.000 habitantes de implantar Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) antes de 2023. También fomenta la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible. Esta ley refuerza la justificación del PMS de Finca Lacy al alinearlo con los compromisos de reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire.
- **Ley de Movilidad Sostenible (España, 2024):** Crea un marco legal específico para el transporte y la movilidad. Reconoce la movilidad como un derecho ciudadano y orienta las políticas públicas hacia la accesibilidad universal, la equidad y la eficiencia energética en el transporte. Para las empresas y zonas industriales, la ley establece la obligatoriedad de planes de movilidad al trabajo en empresas de gran tamaño, incorpora incentivos fiscales y ayudas para la movilidad eléctrica, y promueve la integración de consideraciones de

sostenibilidad en la planificación de infraestructuras. Este PMS coloca a Finca Lacy en una posición pionera en el cumplimiento de las nuevas disposiciones.

- **Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana:** Es la ley autonómica valenciana que regula la planificación de la movilidad. Establece los principios generales de una movilidad sostenible en la región, atribuyendo competencias a las administraciones locales para desarrollar Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y otras iniciativas. La Ley 6/2011 promueve la coordinación entre municipios en materia de transporte, garantiza el derecho de la ciudadanía a sistemas de transporte accesibles y eficientes, e impulsa medidas como la jerarquización viaria, la mejora del transporte público y la intermodalidad en el ámbito autonómico. Para el caso de áreas industriales, esta ley sienta las bases para que la Generalitat apoye actuaciones que mejoren la movilidad en polígonos, en consonancia con los planes locales.
- **Ley 14/2018, de 5 de junio, de Gestión, Modernización y Promoción de Áreas Industriales de la C. Valenciana:** Norma que permite la creación de las Entidades de Gestión y Modernización (EGM) como la constituida en Finca Lacy. Su objetivo es potenciar la calidad y competitividad de los parques industriales, fomentando la colaboración público-privada para dotarlos de mejores servicios, infraestructuras y accesibilidad. En el ámbito de la movilidad, esta ley reconoce la importancia de planificar adecuadamente los accesos viarios, el transporte público y la movilidad interna en los polígonos, considerando estos aspectos parte esencial de la modernización industrial. Gracias a esta ley, la EGM Finca Lacy cuenta con respaldo jurídico para impulsar el presente Plan de Movilidad y ejecutar sus propuestas en coordinación con el Ayuntamiento de Elda.
- **Plan Estratégico Elda 2030 y Agenda Urbana:** A nivel local, Elda dispone de un Plan Estratégico alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030. Uno de sus ejes ("Elda Verde, Accesible, Sostenible y Eficiente") aboga por promover un desarrollo urbano sostenible, incluyendo la mejora de la movilidad urbana y metropolitana. Además, Elda se encuentra implementando una Agenda Urbana Local que recoge iniciativas para transformar la ciudad en un modelo más sostenible e integrador hacia 2030. El PMS de Finca Lacy contribuye a estos planes locales, concretamente en las acciones relativas a movilidad sostenible, reducción de emisiones y mejora de áreas industriales, actuando como proyecto piloto dentro de la estrategia municipal de sostenibilidad.

En conjunto, este marco normativo y estratégico proporciona legitimidad y orientación al Plan de Movilidad Sostenible de Finca Lacy. Cada actuación propuesta en el Plan se ha concebido para cumplir o exceder los requisitos legales aplicables y para aprovechar las oportunidades que brindan estos instrumentos. De igual modo, el Plan actuará como instrumento de implementación local de dichas políticas, al materializar en el terreno los objetivos amplios de reducción de emisiones, transición modal y mejora de la calidad de vida. En conclusión, el PMS del Polígono Finca Lacy no es un esfuerzo aislado, sino que se inserta dentro de las políticas públicas vigentes a todas las escalas, asegurando coherencia normativa y maximizando las sinergias entre las distintas administraciones involucradas en lograr una movilidad más sostenible en los entornos industriales.

CAPÍTULO 2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

2.1. ENTORNO TERRITORIAL Y CARACTERÍSTICAS DEL POLÍGONO

El Polígono Industrial Finca Lacy se sitúa en el sector sur del término municipal de Elda (Alicante), en el entorno del valle del Vinalopó. Su localización respecto a la A-31 y la CV-83 consolida su papel como área productiva con vocación comarcal, conectada con los corredores regionales y con la red viaria estatal. La morfología del polígono responde a una trama ortogonal con viales de sección amplia, parcelas industriales de tamaño medio y bolsas de aparcamiento en vía pública y dentro de parcela. La presencia de usos complementarios (restauración y deportivos) añade viajes no estrictamente laborales y diversifica la demanda horaria.

En cuanto a su entorno inmediato, el polígono colinda al oeste con el curso del Vinalopó y terrenos no urbanizados, mientras que hacia el norte y este se integra con otras áreas industriales y comerciales de Elda. La continuidad con el Polígono Campo Alto forma un corredor industrial importante en la periferia sur de la ciudad. Al sur, próxima ya al límite municipal con Monóvar, se halla la antigua Estación de Monóvar y agrupaciones de naves aisladas, lo que refuerza el carácter industrial de toda la zona. Cabe señalar que, pese a esta concentración de actividad económica, el entorno mantiene ciertas barreras naturales (como el río) y artificiales (infraestructuras viarias) que separan el polígono del casco urbano de Elda, situado unos 3 km al norte.

Su localización es estratégica a nivel territorial, ya que se encuentra atravesado por la carretera CV-83, que enlaza en pocos kilómetros con la autovía A-31 Alicante-Madrid, principal arteria de alta capacidad de la comarca, y a unos 3 km se encuentra el enlace de la A-31 que da acceso directo a Elda y al polígono. Asimismo, el área industrial Finca Lacy se sitúa a unos 40 km del puerto y el aeropuerto de Alicante (aproximadamente 30-40 minutos por carretera) y a 15 km de la estación de alta velocidad (AVE) de Villena, lo que le confiere excelentes comunicaciones nacionales e internacionales.

Desde el punto de vista urbanístico, el polígono presenta un diseño moderno y ordenado y cuenta con 174 parcelas industriales de diversos tamaños para albergar actividades empresariales. Las vías internas forman una malla viaria amplia que facilita la circulación y el acceso a cada parcela. Destaca la dotación completa de infraestructuras y servicios urbanos, ya que se dispone de red de alumbrado público de tecnología LED, abastecimiento de agua potable, saneamiento, red de fibra óptica para comunicaciones, sistemas de recogida de residuos y servicio de vigilancia, entre otros servicios. Además, presenta aceras anchas y bandas de aparcamiento a lo largo de las calles, garantizando espacios tanto para el tránsito peatonal como para el estacionamiento de vehículos. Esta concepción integral hace de Finca Lacy un polígono moderno y bien equipado, preparado para las necesidades logísticas y tecnológicas actuales de las empresas.

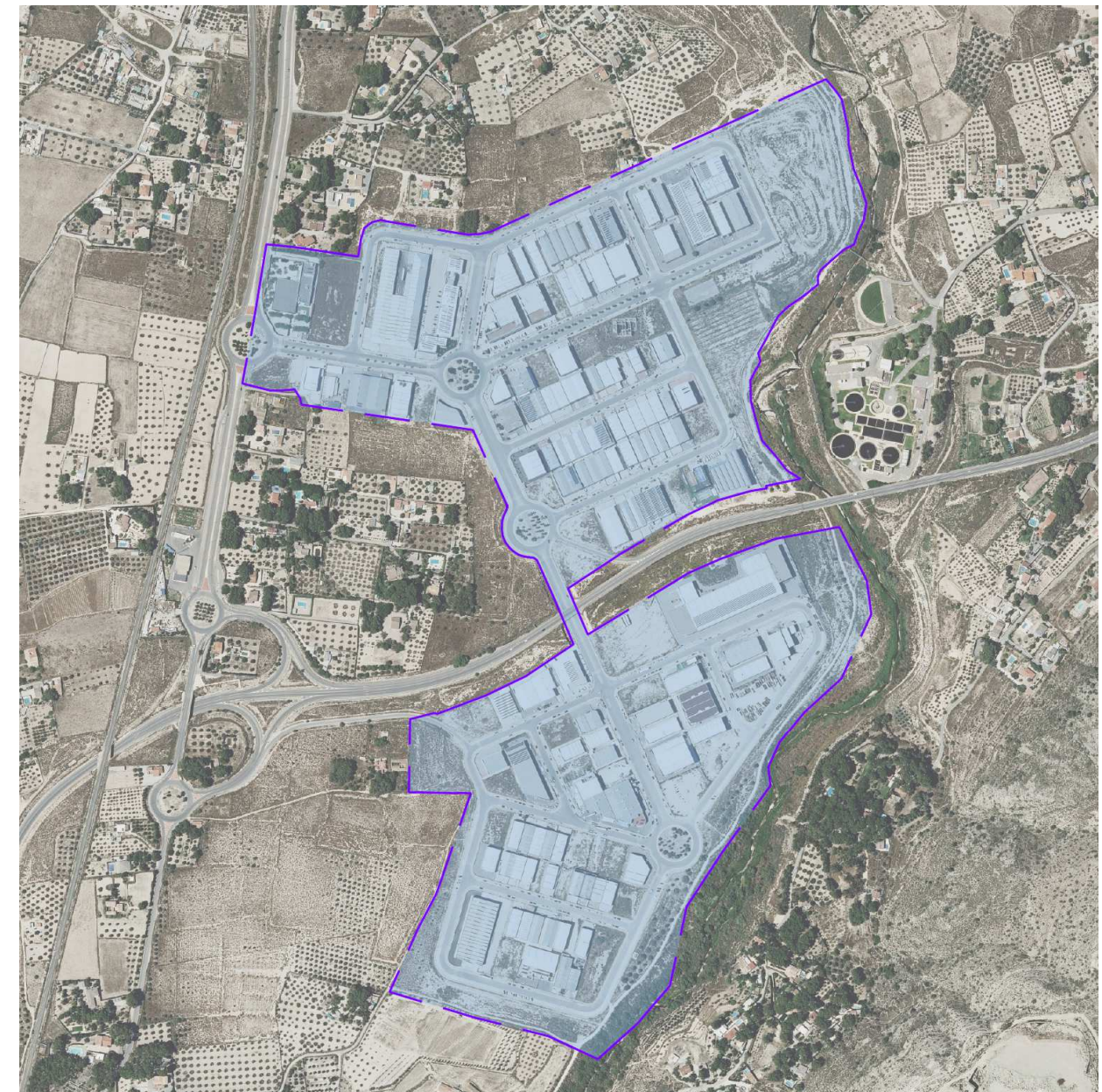


Figura 11. Delimitación perimetral del ámbito de estudio

La estructura productiva de Finca Lacy refleja el carácter industrial de Elda y de la comarca del Medio Vinalopó, ya que junto a empresas vinculadas a la fabricación de calzado y a sus actividades auxiliares, se localizan firmas de los sectores logístico, metalúrgico, alimentación, suministros industriales, energías, deporte y servicios profesionales, entre otros, lo que configura un parque empresarial claramente diversificado. La reciente constitución de la Entidad de Gestión y Modernización (EGM) Finca Lacy refuerza esta base productiva, al articular un órgano común que representa a las empresas del área industrial y orienta las actuaciones de mejora y modernización del polígono.

A continuación se muestra el listado de empresas del polígono, ubicadas en las distintas parcelas tanto de la zona norte como de la zona sur de Finca Lacy.

CALLE	TITULAR	PARCELA
ALMACENISTAS	CASASNUEVAS LEVANTE, S.L.	M4
ALMACENISTAS	ENCAJA 360	N5
ALMACENISTAS	SUCESORES DE JOSÉ PÉREZ, SCP	N4
ALMACENISTAS	VIDAL ELEVA SL	M2, M3
AV SAN LUIS DE CUBA	AYUNTAMIENTO DE ELDA *	C.T.-1
CAMBRILLÓN	JULIO CÉSPEDES SÁNCHEZ	D5, D6 – 1B
CAMBRILLÓN	M.ª PALOMA VECINA MARTÍNEZ	D5, D6 – 1A
CONTRAFUERTE EL	AKMAN GROUP, S.L.	G20
CONTRAFUERTE EL	ANTONIO SANTIAGO BORRELL RUIZ	G19
CONTRAFUERTE EL	BALTIC AZUL, S.L.	G16
CONTRAFUERTE EL	BANCO DE SABADELL, S.A.	G24
CONTRAFUERTE EL	ELECTRÓNICA SALVADOR POVEDA, S.L.	H3
CONTRAFUERTE EL	FUTURA PIEL	G18
CONTRAFUERTE EL	ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO	G15
CONTRAFUERTE EL	FERFONT INVERSIONES SL	H2
CONTRAFUERTE EL	FRANCISCO SANZ TOME JUAN CARLOS FERNÁNDEZ CABALLERO ROSA MARIA GONZALEZ VAZQUEZ	G21
CONTRAFUERTE EL	INVERSIONES BLOFELD SL	G26
CONTRAFUERTE EL	JOSE LUIS GONZÁLEZ JUAN	G17
CONTRAFUERTE EL	INMAGO INYECTADOS	H4-H5, 1-1, 1-2, 1-3
CONTRAFUERTE EL	NACARMOVIL, S.L.	H1
CONTRAFUERTE EL	NILANI INVERSIONS SL	G27 / G28
CONTRAFUERTE EL	PABLO JOSÉ DEL OLMO IBORRA LUCÍA MARÍA DEL OLMO IBORRA	G23
CONTRAFUERTE EL	PADEL LACY, S.L.	H6 / H7
CONTRAFUERTE EL	PLANELLES RICO, S.L.	G25
CONTRAFUERTE EL	PLÁSTICOS IDELLA, S.L.	H4-H5, 1-4 / 1-5
CONTRAFUERTE EL	PRODUCTOS ALIMENTICIOS PETREL, S.L.	H8
CONTRAFUERTE EL	TRENZADOS LEPANTO, S.L.	G22
CORTADORES	MULTISERVICIOS EXPRESS SL	M5 / M6
CORTADORES	DOMUS INGENIERÍA	N3
DE LA CHAIRA	AYUNTAMIENTO DE ELDA *	C.T.-2
DES VIRADORES	ALMACENES DE ELDA, S.L.	J2 / J3
DES VIRADORES	AUTOCARES RIOS, S.A.	J1
DES VIRADORES	DOMINIZUBI-2030 SL	N1, N2
DES VIRADORES	GESTIÓN REGULADORA, S.L.	M1
DES VIRADORES	MECANIZADOS INDUSTRIALES SANYMAR, S.L.	J4, J5, J6, J7, J8
DES VIRADORES	AYUNTAMIENTO DE ELDA *	C.T.-11 / C.T.-33
DOBLADORAS	2a foils SL	O19
DOBLADORAS	BUITRON INVERSIONES SL	O20

CALLE	TITULAR	PARCELA
DOBLADORAS	CURTIDOS BERNABEU, S.L.	P4
DOBLADORAS	ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO	O13
DOBLADORAS	VIT-O-BEST	P6 / P7
DOBLADORAS	THE FACTORY TRANSFER SL	O16 / O17
DOBLADORAS	JM ASOCIADOS CB	P10
DOBLADORAS	EL TREN DECORACIONES	O14
DOBLADORAS	ARTEMAD	O15
DOBLADORAS	LOIRA LEVANTE, S.L.	O23
DOBLADORAS	MYCO FOODS	O21
DOBLADORAS	MIAMARC SERVICIOS, S.L.	O18
DOBLADORAS	MUEBLES BALLESTERO, S.L.	O24
DOBLADORAS	MULTISERVICIOS EXPRESS SL	P1-P2- P3-P21-P22
DOBLADORAS	VIT-O-BEST	O22
DOBLADORAS	VIT-O-BEST	P8
DOBLADORAS	SANTANDER LEASE SA EFC	P5
DOBLADORAS	THE FACTORY TRANSFER SL	P9
EL FLEJE	AYUNTAMIENTO DE ELDA *	C.T.-3
ENVELOPE EL	COLOMINA VETAMAQ, S.L.	G3
ENVELOPE EL	DOMINGO MESAS E HIJOS, S.L.U.	G13
ENVELOPE EL	FERNANDO VECINA DE LAMO	F18
ENVELOPE EL	GERTRUDIS AMAT BUSQUIER	F11
ENVELOPE EL	EUREKA FACTORY	G2
ENVELOPE EL	JUAN GARCÍA JIMÉNEZ	G7
ENVELOPE EL	LOIRA LEVANTE, S.L.	G4 / G5
ENVELOPE EL	LUIS VILLAR ALONSO	G12
ENVELOPE EL	Mª CARMEN RICO SOLER	F17
ENVELOPE EL	FERRELDA	G14
ENVELOPE EL	MARTIVI 2019 S.L.U.	G8
ENVELOPE EL	MIGUEL DIAZ BLASCO	F9 / F10
ENVELOPE EL	PRODUCTOS QUÍMICOS ABELLÁN, S.L.	F8
ENVELOPE EL	RECREUS INDUSTRIES SL	F13, F14
ENVELOPE EL	REFOR-REY, S.L.	F12
ENVELOPE EL	RICARDO FELIPE SERRANO	G6
ENVELOPE EL	NATUREPLANT	F15 / F16
ENVELOPE EL	TERGUM-FREE SL	G1
ENVELOPE EL	TROQUELADOS RUEDA, S.L.	G9 / G10
ENVELOPE EL	VÍCTOR TOMÁS ROCAMORA MIRA	G11
ENVELOPE EL	SHOESELDA / SARTORI 1980	F6 / F7
MODELISTAS	BOYE Y PACHECO SL	O7, 08
MODELISTAS	CONSTRUCCIONES SICERSAN, S.L.U.	O1
MODELISTAS	MONICABER	O12

CALLE	TITULAR	PARCELA
MODELISTAS	BAKUUM	K5
MODELISTAS	INCOM	L5, L6, L7, L8
MODELISTAS	INCOM	O9
MODELISTAS	CURTIDOS LATHER	O5
MODELISTAS	JOSE RAMON PEREZ MARCO	O6
MODELISTAS	LANDCOMPANY 2020 SL	O11
MODELISTAS	LOIRA LEVANTE, S.L.	O3
MODELISTAS	COMODITAS	O2
MODELISTAS	DELIKIA	O4
MODELISTAS	VICTORIA JOSEFA NAVARRO RODRÍGUEZ	O10
MONTADORES	CESAR GÓMEZ VIDAL	P18, P19
MONTADORES	NATURBEST, S.L.U.	P13
MONTADORES	MOLACO LACADOS METÁLICOS, S.L.	P14
MONTADORES	MULTISERVICIOS EXPRESS SL	P20
MONTADORES	VIT-O-BEST	P15-16-17
PLANTILLEROS	COMERTEX	P11, P12
REBAJADORAS	EXCLUSIVAS VIDALUZ, S.L.	L10
REBAJADORAS	AYUNTAMIENTO DE ELDA *	C.T.-22
SAN LUIS DE CUBA	ANADIA FUNDICION SL	E2, E3, E4
SAN LUIS DE CUBA	AUTOCENTRO JIMENEZ	F1
SAN LUIS DE CUBA	REVECOURT	C9, C10, C11, C12, C13
SAN LUIS DE CUBA	BERSA INTERNACIONAL TRADER, S.L.	D8
SAN LUIS DE CUBA	CARRACCI SHOES, S.L.	C14
SAN LUIS DE CUBA	CARTONELL, S.L.	D7
SAN LUIS DE CUBA	CENTRAL COMERCIAL, S.L.	D11, D12
SAN LUIS DE CUBA	QUINTA LACY	A-EQIP.
SAN LUIS DE CUBA	CURTIDOS ASENCIO PÉREZ, S.L.	F3
SAN LUIS DE CUBA	SUSY SHOES S.L.	C15, C16, C17, C18
SAN LUIS DE CUBA	JESÚS AMORÓS LORENZO / SUZUKI	E1
SAN LUIS DE CUBA	KEREON, S.L.	F5
SAN LUIS DE CUBA	NACARMOVIL, S.L.	E7
SAN LUIS DE CUBA	VALQUIMIA	E5, E6
SAN LUIS DE CUBA	CURTIDOS RAMON AMORÓS	F4
SAN LUIS DE CUBA	TIMBRADOS ELDA, S.L.U.	F2
SAN LUIS DE CUBA	FINETWORK	B4, B5, B6, B7
TERMINADORES	ANTONIO REYES CABALLERO MARTÍNEZ M.ª DE LA CRUZ ALCARAZ MARTÍNEZ	I2
TERMINADORES	INCOM	K2, K3, K4 – 1-2
TERMINADORES	ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO	L11
TERMINADORES	ATOM SPAIN	I6
TERMINADORES	PAQUITO RENT A CAR	L1

CALLE	TITULAR	PARCELA
TERMINADORES	PALOMARES PIEL.SL.	I4, I5
TERMINADORES	JUAN JOSÉ VECINA MARTINEZ	I3 (1B)
TERMINADORES	JULIO CÉSPEDES SÁNCHEZ	I3 (1A)
TERMINADORES	ATOM	K2, K3, K4 – 1-1
TERMINADORES	RAÚL ALFONSO FALCÓ	K1
TERMINADORES	VICENTE ALBERT, S.L.	K2, K3, K4 – 1-3
TIRAPIE EL	VIDAL ELEVA SL	A1, A2, A3, A4
TOPE EL	ALMACENES DE ELDA, S.L.	C1
TOPE EL	ANEPOL SYTEM SLU	C4-5-6, A
TOPE EL	ANTONIO RODRIGUEZ ALMIRJE M.ª JOSÉ PÉREZ LÓPEZ	D2
TOPE EL	CARPINTERÍA SIRVENT, S.L.	D1
TOPE EL	CASA CASCALES ADORNOS, S.L.	C3
TOPE EL	CHAPI CASAS SL	C4-5-6, D
TOPE EL	CURTIDOS MADRIGAL S.L. IDELLA LUXE SL	D3, D4, D9, D10
TOPE EL	GESTOKALIA	D5, D6 – 1C
TOPE EL	HERRAJES Y BUZONES MONASTIL, S.L.	C7
TOPE EL	INCOM	B1, B2, B3, B8, B9, B10
TOPE EL	MARBEVICAR SL	C2
TOPE EL	VIT-O-BEST	C4-5-6, B, C
TOPE EL	PRODUCTOS PERSAGA, S.L.	C8
TOPE EL	SANPER PATRIMONIAL 2003, S.L.	D5, D6 – 1D
UM-DRAIGA	INCOM	M9, M10
UM-DRAIGA	Eustaquio Cantó Cano, S.L.	L3
UM-DRAIGA	INCOM	M7, M8
UM-DRAIGA	JOSÉ PÉREZ HERNÁNDEZ, S.A.	L2
UM-DRAIGA	ORIENTAL WORLD, S.L.	M11
UM-DRAIGA	POLO TRADING, S.L.	F19

Figura 12. Listado de empresas y servicios presentes en el polígono

2.2. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO, SOCIOECONÓMICO Y FUNCIONAL DEL MUNICIPIO

El municipio de Elda se configura como el principal núcleo urbano y capital administrativa de la comarca del Vinalopó Medio, desempeñando un papel fundamental en la organización territorial del interior de la provincia de Alicante. Su emplazamiento estratégico en el eje que comunica el litoral con el interior peninsular ha favorecido su desarrollo como centro de referencia comarcal, tanto en el ámbito económico como en el de los servicios públicos y las actividades socioculturales.

Históricamente, Elda ha sido un municipio de marcado carácter industrial, con una identidad estrechamente vinculada al sector del calzado y las manufacturas, que ha modelado tanto su estructura productiva como su paisaje urbano. En las últimas décadas, el municipio ha experimentado un proceso de modernización y diversificación económica, orientado a reforzar la competitividad local y a incorporar nuevas actividades vinculadas a los servicios, el comercio y la innovación. Esta transición ha permitido mantener un tejido económico dinámico y resiliente, capaz de adaptarse a los cambios estructurales del mercado laboral y a los nuevos retos del desarrollo sostenible.

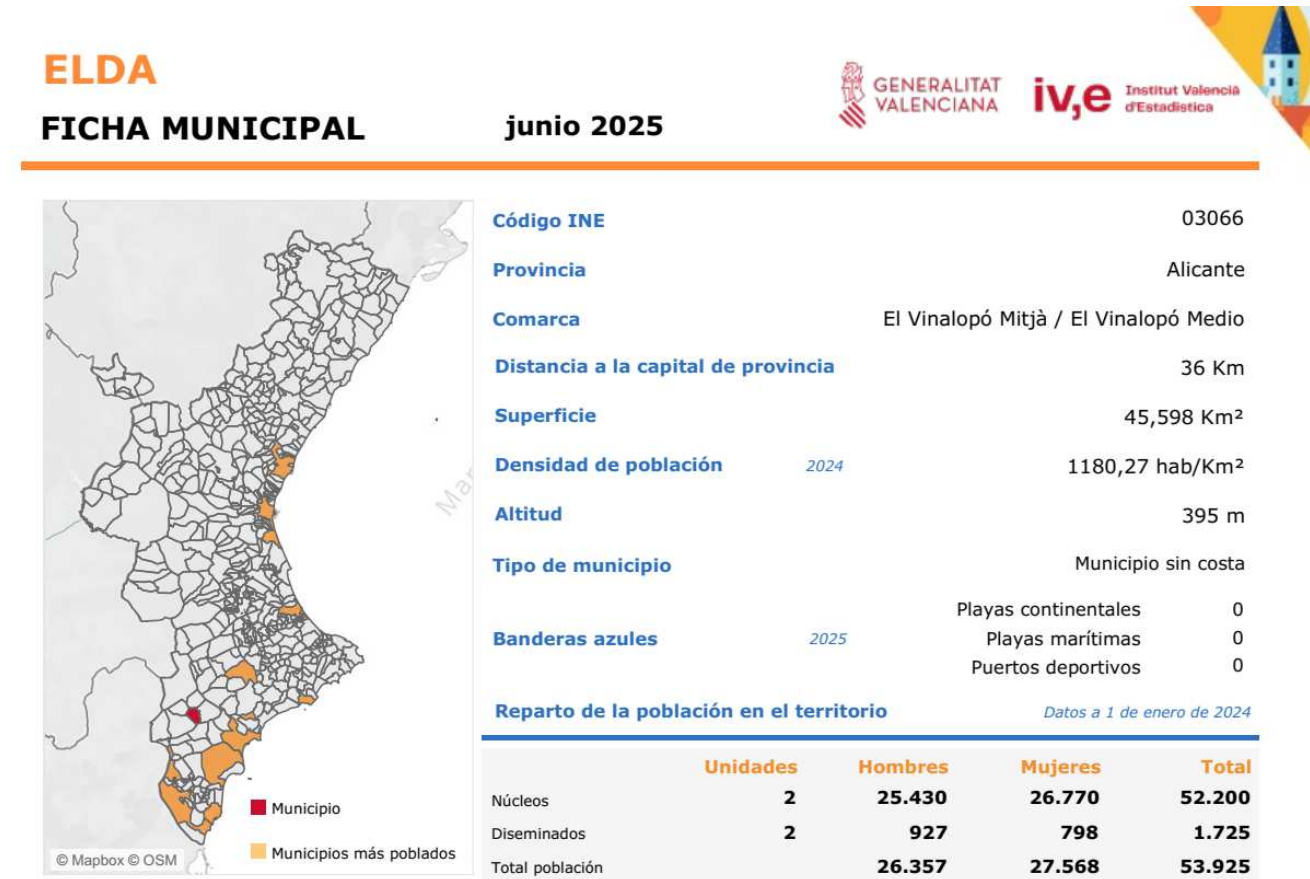


Figura 13. Localización política y parámetros básicos, ficha municipal 2025 de Elda

➤ **ESTRUCTURA MORFOLÓGICA BÁSICA**

La estructura demográfica de Elda refleja las dinámicas propias de un municipio urbano de tamaño medio, consolidado como cabecera comarcal y dotado de un tejido social y económico estable. La evolución poblacional del municipio muestra un ciclo de crecimiento sostenido desde finales del siglo XX hasta el año 2005, momento en el que se alcanza el máximo histórico. Posteriormente, la población experimenta un ligero descenso vinculado a la pérdida de dinamismo industrial y a las consecuencias de la crisis económica, estabilizándose en torno a los 52.000 habitantes durante buena parte de la última década. En los años más recientes se observa un repunte demográfico que evidencia una recuperación de las tendencias positivas, asociadas al retorno de población activa y a la llegada de nuevos residentes atraídos por la oferta de vivienda, servicios y empleo.

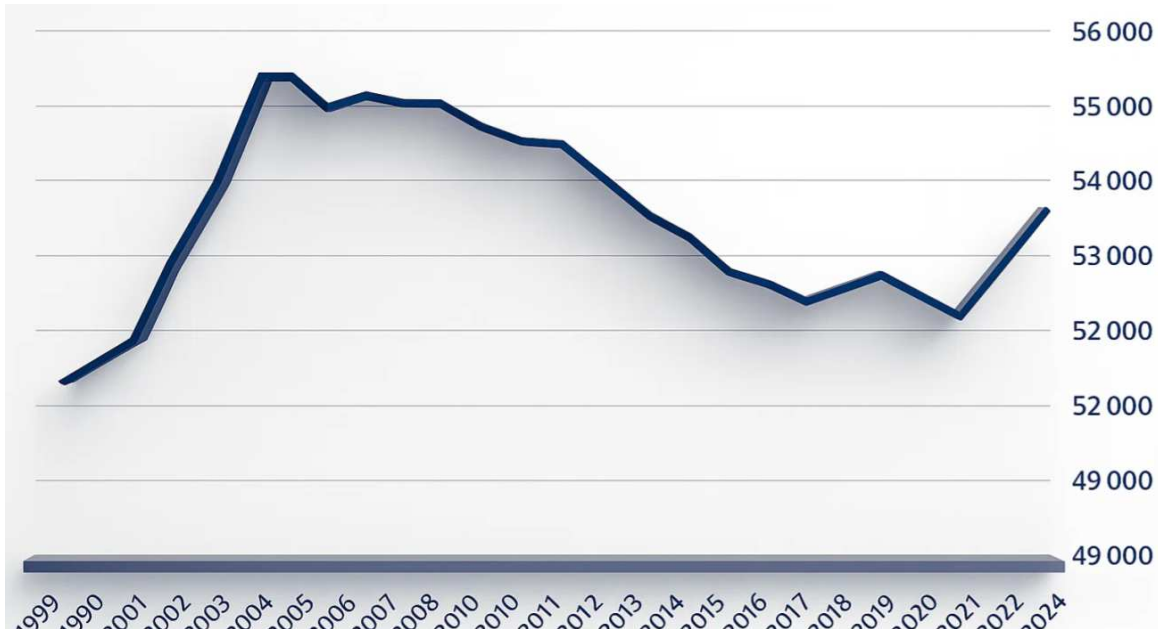


Figura 14. Evolución de la población de Elda desde 1999

Según el Instituto Nacional de Estadística, en el año 2024 la Comunidad Valenciana registra un total de 5.259.6322 habitantes, mientras que la provincia de Alicante alcanza los 1.972.285 habitantes. Dentro de ella, el municipio de Elda cuenta con una población de 53.925 habitantes, cifra que representa un crecimiento del 1,48 % respecto al año anterior.

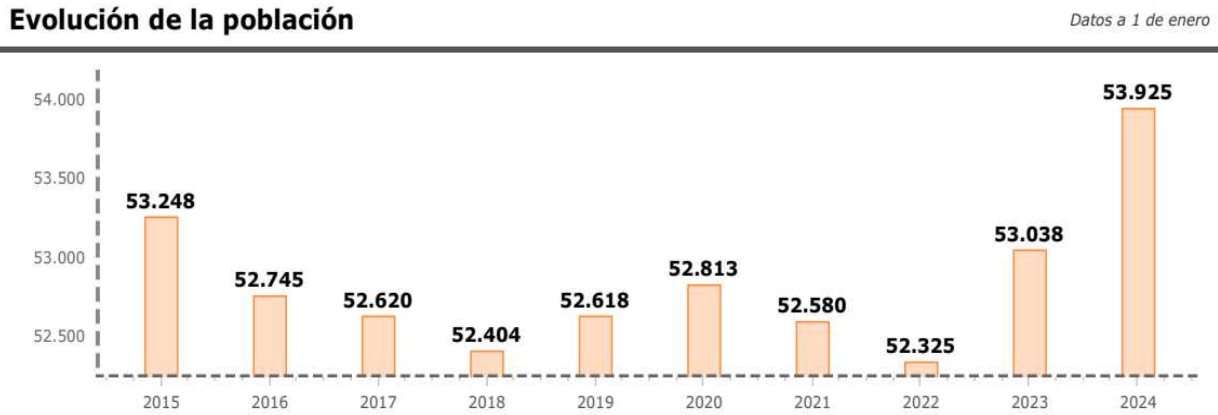


Figura 15. Evolución de la población, ficha municipal 2025 de Elda

El análisis de la estructura por sexo y edad evidencia un perfil demográfico equilibrado, con una ligera prevalencia de mujeres (51,1 %) frente a hombres (48,9 %), valores prácticamente idénticos a los registrados en la provincia de Alicante y en el conjunto de la Comunidad Valenciana.

La pirámide poblacional presenta una base moderada, reflejo de la reducción de las tasas de natalidad, y un peso significativo de los grupos comprendidos entre los 35 y 59 años, lo que confirma un perfil demográfico maduro. Esta composición denota una población en la que los

procesos de relevo generacional tienden a ralentizarse, pero aún sin alcanzar niveles críticos de envejecimiento. El peso de la población en edad laboral, junto con unos índices de dependencia moderados, asegura la continuidad funcional del tejido productivo y social.

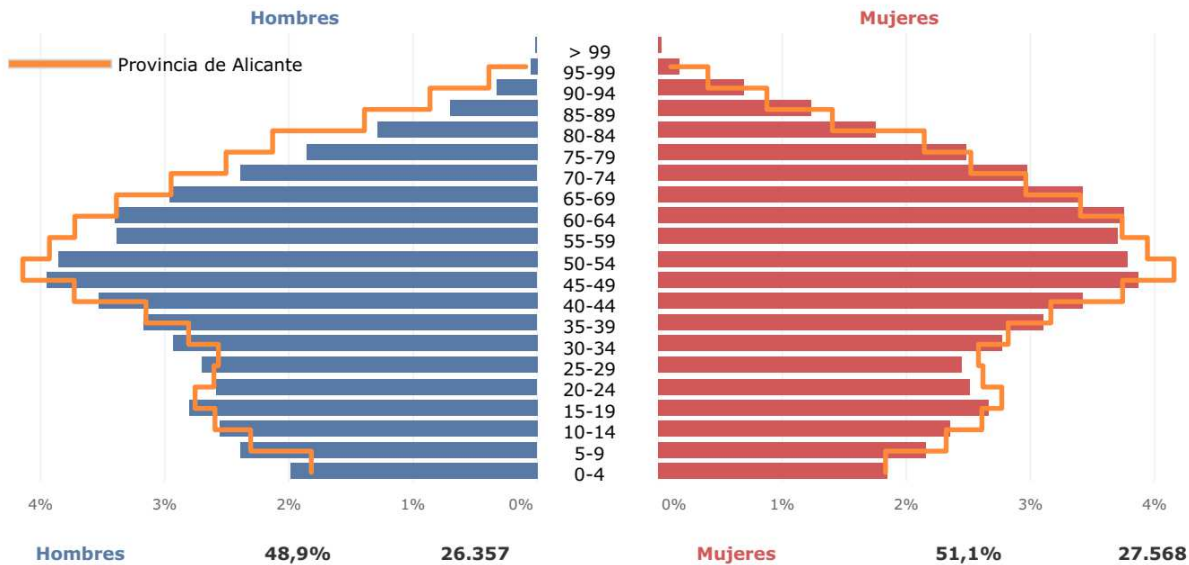


Figura 16. Estructura de la población por sexo y edad de ficha municipal 2025 de Elda

Los indicadores demográficos reflejan con claridad este proceso. Las tasas de dependencia superan las medias provincial y autonómica, lo que pone de manifiesto un aumento de la carga poblacional no activa y un previsible incremento de la demanda de servicios asistenciales y educativos. El nivel de envejecimiento, elevado en comparación con su entorno, confirma la consolidación de una población adulta y sénior significativa, aunque acompañada de una longevidad alta que evidencia la mejora de las condiciones de vida y de la atención sanitaria. Por su parte, el índice de maternidad mantiene valores estables que contribuyen a sostener la renovación demográfica, mientras que la reposición de la población activa muestra un ritmo más contenido, reflejo de la madurez del mercado laboral local.

		Municipio	Provincia	Comunitat Valenciana
Dependencia	$(\text{Pob. } <16 + \text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de 16 a 64}) \times 100$	58,1%	54,8%	53,3%
Dependencia población <16 años	$(\text{Pob. } <16) / (\text{Pob. de 16 a 64}) \times 100$	22,8%	22,7%	22,4%
Dependencia población >64 años	$(\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de 16 a 64}) \times 100$	35,3%	32,1%	31,0%
Envejecimiento	$(\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. } <16) \times 100$	154,9%	141,7%	138,4%
Longevidad	$(\text{Pob. } >74) / (\text{Pob. } >64) \times 100$	47,4%	47,3%	48,2%
Maternidad	$(\text{Pob. de 0 a 4}) / (\text{Mujeres de 15 a 49}) \times 100$	18,5%	17,0%	16,6%
Tendencia	$(\text{Pob. de 0 a 4}) / (\text{Pob. de 5 a 9}) \times 100$	84,3%	78,9%	79,2%
Renovación de la población activa	$(\text{Pob. de 20 a 29}) / (\text{Pob. de 55 a 64}) \times 100$	71,8%	72,7%	75,4%

Figura 17. Indicadores de referencia poblacionales de ficha municipal 2025 de Elda

En conjunto, Elda presenta un perfil demográfico equilibrado pero envejecido, con una estructura que combina estabilidad, longevidad y moderada capacidad de regeneración. Este escenario plantea el reto de adaptar las políticas públicas, los servicios y la planificación urbana a una población que crece en edad pero conserva dinamismo económico y social, consolidando su papel como centro urbano de referencia en el interior alicantino. A este respecto, en base al crecimiento natural o saldo vegetativo, se confirma el proceso de estabilización demográfica observado en los últimos años. Tras una etapa de ligera contracción, el municipio ha recuperado un saldo natural positivo, lo que indica una mejora en la relación entre nacimientos y defunciones. Este comportamiento se asocia al reequilibrio progresivo de la estructura por edades y a la consolidación de una base poblacional activa que mantiene su arraigo en el territorio.

Aunque el incremento natural continúa siendo moderado, su evolución refuerza la idea de un municipio con capacidad de regeneración interna, donde la madurez demográfica no se traduce necesariamente en pérdida de vitalidad social. En este sentido, el crecimiento natural actúa como un indicador de resiliencia poblacional, que complementa la lectura de los principales indicadores demográficos y contribuye a explicar la recuperación reciente de la dinámica urbana y económica de Elda.

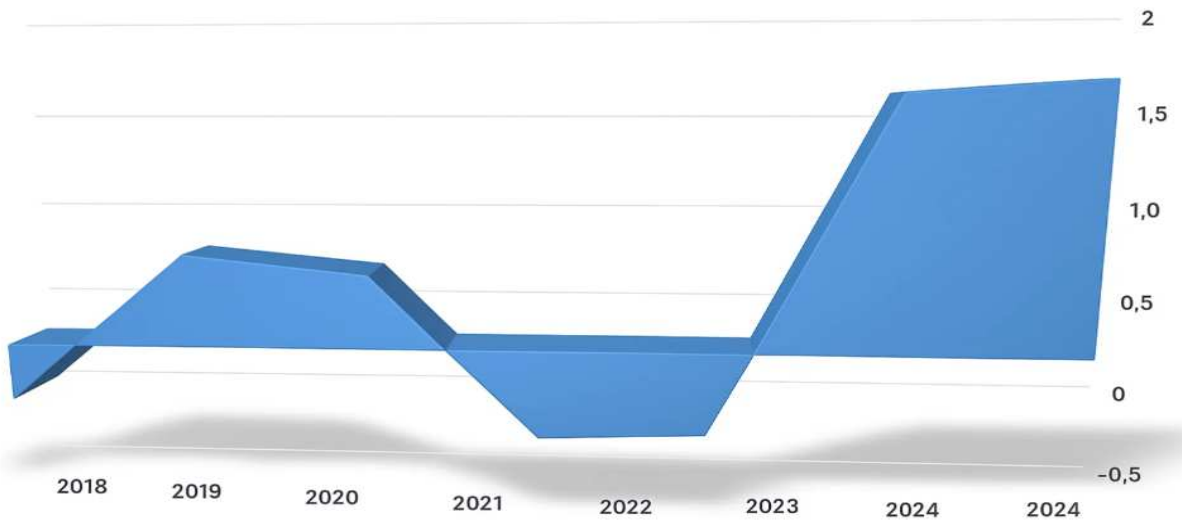


Figura 18. Crecimiento natural por cada mil habitantes en Elda en los últimos años

➤ ASPECTOS SOCIALES Y ECONÓMICOS DE LA POBLACIÓN

La situación económica del municipio se caracteriza por un nivel de actividad moderado, condicionado por las transformaciones productivas de los últimos años y por el impacto que la crisis económica de la primera década de siglo y la emergencia sanitaria que la pandemia tuvo sobre el tejido empresarial local. Aunque el contexto general apunta hacia la recuperación, el ritmo de crecimiento ha sido más gradual que en otros entornos de la provincia, debido tanto a la estructura sectorial del empleo como al peso de las pequeñas y medianas empresas. Desde el punto de vista laboral, el mercado de trabajo refleja una evolución con fluctuaciones significativas, pero mantiene una tendencia global de reducción del desempleo. La estacionalidad propia de determinadas

actividades, especialmente las vinculadas al comercio, la hostelería y los servicios personales, sigue siendo un factor determinante.

La distribución del empleo por sectores confirma la preeminencia del sector servicios, que concentra la mayor parte de la población ocupada y actúa como soporte principal de la economía municipal. Le sigue la industria, que mantiene una presencia estable, vinculada a la manufactura tradicional y a actividades auxiliares, mientras que la construcción conserva un peso menor pero constante, orientado a la rehabilitación urbana y a proyectos de escala media. El sector primario, aunque residual, mantiene cierta relevancia simbólica y económica, especialmente por la continuidad de pequeñas explotaciones agrícolas y pesqueras.

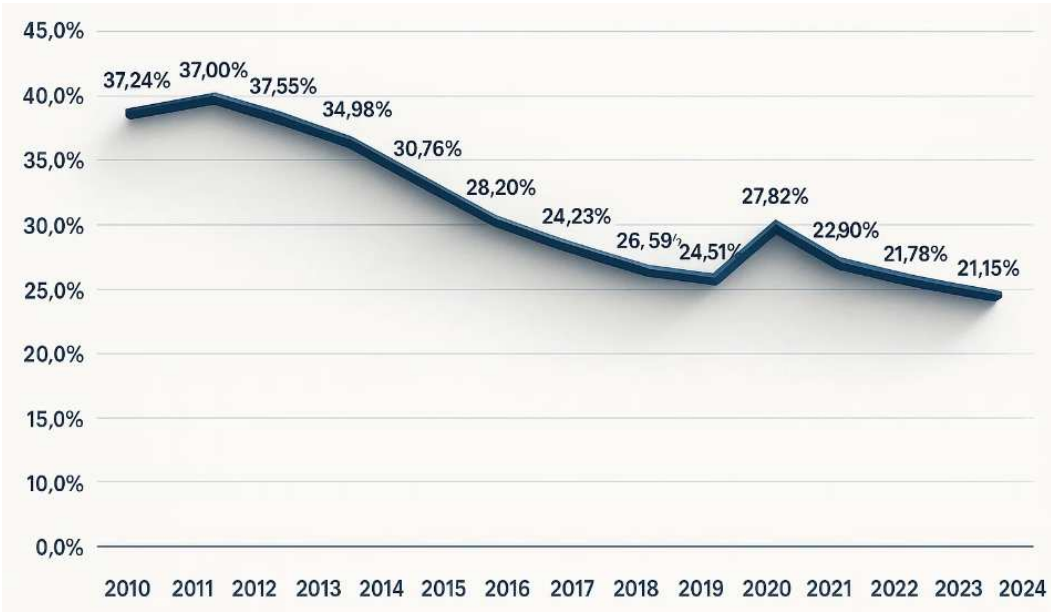


Figura 19. Evolución de la tasa de paro registrada Elda en los últimos 15 años

En lo relativo a la renta y al poder adquisitivo, los indicadores fiscales muestran una evolución desigual, con periodos de crecimiento moderado intercalados con fases de estancamiento. La renta media se mantiene en niveles similares a los del entorno provincial, lo que refleja una estructura económica diversificada pero también cierta vulnerabilidad ante los cambios coyunturales.



Figura 20. Evolución de la renta bruta media en Elda en los últimos años

Tal y como se muestra en la imagen anterior, la Renta Bruta Media sufre un importante descenso durante el 2019 y el 2020. Este último descenso puede estar estrechamente relacionado con la situación especial que atravesaba el país debido a la pandemia del COVID19. Aun así, la tendencia de los últimos años apunta hacia una recuperación sostenida, impulsada por la estabilización del empleo y la recuperación del consumo interno.

Por su parte, el tejido empresarial del municipio muestra un perfil caracterizado por la predominancia de microempresas y pequeñas sociedades, con una fuerte especialización en servicios comerciales, administrativos, turísticos y personales. La industria, aunque representa un porcentaje menor del total de establecimientos, conserva un papel relevante como base productiva tradicional. Este equilibrio entre sectores tradicionales y actividades emergentes está permitiendo diversificar la estructura económica, reducir la dependencia del turismo y avanzar hacia un modelo más resiliente y equilibrado.

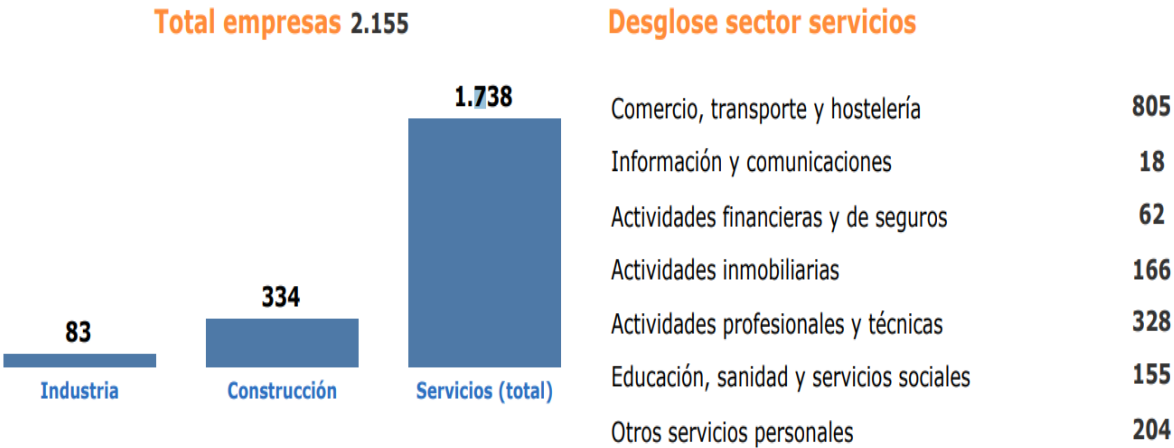


Figura 21. Número de empresas por sectores, ficha municipal 2025 de Elda

Históricamente, el municipio ha pasado de un modelo productivo basado en actividades primarias a otro de naturaleza terciaria, más orientado al sector servicios y al comercio. Este cambio estructural ha ido acompañado de la consolidación de una base industrial ligera y de la incorporación progresiva de actividades tecnológicas, logísticas y culturales. La buena ubicación geográfica, la calidad del entorno urbano y la accesibilidad a centros de referencia como Alicante o Benidorm han favorecido la atracción de nuevas inversiones y la diversificación de su base económica.

En conjunto, el municipio presenta una estructura económica en transición, donde conviven la herencia industrial con un sector servicios consolidado y un tejido empresarial dinámico. La evolución reciente del empleo, de la renta y de la creación de empresas indica un proceso de consolidación hacia un modelo de crecimiento estable, apoyado en la diversificación productiva, la mejora de la competitividad y la calidad de vida de la población.

➤ **PARQUE DE VEHÍCULOS**

Según la ficha municipal de 2025 de la Conselleria de Hacienda, Economía y Administración Pública de la Generalitat Valenciana, en 2023 eran 38.069 los vehículos censados en Elda, siendo el número de turismos 26.270 y furgonetas y camiones 3.959. En términos generales, estamos hablando de más de un turismo casi cada dos habitantes en Elda. Dato que asciende notablemente si la ratio se realiza con el total de vehículos existentes, ya que motocicletas, ciclomotores, camiones y furgonetas son, a todas luces, parte consustancial de la movilidad. Si atendemos a la evolución de los turismos en Elda en los últimos 6 años, se puede observar que apenas existe variación, si bien se aprecia una ligera bajada del 1% turismos en los últimos dos años.



Figura 22. Evolución del parque de turismos en Elda

Por otro lado, tras analizar los últimos datos publicados por la DGT (2024), en cuanto a la antigüedad del parque de vehículos de Elda, se observa que el tipo de vehículo que muestra una mayor antigüedad media son las motocicletas, alcanzando los 18,42 años de antigüedad media, seguidas de los camiones con 16,02 años. Los turismos, furgonetas y motocicletas se encuentran

por debajo de la antigüedad media del total de vehículos del municipio, que se registra en 14,26 años.

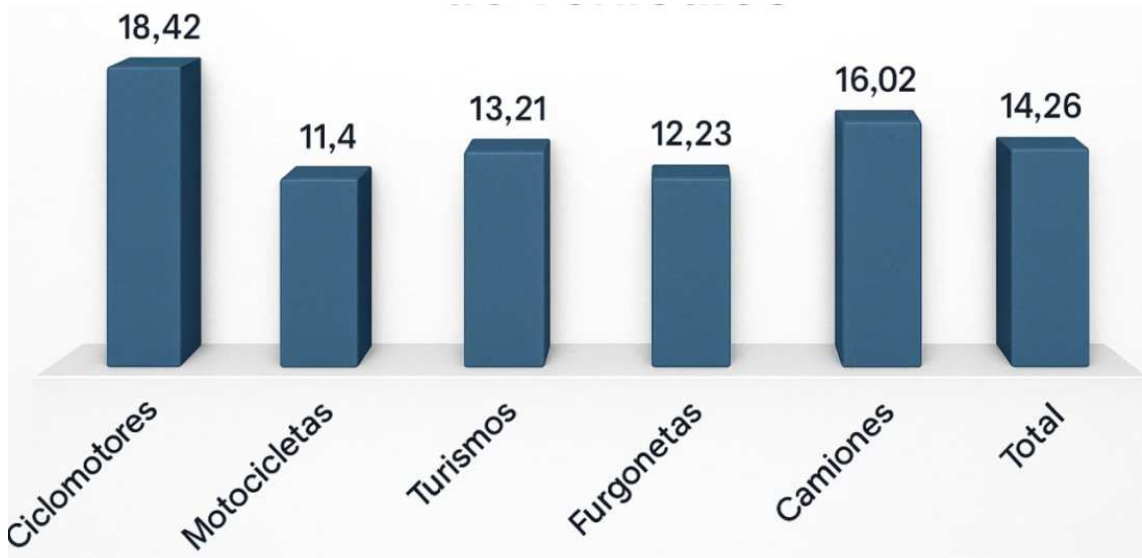


Figura 23. Antigüedad media de los vehículos del municipio en función de su tipología

Sin embargo, si atendemos exclusivamente a los turismos, casi un 10% de ellos tiene una antigüedad de 25 años y más de la mitad del parque de 26.270 turismos del municipio tiene más de 15 años.

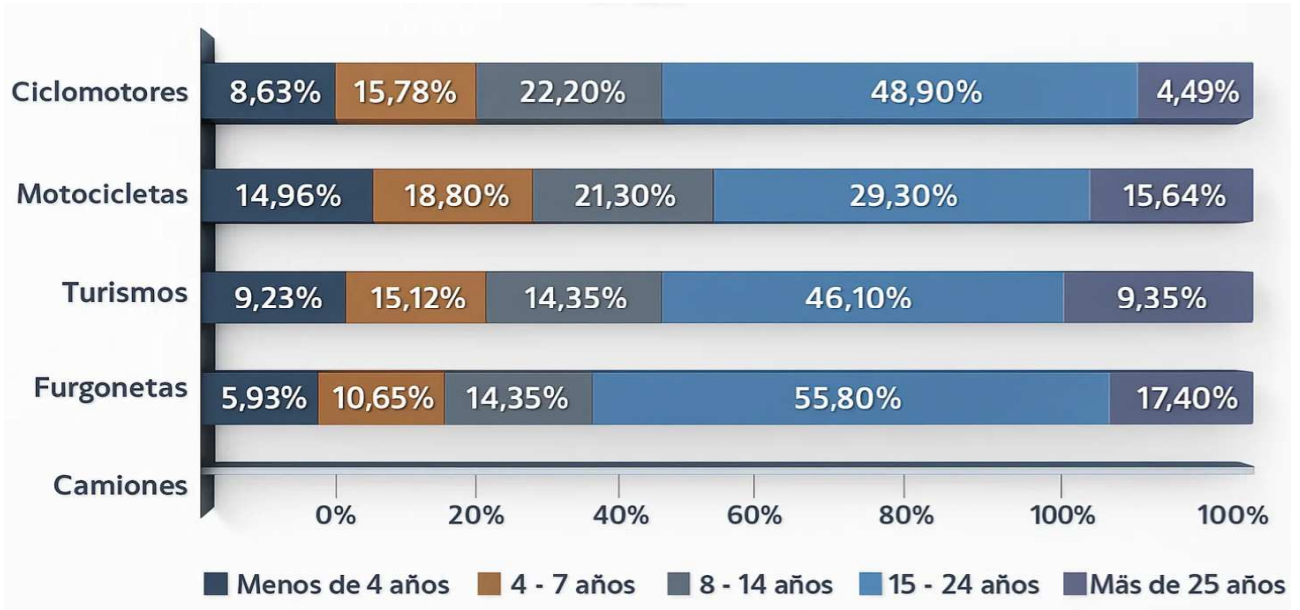


Figura 24. Distribución de la cantidad de vehículos en función de su antigüedad

En cuanto al distintivo ambiental, se observa que el 32,47% de los vehículos no tienen distintivo ambiental, y un 62,94% no alcanzan un Distintivo C. Únicamente un 0,53% son de cero emisiones. Estos datos reflejan la necesidad de concienciar y promover actuaciones destinadas a reducir las emisiones procedentes de la movilidad motorizada.

		Cero	ECO	Distintivo C	Distintivo B	Sin distintivo
	Total					
Total	38.069	200	698	13.211	11.600	12.360
Turismos	26.270	155	670	10.002	8.785	6.658
Motocicletas	4.107	15	0	2.170	519	1.403
Furgonetas	1.889	13	26	420	515	915
Camiones	2.070	0	2	270	741	1.057
Autobuses	15	0	0	0	0	15
Tractores industriales	90	0	0	47	26	17
Ciclomotores	3.031	17	0	278	970	1.766
Otros vehículos	507	0	0	24	44	539

Figura 25. Vehículos por tipología y distintivo ambiental según ficha municipal 2025 de Elda

Tal y como se muestra en la tabla anterior, la mayoría de los vehículos como furgonetas o camiones, estrechamente relacionados con la movilidad en el polígono Finca Lacy, tienen un distintivo igual o inferior a C. Únicamente un 0,10% de los camiones tiene distintivo Cero o ECO, y esta cifra aumenta a 13,14% si incluimos los camiones con distintivo C. Por su parte, un 2,06% de las furgonetas tienen distintivo Cero o ECO, y esta cifra aumenta a un 24,30% si consideramos distintivo C.

Las características que deben cumplir cada uno de los vehículos en función de su distintivo ambiental se resumen en la siguiente imagen.

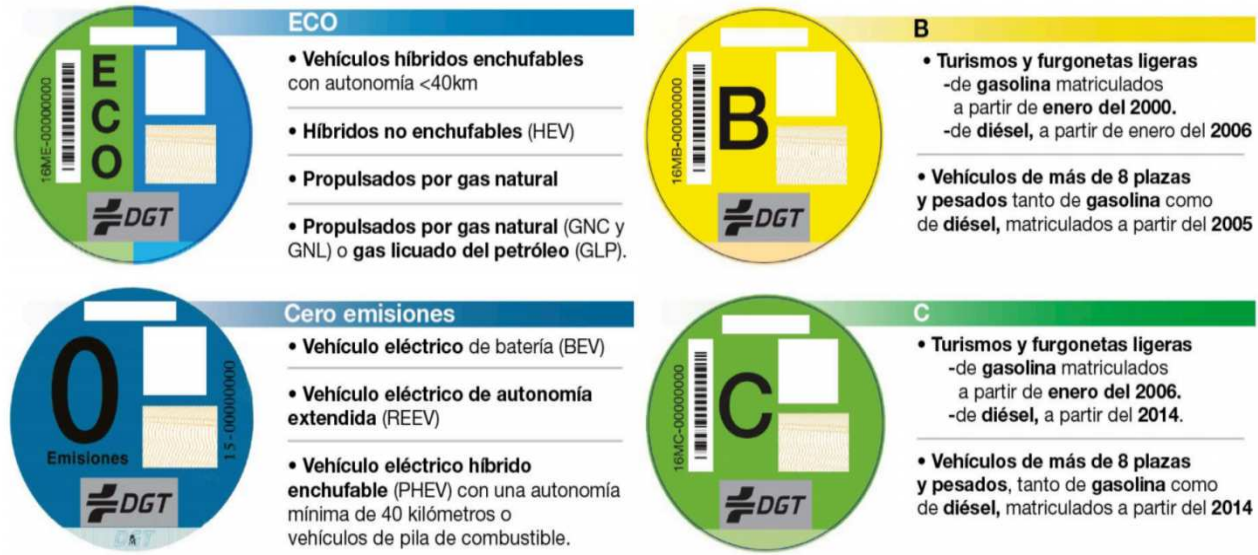


Figura 26. Etiquetas de distintivo ambiental

2.3. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL POLÍGONO FINCA LACY

➤ INFRAESTRUCTURA VIARIA Y ACCESOS

Una vez descrito el marco territorial y socioeconómico, resulta necesario analizar la red viaria que sostiene la movilidad cotidiana asociada al polígono industrial Finca Lacy. En este apartado se caracteriza la infraestructura viaria del entorno inmediato, los accesos que conectan el polígono con la red exterior y la organización básica de los viales interiores, como paso previo al análisis detallado del tráfico y de los patrones de movilidad.

El polígono se apoya en una red claramente jerarquizada. En el nivel superior, la autovía A-31 canaliza los desplazamientos de largo recorrido en el eje del Vinalopó, mientras que, a escala comarcal, son las carreteras CV-83 y CV-835 las que desempeñan el papel principal en la distribución del tráfico hacia Finca Lacy. La CV-83 constituye la conexión más directa con el casco urbano de Elda y con los enlaces de la autovía, atravesando la periferia sur de la ciudad antes de enlazar con la CV-835. La CV-835, por su parte, articula la relación con Monóvar, Novelda y otros ámbitos de la comarca, conectando distintos suelos industriales y áreas rurales. De acuerdo con la información de intensidades medias diarias de la red autonómica, ambas carreteras presentan volúmenes de tráfico y porcentajes de vehículos pesados propios de ejes comarcales que combinan tráfico local, interurbano y asociado a la actividad industrial. El resto de caminos y viales del entorno funciona como red secundaria de servicio a explotaciones agrícolas y viviendas dispersas, con secciones menores y una función primordialmente local.

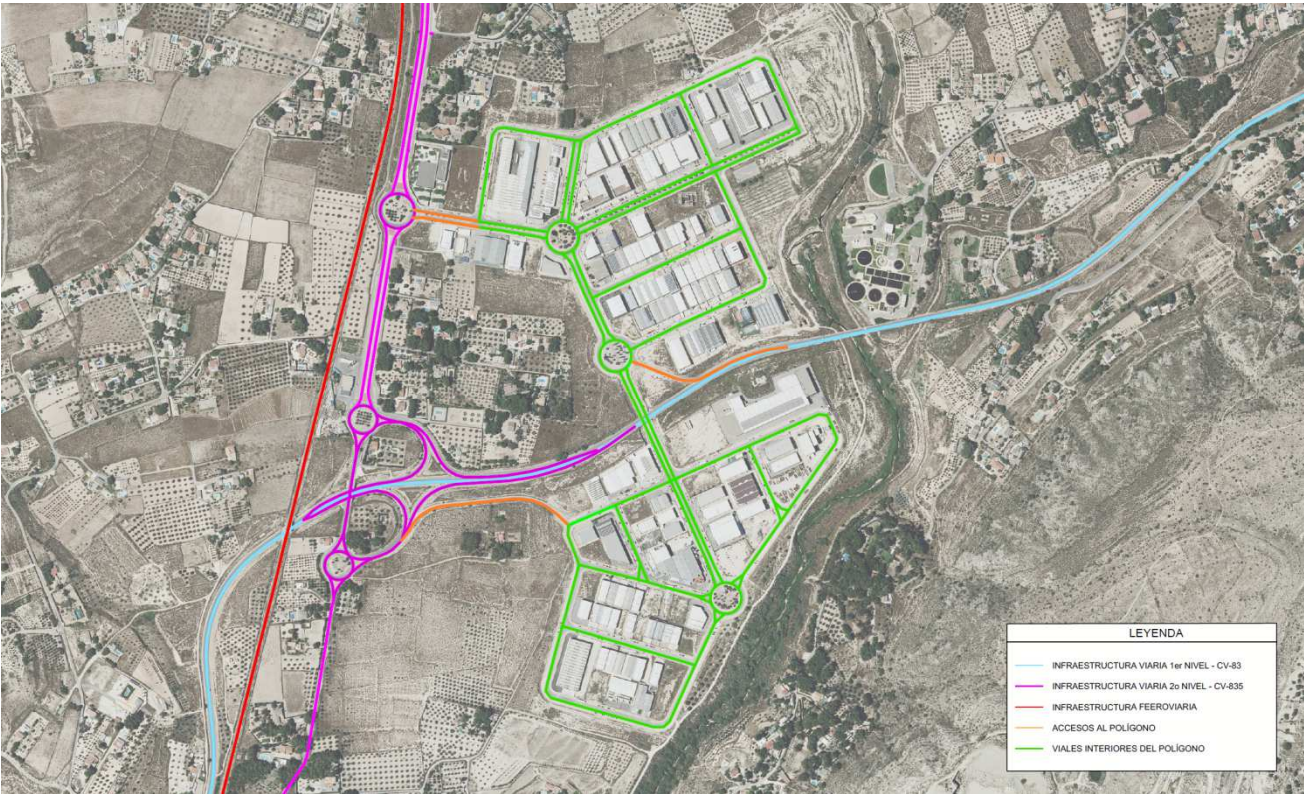


Figura 27. Jerarquía viaria del entorno de Finca Lacy y accesos al polígono

Sobre esta red exterior se apoyan los tres puntos de conexión actuales del polígono con la red autonómica. El acceso sur enlaza directamente con la CV-835 y en la situación actual se utiliza únicamente como entrada, de manera que los vehículos que lo emplean deben abandonar el polígono a través de otros accesos. El acceso central conecta con la CV-83 mediante una glorieta que distribuye el tráfico entrante entre ambas partes del polígono, la norte y la sur. Al ser la opción más directa desde Elda y desde los enlaces de la A-31, se configura como puerta principal de entrada al ámbito. El acceso norte, también desde la CV-835, cumple una función de salida única, aunque admite igualmente movimientos de entrada. Esta disposición sitúa al polígono en una posición estratégica respecto a la red comarcal, pero concentra buena parte de las conexiones en un número reducido de puntos, aspecto que se tendrá en cuenta en los análisis posteriores.

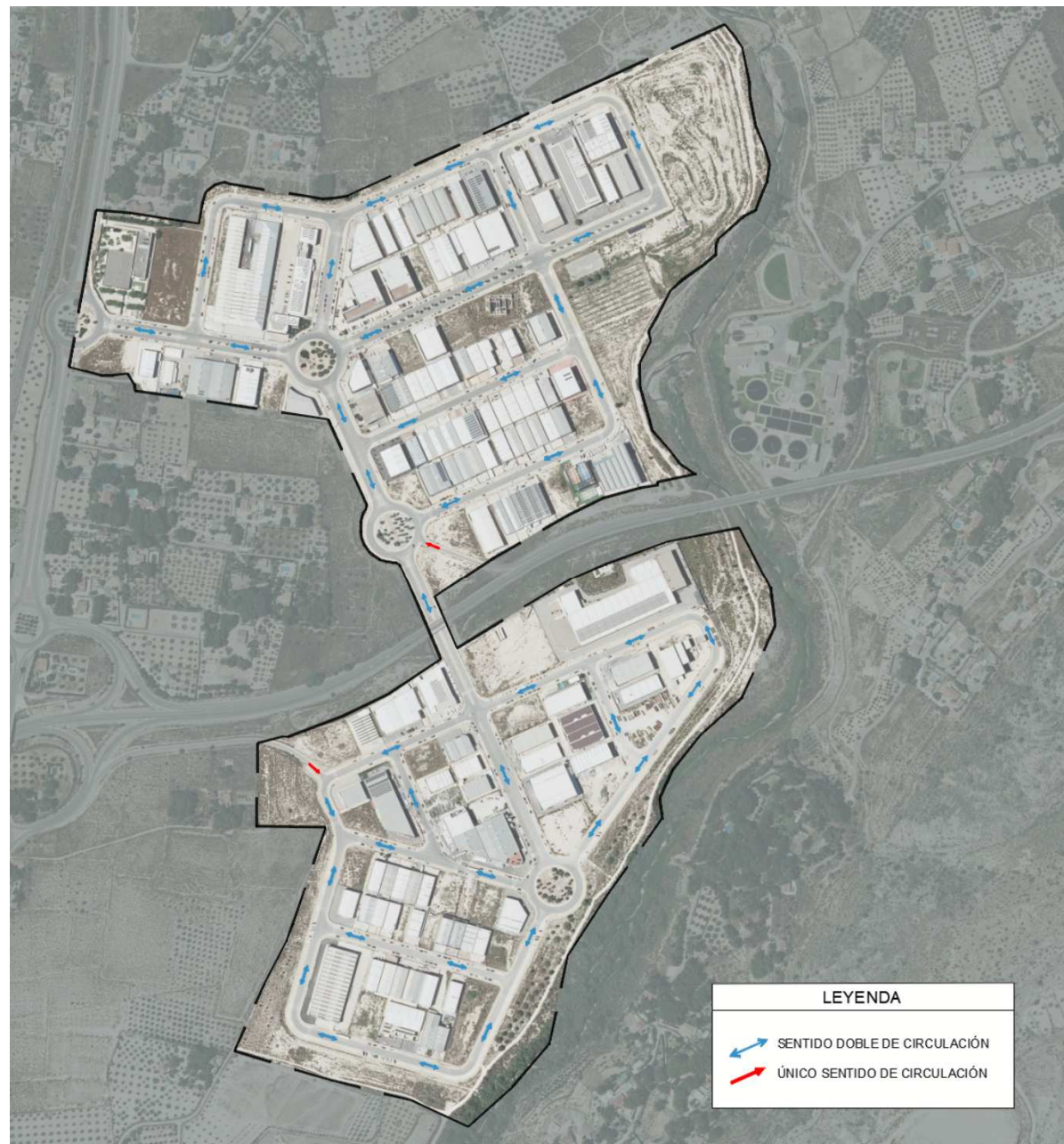


Figura 28. Sentidos de circulación en la red interna y esquema de accesos

La red viaria interna de Finca Lacy puede entenderse como prolongación de estos accesos. Desde cada uno de ellos arrancan uno o varios ejes principales que estructuran la circulación interior y reparten el tráfico hacia las distintas manzanas industriales. Estos ejes se completan con un conjunto de calles secundarias y viales de servicio que dan frente directo a las naves y parcelas, configurando una malla relativamente regular. En términos generales, los viales presentan calzada única con ancho suficiente para la circulación y maniobra de vehículos pesados y bandas de estacionamiento vinculadas a las parcelas, lo que responde al carácter industrial del ámbito y a las necesidades de carga y descarga de las empresas.

La organización de los sentidos de circulación completa el funcionamiento de esta malla. La totalidad de los viales del polígono tienen doble sentido de circulación, lo que facilita la distribución general del tráfico y el acceso directo a los frentes edificados.

➤ ANÁLISIS DEL TRÁFICO

Con carácter previo al análisis específico de la movilidad interna del polígono Finca Lacy, resulta necesario caracterizar el comportamiento del tráfico en la red viaria exterior que da servicio al ámbito. Para ello se han utilizado datos procedentes de estaciones de aforo oficiales correspondientes a los principales corredores que estructuran la accesibilidad al entorno: la autovía A-31 y las carreteras autonómicas CV-83 y CV-835.

En el nivel superior de la jerarquía viaria, autovía A-31 constituye el eje básico de conexión entre el interior peninsular y la franja litoral alicantina, vertebrando el valle del Vinalopó. Se recogen los IMD publicadas en los mapas de tráfico del Ministerio de Transportes para el año 2023 en dos estaciones de aforo permanentes entre las cuales se sitúa el enlace con la CV-83 que enlaza con el polígono Finca Lacy, además de otros polígonos del entorno de Elda y Petrer. Los datos obtenidos en esas estaciones son:

- Para la estación de aforo permanente A-514-0, situada en el P.K. +203.95, una IMD de 42.651 vehículos al día, con un porcentaje de pesados del 17,09%.
- Para la estación de aforo permanente A-515-0, situada en el P.K. +209.08, una IMD de 54.455 vehículos al día, con un porcentaje de pesados del 14,29%.

Esta magnitud confirma que la A-31 soporta un tráfico muy elevado, con una presencia significativa de transporte pesado, lo que refuerza su papel como corredor estratégico sobre el que se apoya, de forma indirecta, la accesibilidad al área industrial de Elda-Petrer y, por extensión, a Finca Lacy.

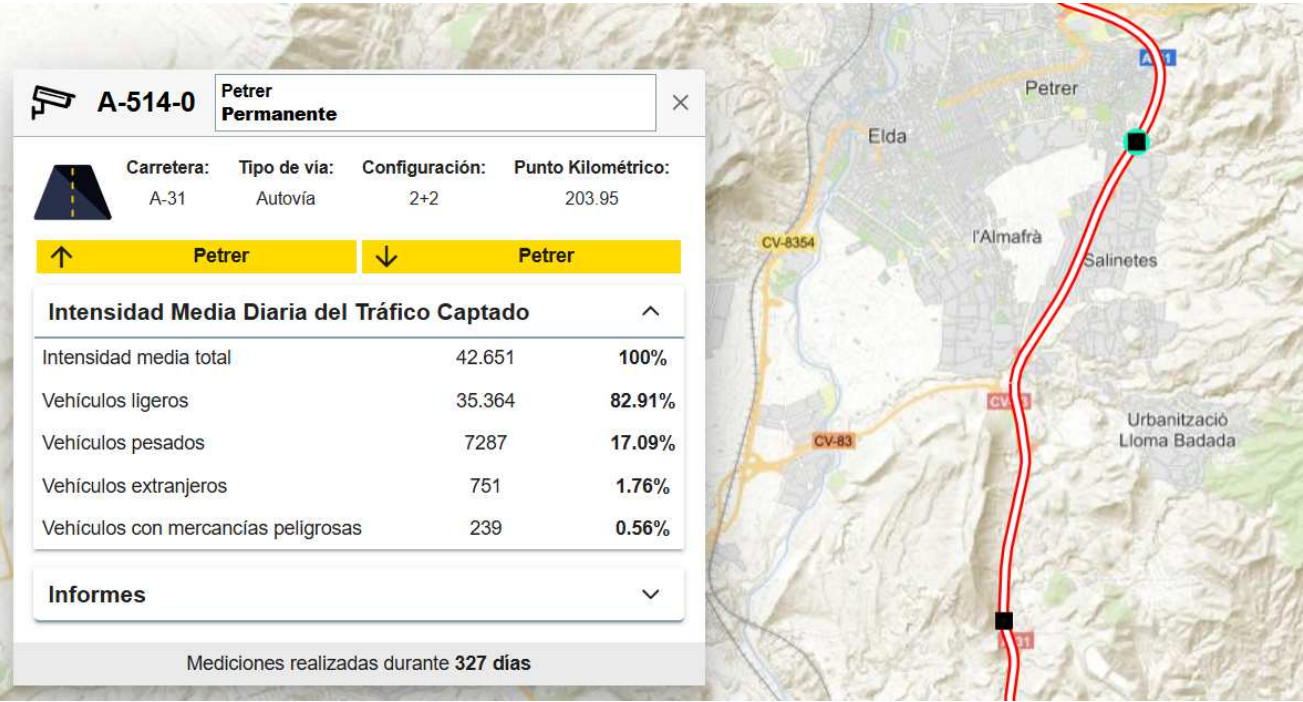


Figura 29. Datos de tráfico de 2023 en la estación de aforo A-514-0 de la A-31

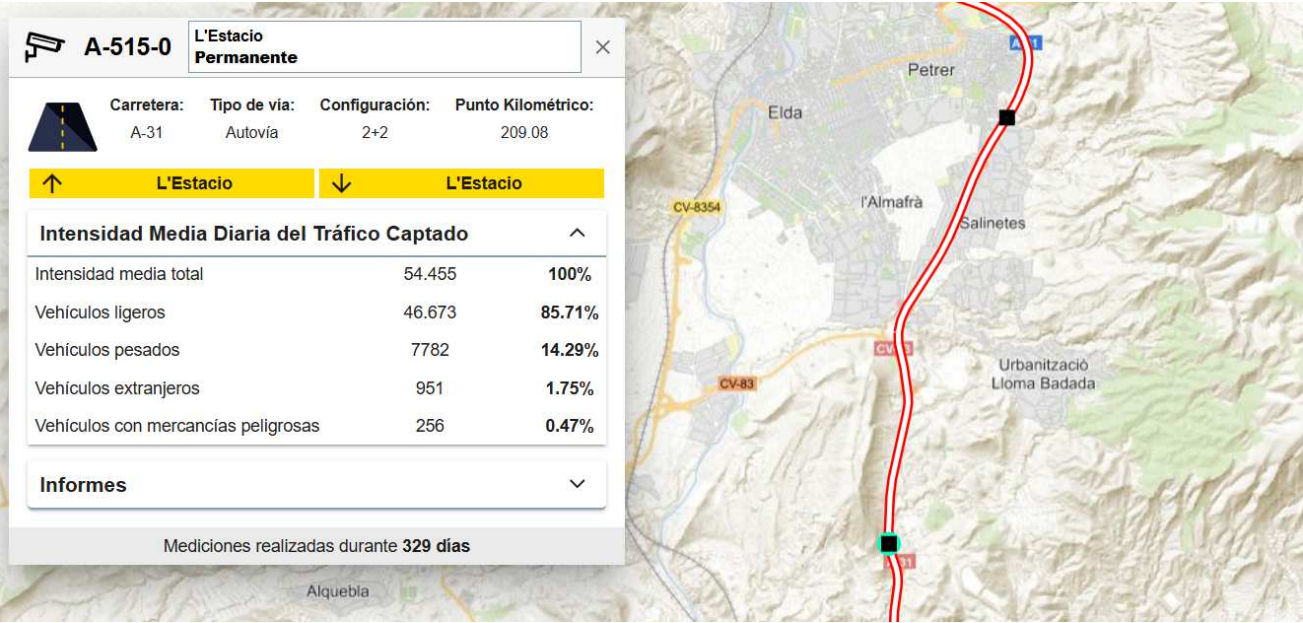


Figura 30. Datos de tráfico de 2023 en la estación de aforo A-515-0 de la A-31

En la red autonómica, la CV-83 actúa como conexión directa entre la A-31, Monòver y el interior, vertebrando el acceso comarcal hacia el entorno del polígono. Para esta vía, se analizan las intensidades medias diarias 2020-2024 del ICV, en el tramo comprendido entre el enlace con la A-31 y el término de Monóvar (identificador 083010).

Dicho estudio de la IMD sitúa el año 2020 en 9.908 vehículos al día el tráfico de dicha carretera, con un porcentaje de pesados del 6%, mientras que en 2024 la medición fue de 13.528 vehículos al día con un 5,4% de pesados.

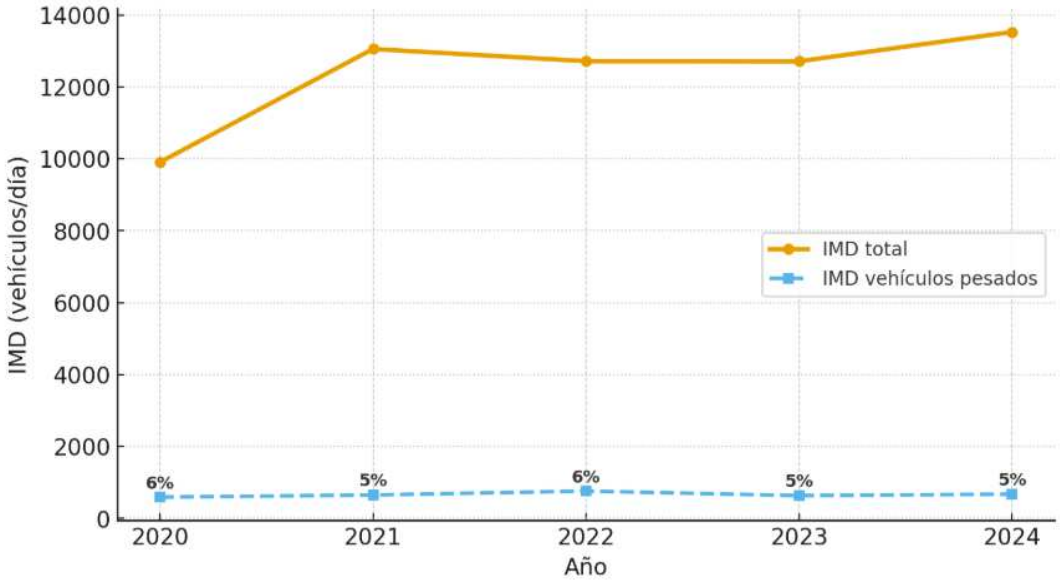


Figura 31. Evolución IMD en la CV-83 (identificador 083010) entre los años 2020 y 2024

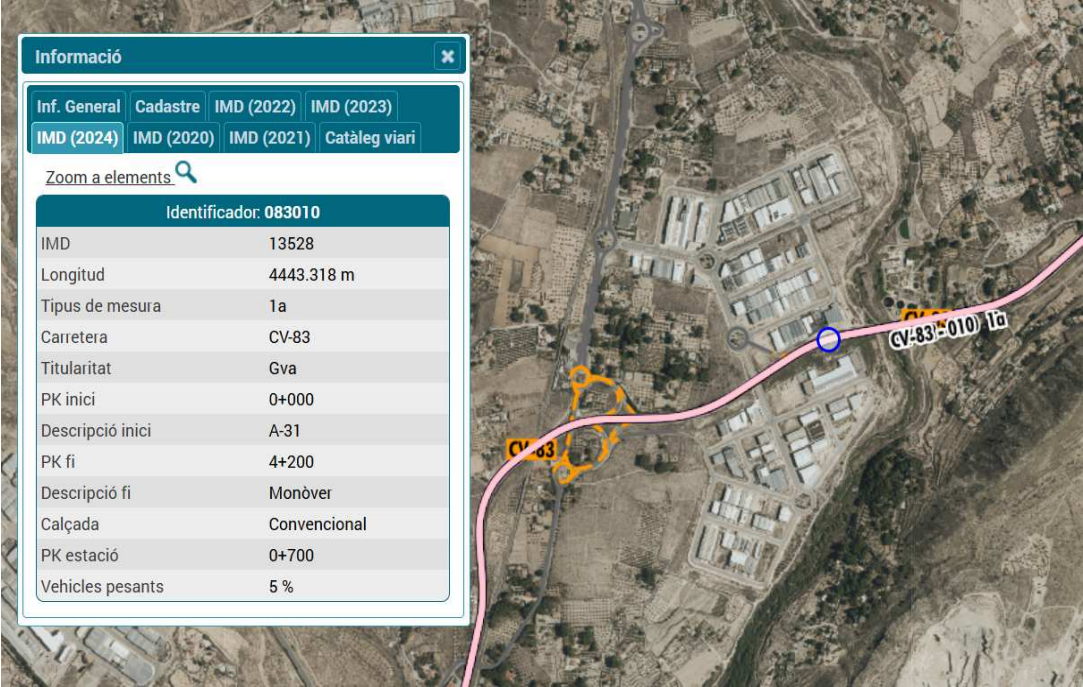


Figura 32. Intensidad media diaria en la CV-83 a la altura de Finca Lacy para el año 2024

La CV-835, que conecta principalmente Novelda y Monòver y enlaza con distintos ámbitos industriales del valle, desempeña un papel complementario pero relevante en el sistema de

accesos. Los datos de tráfico del año 2023 de dicha vía se obtienen en el tramo entre Monóvar y Novelda, más alejado del polígono Finca Lacy que los obtenidos en la CV-83. Esos datos arrojan una IMD en dicho tramo de 2.955 vehículos al día con un 3% de pesados.

maniobras de acceso a las parcelas. Esta oferta en vía pública se complementa con el estacionamiento en espacios privados dentro de las propias parcelas industriales, donde muchas empresas disponen de zonas interiores que se utilizan para vehículos de trabajadores, flota propia y operaciones de carga y descarga.

Figura 33. IMD de la CV-835 y otras vías en el entorno del polígono para el año 2023

En conjunto, la información procedente de los aforos oficiales permite dibujar un escenario en el que el corredor de la A-31 soporta volúmenes muy elevados de tráfico, con una proporción importante de vehículos pesados, mientras que las carreteras CV-83 y CV-835 canalizan intensidades comarcales medias. Esta estructura de tráficos refuerza la posición del polígono Finca Lacy en un entorno bien conectado a las redes de largo recorrido y apoyado en ejes comarcales con una carga de tráfico significativa, especialmente en lo que se refiere al movimiento de mercancías.

➤ ESTACIONAMIENTO

El estacionamiento constituye un elemento básico en el funcionamiento diario del polígono Finca Lacy, tanto por la superficie que ocupa como por su relación con los accesos y con la red viaria interior. En este apartado se describe la situación actual de la oferta de aparcamiento, atendiendo a su localización y tipología, sin entrar todavía en consideraciones sobre demanda o gestión.

La mayor parte del estacionamiento asociado al polígono se localiza en los viales interiores, donde los vehículos se sitúan en los márgenes de la calzada, normalmente en cordón junto a las alineaciones de bordillo de aceras. En las calles de mayor ancho el aparcamiento se produce habitualmente en ambos lados del vial, mientras que en aquellas con sección más reducida tiende a concentrarse en un solo margen para compatibilizarlo con el paso de vehículos pesados y las



Figura 34. Localización general de las zonas de estacionamiento en el polígono Finca Lacy

En el ámbito del polígono no existen aparcamientos específicos para bicicletas ni para vehículos de movilidad personal (VMP), y cuando estos modos aparecen, su estacionamiento se resuelve de forma informal en el interior de las parcelas o aprovechando elementos del entorno, pero sin infraestructura dedicada. En cambio, sí se dispone ya de una dotación de plazas de estacionamiento con puntos de recarga para vehículos eléctricos, localizadas en zonas puntuales del polígono y asociadas a iniciativas de modernización del área empresarial, lo que supone un primer paso en la adaptación del ámbito a la movilidad eléctrica.

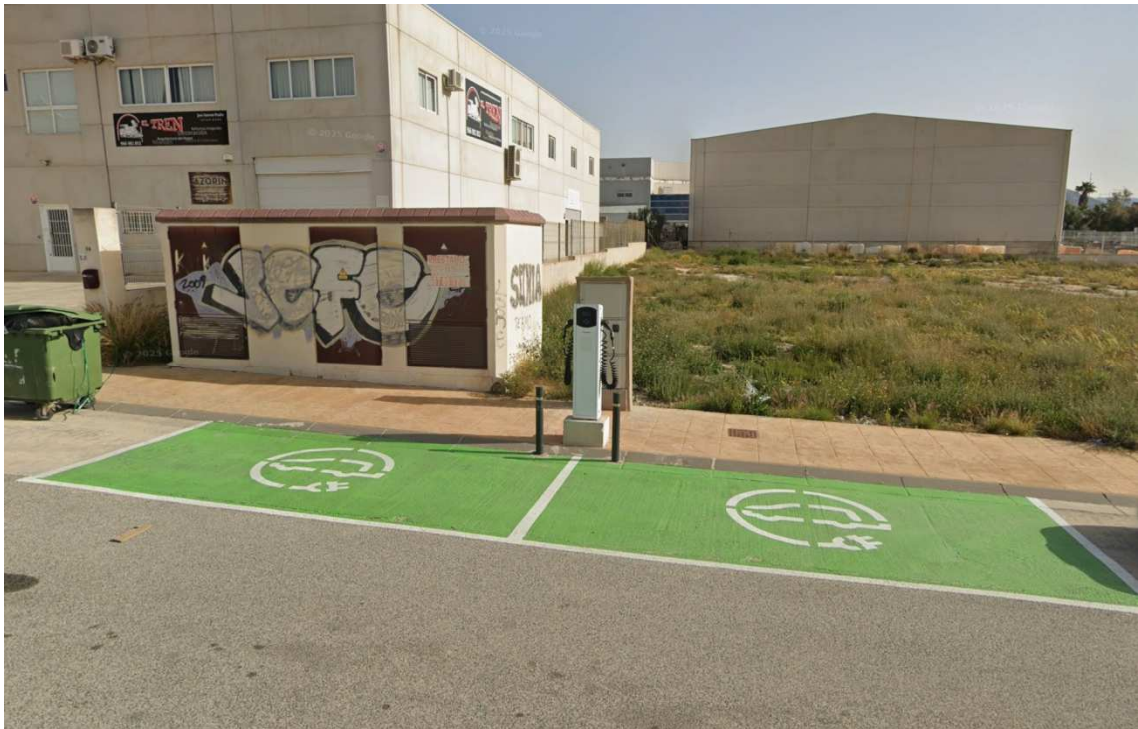


Figura 35. Plazas de estacionamiento con punto de recarga para vehículos eléctricos

La distribución del estacionamiento está estrechamente ligada a la estructura de la red viaria interna: los ejes principales concentran una parte relevante de los vehículos estacionados en calle, asociada a los frentes con mayor densidad de naves, mientras que en ciertas calles secundarias el espacio disponible se comparte entre calzada, aparcamiento y accesos rodados a las parcelas. Esta configuración condiciona la forma en que se ocupa el viario y la relación entre estacionamiento y movimientos de acceso, y será un elemento a tener en cuenta en los apartados posteriores dedicados al diagnóstico y a las propuestas de mejora.

Por último, se tiene conocimiento que en los diversos proyectos de mejora y modernización del polígono por parte del IVACE, se lleva desarrollando una actuación dedicada a la dotación de estacionamiento para vehículos en configuración euro modularEMS (European Modular System) , tanto en la zona sur como zona norte del polígono, junto con tu señalización asociada.

➤ TRANSPORTE PÚBLICO

Una red de transporte público bien planificada incrementa la accesibilidad del área de actuación, al facilitar el desplazamiento de un mayor número de usuarios, incluyendo a aquellos que no disponen de vehículo privado.

El entorno del polígono Finca Lacy dispone de una oferta de transporte público que se estructura en torno a la red ferroviaria regional y a los servicios de autobús urbano y metropolitano del eje Elda–Petrer–Monóvar. No existe, sin embargo, un servicio específico que penetre en el interior del polígono, de modo que el transporte público se materializa como una opción de acceso al entorno urbano próximo, que debe completarse a pie o mediante otros modos para llegar a las naves.

TRANSPORTE FERROVIARIO

Desde el punto de vista ferroviario, la estación Elda-Petrer constituye el principal nodo de referencia. La estación, ubicada a 6 kilómetros del polígono, forma parte de la red de media distancia que conecta Elda y Petrer con Alicante, Valencia, Madrid y otras ciudades del corredor Madrid–Levante. Los servicios tienen una cadencia significativa a lo largo del día, especialmente en relación con Alicante, donde existen trenes directos con tiempos de viaje en torno a tres cuartos de hora. Sin embargo, dada su lejanía al polígono, no resulta una opción viable sin la realización de trasbordos con otros modos de transporte.

ORIGEN	LLEGADA ESTACIÓN ELDA-PETRER	SALIDA ESTACIÓN ELDA-PETRER	DESTINO	TIPO DE TREN
Villena	06:34	06:34	Alicante Terminal	Regional
Alicante Terminal	08:05	08:06	Villena	Regional
Valencia Nord	08:36	08:37	Murcia del Carmen	MD
Villena	09:24	09:25	Alicante Terminal	Regional
Cartagena	09:57	09:58	Valencia Nord	MD
Alicante Terminal	10:41	10:42	Ciudad Real	MD
Alicante Terminal	12:29	12:30	Villena	Regional
Villena	13:18	13:18	Alicante Terminal	Regional
Ciudad Real	13:27	13:28	Alicante Terminal	MD
Alicante Terminal	15:02	15:03	Villena	Regional
Cartagena	15:22	15:23	Valencia Nord	Intercity
Villena	15:55	15:55	Alicante Terminal	Regional
Alicante Terminal	16:29	16:30	Villena	Regional
Valencia Nord	17:00	17:02	Cartagena	Intercity
Alicante Terminal	17:26	17:27	Ciudad Real	MD
Valencia Nord	17:28	17:28	Alicante Terminal	Regional Exprés

ORIGEN	LLEGADA ESTACIÓN ELDA-PETRER	SALIDA ESTACIÓN ELDA-PETRER	DESTINO	TIPO DE TREN
Valencia Nord	18:15	18:15	Cartagena	MD
Cartagena	19:23	19:24	Valencia Nord	MD
Villena	19:58	19:58	Alicante Terminal	Regional
Alicante Terminal	20:06	20:07	Valencia Nord	Regional
Ciudad Real	20:09	20:10	Alicante Terminal	MD
Alicante Terminal	21:35	21:36	Villena	Regional

Figura 36. Tráfico ferroviario en la estación Elda-Petrer

A escala suprarregional, la estación Villena AV se ubica a 24 kilómetros del polígono, y ofrece acceso a la red de alta velocidad Madrid–Levante, con servicios AVE y AVLO que enlazan con Madrid y con las principales ciudades del arco mediterráneo. Al igual que en el caso de la estación Elda-Petrer, no está directamente vinculada al polígono, pero constituye un respaldo importante para desplazamientos laborales de media y larga distancia combinados con otros modos.

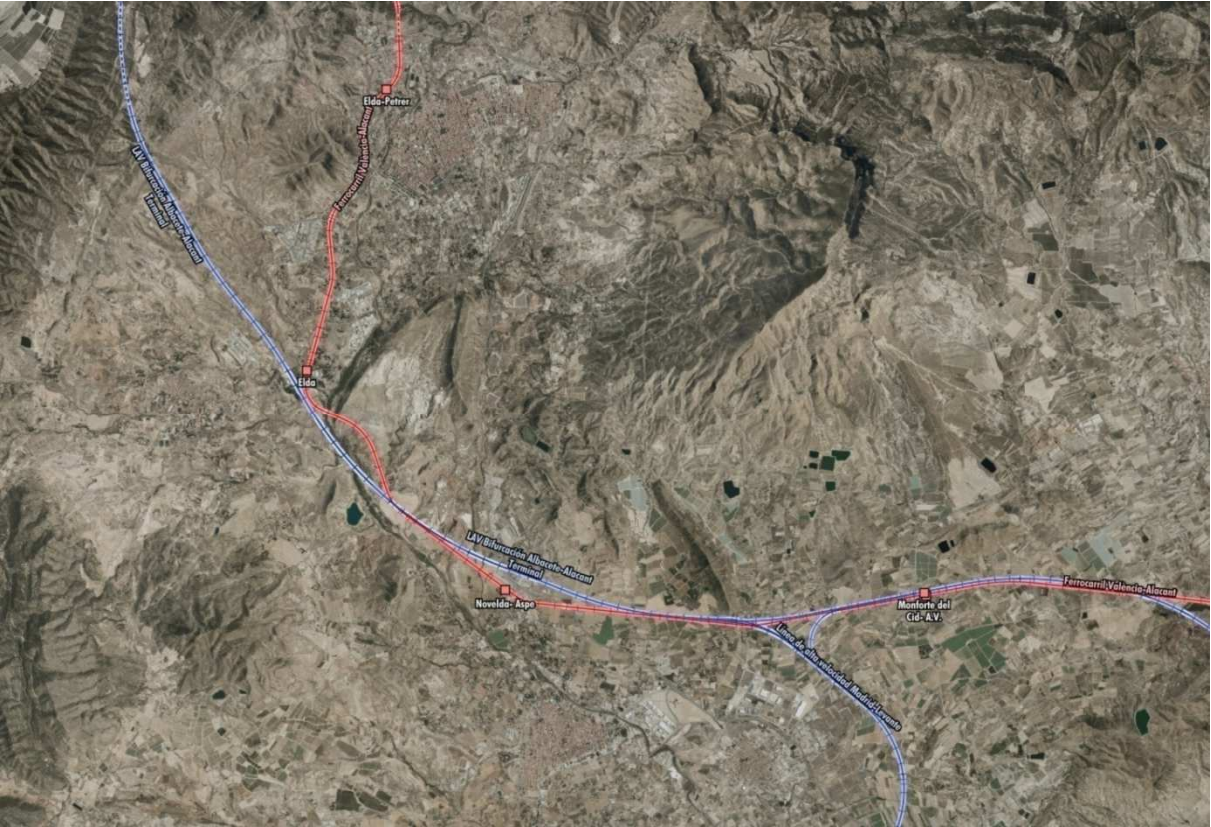


Figura 37. Red ferroviaria de referencia en el entorno del polígono

TRANSPORTE AUTOBÚS

En cuanto al autobús, la ciudad de Elda dispone de una red de líneas urbanas y periurbanas operadas por Vectalia, complementada con servicios metropolitanos del denominado “Bus del Vinalopó”. El sistema urbano se organiza en torno a las siguientes líneas:

- Línea urbana A: línea urbana que recorre el municipio, conectando la zona de la Rotonda de Moros y Cristianos con el Hospital General de Elda, pasando por áreas residenciales, comerciales y de servicios esenciales. Se trata de la línea básica de movilidad interna del municipio, pensada para desplazamientos cotidianos dentro de la ciudad. Funciona aproximadamente entre las 07:00 y las 21:00 en días laborables, con frecuencias que suelen oscilar entre 20 y 40 minutos dependiendo de la franja horaria, mientras que los sábados el intervalo es algo mayor y los domingos opera con un servicio reducido.

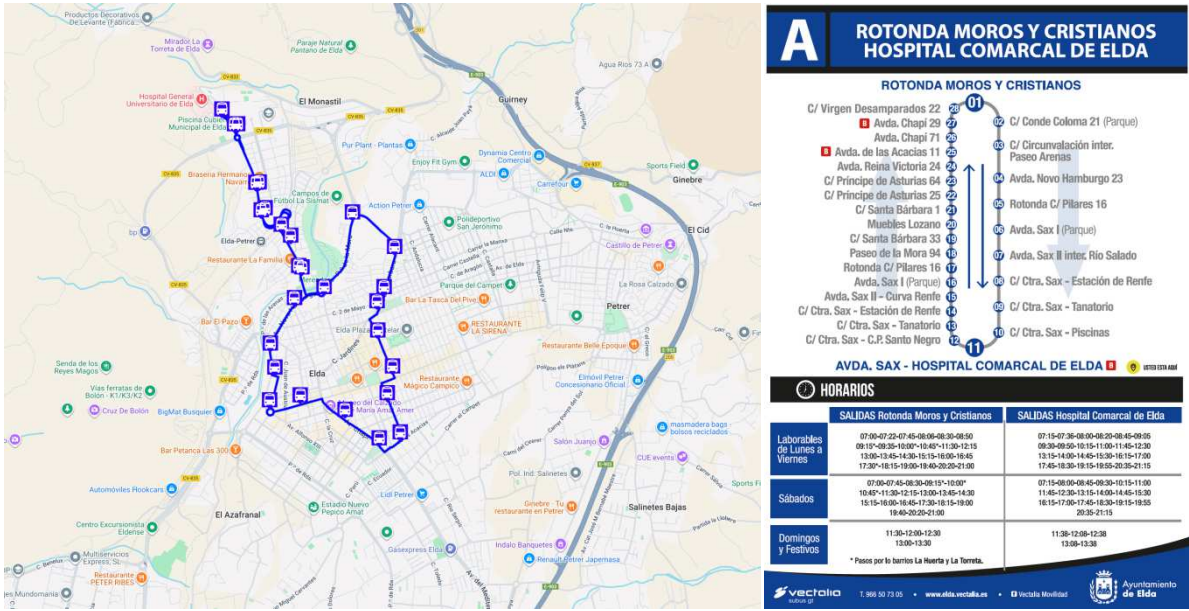


Figura 38. Línea urbana A de autobús en el entorno del polígono

- Línea urbana B: línea urbana, complementaria a la Línea A, y conecta distintos barrios de Elda con zonas de servicios y equipamientos municipales, realizando un recorrido circular por áreas residenciales y puntos de actividad cotidiana. Es una línea pensada para desplazamientos internos dentro del municipio, facilitando el acceso a centros educativos, áreas comerciales y espacios públicos. Opera, de forma orientativa, entre las 07:00 y las 21:00 en días laborables, con frecuencias que suelen situarse entre 30 y 45 minutos, mientras que los fines de semana dispone de un servicio más limitado.

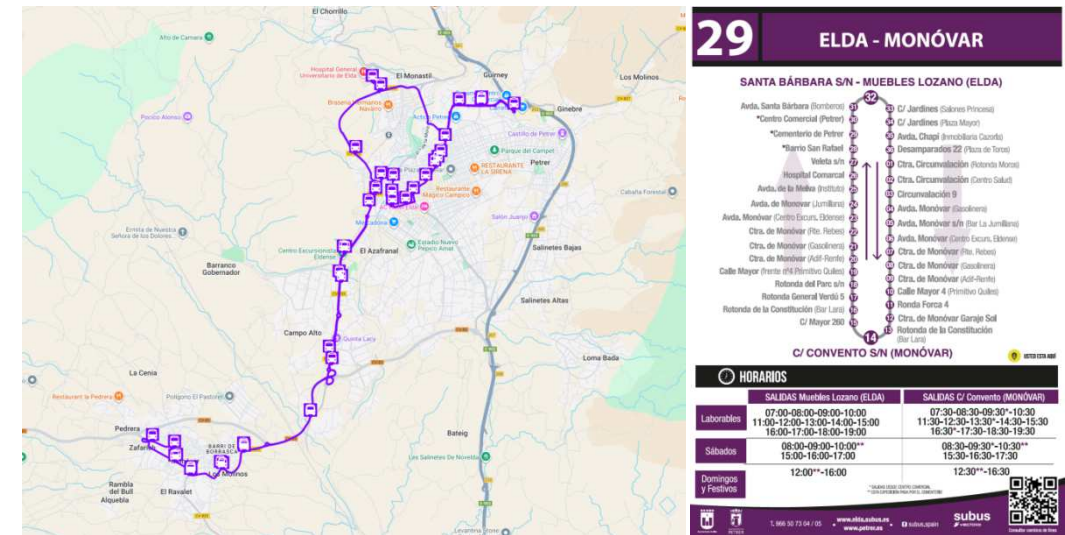


Figura 41. Línea interurbana 29 de autobús en el entorno del polígono

- **Línea metropolitana M1: línea metropolitana que une los núcleos urbanos de Elda y Petrer, funcionando como el servicio básico de conexión entre ambas ciudades. Su recorrido enlaza zonas centrales, barrios residenciales y áreas de servicios, permitiendo desplazamientos cotidianos entre los dos municipios sin necesidad de transbordos. Opera aproximadamente entre las 07:00 y las 20:30 en días laborables, con una frecuencia cercana a los 45 minutos, variando ligeramente según franja horaria y sentido. Es una línea pensada para cubrir la movilidad intermunicipal diaria, siendo una de las más utilizadas dentro del área metropolitana Elda–Petrer.**

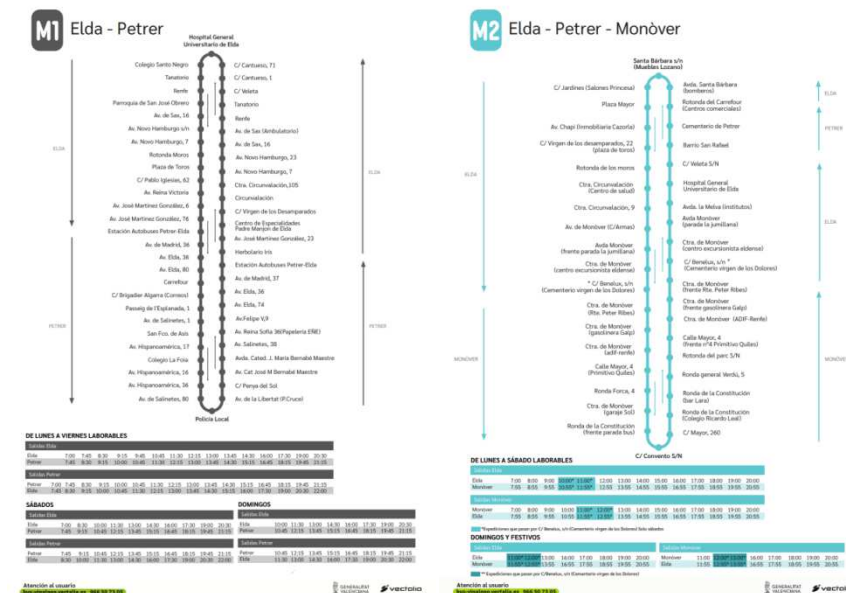


Figura 42. Líneas metropolitanas M1 y M2 de autobús en el entorno del polígono

- 27

- Línea metropolitana M2: servicio metropolitano, pero con un alcance mayor al conectar Elda y Petrer con el municipio vecino de Monóvar. Realiza un recorrido que atraviesa los dos núcleos principales de Elda y Petrer antes de continuar hacia Monóvar, cubriendo así desplazamientos comarcales tanto laborales como educativos y de servicios. Los horarios suelen empezar alrededor de las 07:00 y extenderse hasta las 20:00, con una frecuencia cercana a un servicio por hora en la mayor parte del día. Su función es vertebrar la movilidad entre los tres municipios y ofrecer una alternativa al vehículo privado en los desplazamientos dentro del Medio Vinalopó.

En relación directa con el polígono Finca Lacy, existe al menos una parada de autobús situada en el perímetro del ámbito, asociada a una de las líneas urbanas/metropolitanas de Elda-Petrer. Esta parada permite aproximar el transporte público al polígono, si bien el acceso final a las naves debe realizarse caminando a través de la urbanización interior. La combinación de estos servicios de autobús con la estación ferroviaria de Elda-Petrer y con la futura mejora de las conexiones metropolitanas anunciadas para el Bus del Vinalopó sitúa al polígono en un contexto razonablemente bien conectado a escala comarcal, aunque con limitaciones claras de servicio directo al interior del área industrial que habrá que considerar en fases posteriores del plan. Sin embargo, se tiene conocimiento que, dentro de los planes de Mejora de infraestructuras y servicios del IVACE para polígonos industriales, se va a proceder al traslado de la parada del autobús Elda-Monóvar junto a la rotonda de la entrada norte del polígono, al lado de la parcela de la empresa Quinta Lacy, realizando la obra necesaria de nueva plataforma de acera para situar la parada sobre esta, además de la correcta señalización de la misma.



Figura 43. Líneas de autobús comarcal en el entorno del polígono Finca Lacy

➤ ACCESIBILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

La movilidad a pie y en bicicleta en el entorno de Finca Lacy está condicionada tanto por la urbanización interna del polígono como por la forma en que éste se relaciona con las tramas urbanas de Elda y municipios próximos. En el interior del polígono, la red peatonal se apoya en unas aceras generalmente continuas y de anchura suficiente en la mayor parte de los viales. La presencia de rebajes en pasos y accesos facilita el tránsito de personas con movilidad reducida y mejora la accesibilidad a los frentes de las naves, permitiendo un recorrido relativamente cómodo entre parcelas y zonas de servicios. La sección típica de calle industrial, compuesta de calzada central para el tráfico motorizado y bandas laterales con acera y estacionamiento, ofrece un espacio razonable para el desplazamiento a pie dentro del ámbito, especialmente en los ejes principales.



Figura 44. Vista de acerado existente en el polígono

Las condiciones peatonales de acceso exterior, sin embargo, son más limitadas. Aunque las distancias entre el polígono y los núcleos urbanos de Elda y su entorno no son excesivas, el enlace se realiza a través de carreteras interurbanas y glorietas con tráfico motorizado intenso, donde la continuidad de aceras o itinerarios específicos para peatones es reducida o inexistente en ciertos tramos. Esto obliga, en muchos casos, a compartir espacio con el tráfico rodado o a utilizar arcenes y caminos laterales, lo que dificulta que el desplazamiento a pie desde otros municipios se perciba como una opción segura y cómoda para el acceso diario al trabajo.

En relación con la infraestructura ciclista, el polígono dispone en su interior de un itinerario señalizado como ciclo vía, que discurre sobre la propia calzada compartida con el tráfico

motorizado. Esta solución permite reconocer la presencia de la bicicleta como modo de desplazamiento, pero no ofrece segregación física respecto a los vehículos a motor, por lo que su efectividad depende en gran medida de las condiciones de tráfico y de la velocidad de circulación en los viales internos.



Figura 45. Ciclovía interior en zona norte del polígono Finca Lacy

En el exterior inmediato del polígono existe una vía ciclista que conecta el casco urbano de Elda con el entorno de Finca Lacy, ofreciendo un corredor específico para bicicletas y, potencialmente, para vehículos de movilidad personal. No obstante, este itinerario no enlaza de forma directa con la red interior del polígono, generándose una discontinuidad en el último tramo de acceso que obliga a los usuarios a incorporarse a la calzada general o a utilizar itinerarios no específicamente diseñados para la bicicleta. Esta falta de continuidad entre la infraestructura ciclista urbana y la del ámbito industrial limita el potencial de la bicicleta como modo de acceso cotidiano al polígono, pese a la existencia de una base de infraestructura relativamente próxima. Sin embargo, dentro de los planes de Mejora de polígonos industriales del IVACE, se tiene constancia de la previsión de ejecución de un nuevo paso ciclo-peatonal que conecte dicho itinerario exterior con el interior del polígono, garantizando la permeabilidad del recorrido y seguridad de los usuarios.



Figura 46. Vía ciclista exterior paralela a CV-835 y próxima al acceso noroeste del polígono

➤ SEGURIDAD VIAL

La accidentalidad viaria en el entorno del polígono Finca Lacy se ha analizado a partir de fuentes oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT) y de la Generalitat Valenciana, en particular de los informes anuales de “Datos de accidentalidad en las carreteras de Conselleria” y de los Mapas de accidentes de la Comunitat Valenciana para la red autonómica. Estos documentos permiten identificar los siniestros con víctimas registrados en las carreteras CV-83 y CV-835, que constituyen los ejes principales de acceso al polígono, así como su distribución espacial a lo largo de los tramos comarcales próximos a Elda, Monóvar y el resto del valle.

En la CV-83 (Elda–Monóvar–Pinoso), los datos oficiales confirman la presencia de accidentes con víctimas propios de una carretera convencional que combina tráfico comarcal y movimientos asociados a la actividad industrial. A ello se añaden siniestros graves recientes, como la colisión frontal ocurrida en 2021 en la carretera Pinoso–Monóvar (CV-83) con dos personas fallecidas y varios heridos graves, o el choque frontal registrado en 2018 en el tramo entre Elda y Monóvar, con daños materiales muy importantes en ambos vehículos. Recientemente, se han documentado salidas de vía con vehículos gravemente dañados en el término de Monóvar, lo que refuerza la necesidad de considerar las condiciones de trazado, visibilidad y velocidad en este corredor.

En la CV-835, carretera comarcal que enlaza Novelda, Monóvar y el entorno de Elda, los informes de accidentalidad de la Generalitat recogen igualmente siniestros con víctimas en los tramos

próximos a la ciudad y en el corredor hacia Monóvar, en coherencia con su carácter de vía convencional con presencia significativa de vehículos pesados. En el entorno inmediato del polígono Finca Lacy, tuvo lugar en 2025 un siniestro el que un motorista resultó herido de gravedad en la CV-835 a la altura del polígono, lo que pone de manifiesto la sensibilidad de este punto desde el punto de vista de la seguridad vial.

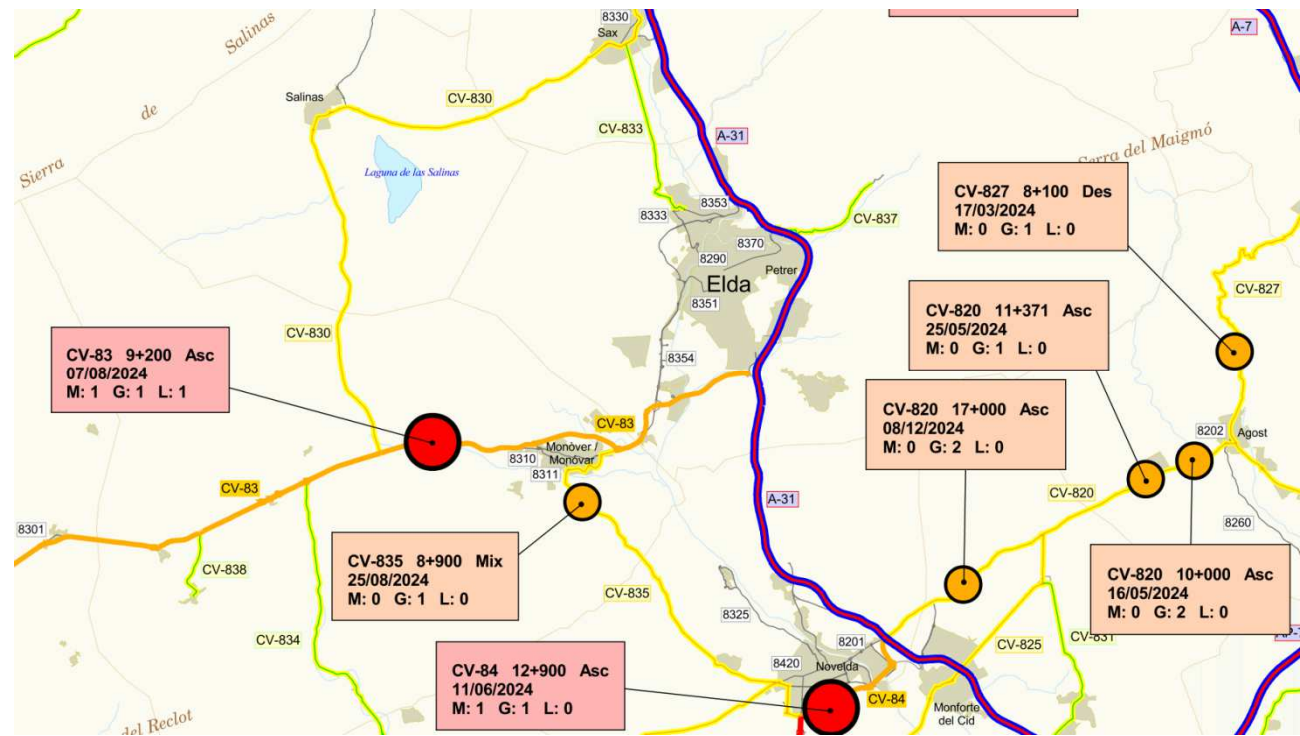


Figura 47. Mapa de accidentes en el entorno del polígono

2.4. ANÁLISIS AMBIENTAL

El entorno del polígono industrial Finca Lacy presenta unas condiciones ambientales fuertemente condicionadas por el tráfico motorizado de las carreteras de acceso (CV-83, CV-835 y A-31) y por la propia actividad industrial, en un contexto urbano donde el Ayuntamiento de Elda dispone de mapas acústicos municipales y de una estación fija de calidad del aire situada precisamente en el polígono.

➤ ANÁLISIS DEL RUIDO

De acuerdo con la ordenanza municipal de prevención y control de la contaminación acústica, el suelo industrial cuenta con límites de inmisión más elevados que las zonas residenciales, siendo de 70 dB(A) en periodo diurno y 60 dB(A) en periodo nocturno, mientras que las áreas residenciales próximas se rigen por valores más restrictivos. Esto resulta especialmente relevante en Finca Lacy, al tratarse de un polígono relativamente separado de los tejidos residenciales continuos, lo que reduce la población expuesta a los niveles sonoros generados por la actividad industrial y por el tráfico de acceso.



Figura 48. Mapa de niveles sonoros diurnos del municipio de Elda

Durante el periodo nocturno, los mapas acústicos muestran una reducción generalizada de los niveles sonoros, manteniéndose sin embargo como focos principales los grandes ejes viarios y algunos enclaves de actividad concentrada. En el entorno de Finca Lacy, el tráfico nocturno de la A-31 y de la CV-83 continúa siendo la fuente predominante de ruido ambiental, aunque la menor intensidad de circulación y la ausencia de usos residenciales inmediatos moderan la afección.



Figura 49. Mapa de niveles sonoros nocturnos del municipio de Elda

En conjunto, el diagnóstico acústico apunta a un escenario donde el ruido asociado al tráfico rodado es el factor dominante, con especial incidencia en los corredores de acceso al polígono. Esta situación refuerza el interés de las medidas de gestión de la movilidad orientadas a reducir el tráfico motorizado individual, a mejorar la accesibilidad en transporte público y a favorecer los modos activos.

➤ AFECCIONES MEDIOAMBIENTALES

Mediante el visor cartográfico de la comunidad valenciana se ha verificado que en el ámbito del polígono no existe ningún tipo de afección ambiental a destacar. No obstante, es preciso garantizar el cumplimiento de la normativa de prevención de incendios forestales y se estará a lo dispuesto en el Reglamento Forestal de la Comunidad Valenciana (Decreto 91/2023, de 9 de diciembre) en virtud del cual (Anexo IX y art. 143) será necesario incluir en todas las actuaciones derivadas del presente Plan de Movilidad un pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras, trabajos y aprovechamientos que se realicen en terrenos forestales y en sus inmediaciones. Además, será obligatorio (art. 144) la comunicación de los trabajos al órgano competente en materia de prevención de incendios forestales mediante una declaración responsable, conforme al art. 69 de la Ley 39/2014, dirigida a la dirección territorial de la Conselleria de Medio Ambiente.



Figura 50. Afección por riesgo de incendio forestal (en naranja) del polígono, al estar a <100 m de monte

➤ ANÁLISIS DE EMISIONES

En materia de calidad del aire, Finca Lacy presenta una particularidad relevante, y es que en el propio polígono se ubica la estación “Elda-Lacy” de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, perteneciente a la zona ES1014 Segura-Vinalopó. Esta estación registra de forma continua concentraciones de partículas en suspensión (PM10 y PM2,5), dióxido de nitrógeno (NO2), monóxido de carbono (CO) y metales pesados, entre otros parámetros.

Según el informe de evaluación de la calidad del aire de la Generalitat Valenciana para la zona ES1014, los valores registrados en la estación Elda-Lacy se mantienen por debajo de los valores límite establecidos por el Real Decreto 102/2011 para la protección de la salud en los distintos contaminantes evaluados, con medias anuales y percentiles diarios de PM10 y PM2,5 significativamente inferiores a los umbrales normativos. Ello sitúa el entorno del polígono en un contexto de calidad del aire aceptable en términos legales, aunque con episodios puntuales asociados a intrusiones de polvo sahariano u otros factores regionales que pueden elevar temporalmente las concentraciones de partículas, tal y como recoge el propio informe autonómico.

No obstante, la presencia de varios ejes viarios de intensidad media-alta (CV-83, CV-835 y A-31) y el elevado peso del vehículo privado en los desplazamientos al polígono implican que el tráfico rodado sea la principal fuente local de emisiones de NOx, partículas y CO2. El tráfico pesado asociado a las actividades logísticas e industriales refuerza este patrón, especialmente en las franjas horarias de entrada y salida de trabajadores y de operación de cargas y descargas.

En este sentido, el análisis ambiental de emisiones atmosféricas no detecta actualmente incumplimientos de los valores límite de calidad del aire en el entorno de Finca Lacy, pero sí identifica un margen de mejora vinculado a la reducción de los flujos de tráfico motorizado y a la progresiva renovación de la flota hacia tecnologías menos contaminantes. Las medidas de gestión de la movilidad laboral, el fomento del transporte colectivo, el uso compartido del vehículo, la electrificación de la flota y la reordenación de accesos y recorridos internos se consideran herramientas clave para consolidar y mejorar los niveles de calidad del aire registrados en la estación Elda-Lacy.

2.5. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO PREVIO

A partir del análisis desarrollado, se pueden resumir los principales aspectos y desafíos de la movilidad actual en el Polígono Industrial Finca Lacy:

- Localización bien conectada a la red viaria principal. El polígono se sitúa en el entorno inmediato de la autovía A-31 y se articula mediante la CV-83 y la CV-835, lo que le confiere buenas conexiones regionales con Elda, Petrer, Monóvar y el resto del valle del Vinalopó. Esta accesibilidad por carretera refuerza su papel como área industrial consolidada.
- Urbanización interna adecuada para el tráfico motorizado. La malla viaria interior presenta viales de sección generosa, gloriets de distribución de tráfico y un trazado relativamente simple, que permiten absorber con holgura el tráfico interno y facilitan las maniobras de

vehículos pesados. Las aceras y los servicios urbanos básicos (iluminación, redes, vigilancia) ofrecen una base razonable para la movilidad cotidiana dentro del recinto.

- Accesos viarios condicionados por la red comarcal. El tráfico de acceso se concentra principalmente en los ramales vinculados a la CV-83 y a la CV-835, carreteras convencionales con intensidades medias-altas y presencia de tráfico pesado. Los estudios de accidentalidad muestran siniestros con víctimas en estos corredores, lo que obliga a extremar la atención en los giros, intersecciones y posibles nuevos ramales de entrada y salida.
- Dominio del vehículo privado: Se confirma una dependencia muy elevada del coche particular en los desplazamientos. Esto genera picos de tráfico y un elevado consumo energético asociado al transporte diario.
- Movilidad peatonal y ciclista casi inexistente: No hay itinerarios peatonales continuos desde la ciudad, lo que prácticamente impide ir a pie con seguridad. El uso de la bicicleta es minoritario por la ausencia de carriles bici conectados. Pese a las mejoras internas (carril bici dentro del polígono), se requiere integrar conexiones ciclables externas para que estos modos despeguen. Infraestructura ciclista presente pero inconexa. Finca Lacy cuenta con una ciclovía interior sobre calzada compartida y existe una vía ciclista en el exterior que conecta con el casco urbano, pero no hay continuidad directa entre ambas. Esta discontinuidad, unida a la falta de aparcamientos específicos para bicicletas y VMP, limita el potencial de la movilidad ciclista como alternativa real al vehículo privado.
- Base ambiental razonable, con tráfico como principal foco de impacto. La estación de calidad del aire Elda-Lacy indica niveles de contaminantes por debajo de los valores límite legales, si bien el tráfico asociado a la red viaria comarcal y al polígono constituye la fuente local dominante de emisiones. Los mapas de ruido muestran que los principales focos acústicos se concentran en los corredores viarios de alta capacidad, con una afección moderada en el interior del polígono pero relevante en los accesos.
- Marco organizativo con capacidad de impulso. La existencia de una Entidad de Gestión y Modernización (EGM) en el polígono abre la posibilidad de abordar de manera coordinada las futuras actuaciones de movilidad, desde la mejora de accesos y del transporte público complementario hasta las medidas de fomento de modos sostenibles y de gestión del estacionamiento.

CAPÍTULO 3. PROCESO PARTICIPATIVO

El Plan de Movilidad Sostenible del Polígono Industrial Finca Lacy se ha concebido desde el inicio con un enfoque participativo, involucrando a los agentes clave del área empresarial de forma activa. La metodología enfatiza la importancia de integrar a los diferentes actores (empresas, trabajadores, entidades públicas) en todas las etapas del plan. A continuación, se describen las fases desarrolladas, los resultados obtenidos hasta la fecha, su interpretación técnica y una valoración de las limitaciones del proceso.

3.1. ENFOQUE PARTICIPATIVO ADOPTADO

La elaboración del Plan de Movilidad Sostenible del Polígono Industrial Finca Lacy ha incorporado un proceso participativo específico, orientado a involucrar a los usuarios del polígono y a obtener datos directos sobre los desplazamientos. Dada la importancia de Finca Lacy como área industrial de gran importancia en el municipio de Elda, se consideró imprescindible recabar información tanto cualitativa (percepción y hábitos de los trabajadores) como cuantitativa (mediciones de tráfico) para diagnosticar correctamente la movilidad. Este enfoque participativo se concretó en dos herramientas principales:

- Realización de encuestas de movilidad dirigidas a los trabajadores del polígono. El diseño de la encuesta es el punto de partida, y se elabora valorando las particularidades Área Empresarial Finca Lacy, generando un cuestionario breve pero suficiente para conocer las necesidades de los empleados desde el punto de vista de la movilidad. Dentro de las encuestas, se distinguen:
 - o Aquellas destinadas a conocer cuestiones sobre los hábitos de movilidad laboral de los trabajadores de la zona.
 - o Aquellas cuyo objetivo específico es el de conocer la percepción de los trabajadores ante las formas de movilidad sostenible.
- Elaboración de campaña de aforos de tráfico en los accesos viarios y en puntos internos clave.

La planificación del proceso participativo se desarrolla de forma coordinada con la Entidad de Gestión y Modernización (EGM) del polígono y con las empresas allí asentadas, facilitando la difusión de las encuestas y el acceso a las instalaciones para los aforos. El carácter participativo del plan no se limita a una consulta superficial, sino que constituye un trabajo de campo riguroso integrado en la fase de diagnóstico: por un lado, las encuestas permiten conocer de primera mano las experiencias y problemas que enfrentan los trabajadores en sus desplazamientos cotidianos; por otro, los aforos de tráfico aportan datos cuantitativos fiables sobre la intensidad y composición del tráfico que soporta el polígono. Ambas técnicas se complementan y sus resultados combinados sirven de base para identificar las necesidades de mejora y proponer medidas concretas.

3.2. ENCUESTAS DE MOVILIDAD

➤ PROCESO DE ENCUESTACIÓN

Las encuestas de movilidad constituyen la herramienta principal de participación directa de los usuarios del polígono. Se diseñó un cuestionario específico, con un diseño ágil, para que pueda cubrirse en no más de 8 minutos, conteniendo el mayor número posible de respuestas cerradas y el mínimo de respuestas abiertas.

Figura 51. Introducción de la encuesta de movilidad del área empresarial

La participación ha sido voluntaria y anónima, garantizando la confidencialidad de las respuestas y fomentando la sinceridad en la información proporcionada. Mediante esta encuesta se pretende determinar los hábitos de desplazamiento de los trabajadores, identificando sus medios de transporte habituales, tiempos de viaje y percepciones sobre la movilidad cotidiana en el área de trabajo. En concreto, el cuestionario indaga en las siguientes áreas de estudio:

Aspecto evaluado	Descripción
Perfil sociodemográfico	Características básicas del trabajador encuestado (edad, género, municipio de residencia)
Patrón de viaje diario	Información sobre horarios de entrada/salida, frecuencia de desplazamientos al polígono, distancia y tiempo habitual de viaje
Medio de transporte	Modo de transporte principal utilizado para acudir al polígono (vehículo privado, motocicleta, bicicleta, a pie, transporte público) y modos alternativos ocasionales
Problemas percibidos	Opiniones y sugerencias del encuestado sobre medidas que facilitarían una movilidad mas soteible y eficiente (lanzaderas de autobús, carriles bici, programas de coche compartido, mejoras viales)
Propuestas de mejora	

Figura 52. Temáticas abordadas en la encuesta de movilidad

Como se resume en la tabla anterior, la encuesta cubre tanto datos objetivos como apreciaciones subjetivas. De esta manera se obtiene una visión amplia de la movilidad de los empleados, no solo cómo se desplazan, sino por qué eligen ciertas opciones y qué cambios valorarían positivamente. En términos metodológicos, la encuesta se distribuyó con el apoyo de las empresas del polígono para su difusión interna, y se estableció un periodo de respuesta amplio de varias semanas para maximizar la participación, alcanzándose una muestra significativa de trabajadores de diversos perfiles y departamentos.

Figura 53. Ejemplo del cuestionario de movilidad a los trabajadores del polígono

Las preguntas fueron mayoritariamente de opción cerrada, para facilitar el posterior tratamiento estadístico, complementadas con algunas cuestiones abiertas donde los participantes pudieron exponer comentarios o propuestas adicionales.

➤ RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS

En este análisis, se evalúan los resultados obtenidos de las encuestas online para identificar patrones, tendencias y valoraciones puedan ayudarnos a comprender las necesidades del ámbito.

En la figura siguiente muestra la distribución porcentual de los municipios de residencia de las personas encuestadas. Este gráfico permite visualizar de forma comparativa la procedencia territorial de la población usuaria vinculada al polígono, facilitando la identificación de patrones de movilidad intermunicipal.

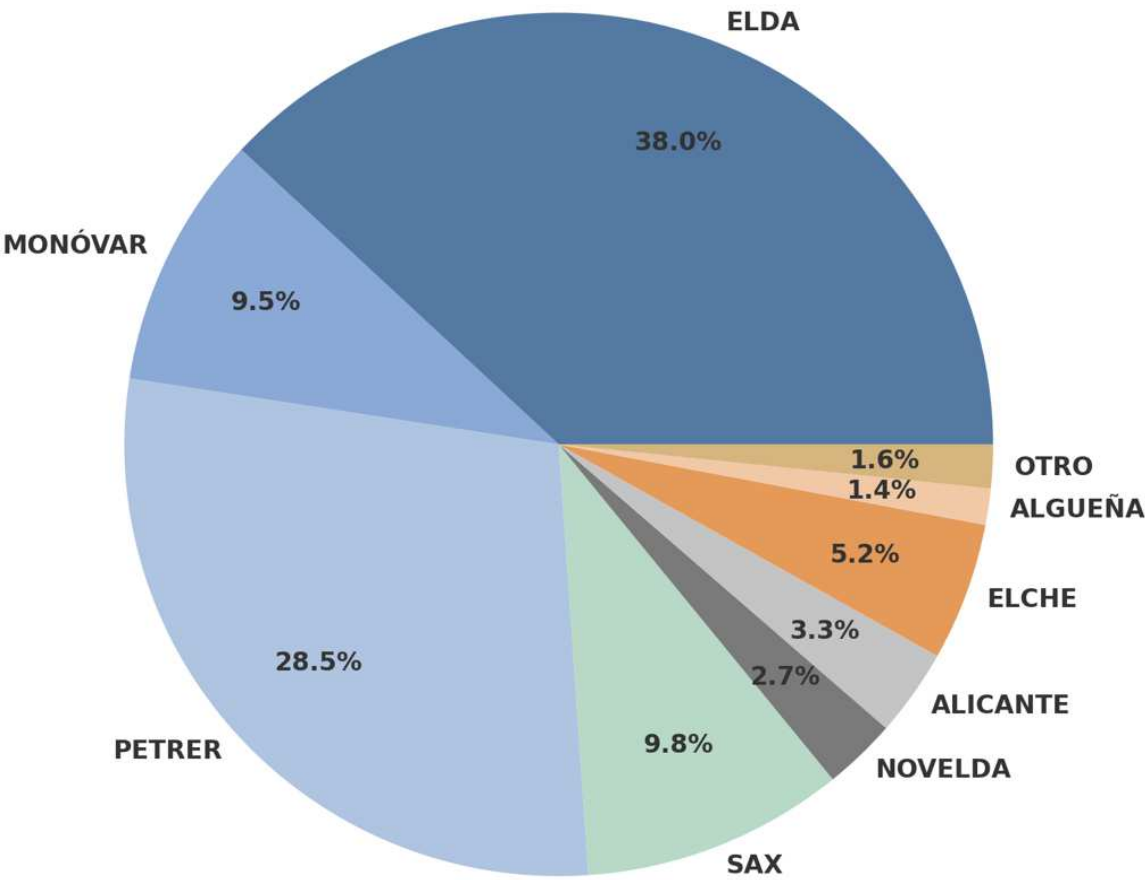


Figura 54. Distribución de municipios de residencia de los encuestados

Los datos muestran que:

- Elda constituye con diferencia el principal municipio de residencia, agrupando aproximadamente el 38% de las respuestas. Este valor confirma que la mayor parte de los desplazamientos asociados al estudio son de carácter intramunicipal.

- El segundo núcleo en importancia es Petrer, con valores próximos al 30 %, lo cual es coherente con la fuerte integración funcional entre ambos municipios y la elevada interdependencia residencial-laboral existente en el área urbana Elda–Petrer.
- En un nivel claramente inferior se sitúan Monóvar y Sax, con porcentajes en torno al 9–10 %, reflejando un volumen significativo de movilidad pendular de corta distancia.
- El resto de municipios del entorno (Novelda, Alicante, Elche, Algueña, etc.) presentan valores mucho más reducidos, en todos los casos por debajo del 6 %, y responden a desplazamientos esporádicos o flujos de carácter mucho más disperso.

En conjunto, el gráfico evidencia una alta polarización territorial, con más de dos tercios de los desplazamientos concentrados únicamente en Elda y Petrer. Este patrón es relevante de cara al dimensionamiento de la red viaria local, la planificación de aparcamientos y el análisis de los corredores preferentes de acceso al polígono.

Tras analizar la procedencia territorial de los trabajadores del polígono industrial de Finca Lacy, resulta pertinente avanzar hacia la comprensión de cómo se estructuran sus pautas laborales. Este aspecto es clave para interpretar la movilidad cotidiana del polígono, ya que la organización de los turnos y de las jornadas condiciona directamente la distribución horaria de los desplazamientos y el grado de coincidencia entre ellos. En este sentido, se presentan a continuación los resultados relativos al tipo de jornada y al número de turnos operativos implantados por las empresas encuestadas, dos variables que permiten anticipar la intensidad y el reparto temporal de accesos y salidas a lo largo del día.

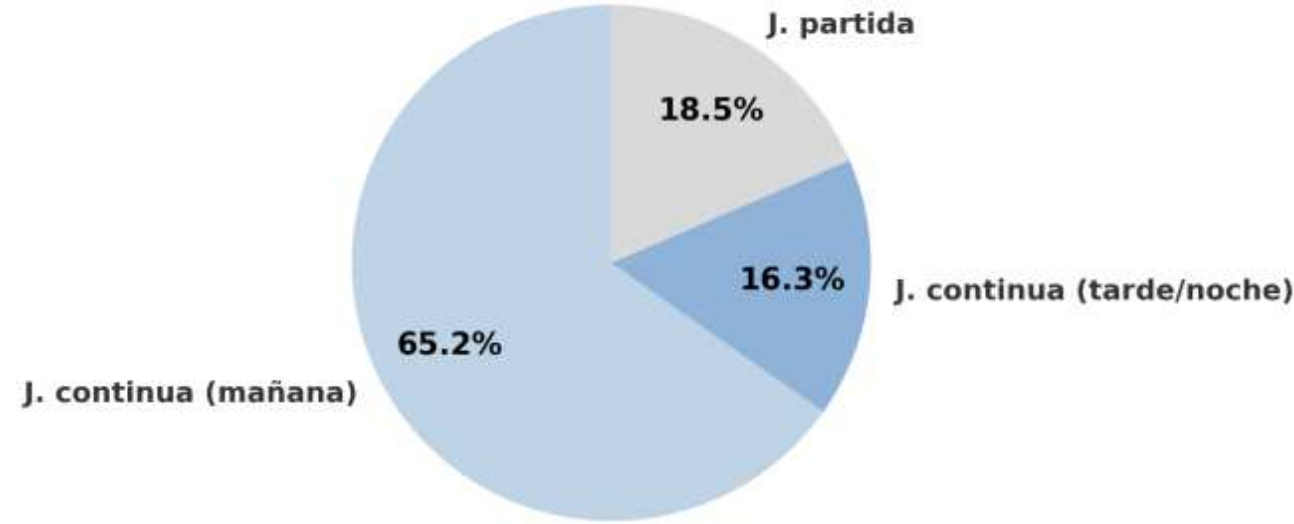


Figura 55. Tipología de jornada laboral desempeñada por los trabajadores

En cuanto al tipo de jornada desempeñada por los trabajadores, la mayor parte de la plantilla se concentra en la jornada continua de mañana, que aglutina aproximadamente dos terceras partes de los encuestados. Esta predominancia introduce una pauta de movilidad bastante definida, en la que las entradas se concentran en las primeras horas del día y las salidas lo hacen en torno al mediodía o primeras horas de la tarde. La jornada continua de tarde o noche, aunque minoritaria, implica un

segundo flujo de desplazamientos de menor volumen, pero que constituye una referencia útil para comprender la ocupación global del polígono más allá del horario matinal.

Por su parte, la jornada partida mañana-tarde, presente en una proporción también relevante, añade un patrón de movilidad característico: genera desplazamientos adicionales a media jornada y favorece que parte de los movimientos se produzcan fuera de los picos principales. Esta diversidad de modalidades laborales contribuye a que los flujos no sean completamente homogéneos, lo que tiene implicaciones posteriores en la lectura de los horarios reales de entrada y salida.

En paralelo al tipo de jornada, el número de turnos implantados por las empresas aporta una visión complementaria sobre el funcionamiento interno del polígono. La mayoría de las empresas indica que trabaja con dos turnos diarios, una configuración que amplía la ventana de actividad y que tiende a repartir en mayor medida la movilidad a lo largo del día. El grupo de empresas que opera con un único turno sigue teniendo un peso significativo, normalmente asociado a actividades con procesos productivos más acotados en el tiempo o con menor necesidad de continuidad operativa. Por último, la presencia testimonial de empresas con tres turnos sugiere que el funcionamiento en régimen de 24 horas es poco habitual en Finca Lacy, limitando la aparición de flujos nocturnos intensos y manteniendo la mayor parte de los desplazamientos dentro de las franjas diurna y vespertina. Esta información permite contextualizar, de forma preliminar, los niveles de concentración horaria que se analizarán en los apartados siguientes.

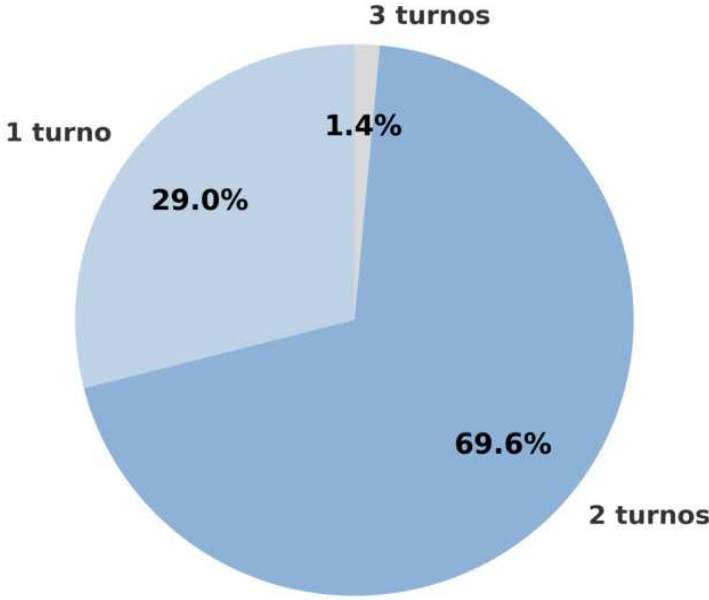


Figura 56. Distribución de turnos operativos en las empresas del polígono

A partir de la estructura laboral descrita, tanto en lo relativo al tipo de jornada como al régimen de turnos, resulta pertinente avanzar hacia el análisis de los horarios concretos de acceso y salida del polígono. La distribución efectiva de entradas y salidas permite identificar las franjas de mayor intensidad de tráfico, la coincidencia entre turnos y la posible aparición de picos pronunciados en determinados momentos del día. Estos aspectos son esenciales para valorar el funcionamiento real de los accesos, anticipar necesidades de gestión y comprender cómo se articula la movilidad cotidiana en Finca Lacy.

En este contexto, el estudio de las horas de entrada y salida de los trabajadores aporta una visión directa de cómo los modelos laborales internos se traducen en desplazamientos reales. Los resultados obtenidos en las encuestas permiten delimitar con claridad las franjas horarias de mayor afluencia, lo que facilita interpretar la presión que soportan los accesos y el comportamiento temporal de la movilidad en el polígono.

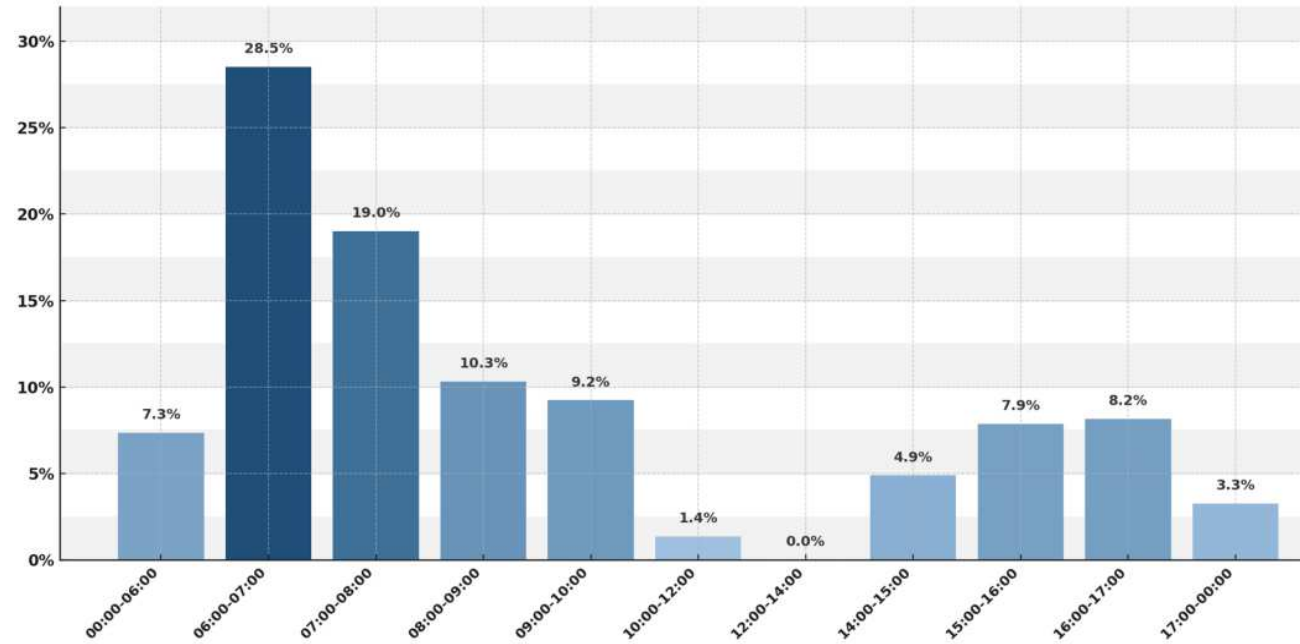


Figura 57. Distribución horaria de entrada de los trabajadores

En relación con las horas de entrada al polígono, los datos muestran una concentración muy marcada entre las 06:00 y las 10:00. La franja de 07:00 a 08:00 constituye el principal punto de afluencia, seguida de las franjas inmediatamente anterior y posterior. Este patrón encaja con la predominancia de jornadas continuas de mañana identificada previamente, lo que explica la intensidad de accesos en las primeras horas del día. En horario vespertino, el flujo de entradas disminuye notablemente y responde únicamente a los turnos de tarde, con una presencia más reducida dentro del conjunto del polígono. De forma residual aparecen accesos nocturnos, asociados a actividades muy concretas y de bajo impacto global.

En cuanto a las salidas del polígono hacia el domicilio, se observa un comportamiento algo más escalonado que en las entradas. El pico principal se produce entre las 14:00 y las 15:00, coincidiendo con la finalización de las jornadas continuas de mañana. Existe también un volumen significativo de salidas entre las 12:00 y las 14:00, que responde a horarios flexibles o a personal con jornada partida. En torno a las 16:00 se detecta un tercer grupo, más reducido, derivado del cierre de algunas actividades en turno de tarde. El resultado conjunto evidencia un reparto más progresivo en las salidas, aunque con un punto de máxima intensidad claramente definido.

La asistencia semanal al polígono muestra un patrón claramente estructurado, con una fuerte concentración en el régimen estándar de cinco días laborables, que es el más habitual entre los trabajadores.

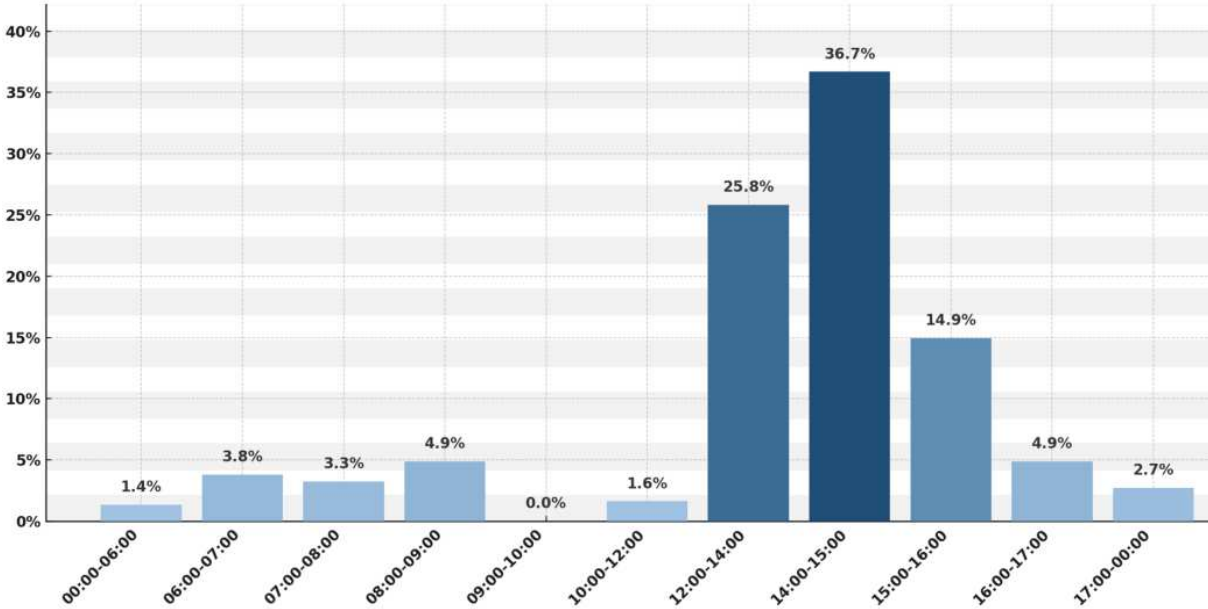


Figura 58. Distribución horaria de salida de los trabajadores

No obstante, el análisis refleja también la presencia de grupos con dinámicas diferenciadas: una parte minoritaria acude tres o seis días por semana, y existe un porcentaje relevante, aunque minoritario, de trabajadores cuya actividad se concentra exclusivamente en el fin de semana. Esta diversidad, aunque acotada, resulta significativa para comprender la movilidad fuera del ciclo laboral convencional y complementa la lectura de los patrones horarios.

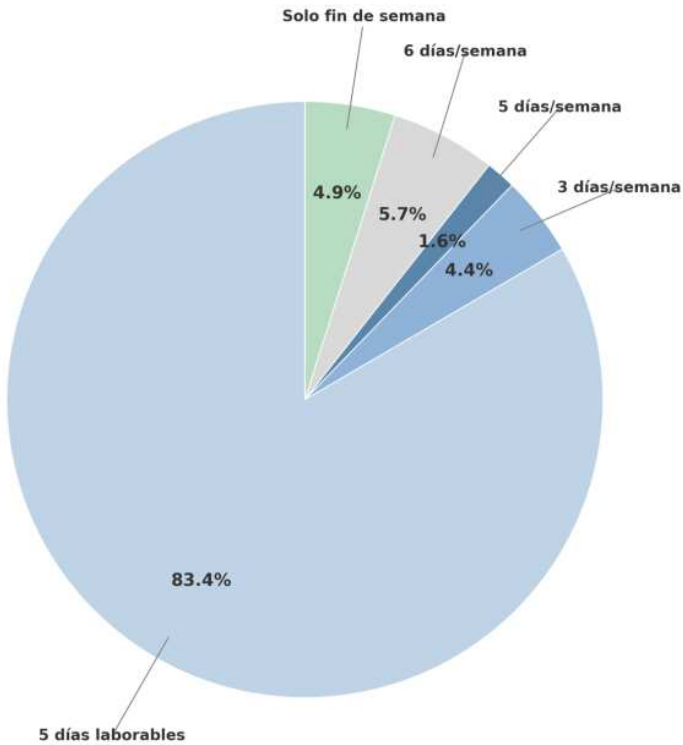


Figura 59. Frecuencia semanal de asistencia de los trabajadores al polígono

En paralelo, la información relativa a la flexibilidad horaria ofrecida por las empresas muestra que únicamente una parte minoritaria dispone de cierto margen de adaptación en las horas de entrada y salida. Concretamente, el 28 % de las respuestas indican que sí existe algún tipo de flexibilidad, frente al 72 % que señala no contar con ella. Aunque este porcentaje limitado no modifica de forma sustancial los patrones generales de movilidad identificados, sí contribuye a explicar la ligera dispersión observada en algunas franjas horarias y aporta contexto adicional sobre el grado real de variabilidad en los desplazamientos cotidianos del polígono.

Una vez definidos los patrones temporales de acceso y salida, el siguiente paso consiste en analizar cómo se producen estos desplazamientos, en relación al modo de transporte utilizado y tiempos de desplazamiento. Esta información permite avanzar hacia una visión más completa del comportamiento de la movilidad en Finca Lacy. Los resultados de este bloque se integrarán posteriormente con los aforos de tráfico realizados en los principales accesos del polígono, lo que permitirá contrastar las pautas declaradas en las encuestas con el comportamiento observado en los flujos de vehículos. En lo que respecta al reparto modal, los resultados evidencian una dependencia casi absoluta del vehículo privado en desplazamientos individuales. El 72,82 % de los trabajadores accede al polígono en coche no compartido, constituyendo con gran diferencia el modo predominante. A ello se suma un 17,93 % que utiliza coche compartido, porcentaje relativamente elevado para este tipo de entornos y que refleja cierta presencia de organización interna o afinidad entre trabajadores para compartir vehículo. El uso de moto representa un 8,15 %, mientras que los vehículos de movilidad personal, pese a su auge en otros contextos urbanos, solo alcanzan un 0,54 %. El transporte público y el desplazamiento a pie registran valores residuales, con un 0,55 % y un 0,27 %, respectivamente.

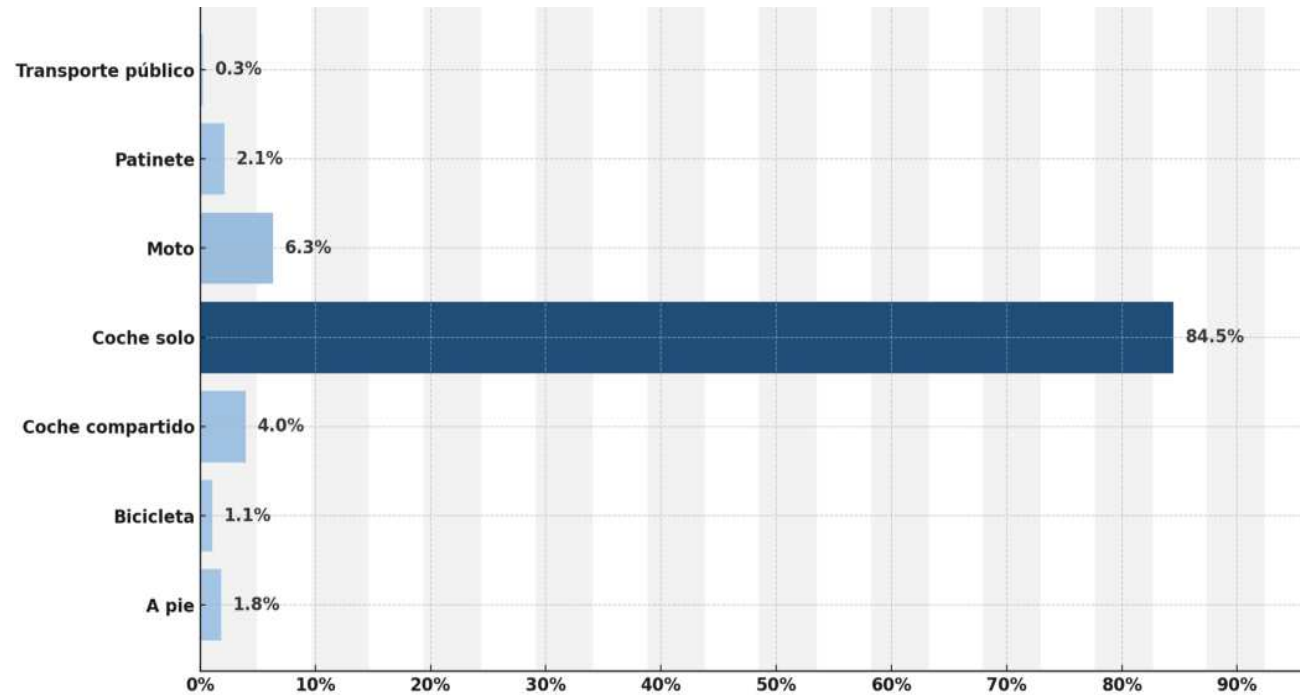


Figura 60. Reparto modal de los desplazamientos al polígono

El análisis del tiempo medio de desplazamiento confirma la diversidad de orígenes que nutren el polígono. Aunque un 8,42 % declara tardar menos de 10 minutos, la mayoría se sitúa en tiempos

claramente superiores: un 36,58 % tarda entre 10 y 20 minutos, un 34,21 % entre 20 y 40 minutos y un 13,16 % entre 40 y 60 minutos. Los desplazamientos que superan la hora son minoritarios (5,26 %), pero relevantes desde la perspectiva de la accesibilidad regional.

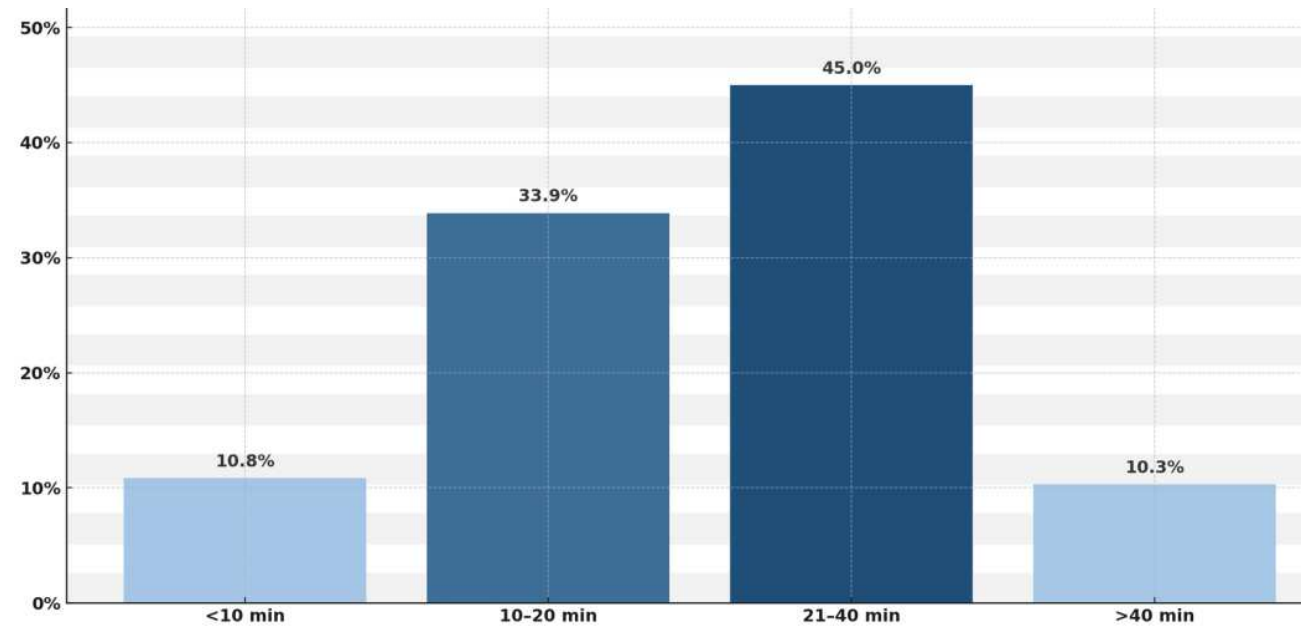


Figura 61. Tiempo medio de desplazamiento desde el domicilio

Este comportamiento sugiere que el polígono atrae trabajadores tanto de municipios cercanos como de otros más alejados, lo que en parte explica la dominancia del vehículo privado. Los desplazamientos superiores a cuarenta minutos, aunque minoritarios, también están presentes.

A esta información se suma el análisis del número de desplazamientos adicionales que los trabajadores realizan una vez ya se encuentran en el polígono. La mayoría indica no efectuar movimientos adicionales durante la jornada laboral, lo que apunta a una dinámica interna relativamente estable. Sin embargo, existe un porcentaje no desdeñable de trabajadores que realiza uno o dos desplazamientos adicionales al día, y en menor medida tres o más. Estos movimientos suelen corresponder a visitas a proveedores o gestiones logísticas, y generan una movilidad que, aun siendo secundaria respecto al acceso, conviene tener presente para interpretar la carga circulatoria en determinados viales.

El tiempo de viaje y el modo de transporte están estrechamente relacionados. El análisis conjunto de ambos criterios permite valorar la competitividad real de cada alternativa modal en función de la duración de los desplazamientos. Esta aproximación facilita identificar en qué franjas temporales podrían resultar viables opciones distintas al vehículo privado y en qué medida la mejora de la oferta de transporte público, de los itinerarios ciclistas o de las medidas de gestión de la movilidad podría modificar las pautas actuales de acceso.

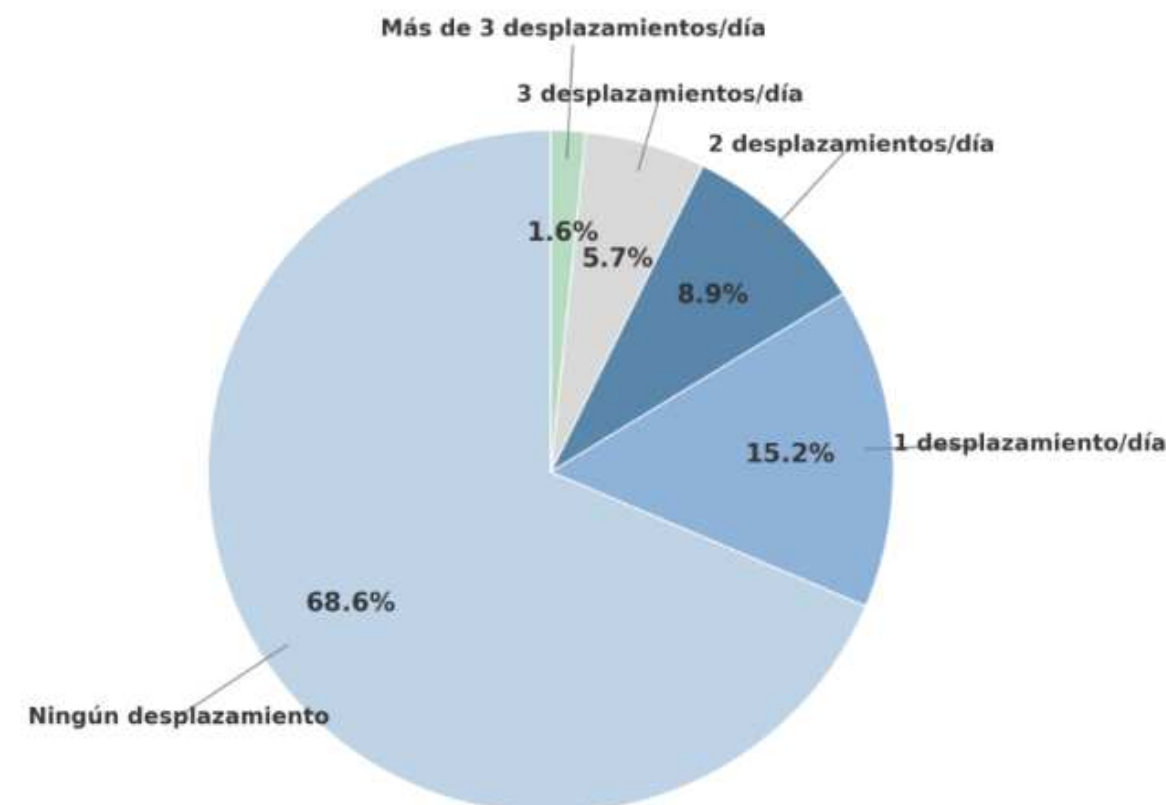


Figura 62. Número de desplazamientos adicionales realizados durante la jornada laboral

La relación entre modo de transporte y tiempo de desplazamiento permite afinar el diagnóstico sobre cómo se accede al polígono. La mayor parte de los desplazamientos se realizan en coche, pero no todos los usuarios invierten el mismo tiempo en el trayecto diario, y esa diferencia condiciona el margen real para cambiar de modo hacia opciones más sostenibles.

En el caso del coche, un 44,92% de las personas que se desplazan como conductoras tardan entre 20 y 40 minutos en llegar a Finca Lacy, mientras que un 33,54% se sitúa en el tramo de 10–20 minutos y apenas un 10,46% realiza trayectos inferiores a 10 minutos. Es decir, la mayor parte de los desplazamientos en vehículo privado implican recorridos intermunicipales de cierta entidad, coherentes con la localización del polígono respecto a Elda, Petrer y otros municipios del entorno. Entre los usuarios de moto el patrón es similar, con un peso muy elevado de los viajes de 20–40 minutos, lo que indica que este modo se utiliza principalmente como alternativa rápida al coche en recorridos medios.

En los modos activos se observan comportamientos distintos. Quienes acceden a pie se reparten entre tiempos de 10–20 minutos y superiores a 20 minutos, lo que sugiere que no solo se desplazan residentes inmediatos, sino también trabajadores que caminan desde orígenes no colindantes. En bicicleta y patinete destacan los tramos de 10–20 y 20–40 minutos, con presencia incluso de recorridos largos en patinete, lo que apunta a un cierto potencial de estos modos si se refuerzan los itinerarios ciclistas y la seguridad percibida. El transporte público solo aparece en un caso y con un tiempo de 10–20 minutos, reforzando la idea ya detectada en la encuesta de que, en la situación actual, su papel en la movilidad del polígono es marginal.

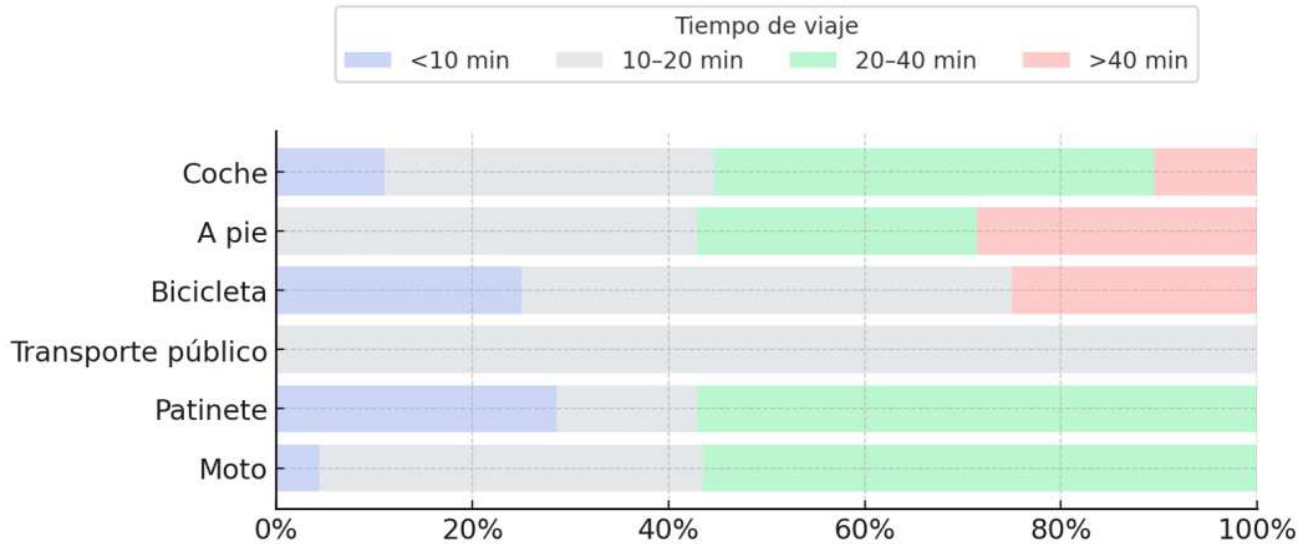


Figura 63. Relación entre el modo de transporte y el tiempo de desplazamiento

Por su parte, el cruce entre modo de transporte y tipo de jornada laboral ayuda a entender cuándo se concentran los desplazamientos y qué colectivos podrían ser más receptivos a medidas específicas (por ejemplo, lanzaderas o programas de coche compartido en determinados horarios).

En las jornadas continuas de mañana el coche es claramente dominante (más del 85 % de los desplazamientos), seguido a mucha distancia por la moto, mientras que los modos a pie, bicicleta, patinete y transporte público tienen presencias testimoniales. En las jornadas continuas de tarde/noche esta dependencia del vehículo privado es todavía más acusada, con el coche superando el 90 % y la moto como prácticamente única alternativa; este resultado es coherente con la menor oferta de transporte público y la menor seguridad percibida para desplazarse andando o en bicicleta en horario nocturno. En las jornadas partidas el reparto vuelve a estar encabezado por el coche (más del 90 %), acompañado por pequeños porcentajes de moto, bicicleta y patinete.

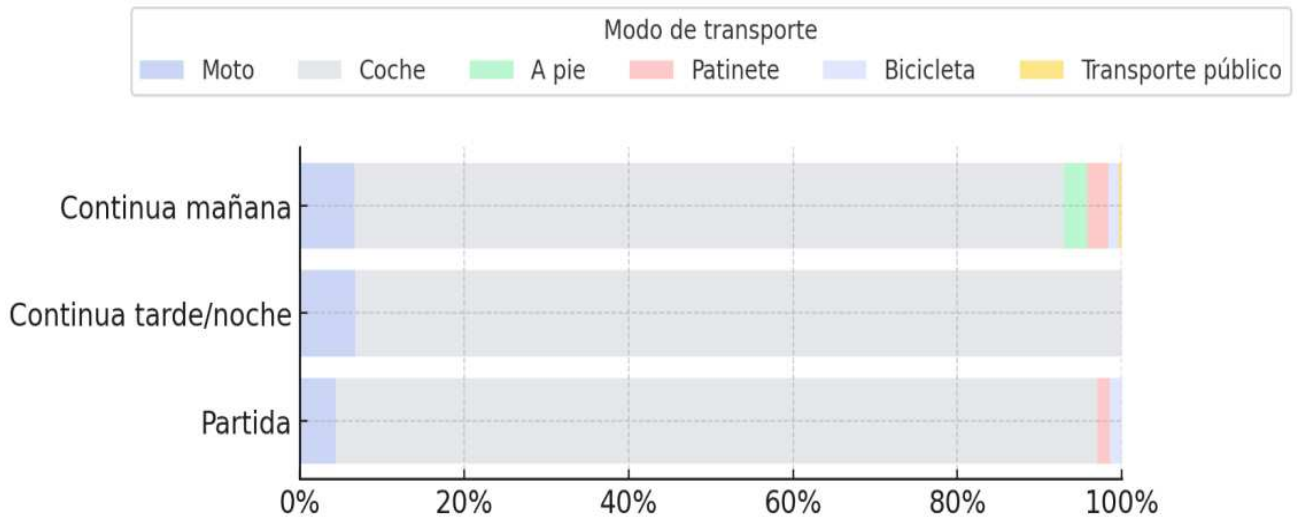


Figura 64. Relación entre el modo de transporte y el tipo de jornada de los trabajadores

En conjunto, estos gráficos confirman que la estructura horaria del polígono se apoya en un patrón muy homogéneo, marcado por el predominio casi absoluto del coche en todos los tipos de jornada y tiempos de viaje medios relativamente elevados para el conjunto de modos motorizados. Esto refuerza la necesidad de que las futuras medidas se diseñen pensando específicamente en los tramos de 20–40 minutos y en las entradas y salidas de las jornadas continuas de mañana, que concentran el grueso de la movilidad.

Tras analizar los modos de desplazamiento y los tiempos asociados a los trayectos hacia el polígono, resulta pertinente avanzar hacia uno de los factores operativos que más condicionan la experiencia diaria de movilidad como es la disponibilidad y calidad del estacionamiento. Este aspecto adquiere especial relevancia en un entorno donde el vehículo privado constituye, con diferencia, el modo dominante entre los trabajadores, reforzando la importancia de evaluar la capacidad real de acogida de la infraestructura viaria y de los espacios interiores de las empresas.

El primer indicador considerado es la disponibilidad de plaza de aparcamiento en la propia empresa, una cuestión que permite distinguir entre aquellos desplazamientos que finalizan directamente en un estacionamiento reservado y aquellos que dependen del viario público del polígono. Los resultados muestran que solo un 6,02 % de los trabajadores dispone de plaza, frente a un 93,98 % que no cuenta con estacionamiento asignado.

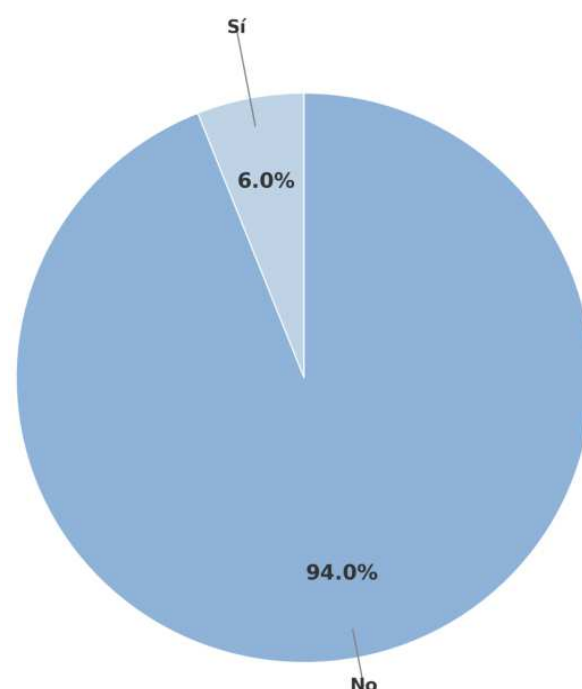


Figura 65. Disponibilidad de plaza de aparcamiento en la propia empresa

Esta limitada disponibilidad interna se traduce, como cabría esperar, en la necesidad generalizada de recurrir al aparcamiento en vía pública. Para evaluar las implicaciones de ello, se analizó si los trabajadores experimentan problemas para aparcar a su llegada al polígono. Los resultados reflejan una situación híbrida:

- 56,45 % declara no tener problemas

- 27,22 % indica que los experimenta en ocasiones
- 16,33 % afirma que sí encuentra dificultades habitualmente

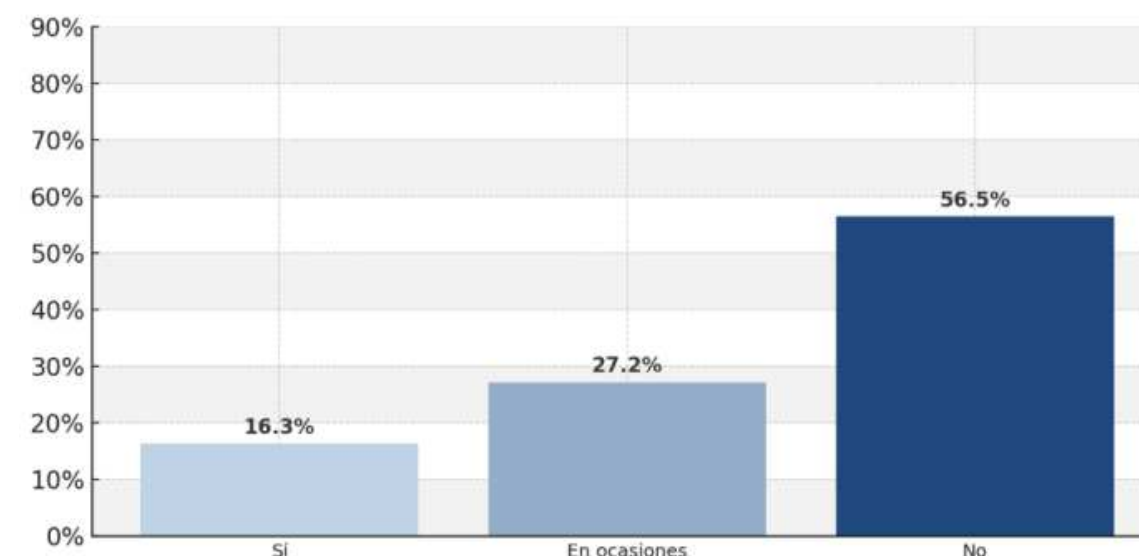


Figura 66. Percepción de problemas para aparcar en el polígono

A fin de comprender mejor la naturaleza de estas dificultades, se consultó cuáles son las problemáticas habituales asociadas al estacionamiento. Las respuestas revelan que:

- 51,57 % de los trabajadores no identifica ninguna dificultad
- 25,65 % menciona falta de plazas, lo que coincide con los episodios ocasionales de mayor demanda
- 15,18 % señala lejanía respecto al destino, probablemente vinculada a la saturación puntual en determinadas calles
- 7,59 % apunta a inseguridad, un aspecto que, si bien minoritario, conviene considerar de cara a futuras actuaciones de mejora ambiental y vigilancia

El análisis conjunto de estos resultados permite identificar un patrón, que aunque la mayoría de trabajadores encuentra estacionamiento sin excesiva dificultad, existe un bloque significativo de usuarios (alrededor de un 40 % entre problemas habituales y ocasionales) que sí percibe limitaciones, especialmente relacionadas con la falta de plazas o la necesidad de estacionar a mayor distancia. Esto coincide con la elevada proporción de desplazamientos en coche observada anteriormente, así como con la relevancia del vehículo privado como modo casi hegemónico entre los encuestados.

Este diagnóstico del estacionamiento constituirá un elemento esencial para el diseño de propuestas de mejora, tanto en materia de ordenación viaria como en la posible implementación de alternativas al vehículo privado. Además, permitirá contrastar estos resultados con los aforos de tráfico

realizados en los accesos al polígono, a fin de relacionar la presión de estacionamiento con los flujos reales detectados.

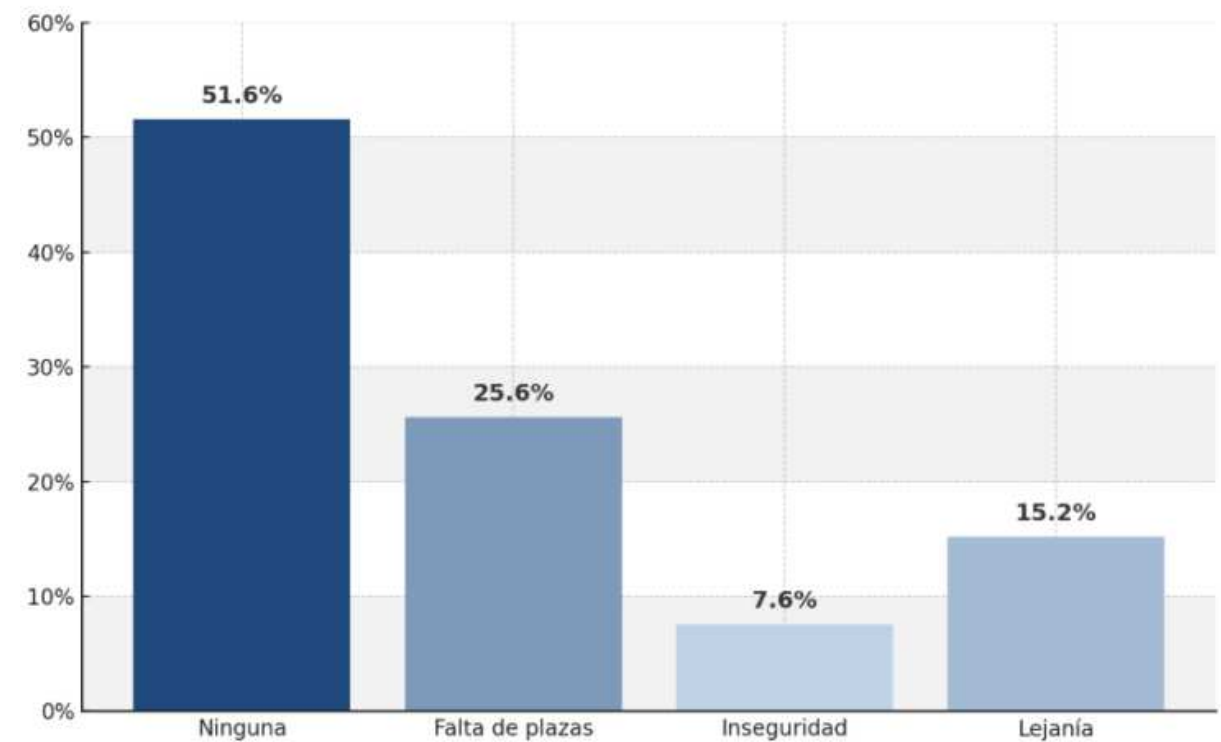


Figura 67. Tipología de dificultades habituales para estacionar

Tras analizar cómo se desplazan los trabajadores y qué factores condicionan esos desplazamientos, resulta necesario incorporar ahora la visión subjetiva de quienes utilizan diariamente el polígono. Esta percepción complementa la información cuantitativa previa y ayuda a interpretar por qué determinados patrones se mantienen y cuáles podrían cambiar si se modificaran las condiciones de accesibilidad del entorno.

La identificación de los problemas de movilidad percibidos ofrece una imagen bastante alineada con los patrones observados previamente, pero introduce matices importantes. La preocupación más extendida se centra en las limitaciones del transporte público, que para un número significativo de usuarios constituye una barrera real para plantearse alternativas al vehículo privado. Este dato no sorprende si se compara con los valores modales analizados anteriormente, donde el transporte público apenas tiene presencia y, en la práctica, no constituye una opción competitiva para la mayoría de desplazamientos. Esta situación suele ser habitual en polígonos industriales periféricos, donde la distribución espacial de los turnos y la dispersión de orígenes hacen difícil que la oferta de transporte colectivo pueda ajustarse a la demanda sin intervenciones específicas o servicios dedicados.

Junto a este aspecto estructural, aparecen otros factores vinculados al funcionamiento interno del polígono. La percepción de aparcamiento insuficiente apunta directamente a la presión derivada del elevado porcentaje de desplazamientos en coche, algo que ya se observó en los bloques previos donde prácticamente la totalidad de trabajadores utilizan vehículo privado, ya sea de manera

individual o compartida. En muchos polígonos, esta presión se traduce en ocupaciones elevadas de viales, uso ineficiente del espacio o maniobras complejas durante los cambios de turno, aspectos que afectan no solo a quien aparca sino también a la fluidez interna del tráfico. Del mismo modo, las referencias a problemas de accesibilidad peatonal y ciclista sugieren que las condiciones actuales no facilitan desplazamientos a pie ni posibilidades reales de acceso en modos activos, algo particularmente relevante en un entorno donde el transporte público no constituye una alternativa sólida. Esta combinación de factores configura un escenario donde la movilidad sostenible queda limitada por condicionantes físicos más que por preferencias individuales.

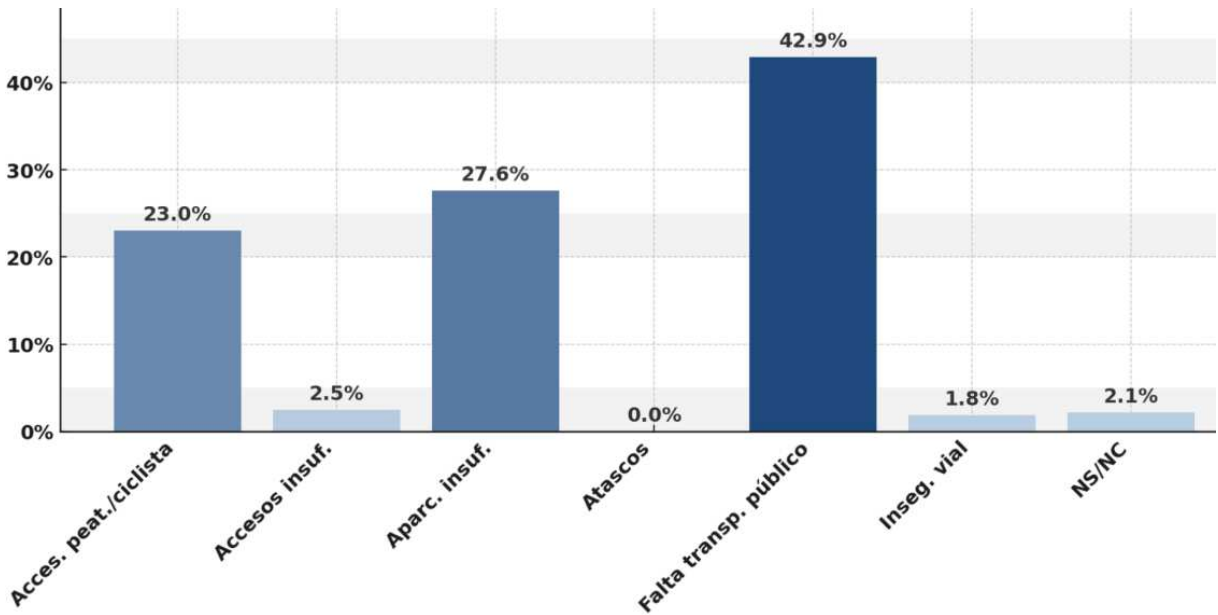


Figura 68. Principales problemas de movilidad

En este contexto, la valoración que los trabajadores hacen de su experiencia general de desplazamiento aporta una lectura complementaria. Aunque existen elementos claramente mejorables, la satisfacción global se sitúa en niveles medios o incluso relativamente positivos. Este patrón es coherente con la elevada presencia del coche privado, que tiende a ofrecer desplazamientos directos, flexibles y con tiempos generalmente razonables. La concentración de valoraciones en torno a puntuaciones intermedias indica que, para una parte significativa de los usuarios, la movilidad funciona adecuadamente en su situación particular, aun cuando reconozcan la existencia de carencias en aspectos concretos del sistema. Al mismo tiempo, el porcentaje no desdeñable de usuarios que otorgan valoraciones bajas refleja que estas carencias afectan de manera desigual a los distintos colectivos, especialmente a quienes dependen de modos alternativos o realizan trayectos más desfavorables.

La utilización del transporte público por parte de los trabajadores del polígono es prácticamente residual. Las respuestas recogidas en la encuesta muestran que, más que una cuestión de preferencia por el vehículo privado, se trata de un problema de encaje entre la oferta existente y la realidad organizativa del área empresarial. Todo ello configura un escenario en el que el transporte público está presente, pero no se percibe como una opción realmente viable para la mayoría de desplazamientos cotidianos.

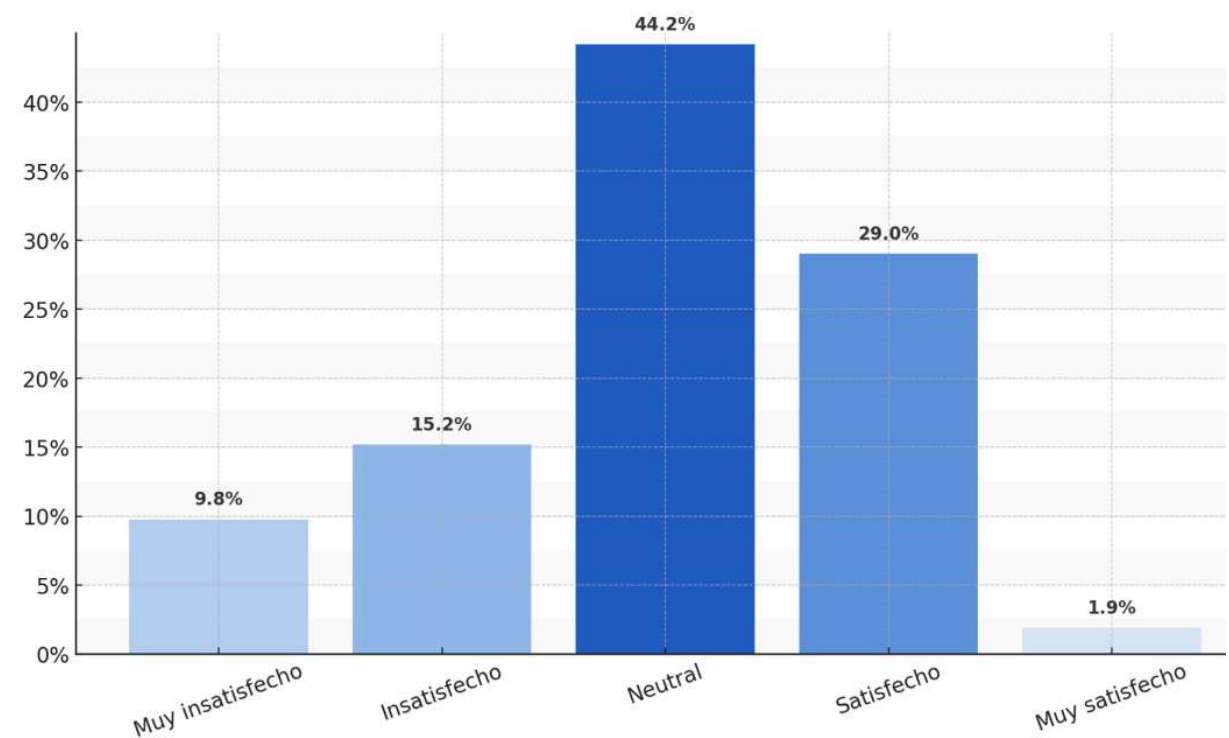


Figura 69. Grado de satisfacción con la pauta de desplazamientos al polígono

A medida que se analizan los motivos concretos señalados por los trabajadores, se refuerza esta idea de desajuste estructural. La falta de frecuencia, la escasa fiabilidad horaria y la sensación de pérdida de tiempo respecto al desplazamiento en coche aparecen como elementos que se repiten en numerosas respuestas. Desde la perspectiva del usuario, el sistema actual no ofrece ni la flexibilidad ni la certidumbre que requiere una actividad fuertemente condicionada por la puntualidad en la entrada y por la necesidad de compatibilizar la jornada laboral con otras obligaciones personales.

Sobre esta base, resulta especialmente significativo el cambio de percepción cuando se plantea la posibilidad de un servicio lanzadera específico entre el núcleo urbano y el polígono. Aunque el uso actual del autobús es prácticamente inexistente, una parte relevante de la plantilla sí declara que valoraría esta alternativa si estuviera diseñada con horarios adaptados a los turnos, recorridos directos y paradas próximas a los principales accesos. La diferencia entre la valoración del transporte público convencional y la receptividad hacia la lanzadera sugiere que el principal obstáculo no es el modo en sí, sino la forma en que se configura la oferta.

En este sentido, la información relativa al interés en una lanzadera permite identificar un espacio de oportunidad claro: un servicio específico, vinculado a las franjas de mayor intensidad de acceso y salida, podría captar una demanda que en la actualidad no encuentra encaje en el sistema general. Ello resulta coherente con la concentración horaria de los desplazamientos identificada en apartados anteriores y con la fuerte dependencia del vehículo privado como solución casi obligada en ausencia de alternativas competitivas.

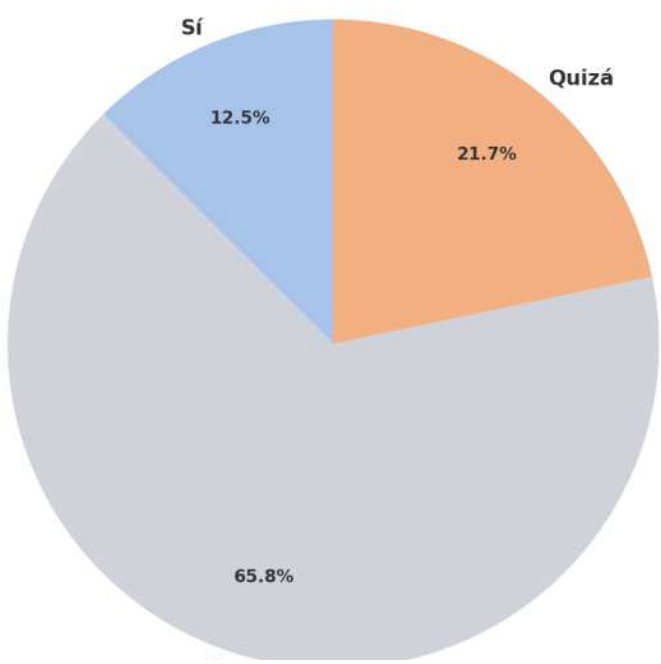


Figura 70. Interés en un servicio lanzadera al polígono

La centralidad del coche en los desplazamientos diarios no impide, sin embargo, que se detecten posibles ajustes dentro de este mismo modelo. La encuesta muestra que una parte de los trabajadores se muestra dispuesta a compartir vehículo, especialmente en aquellos casos en los que los horarios coinciden y el trayecto es similar. Esta predisposición aparece, además, en un contexto donde ya se ha constatado una elevada presión sobre el estacionamiento y donde el coste asociado al uso individual del coche constituye un factor cada vez más relevante. No todos los encuestados están dispuestos a modificar sus hábitos, pero sí se identifica un grupo que vería con buenos ojos la implantación de herramientas de coordinación o de incentivos específicos para el coche compartido.

En la práctica, ello se traduce en un potencial de crecimiento para este tipo de desplazamientos, siempre que se acompañe de medidas que faciliten su organización, como plataformas internas de emparejamiento, reserva de plazas preferentes para vehículos ocupados por varias personas o acuerdos promovidos desde las propias empresas. Las respuestas sugieren que, sin estos apoyos, el coche compartido difícilmente aumentará de significativamente, pero que con ellos podría consolidarse como alternativa real para una parte de la plantilla.

En cuanto a los modos activos, la situación es distinta. El uso de la bicicleta o de vehículos de movilidad personal es muy limitado, a pesar de que las distancias desde algunos municipios del entorno podrían ser compatibles con estos modos. Las respuestas apuntan a barreras de carácter fundamentalmente físico, como ausencia de itinerarios seguros, falta de continuidad en la red ciclista, cruces poco amables y carencia de espacios adecuados para el estacionamiento. En este contexto, la mayoría descarta la bicicleta o el patinete como opción diaria, pero se detecta un grupo de trabajadores que sí estaría dispuesto a utilizarlos si se mejoraran las condiciones de acceso y se garantizara un entorno más seguro.

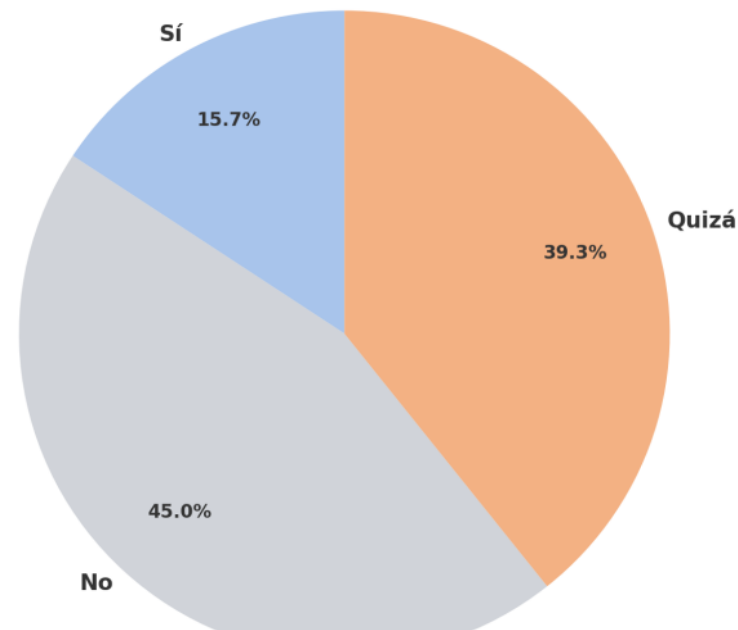


Figura 71. Predisposición al uso de vehículo compartido

Este interés potencial resulta relevante desde la perspectiva del plan, porque indica que parte de la demanda no está bloqueada por razones culturales o de costumbre, sino por la propia configuración del espacio. La implantación de corredores ciclistas bien conectados con el tejido urbano, junto con aparcamientos seguros en el interior del polígono, podría activar un volumen de desplazamientos hoy inexistente y complementar las medidas orientadas al transporte colectivo y al coche compartido.

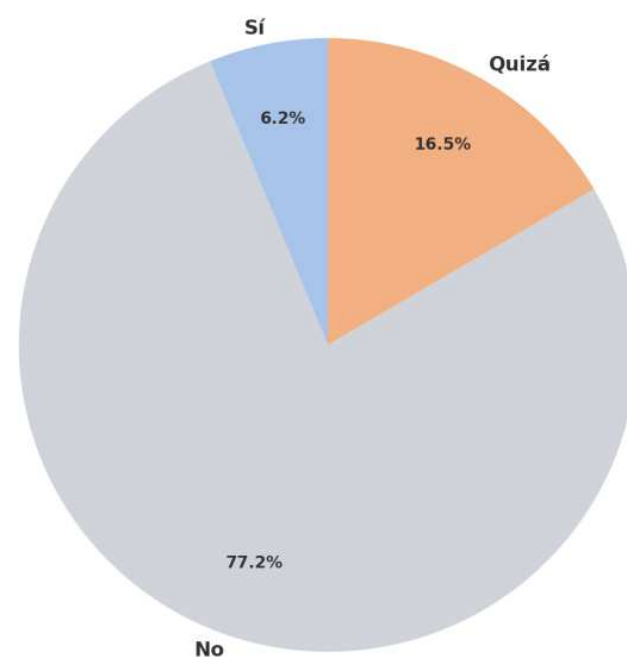


Figura 72. Interés potencial por la movilidad ciclista y en VMP

La pregunta relativa a las medidas prioritarias para mejorar la movilidad permite ordenar estas percepciones en clave propositiva. Las respuestas se concentran, principalmente, en dos grandes líneas, teniendo por un lado, la mejora del transporte público, tanto a través de servicios específicos como la lanzadera como mediante una mayor adaptación de la oferta general a los horarios del polígono, y por otro, el impulso de medidas que faciliten el uso compartido del vehículo privado, ya sea mediante incentivos, mejoras organizativas o una gestión más eficiente del aparcamiento. Junto a estas opciones, aparecen también referencias a la necesidad de mejorar los itinerarios peatonales y ciclistas, si bien en un plano algo más secundario desde el punto de vista de prioridad percibida.

La combinación de estas preferencias confirma que los trabajadores no se muestran reacios a modificar sus pautas de movilidad, pero condicionan ese cambio a la existencia de alternativas que resulten operativas en la práctica. La mejora de la oferta de transporte colectivo, la promoción del coche compartido y la adecuación del espacio para la movilidad activa se perfilan, así, como los ejes principales sobre los que articular futuras propuestas de intervención en el ámbito del polígono.

En conjunto, los resultados de las encuestas permiten trazar una imagen bastante clara del funcionamiento cotidiano de la movilidad asociada al polígono industrial Finca Lacy. La mayoría de los desplazamientos tiene un origen muy concentrado en Elda y Petrer, con aportaciones menores desde municipios del entorno, y se organiza en torno a una estructura laboral dominada por la jornada continua de mañana y por esquemas de uno o dos turnos. Ello se traduce en franjas horarias de acceso y salida claramente definidas, con picos muy marcados a primera hora del día y en torno al mediodía, y en una asistencia semanal que sigue en gran medida el patrón estándar de cinco días laborales.

Desde el punto de vista modal, la dependencia del vehículo privado es prácticamente hegemónica, con un peso muy elevado del coche en desplazamientos individuales y una presencia apreciable, aunque menor, del coche compartido. El transporte público tiene un uso residual y la movilidad a pie o en bicicleta apenas aparece en las respuestas, lo que se explica tanto por la configuración territorial como por las limitaciones percibidas en la oferta de transporte colectivo y en las condiciones de accesibilidad peatonal y ciclista. Los tiempos de desplazamiento reflejan una combinación de trayectos de corta y media distancia, coherente con la estructura comarcal del empleo, y se complementan con un número reducido pero relevante de desplazamientos adicionales durante la jornada, vinculados principalmente a gestiones internas o visitas externas.

El estacionamiento se configura como un elemento clave en la experiencia diaria de los trabajadores. La escasa disponibilidad de plazas reservadas en el interior de las empresas obliga a recurrir mayoritariamente al viario público, donde, si bien una parte de los usuarios declara no encontrar grandes dificultades, existe un porcentaje significativo que sí percibe problemas habituales u ocasionales, asociados sobre todo a la falta de plazas próximas al destino y, en menor medida, a cuestiones de inseguridad. A ello se suman las valoraciones sobre los principales problemas de movilidad, que señalan la debilidad del transporte público, la presión sobre el aparcamiento y las carencias en los itinerarios peatonales y ciclistas como factores que limitan la posibilidad de optar por modos más sostenibles.

Por último, las respuestas relacionadas con la disposición al cambio apuntan a que, pese al predominio del coche privado, existe cierto margen para la introducción de alternativas siempre que se actúe sobre las condiciones de contexto. La mejora del transporte público, el fomento del coche

compartido y la creación de infraestructuras seguras para la movilidad ciclista y en vehículos de movilidad personal aparecen como líneas de actuación con potencial real de transformación, siempre que se aborden de forma coordinada.

A partir de este diagnóstico basado en la percepción y en los hábitos declarados por los propios trabajadores, resulta pertinente completar la visión de la movilidad en Finca Lacy mediante el análisis de los aforos de tráfico en los accesos del polígono. Estos datos permitirán contrastar las pautas identificadas en las encuestas con los flujos de vehículos observados sobre el terreno y afinar, de este modo, la interpretación de la intensidad y distribución real de la circulación en el ámbito de estudio.

3.3. CAMPAÑA DE AFOROS DE TRÁFICO EN ACCESOS Y PUNTOS CLAVE

➤ PROCESO DE REALIZACIÓN DE AFOROS

Con el fin de completar la visión obtenida a través de las encuestas a trabajadores, se ha llevado a cabo una campaña específica de aforos de tráfico en los accesos viarios al polígono industrial Finca Lacy. Mientras que las encuestas permiten conocer los hábitos declarados de desplazamiento y la percepción de los usuarios, los aforos aportan una lectura objetiva de los flujos reales de vehículos que acceden y salen del ámbito, así como de su distribución horaria y tipológica. La combinación de ambas fuentes de información ofrece un diagnóstico más robusto sobre el funcionamiento cotidiano de la movilidad asociada al polígono.



Figura 73. Localización de los puntos de aforo de tráfico realizados en el polígono

Para ello se han instalado tres cámaras de vídeo en los principales puntos de conexión con la red viaria exterior. Una de ellas se sitúa en el acceso sur desde la CV-835 y registra exclusivamente los vehículos que entran al polígono por este ramal. La segunda se ubica en la glorieta de conexión con la CV-83, analizando únicamente la rama de entrada desde dicha carretera, mientras que la tercera y última se localiza en el acceso norte, también vinculado a la CV-835, y en este caso registra tanto entradas como salidas, permitiendo caracterizar el intercambio completo de tráfico por este punto.

Los tres puntos se han aforado durante una jornada completa de 24 horas, clasificando los vehículos en diferentes categorías (turismos, furgones y camiones ligeros, vehículos pesados, motocicletas, bicicletas, etc.), de acuerdo con la normativa vigente. En los apartados siguientes se analizan los resultados obtenidos, poniendo especial atención a la intensidad total de tráfico, al peso de los vehículos pesados y a la estructura horaria de accesos y salidas, para posteriormente contrastarlos con las pautas declaradas en las encuestas de movilidad.

➤ RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LOS AFOROS

La explotación de los aforos permite matizar la fotografía obtenida a partir de las encuestas. Si en el trabajo de campo ya se apreciaba una fuerte concentración de entradas al polígono en las primeras horas de la mañana y un retorno muy marcado a primera hora de la tarde, los registros de las tres conexiones viarias con el polígono ayudan a cuantificar este comportamiento y a definir el papel que desempeña cada acceso.

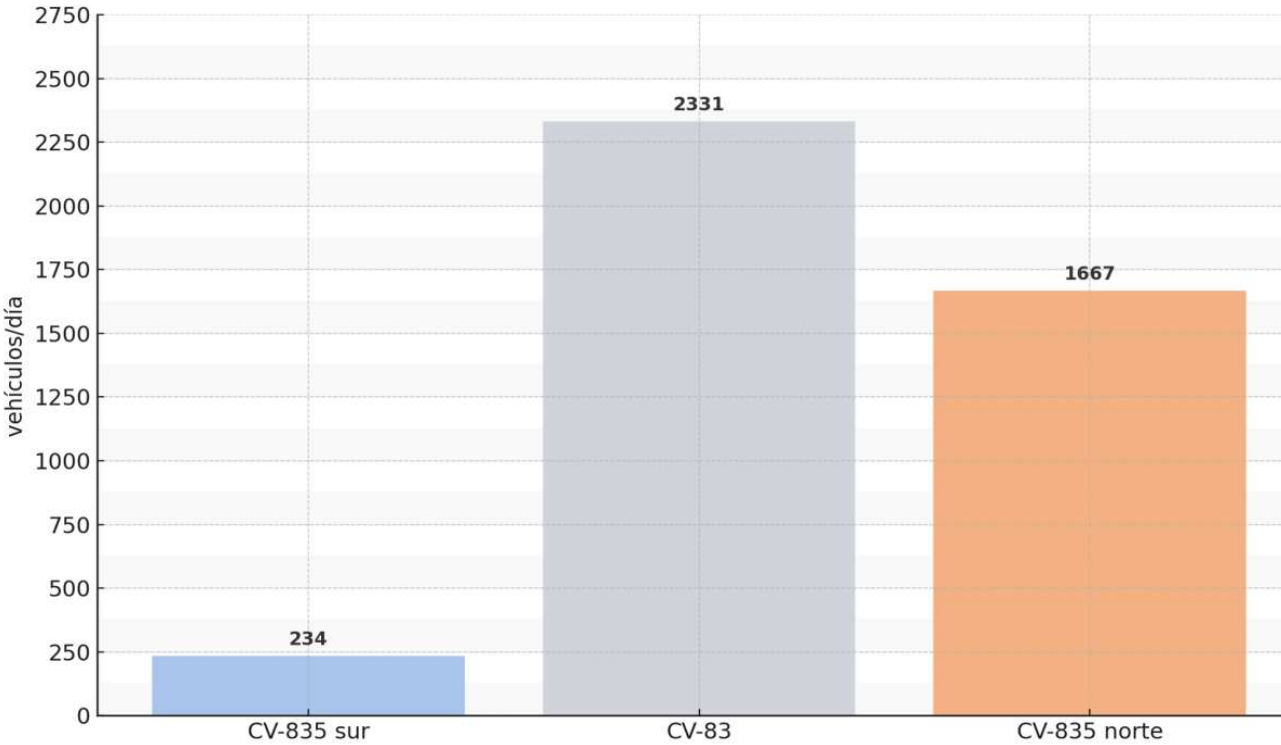


Figura 74. Intensidades en los carriles de entrada al polígono a partir de los datos de aforos realizados

Tomando como referencia las intensidades diarias, el acceso central desde la CV-83 se configura como la principal puerta de entrada al ámbito, con del orden de 2.331 vehículos/día. El acceso norte desde la CV-835 se sitúa en un segundo escalón, con unos 1.667 vehículos/día, mientras que el acceso sur de la misma carretera recoge un volumen mucho más reducido, de apenas 234 vehículos/día. Esta diferencia de escala entre los tres enlaces pone de manifiesto que, aunque el polígono disponga de varias alternativas de conexión, el tráfico se canaliza de forma muy desigual.

Si se analizan esas mismas intensidades en términos relativos, el acceso central por la CV-83 concentra alrededor del 55,08 % de todas las entradas diarias, el acceso norte de la CV-835 aproximadamente el 39,39 % y el acceso sur tan solo el 5,53 %. En conjunto, más de nueve de cada diez vehículos acceden al polígono por los dos enlaces principales, lo que encaja con la imagen que ofrecían las encuestas sobre la importancia de los desplazamientos diarios desde los núcleos urbanos cercanos y refuerza la idea de una estructura de accesos claramente jerarquizada.

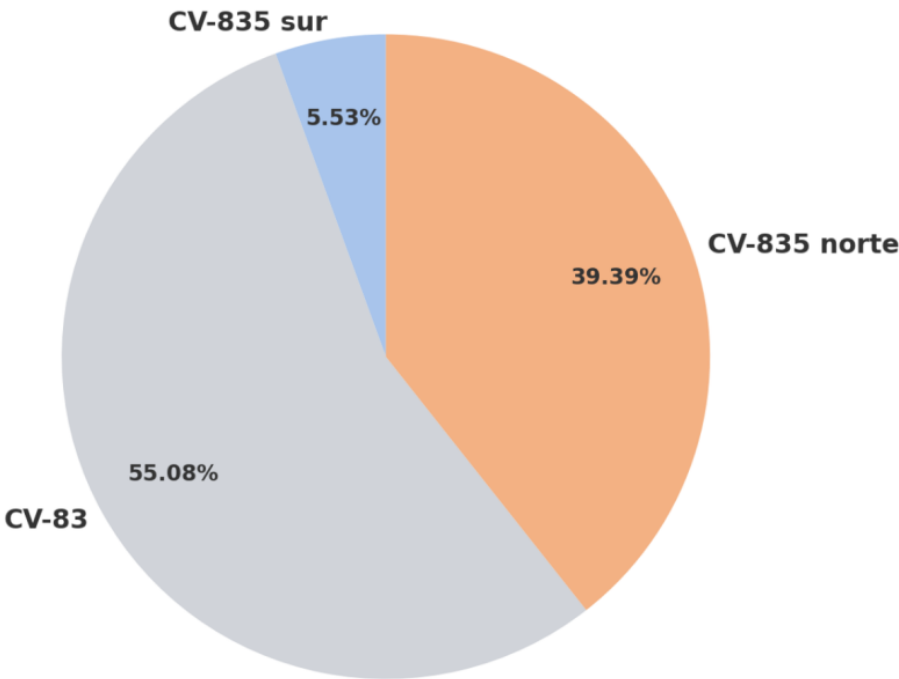


Figura 75. Reparto del tráfico en los carriles de entrada al polígono a partir de los datos de aforos realizados

Si se atiende al reparto modal, el predominio del vehículo ligero es evidente. Sumando los tres accesos, los turismos y furgonetas representan cerca del 70 % de los movimientos de entrada y salida del polígono. Los vehículos pesados, por su parte, suponen aproximadamente el 25 % de los movimientos. El resto de otros modos, entre los que se encuentran motocicletas, bicicletas, patinetes y peatones, ronda únicamente el 5 % de los movimientos, con un peso dominado por las motos y con cifras muy reducidas para los modos no motorizados.

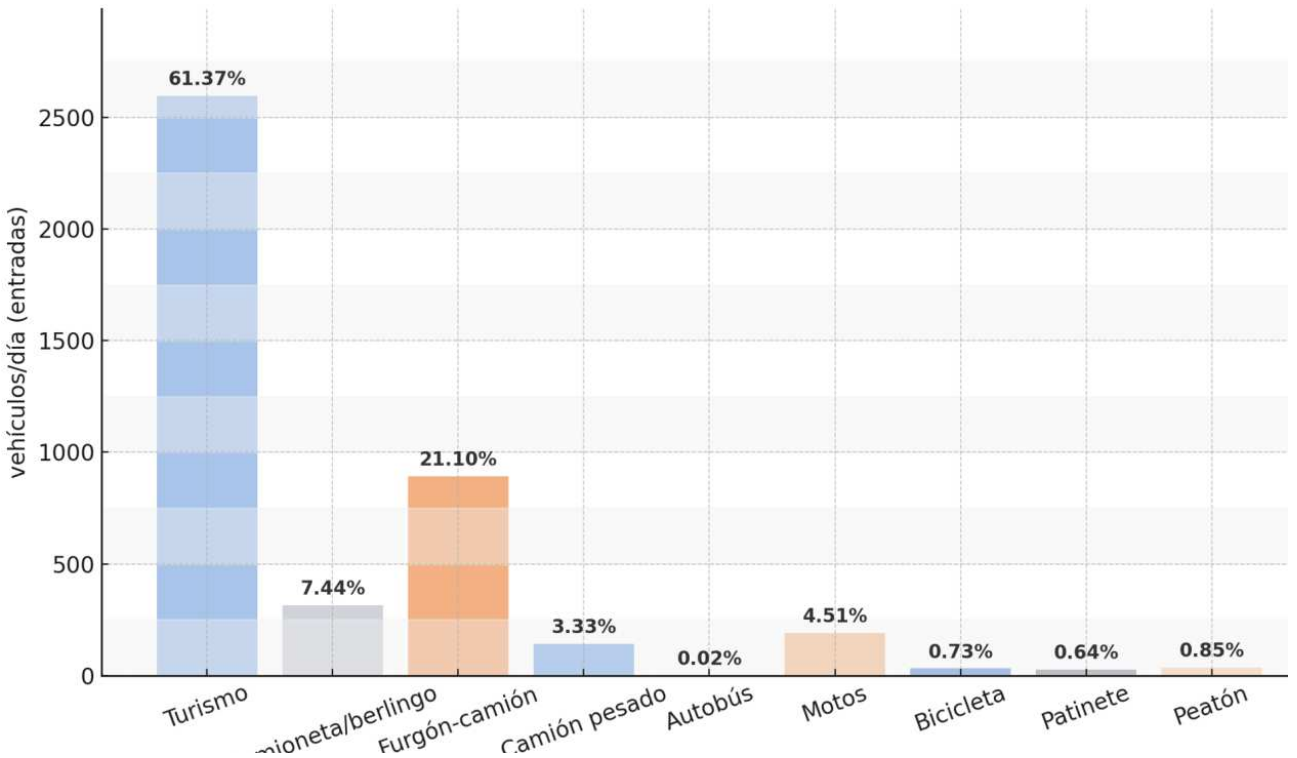


Figura 76. Reparto modal de entradas totales al polígono

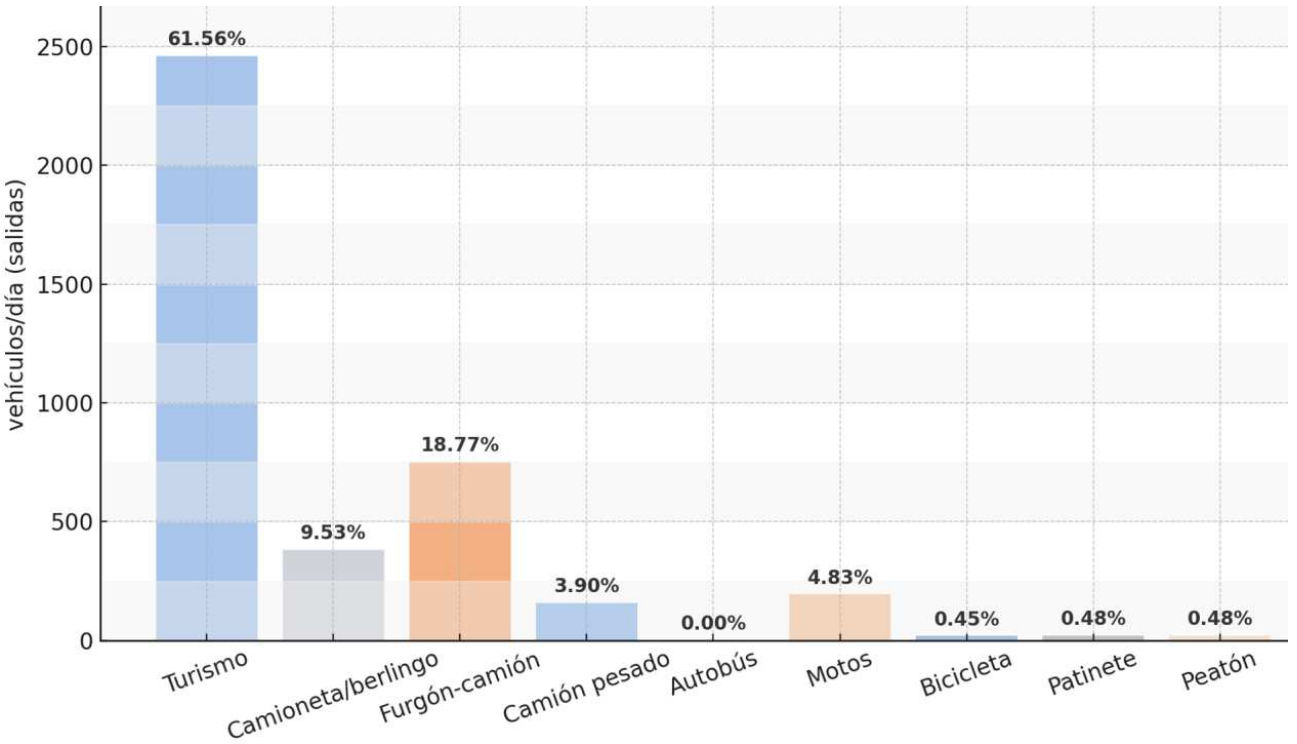


Figura 77. Reparto modal de salidas totales al polígono

Esta estructura modal encaja plenamente con lo declarado por los trabajadores en las encuestas, donde el coche aparecía como modo hegemónico y el uso de la bicicleta o los desplazamientos a pie eran prácticamente testimoniales. Los aforos confirman que, incluso sumando las 24 horas del día, el número de bicicletas, patinetes y peatones que atraviesan los accesos al polígono es muy reducido, concentrándose en unas pocas decenas de movimientos diarios. Se trata por tanto de una presencia residual, muy por debajo del 2 % del tráfico total, lo que explica también la percepción extendida en las encuestas de que el polígono no dispone de condiciones suficientemente atractivas para la movilidad activa.

La evolución horaria total de entradas al polígono reproduce con bastante fidelidad la pauta declarada por los trabajadores. A primera hora de la mañana, entre las 6:00 y las 8:00, se produce un ascenso muy rápido de los flujos, con un máximo en torno a las 6:00–7:00 que supera los 500 vehículos/hora sumando los tres accesos. A partir de ese momento las intensidades se mantienen elevadas hasta media mañana y descienden progresivamente hacia la franja vespertina, donde se registran todavía volúmenes significativos, aunque ya muy por debajo del pico matinal. El protagonismo corresponde claramente a los turismos y furgonetas, mientras que los vehículos pesados mantienen una presencia más estable y el grupo de “otros” modos (motocicletas, bicicletas y peatones) tiene un peso minoritario pero apreciable en determinados tramos.

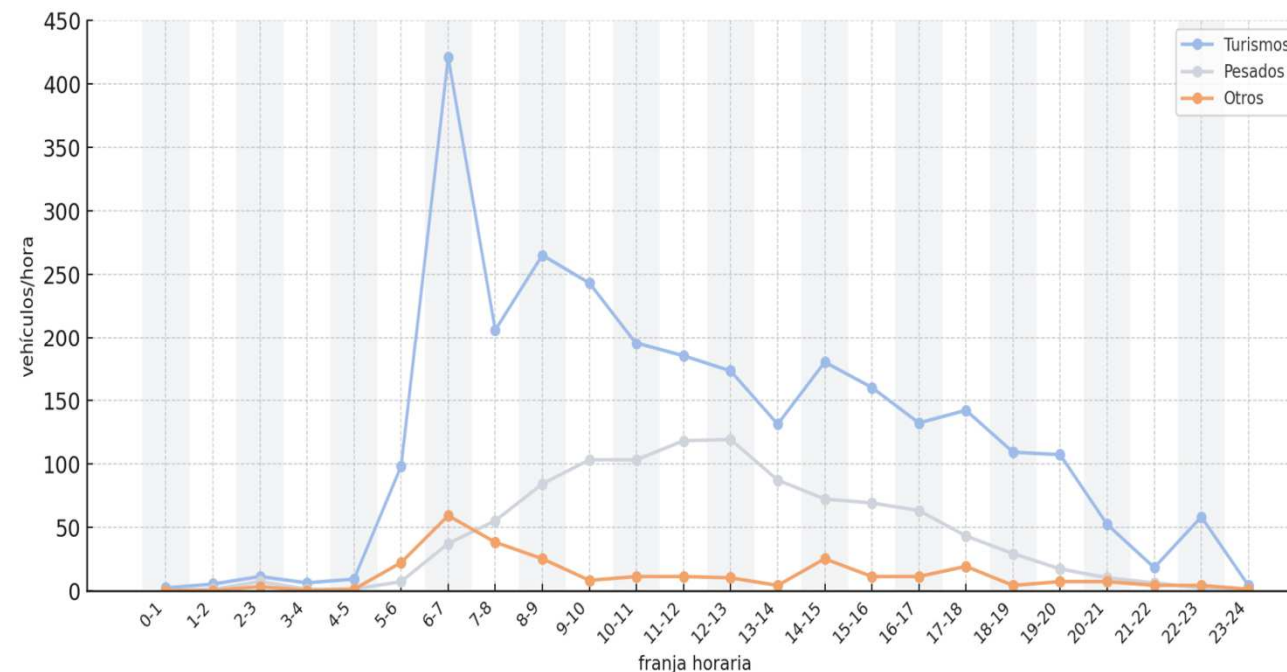


Figura 78. Reparto del tráfico de entrada total

El comportamiento de las salidas por el acceso norte de la CV-835, que actúa como principal vía de evacuación, completa esta imagen. Tras un incremento gradual durante la mañana, la máxima intensidad se alcanza entre las 15:00 y las 16:00, con valores superiores a los 500 vehículos/hora, seguida de un segundo tramo destacado entre las 17:00 y las 19:00. Es decir, el polígono se llena fundamentalmente a primera hora del día y se vacía de forma muy concentrada a primera hora de la tarde, en coherencia con el predominio de la jornada continua detectado en las encuestas y con la percepción de “salida masiva” en torno al final del turno principal.

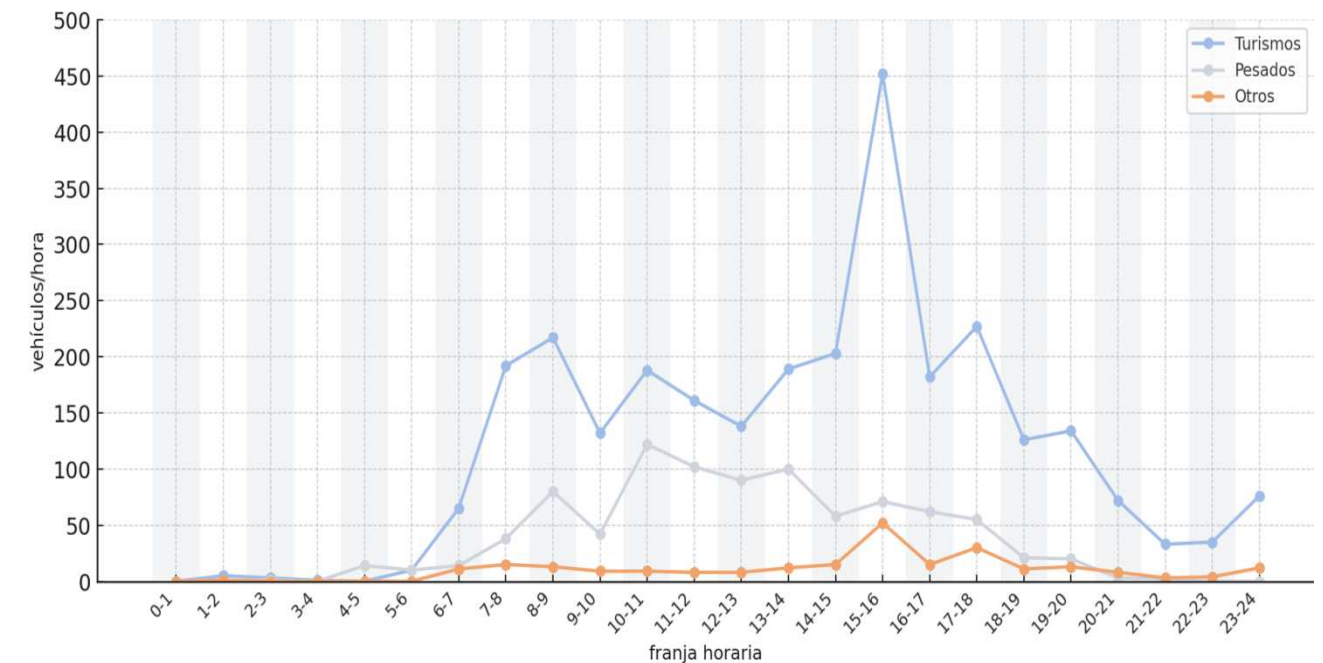


Figura 79. Reparto del tráfico de salida total (íntegro por acceso norte hacia CV-835)

Si se desciende al detalle de cada acceso, el enlace sur de la CV-835 presenta un perfil mucho más discreto, con flujos moderados a lo largo de casi toda la jornada y un pequeño refuerzo entre las 6:00 y las 11:00. El tráfico está dominado por turismos y un número limitado de vehículos pesados, con una presencia anecdótica de otros modos.

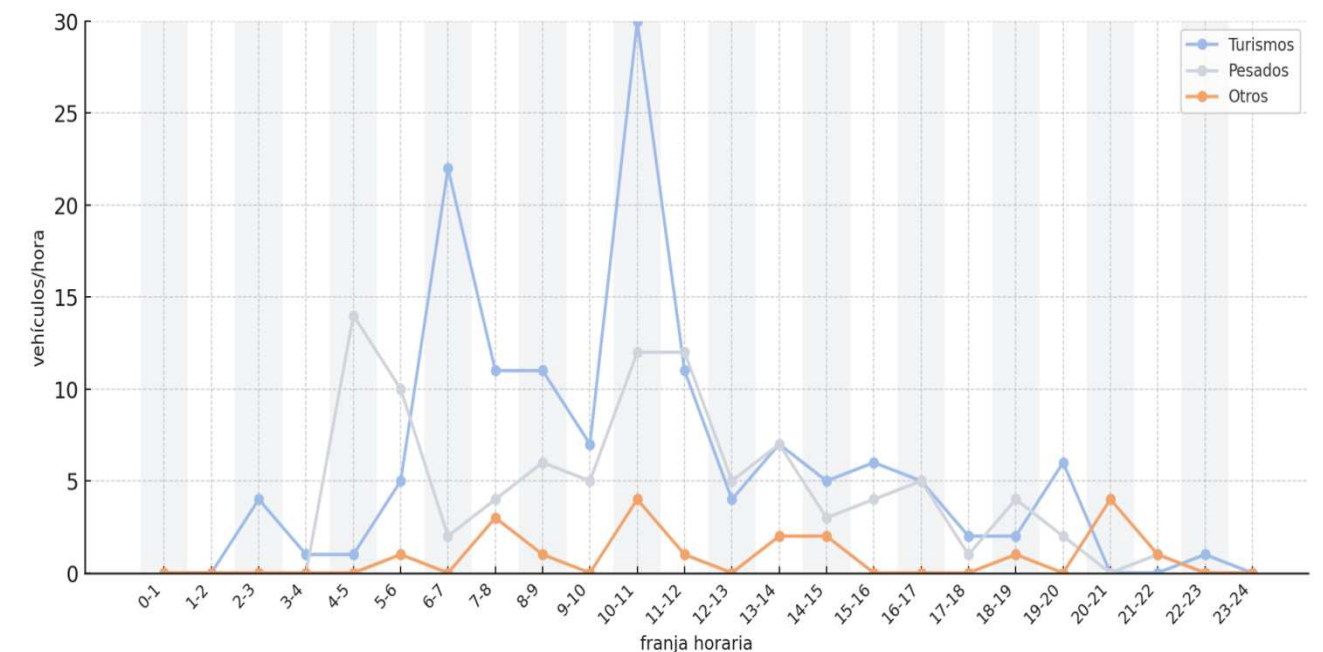


Figura 80. Reparto del tráfico de entrada en acceso sur desde CV-835

El acceso central desde la CV-83, en cambio, concentra la parte más intensa de la movilidad diaria. Aquí la curva de turismo muestra un ascenso muy acusado a partir de las 5:00, alcanza su máximo entre las 6:00 y las 9:00 y mantiene valores altos hasta primeras horas de la tarde. Los pesados acompañan este patrón con volúmenes menores pero constantes, reflejando tanto los desplazamientos de trabajadores como el movimiento propio de carga y descarga del polígono.

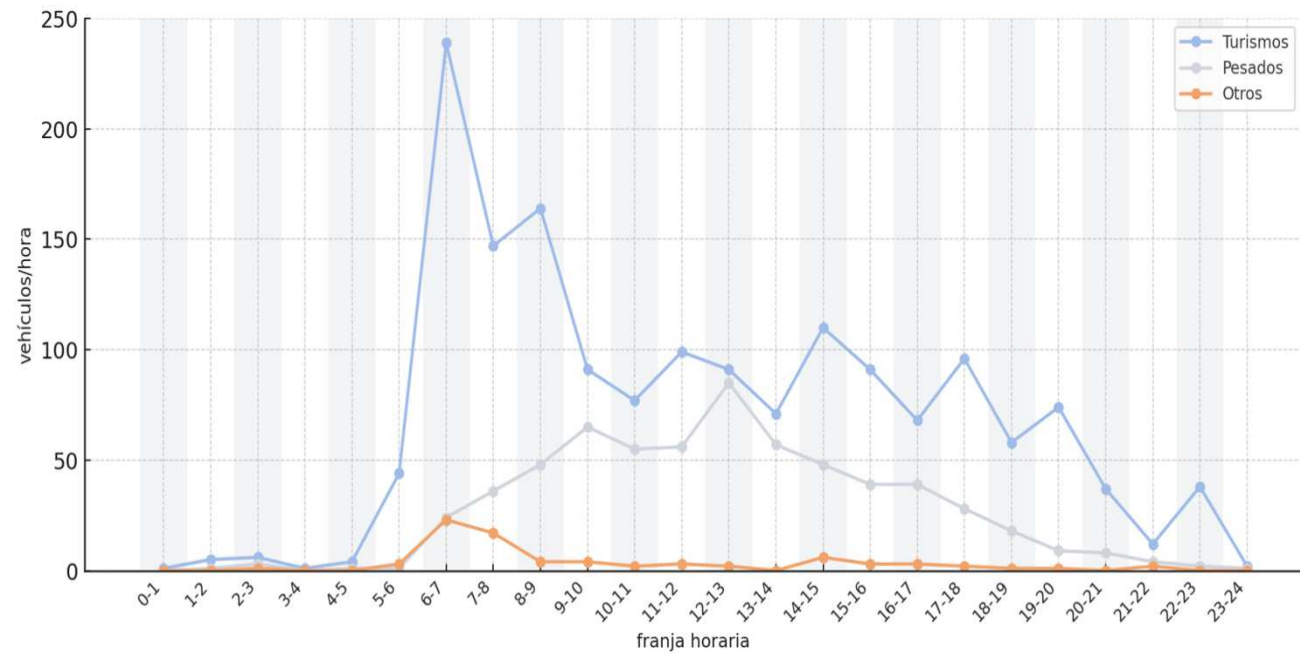


Figura 81. Reparto del tráfico de entrada en acceso central desde CV-83

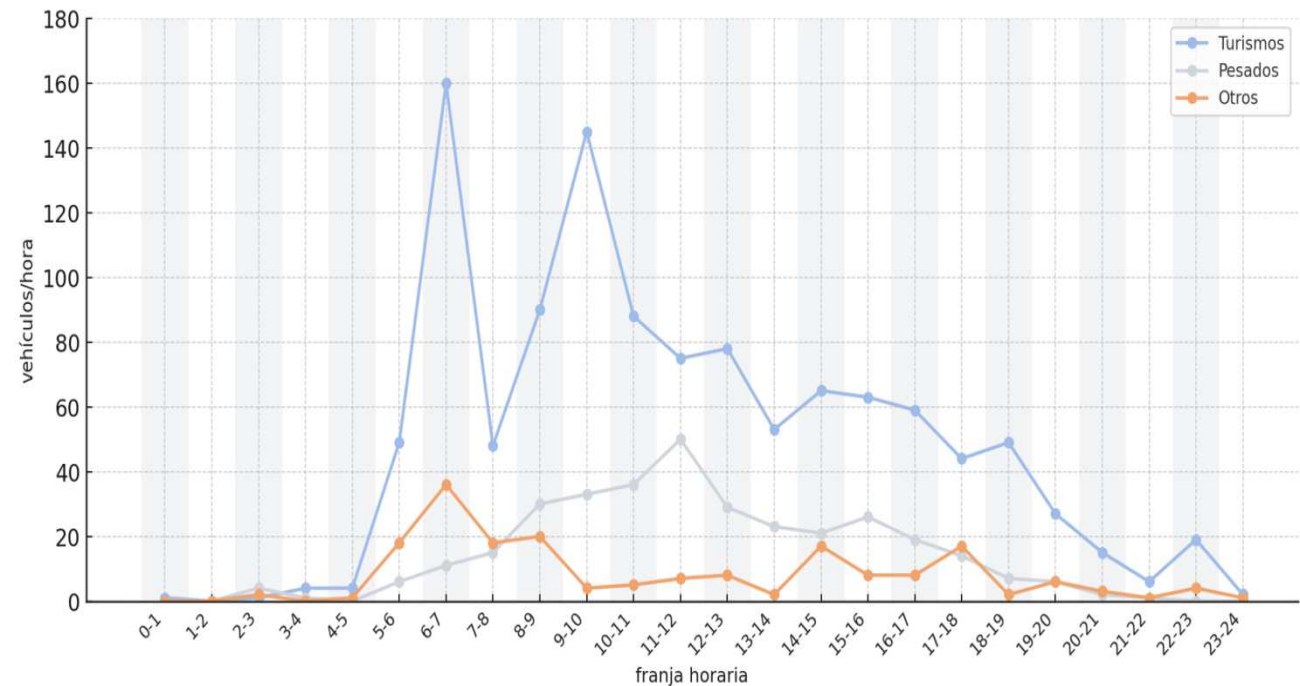


Figura 82. Reparto del tráfico de entrada en acceso norte desde CV-835

El acceso norte de la CV-835 presenta un comportamiento intermedio: comparte el pico matinal en torno a las 6:00–10:00, con una caída más gradual hacia el mediodía y una ligera reactivación en la primera parte de la tarde. En este punto gana algo de peso el grupo de “otros” modos, lo que sugiere una cierta especialización en desplazamientos de proximidad o en conexiones con el entorno inmediato del polígono.

En síntesis, los aforos confirman que la movilidad del polígono Finca Lacy se apoya de manera casi exclusiva en el vehículo privado motorizado, con una aportación relevante de vehículos pesados asociada a la actividad logística y un papel todavía muy marginal de la bicicleta, el patinete y los desplazamientos a pie. La coincidencia entre los patrones observados en vía y los declarados en las encuestas refuerza la robustez del diagnóstico: existe una fuerte concentración de flujos en las primeras horas de la mañana y en la primera franja de la tarde, articulada en torno a un par de accesos principales y con escaso peso de modos alternativos. Sobre esta base será necesario plantear, en fases posteriores del plan, medidas específicas para diversificar los modos de acceso al polígono y mejorar las condiciones de seguridad y confort de la movilidad activa y del transporte público.

3.4. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

Con la información obtenida en las encuestas, los aforos de tráfico y la revisión de la red viaria y ciclista se ha elaborado una matriz DAFO de la movilidad en el polígono Finca Lacy. Esta matriz recoge, de forma ordenada, las debilidades y fortalezas internas del ámbito, así como las amenazas y oportunidades externas que condicionan su funcionamiento actual.

Los puntos incluidos en cada apartado del DAFO proceden directamente de los resultados cuantitativos del trabajo de campo, compuesto tanto por el análisis del reparto modal, intensidades en los accesos al polígono, y el análisis de las encuestas realizadas a los trabajadores, como por las observaciones realizadas sobre el terreno.

recarga para vehículos eléctricos, disponibilidad de datos detallados y presencia de una EGM que puede coordinar actuaciones.

DEBILIDADES (INTERNAS)	AMENAZAS (EXTERNAS)
Dependencia muy alta del coche privado como modo de acceso al trabajo (84,47%).	Mantenimiento de un modelo territorial muy dependiente del coche en el entorno.
Uso prácticamente nulo del transporte público para llegar al polígono (0,26%).	Dificultad para modificar las líneas de autobús existentes.
La salida viaria principal se concentra en el acceso norte a la CV-835, lo que obliga a recorridos internos más largos para muchos orígenes/destinos	Eventuales restricciones ambientales a vehículos más contaminantes, que pueden afectar a parte de la flota que accede al polígono si no se ofrecen alternativas.
Escasez de aparcamientos específicos y seguros para bicicletas y vehículos de movilidad personal en el interior del polígono.	La mayoría de los encuestados (77,24%) declara que no usaría bici/patinete ni transporte colectivo aun mejorando las condiciones.
El carril bici externo no tiene continuidad con el polígono.	
Se percibe problema de aparcamiento por parte de los encuestados (27,61%).	
La accesibilidad peatonal y ciclista se considera deficiente (23,01%).	
FORTALEZAS (INTERNAS)	OPORTUNIDADES (EXTERNAS)
Presencia de tramos de ciclocalle en el interior del polígono, ya reconocidos como espacios compartidos bici-coche.	Existencia de un carril bici ya construido entre Elda y el polígono, que puede integrarse fácilmente en una red ciclista y ciclopeatonal más amplia.
Red viaria interna amplia.	Demanda potencial de lanzadera de un 34,15%
Existencia en el polígono de plazas reservada y puntos de recarga para vehículos eléctricos.	Disposición significativa (55,01%) a compartir coche si se dispone de plataforma o apoyo empresarial.
Proximidad física a Elda y Petrer, con distancias razonables para que la bici sea una alternativa real desde muchos barrios.	Desarrollo y madurez de apps de coche compartido y movilidad corporativa, que pueden integrarse fácilmente en la gestión de la EGM.
Contar con una EGM activa que impulsa el Plan de Movilidad y puede coordinar acciones conjuntas entre empresas.	Posibilidad de coordinar actuaciones con plan de movilidad urbana de Elda, integrando al polígono en estrategias supramunicipales.
Horarios de entrada y salida muy marcados.	Tendencia general al crecimiento de la movilidad eléctrica.
Dos tercios de los trabajadores viven en los municipios de Elda y Petrer, a escasos kilómetros.	Posibilidad de mejorar la infraestructura de aparcamiento para bicicletas y patinetes.

Figura 83. Matriz DAFO de la movilidad del polígono Finca Lacy tras trabajo de campo

La lectura conjunta de la matriz pone de manifiesto que Finca Lacy cuenta con buenas condiciones de accesibilidad viaria y cierto margen físico para reordenar el espacio, pero presenta al mismo tiempo una fuerte dependencia del vehículo privado y carencias importantes en transporte colectivo y modos activos. Las amenazas identificadas apuntan a que, si no se interviene, esta situación puede agravarse con el crecimiento de la actividad y con la evolución de los costes y restricciones asociados al tráfico motorizado.

Por otra parte, se identifican elementos favorables que pueden aprovecharse en la fase de propuestas, como la existencia de infraestructura ciclista parcial, presencia inicial de puntos de

CAPÍTULO 4. PROPUESTA TÉCNICA DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los objetivos generales del Plan de Movilidad Sostenible (PMS) del Polígono Finca Lacy se orientan a compatibilizar el desarrollo económico del área industrial con criterios de sostenibilidad ambiental y cohesión social. El plan fija metas como reducir la movilidad motorizada individual, promover modos de transporte alternativos (bus, bicicleta y peatón), minimizar los impactos ambientales y energéticos del transporte y mejorar la calidad del aire y la salud pública. Asimismo, se busca incrementar la seguridad vial y garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras del polígono.

Estos objetivos se alinean con las directrices nacionales y autonómicas de descarbonización y con la lógica de hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente. La nueva Entidad de Gestión y Modernización (EGM) refuerza la necesidad de objetivos ambiciosos que sustenten su plan estratégico de modernización del área industrial.

Para llevar a cabo dichos objetivos del Plan de Movilidad Sostenible que impulsa la entidad tienen como principales tareas las siguientes:

- Conocer los hábitos de movilidad actuales de los empleados y del resto de usuarios.
- Conocer las necesidades de movilidad diarias de los empleados del área.
- Promover el uso de medios alternativos al vehículo privado, especialmente el transporte público y los modos activos, incentivando éstos entre los ciudadanos.
- Proponer las actuaciones concretas en materia de movilidad a implantar en el área de estudio.
- Definir objetivos concisos a conseguir con la implantación del Plan de Movilidad.
- Informar a los trabajadores de los modos de transporte alternativos al vehículo privado.
- Contar con la participación y la opinión de los empleados en el proceso de definir las medidas y alternativas.

Una vez visto el diagnóstico de la situación actual con el análisis del trabajo de campo, es necesario la elaboración del presente capítulo, el cual pretende dar un conjunto de actuaciones y recomendaciones para la mejora de la movilidad en el entorno del polígono. Algunos de los beneficios consecuencia de la aplicación de estas medidas se resumen en la siguiente imagen:

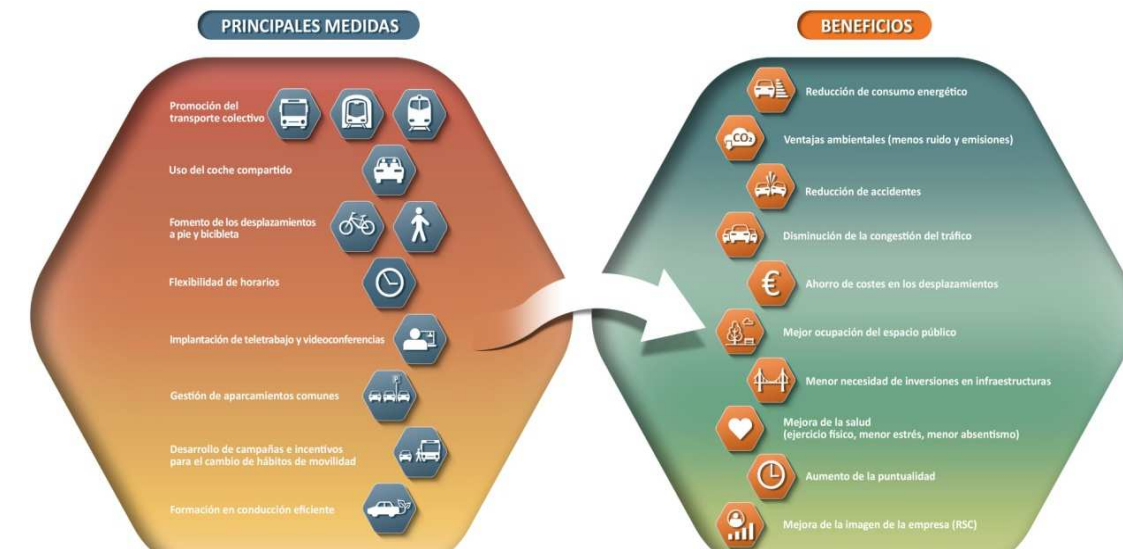


Figura 84. Beneficios tras implantación de medidas de mejora de la movilidad sostenible

4.1. MEDIDAS Y PROPUESTAS DE MEJORA DE LA MOVILIDAD

➤ CREACIÓN DE LA FIGURA DEL GESTOR DE MOVILIDAD

Como punto de partida, se propone asignar a una persona la responsabilidad global de la movilidad del área empresarial, quien asumirá el cargo de Gestor de Movilidad bajo la supervisión de la EGM. Esta figura será esencial para impulsar y coordinar tanto las actuaciones indicadas en el presente documento como las desarrolladas a futuro por parte de la EGM en materia de movilidad sostenible.

El Gestor o Coordinador de Movilidad tendrá un rol decisivo en el impulso hacia un modelo de movilidad empresarial más seguro y sostenible. Aunque la dedicación exclusiva a estas funciones depende del tamaño del área empresarial, dichas tareas pueden ser asumidas por personal interno con el respaldo de una comisión de la EGM. Entre las principales funciones del Gestor de Movilidad se incluyen las siguientes:

- Disponer de información actualizada sobre la oferta de transporte público (horarios, frecuencias, rutas, etc.).
- Garantizar la coordinación y la comunicación operativa entre los empleados y la dirección.
- Supervisar y evaluar el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Finca Lacy tras su implantación.
- Recopilar las necesidades y demandas de los trabajadores en materia de movilidad y trasladarlas a la Dirección de cada empresa.
- Proporcionar información periódica al personal sobre medidas y alternativas de movilidad sostenible para los desplazamientos al centro de trabajo.

- Gestionar y coordinar los servicios de lanzadera y de coche compartido.

➤ PLAN DE MEJORA DE ACCESOS

Actualmente el polígono solo dispone de salida directa hacia la CV-835 por el acceso noroeste, mientras que el acceso suroeste funciona únicamente como entrada. Esto obliga a que una parte importante de los trabajadores y usuarios tenga que recorrer el viario interior hasta el norte del polígono para incorporarse a la carretera, concentrando allí la totalidad de las maniobras de salida, lo que se traduce no solo en mayores tiempos de recorrido, sino en una mayor contaminación ambiental y acústica, y a condiciones de confort peores para los usuarios.

Por tanto, a la vista de los aforos y del reparto espacial de la actividad, resulta razonable estudiar una nueva salida hacia la CV-835 en el entorno suroeste, que permita redistribuir flujos y mejorar la funcionalidad de la red viaria.

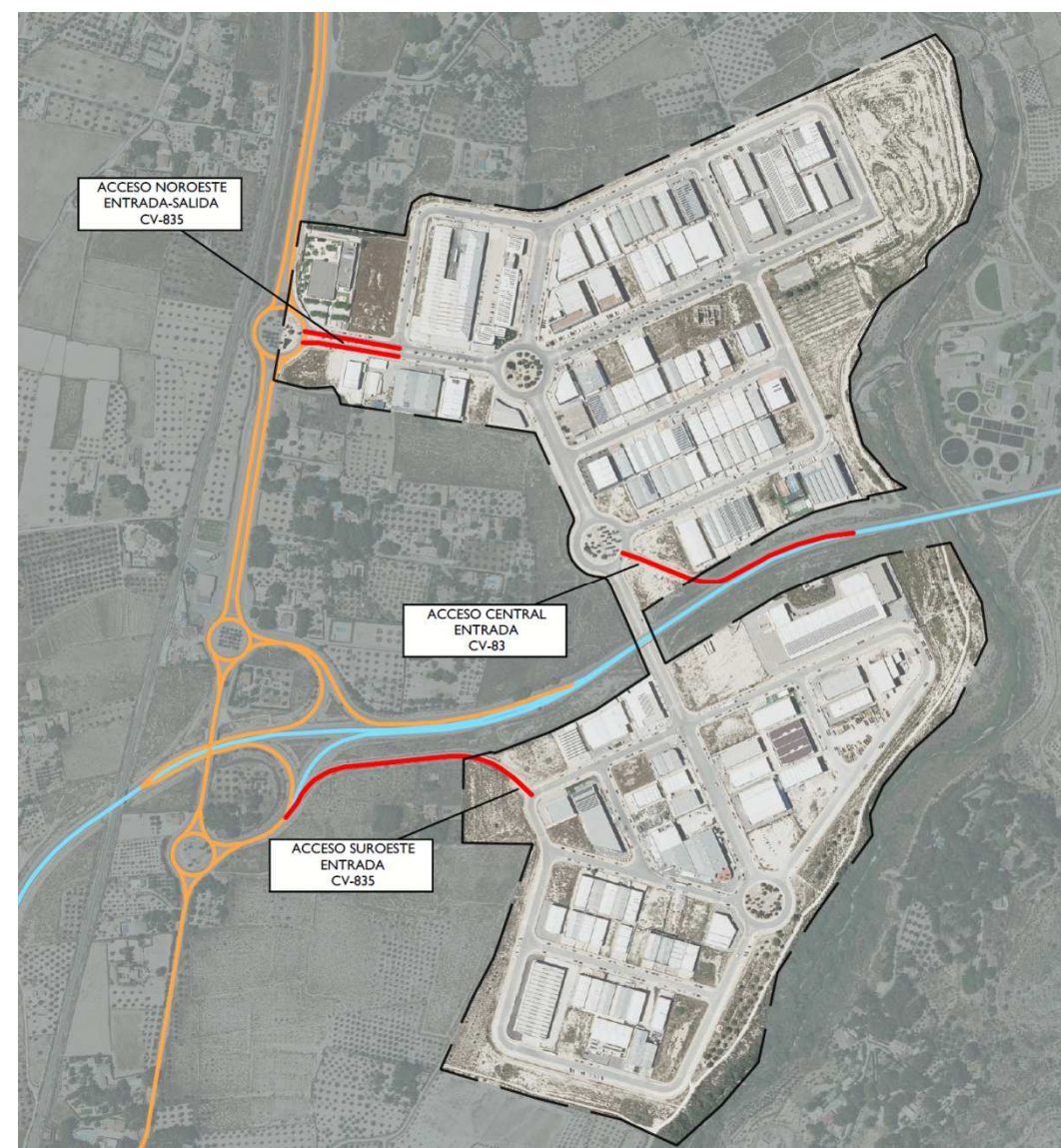


Figura 85. Viales actuales de entrada y salida del polígono Finca Lacy

Sobre esta base se plantean dos alternativas de trazado, ambas apoyadas parcialmente en caminos rurales existentes:

- Alternativa 1. Conexión con la glorieta de la CV-835. Esta alternativa se basa en la ejecución de un nuevo vial que parte del entorno de la actual entrada suroeste del polígono, en dirección oeste, para enlazar con la glorieta existente en la CV-835. La ejecución del vial queda condicionada por la existencia de un camino sin pavimentar que, con el objetivo de realizar las mínimas afecciones posibles al entorno de la actuación, habría que acondicionar para asegurar una conexión viaria segura, eficiente y de bajo coste económico. La principal ventaja de esta solución es que canaliza la nueva salida hacia una intersección ya resuelta mediante glorieta, donde los giros y cambios de sentido están ordenados y la incorporación a la carretera se produce en condiciones más controladas.
- Alternativa 2. Conexión con la CV-835 en intersección al sur. En este caso, la salida se materializaría mediante un nuevo ramal que enlazaría el viario interior del polígono con la CV-835 en una intersección situada más al sur, aprovechando igualmente el trazado de un camino existente que, al igual que en la otra alternativa planteada, debería ser acondicionado. Dentro de esta alternativa sería necesario estudiar si la conexión con la CV-835 se mantiene como intersección en T, con prioridad regulada, o si resulta más conveniente plantear una variante en la intersección, como la disposición de semáforos para su regulación, o la ejecución de glorieta que mejore las condiciones de giro y de seguridad.

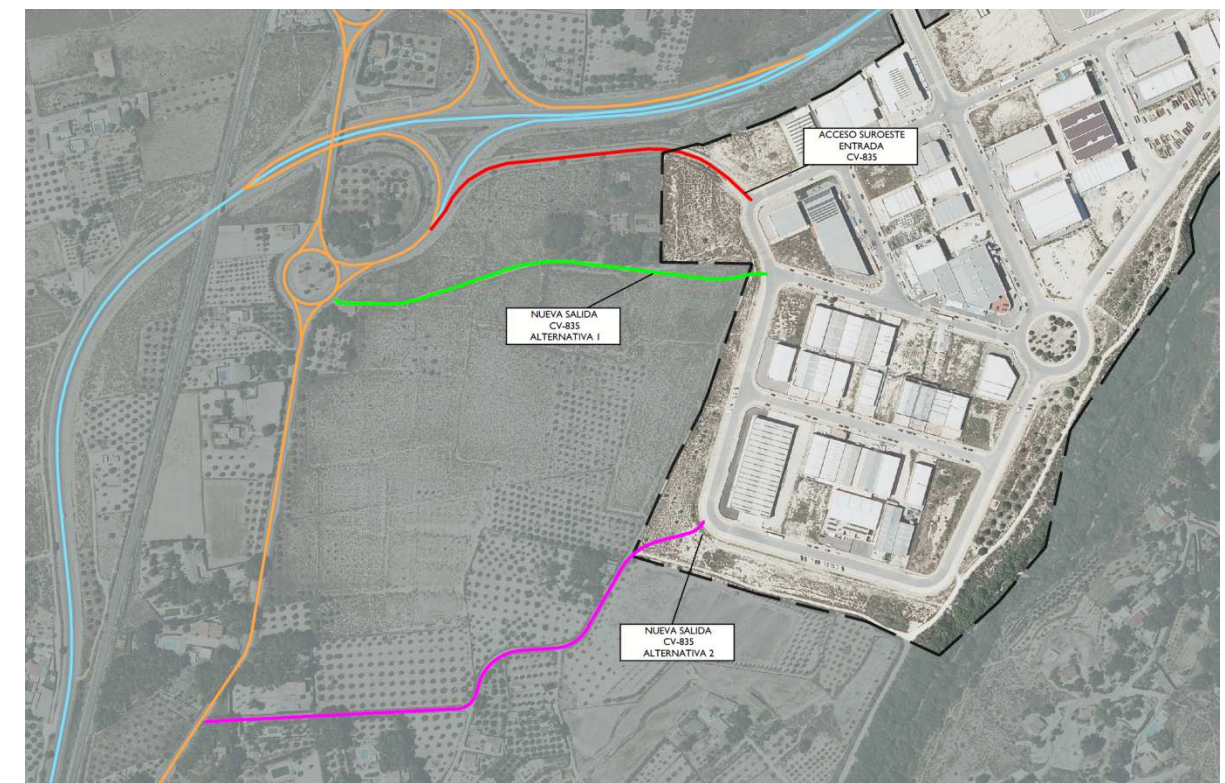


Figura 86. Alternativas de actuación viaria en el polígono

➤ **DESARROLLO DE SERVICIO DE LANZADERA**

Se propone poner en marcha una experiencia piloto de lanzadera entre el polígono Finca Lacy y el núcleo urbano de Elda. Se trataría de un servicio específico para los trabajadores del polígono, impulsado desde la EGM, con horarios concentrados en las franjas de entrada y salida de los trabajadores y un recorrido directo entre determinados puntos de recogida y el área industrial.

Las encuestas muestran que el uso actual del autobús es prácticamente inexistente para acceder al polígono, a pesar de existir una línea regular con parada en sus inmediaciones. Sin embargo, cuando se plantea la posibilidad de una conexión directa con el polígono, alrededor de un 12,47 % de las personas encuestadas afirma que utilizaría un sistema de lanzadera y un 21,68 % la valora como opción, lo que revela una demanda potencial cercana a un tercio de la muestra. En un contexto en el que los aforos registran más de 4.000 entradas diarias, con una hora punta matinal muy concentrada y una clara hegemonía del vehículo privado, esta experiencia piloto se plantea como una manera de testar, de forma acotada en el tiempo, la capacidad de un servicio de lanzadera para captar parte de esos desplazamientos y reducir la presión sobre los accesos viarios.

Los puntos de salida de esta experiencia piloto son:

- Estación de autobuses de Elda: se propone este punto como uno de los orígenes de la experiencia piloto al tratarse del principal nodo de llegada de autobuses interurbanos a Elda. De este modo, la lanzadera puede aprovechar los servicios de transporte público existentes desde otros municipios, facilitando un esquema intermodal en el que el desplazamiento se completa con un servicio de lanzadera hasta el polígono. Al mismo tiempo, la localización de la estación permite concentrar también a una parte de la población residente en el propio municipio, que puede acceder a pie desde su domicilio, convirtiéndola en un punto de salida útil tanto para usuarios del transporte público como para personas que viven en las inmediaciones.
- Avenida de Ronda (zona sur de Elda, entorno campo de fútbol): se plantea este punto como origen complementario orientado a la población residente en la zona sur de Elda y en los barrios próximos, evitando que todos los usuarios tengan que desplazarse hasta el entorno de la estación. Su ubicación en un viario de carácter estructurante, con buena accesibilidad tanto a pie como en vehículo privado, permite concentrar en un mismo punto a personas procedentes de diferentes sectores residenciales. Además, la disponibilidad de espacio para estacionar en el entorno facilita que quienes acceden en coche puedan dejar su vehículo en esta zona y continuar el trayecto en lanzadera, evitando así llegar en coche hasta el polígono y reduciendo la presión de tráfico y aparcamiento en el interior del mismo.

➤ **FORMACIÓN E INFORMACIÓN DE SEGURIDAD VIAL**

Se propone implantar un programa de formación y sensibilización en seguridad vial dirigido a las personas trabajadoras del polígono, coordinado por la EGM en colaboración con las empresas. El objetivo es mejorar los hábitos de conducción en los accesos y viales internos y favorecer una mejor convivencia entre turismos, vehículos pesados y modos vulnerables. Esta actuación se considera oportuna teniendo en cuenta las intensidades registradas en los aforos, la presencia

significativa de tráfico pesado en las horas punta y el hecho de que, en las encuestas, la inseguridad vial aparece señalada como problema de movilidad por un 1,84 % de los participantes.

El programa puede articularse mediante una sesión anual presencial en cada centro de trabajo, apoyada en materiales informativos y campañas internas. En estas sesiones se tratarían aspectos como la conducción segura y eficiente en los accesos, la interacción con vehículos pesados, el uso correcto de gloriets y ramales, y el respeto a los usuarios más vulnerables (motos, bicicletas, patinetes y peatones). De este modo, la medida tendría un carácter preventivo y contribuiría a reducir la accidentalidad potencial asociada a los desplazamientos cotidianos, reforzando el impacto del resto de mejoras previstas en el plan.

➤ **PROMOVER EL USO DE APLICACIONES DE VEHÍCULO COMPARTIDO**

Se propone impulsar el coche compartido como medida para optimizar el uso del vehículo privado en los desplazamientos al polígono, sin eliminarlo como modo de acceso ni penalizar a quien lo necesita. El objetivo es aumentar la ocupación media de los coches que ya se utilizan, reduciendo el número de vehículos que acceden diariamente, la presión sobre el estacionamiento y las emisiones asociadas, al tiempo que se reparten los costes de viaje entre varias personas trabajadoras.

Las encuestas muestran que, ante la pregunta sobre si utilizarían el coche compartido si existiera una plataforma o apoyo empresarial, un 15,72 % de las personas encuestadas responde que sí y un 38,16 % indica que “quizá” lo haría. Es decir, en torno al 54 % se muestra abierta a esta opción en mayor o menor medida. La combinación de ese alto porcentaje de predisposición a compartir coche junto con la intensidad de tráfico registrada en los aforos justifica plantear una medida específica basada en aplicaciones de coche compartido, que facilite la organización de los viajes compartidos y reduzca la dependencia del vehículo de uso individual.

Para implementar y fomentar esta medida de forma eficaz se plantean las siguientes líneas de actuación, que la EGM podría coordinar con las empresas:

- Creación o adopción de una plataforma digital de coche compartido específica para Finca Lacy (app propia del polígono o acuerdos con soluciones ya existentes orientadas a empresas, como Hoop Carpool, Ciclogreen u otras de características similares). La plataforma permitiría a las personas trabajadoras ofrecer y buscar plazas, configurar grupos de viaje y coordinar horarios de manera sencilla.
- Integración de la plataforma en los canales internos de comunicación, como la web del polígono, comunicaciones de las empresas, cartelera en el polígono, etc, de forma que el alta y el uso resulten intuitivos y se visualicen las ventajas económicas y ambientales de compartir vehículo.
- Posible reserva de plazas de aparcamiento preferentes para vehículos acreditados como “coche compartido”, en zonas próximas a los accesos principales o a las empresas con mayor número de trabajadores, de manera que el uso de la aplicación tenga también un beneficio tangible en términos de accesibilidad al puesto de trabajo.

- Campañas periódicas de sensibilización e incentivos, vinculadas por ejemplo a retos de reducción de emisiones o a objetivos de ocupación media del vehículo, de forma similar a las experiencias que ya se están aplicando en otros polígonos y centros de trabajo.

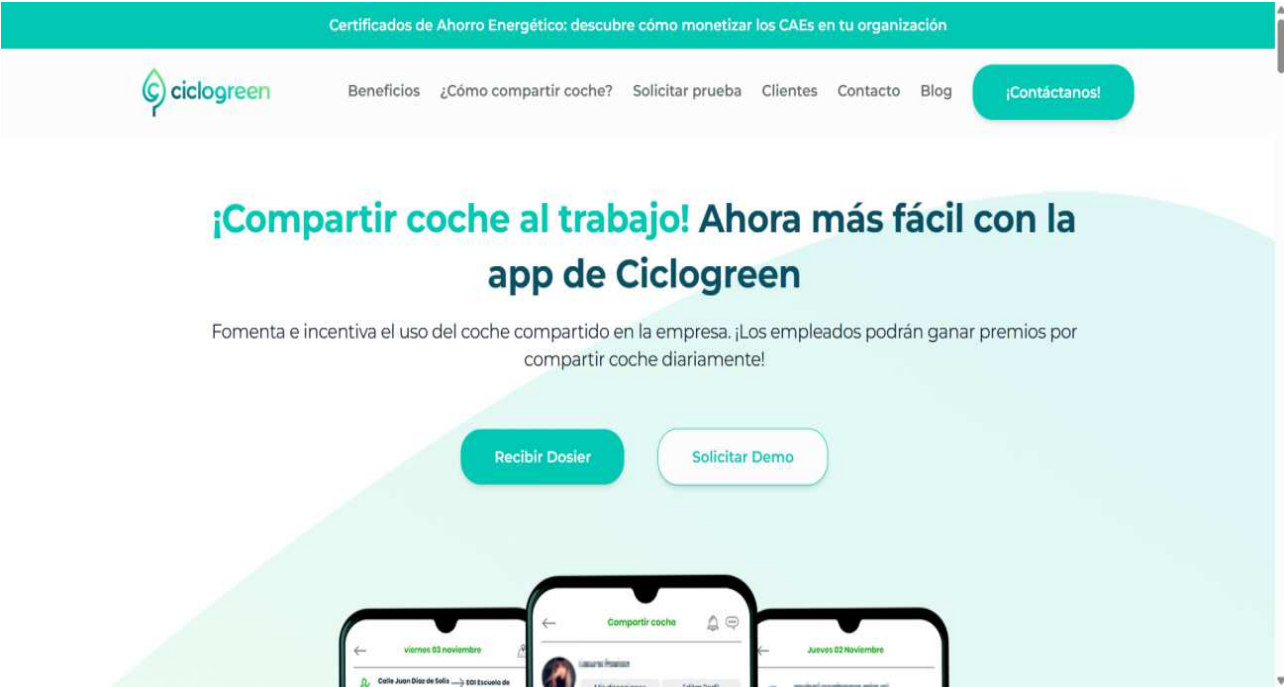


Figura 87. Página web del portal Ciclogreen

Con este conjunto de actuaciones, la medida busca transformar parte del actual uso individual del coche en viajes compartidos estructurados, apoyándose en herramientas digitales y beneficios concretos para las personas usuarias, y contribuyendo a disminuir el número de vehículos que acceden diariamente al polígono.

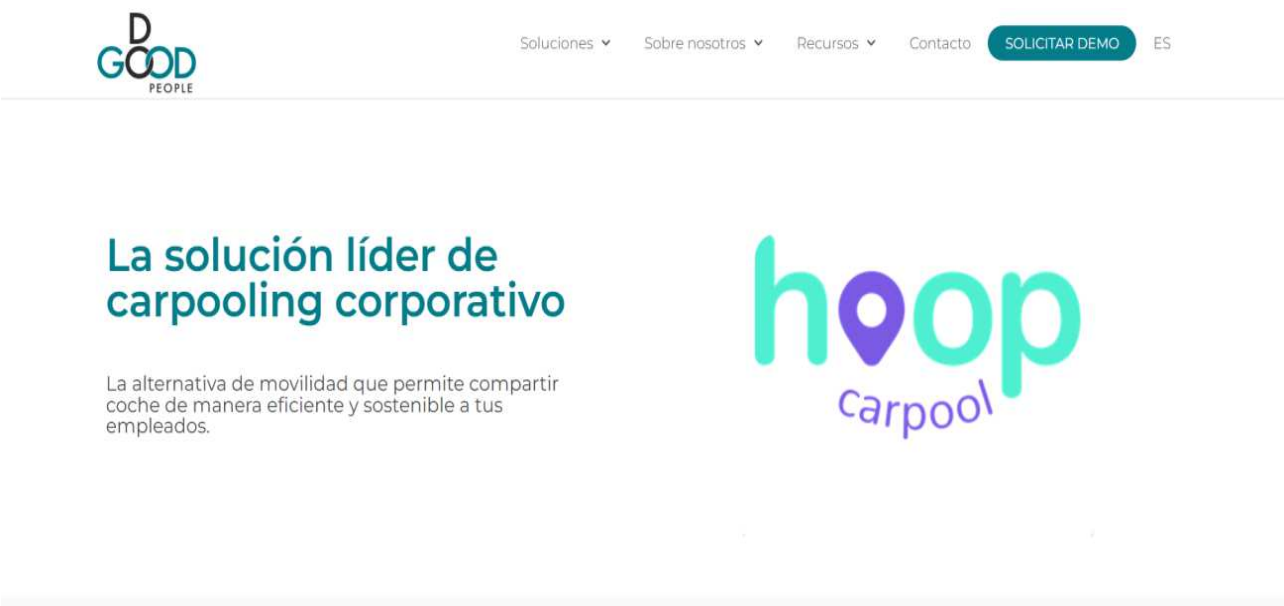


Figura 88. Página web del portal Hoop Carpool

➤ GESTIÓN DEL APARCAMIENTO

Las encuestas realizadas muestran que el aparcamiento aparece como uno de los principales problemas de movilidad del polígono, señalado por una parte relevante de los trabajadores. Al mismo tiempo, el reparto modal confirma una fuerte dependencia del vehículo privado, con una mayoría de desplazamientos en coche y moto, mientras que los aforos registran varios miles de entradas y salidas diarias. En este contexto, resulta necesario actuar sobre la oferta y organización del estacionamiento, no solo para el vehículo privado motorizado, sino también para los modos que se quiere potenciar en el marco del plan.

Por un lado, se propone el aumento de la dotación de aparcamiento específico para modos sostenibles, mediante la implantación de aparcamientos para vehículos de movilidad personal (VMP) y bicicletas. En la encuesta, la pregunta sobre la posible utilización de la bicicleta o el patinete si existieran carriles seguros y aparcamientos adecuados refleja que, aunque la mayoría declara que no los utilizaría, existe un grupo de personas que sí lo haría (6,23 %) y otro que lo valora como opción (16,53 %). Este margen potencial justifica habilitar puntos de estacionamiento seguros y visibles para estos modos, próximos a los accesos de las empresas y vinculados a los itinerarios peatonales, como condición necesaria para facilitar su implantación real.



Figura 89. Puntos de recarga eléctrica existentes en Finca Lacy

En paralelo, se plantea reforzar progresivamente la dotación de plazas y puntos de recarga para vehículos eléctricos. En los últimos años el polígono ya ha incorporado una oferta inicial de estacionamiento reservado y recarga para este tipo de vehículos, pero se considera necesario planificar su ampliación a futuro, de forma coherente con el previsible crecimiento de la movilidad eléctrica en los desplazamientos casa–trabajo. Las tendencias generales de renovación del parque móvil y las políticas de descarbonización apuntan a un incremento de su presencia, por lo que resulta oportuno que el polígono anticipe esta evolución y disponga de una infraestructura de recarga suficiente y bien distribuida.

Por último, y en relación directa con la percepción de problemas de aparcamiento recogida en las encuestas, se considera conveniente estudiar la creación de una o varias bolsas de estacionamiento en ubicaciones estratégicas del polígono conectadas con la red viaria interna o con el acerado del polígono. Estas bolsas permitirían concentrar parte de la demanda de estacionamiento en espacios específicamente ordenados para ello, facilitar la gestión del estacionamiento asociado a las empresas y contribuir a mejorar la percepción de disponibilidad de plazas, sin necesidad de reordenar la estructura viaria existente del polígono.

➤ **PROPUESTAS DE MEJORA DE LOS ITINERARIOS Y MOVILIDAD DE BICICLETA**

Las encuestas muestran que la accesibilidad peatonal y ciclista deficiente es uno de los principales problemas de movilidad señalados por las personas trabajadoras del polígono, y que una parte de la muestra estaría dispuesta a utilizar bicicleta o patinete si existieran itinerarios seguros y aparcamientos adecuados (6,23 % responde que sí y 16,53 % que “quizá” lo haría).

En paralelo, la infraestructura actual presenta un carril bici exterior que conecta Elda con el entorno del polígono pero no penetra en su interior. Por su parte, en el interior del polígono sí discurre un itinerario ciclista mediante ciclovías, compartidos con el tráfico motorizado, con las condiciones de seguridad vial e implicaciones en la circulación que ello implica.

Este contexto justifica avanzar hacia una red más continua y segura para los desplazamientos ciclistas y con vehículos de movilidad personal. En primer lugar, se propone la conexión del carril bici exterior con la red interior del polígono, de manera que el itinerario ciclista entre Elda y Finca Lacy no se quede en el perímetro, sino que tenga continuidad hasta los accesos principales y los puntos de mayor concentración de empleo. Esta conexión, en principio está contemplada en los proyectos de mejora de servicios e infraestructuras de los polígonos industriales del IVACE, en los cuales una actuación de esta naturaleza está contemplada para la anualidad 2025. En segundo lugar, se plantea el diseño de itinerarios ciclistas interiores segregados del tráfico motorizado. Estos recorridos estructurales enlazarían los accesos con las principales manzanas y zonas de servicios, discurriendo preferentemente fuera de la calzada o separados físicamente del carril de circulación de vehículos. La creación de estos ejes, combinada con la dotación de aparcamientos seguros para bicicletas y VMP en las proximidades de las empresas, permitiría responder a la demanda potencial detectada en las encuestas y consolidar una alternativa real al coche para los desplazamientos de corta y media distancia entre los municipios cercanos y el polígono.

4.2. PLAN DE SEGUIMIENTO

Tras el análisis detallado de los patrones de movilidad del personal vinculado al área empresarial de Finca Lacy, se establece la necesidad de definir un marco sistemático de seguimiento que permita medir el desempeño del plan de movilidad. Para ello, resulta necesario establecer un conjunto de indicadores que facilite el seguimiento continuo de la situación y permita valorar la eficacia de las acciones planteadas, de manera que aporten información objetiva para la toma de decisiones futuras.

Este sistema de seguimiento constituye un instrumento esencial para la gestión estratégica de la movilidad, ya que permitirá a la EGM supervisar el grado de avance de las actuaciones, identificar tendencias y validar si las medidas adoptadas contribuyen eficazmente a los objetivos establecidos. Asimismo, proporcionará una base sólida para comparar la evolución del centro con otros entornos empresariales que cuenten con iniciativas similares, reforzando la coherencia y la transparencia del proceso.

Los indicadores definidos a continuación permitirán evaluar el impacto real de las intervenciones y facilitarán la detección temprana de posibles desviaciones, posibilitando la revisión o reajuste de las acciones cuando sea necesario para garantizar su alineación con el plan de movilidad.

- Ejecución de ramal de salida hacia CV-835 en zona suroeste. Medición de la intensidad media diaria tanto en el nuevo vial como en la salida existente del polígono.
- Intensidad de uso del servicio piloto lanzadera. Medición del número medio de usuarios por servicio, con el fin de valorar la eficiencia del transporte colectivo interno.
- Participación en sistemas de coche compartido. Evaluación del número de empleados activos en la plataforma corporativa y del grado de utilización del servicio.
- Dotación de aparcamientos para bicicletas y vehículos de movilidad personal. Registro de las nuevas infraestructuras instaladas y su distribución en el recinto empresarial.
- Infraestructura para movilidad eléctrica. Seguimiento de la disponibilidad y uso de plazas de aparcamiento para vehículos eléctricos, así como del número de cargadores operativos.
- Mejora de itinerarios y movilidad de la bicicleta. Medición de la intensidad media diaria de bicicletas y vehículos de movilidad personal en los accesos al polígono y en las nuevas vías ciclistas ejecutadas.

La metodología adoptada combina indicadores de demanda, de oferta y de desempeño operativo, de forma que el análisis posterior pueda integrar no solo la implantación física de las medidas, sino también su impacto real sobre los patrones de desplazamiento. Para ello, se ha definido un marco de medición homogéneo que garantiza la obtención de series temporales consistentes y facilita la interpretación de los datos en términos de eficiencia, utilización y respuesta de los usuarios.

En el ámbito de la movilidad viaria, se recurrirá a campaña de aforo que permitan registrar la Intensidad Media Diaria (IMD) en los accesos estratégicos del polígono, para así analizar el cambio

en las salidas del polígono, esperando observar un trasvase de IMD desde la única salida actual hacia el nuevo vial. Estas mediciones se realizarán seis o doce meses tras la finalización de la construcción del nuevo vial.

Paralelamente, el seguimiento de los modos de transporte alternativos al vehículo privado se basará en una combinación de aforos manuales, registros automáticos y datos procedentes de plataformas de gestión. En el caso de la experiencia piloto de servicio de lanzadera, se establecerán campañas mensuales de conteo que permitan estimar la ocupación media por expedición y detectar ajustes necesarios en la planificación operativa. De forma complementaria, el análisis de la movilidad compartida se apoyará en los datos trimestrales proporcionados por la plataforma digital habilitada, lo que permitirá conocer con precisión el nivel de participación, la evolución del uso y el grado de consolidación del sistema dentro del polígono. Tanto en uno como en otro caso, la sistematicidad del registro permitirá evaluar tendencias y fundamentar decisiones de optimización del servicio.

En lo relativo a la movilidad ciclista y a los vehículos de movilidad personal, el sistema de seguimiento incorporará aforos semestrales en accesos y ejes estratégicos con el fin de obtener la IMD ciclista y de VMP, indicador clave para determinar la eficacia de las medidas implantadas a este respecto, y su capacidad para captar desplazamientos de corta y media distancia. La medición se complementará con un inventario anual de aparcamientos para bicicletas y VMP, que permitirá valorar la adecuación de la infraestructura disponible, su distribución interna y su adaptación al crecimiento de la demanda. Este enfoque integrado facilita la identificación de desajustes entre dotación y uso, y orienta la toma de decisiones en materia de ampliación o relocalización de equipamientos.

Finalmente, el seguimiento de la movilidad eléctrica se articulará mediante un registro anual del número de plazas específicas y puntos de carga operativos, así como de su nivel de uso. Este indicador permitirá anticipar necesidades de ampliación y garantizar la operatividad de una infraestructura clave en el proceso de transición energética. El tratamiento periódico y comparado de todos los indicadores permitirá construir un cuadro de mando funcional, capaz de mostrar de forma integrada la evolución de la movilidad en el polígono, detectar desviaciones, priorizar actuaciones y justificar decisiones de planificación con base en datos objetivos.

En conjunto, el sistema de seguimiento propuesto no se limita a verificar la ejecución física de las medidas, sino que constituye un instrumento técnico de observación continua orientado a la mejora del plan, proporcionando información operativa, fiable y comparable a lo largo del tiempo. De este modo, se garantiza que las decisiones futuras puedan apoyarse en evidencias cuantitativas y que la evolución del polígono hacia un modelo de movilidad más eficiente, seguro y sostenible pueda monitorizarse con rigor y transparencia.

PROPUESTA	INDICADOR	SITUACIÓN ACTUAL	SEGUIMIENTO	EVOLUCIÓN ESPERADA
Ramal de salida sur hacia CV-835	Medición de IMD en el nuevo vial	Sin datos previos	Aforos semestrales en accesos	Reducción de congestión en actual salida noroeste
Servicio de lanzadera	Intensidad de uso del servicio lanzadera	Sin datos previos	Conteos mensuales	Consolidación de experiencia piloto
Impulso al coche compartido	Empleados activos en la plataforma	Sin datos previos	Registros trimestrales	Aumento % uso coche compartido
Mejora oferta aparcamiento bicicletas y VMP	Inventario de nuevas instalaciones	No hay oferta de este tipo de estacionamiento	Inventario anual	Aumento de instalaciones
Impulso movilidad eléctrica	Disponibilidad y uso de plazas y cargadores	8 puntos de recarga eléctrica	Registros anual	Aumento de puntos de carga
Mejora itinerarios ciclistas	IMD de bicicletas y VMP	3,16% del reparto modal	Aforos semestrales	Crecimiento de dichos modos

Figura 90. Indicadores de seguimiento de medidas propuestas

La recopilación sistemática de esta información permitirá construir una base analítica que soporte el seguimiento del plan de movilidad sostenible, ofreciendo una visión clara y cuantificable de la evolución de cada medida. Este enfoque facilitará la evaluación de resultados, la identificación de oportunidades de mejora y la adecuación de las estrategias cuando las circunstancias o las necesidades del centro así lo requieran.

En conclusión, la consolidación de este sistema de indicadores garantiza un proceso de evaluación continua que respalda la transición hacia un modelo de movilidad más sostenible, eficiente y coherente con la visión estratégica del área empresarial. Todo ello permitirá no solo mantener la calidad de los desplazamientos actuales, sino anticipar escenarios futuros y promover un entorno de movilidad equilibrado y resiliente.

4.3. EVALUACIÓN ENERGÉTICA DE LA MOVILIDAD

La movilidad diaria generada por el polígono industrial Finca Lacy implica un volumen significativo de desplazamientos motorizados, que se traduce en consumo de energía y emisiones de gases de efecto invernadero, fundamentalmente CO2. El objetivo de este apartado es cuantificar, de forma aproximada pero consistente, el consumo energético y las emisiones asociadas a los desplazamientos laborales vinculados al polígono y estimar su posible evolución en el horizonte 2045, tanto en un escenario tendencial sin Plan como en un escenario con aplicación del Plan de Movilidad Sostenible.

Para ello se han definido tres escenarios de referencia:

- Escenario actual (año base): situación presente de la movilidad asociada al polígono, a partir de la información de trabajo de campo.
- Escenario tendencial sin Plan: proyección a 20 años manteniendo los patrones actuales de movilidad, pero incorporando la evolución prevista del número de trabajadores y del volumen de tráfico en el entorno del polígono, así como una renovación gradual del parque de vehículos.
- Escenario con Plan: proyección al mismo horizonte temporal, con idénticas tendencias de crecimiento de empleo, tráfico y renovación del parque, pero incorporando el efecto de las medidas del Plan sobre el reparto modal, la ocupación de los vehículos y los kilómetros recorridos en coche.

La comparación entre el escenario tendencial y el escenario con Plan permite estimar los ahorros de energía y de emisiones atribuibles a la implantación de las medidas propuestas.

➤ DATOS DE PARTIDA Y MARCO DEL ANÁLISIS

La evaluación energética del Plan se centra en cuantificar el consumo de energía y las emisiones asociadas a los desplazamientos cotidianos vinculados al Polígono Industrial Finca Lacy, tanto en la situación actual como en los escenarios futuros con y sin aplicación del Plan de Movilidad. Para ello se parte de la información obtenida en las encuestas a trabajadores del polígono, complementada con datos oficiales de parque de vehículos, población y tráfico de la red viaria de acceso.

En 2025 se estima una plantilla de 2.958 trabajadores y trabajadoras en el conjunto del polígono. A partir de la pregunta sobre desplazamientos adicionales durante la jornada, se ha determinado que, además de los viajes de ida y vuelta entre domicilio y lugar de trabajo, se realizan de media alrededor de 0,56 trayectos internos o externos adicionales por persona y día, cada uno de los cuales, acorde a la pregunta de la encuesta, consta del viaje de ida y vuelta. En conjunto, esto supone del orden de 3,12 desplazamientos diarios por trabajador, lo que se traduce en unos 7.691 viajes/día asociados a la actividad de Finca Lacy en la situación de partida.

Nº TRABAJADORES	VIAJES MEDIOS DIARIOS	TOTAL VIAJES DIARIOS
2958	3,12	9.229

Figura 91. Resumen de población trabajadora y número de desplazamientos diarios

El reparto modal actual refleja una fuerte hegemonía del vehículo privado, con el coche concentrando la inmensa mayoría de los desplazamientos (sumando coche solo y coche compartido), seguido a mucha distancia por la moto. Los modos sostenibles (a pie, bicicleta, patinete) y el transporte público presentan porcentajes muy reducidos, prácticamente residuales en el caso del autobús. Estos datos confirman que la movilidad asociada al polígono es hoy eminentemente motorizada y dependiente del turismo privado, lo que condiciona fuertemente los resultados energéticos y de emisiones.

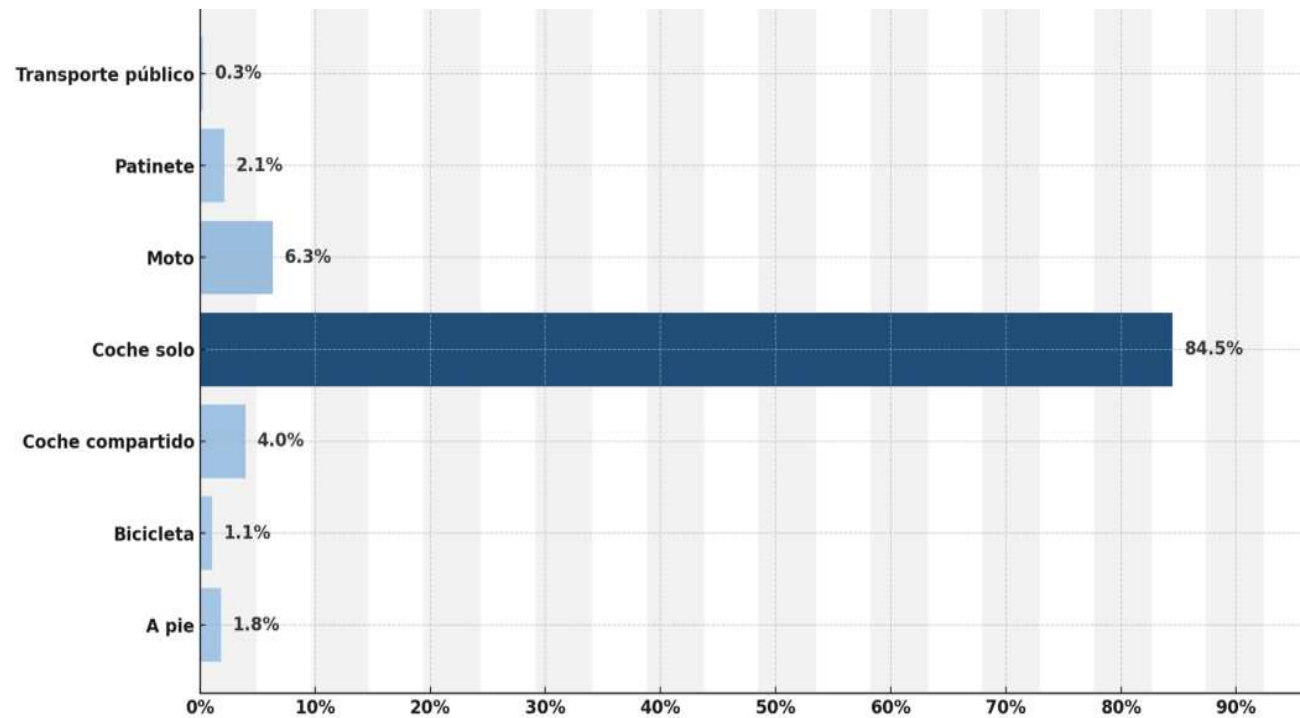


Figura 92. Reparto modal actual del polígono

En cuanto al origen de los desplazamientos, las encuestas muestran que la mayor parte de las personas encuestadas reside en Elda y Petrer, seguidas de un segundo grupo de municipios del entorno comarcal como Monóvar, Sax y Novelda y, en menor medida, de ciudades de la corona provincial como Alicante o Elche. Sobre esta base se considerarán distancias medias representativas para cada municipio de residencia, obtenidas a partir de los recorridos viarios reales entre los núcleos urbanos y los accesos al polígono, lo que permitirá estimar los kilómetros recorridos por viaje en cada modo.

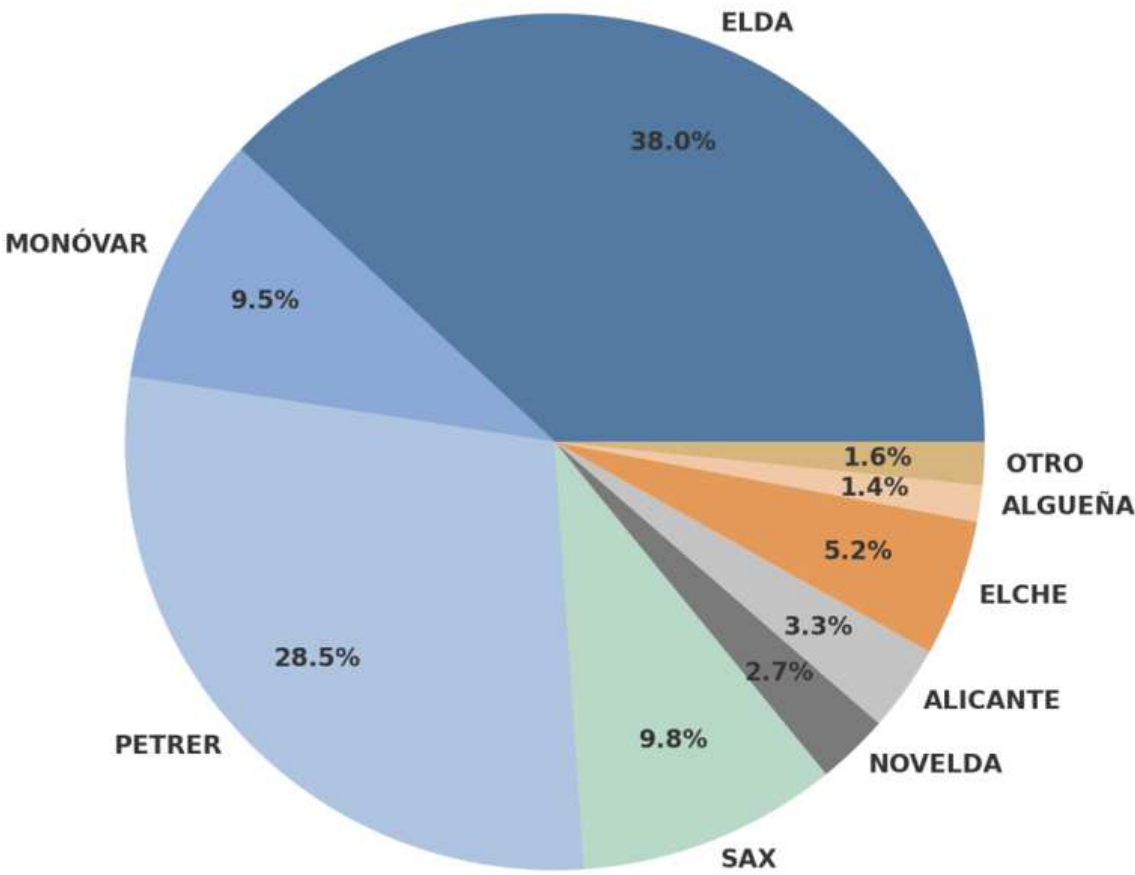


Figura 93. Procedencia de los trabajadores por municipio de residencia

Los tiempos medios de desplazamiento desde el domicilio al polígono se distribuyen de forma mayoritaria entre los rangos de 10–20 minutos y 21–40 minutos, con una fracción menor de trayectos inferiores a 10 minutos y un grupo también limitado de desplazamientos superiores a 40 minutos. Esta información, contrastada con las distancias medias por municipio, permite acotar velocidades medias de recorrido realistas y coherentes con las condiciones de la red viaria, que se utilizarán posteriormente para verificar la consistencia de los consumos y emisiones calculados.

Para caracterizar el parque de vehículos, se toma como referencia la ficha municipal de Elda para 2025, que recoge vehículos distribuidos por categorías (turismos, motocicletas, furgonetas, camiones, etc.) y por distintivo ambiental (Cero, ECO, C, B y sin distintivo). Se asume que la estructura de etiquetas ambientales de los turismos y motocicletas utilizados por las personas trabajadoras del polígono es representativa del conjunto municipal, de forma que el cálculo energético y de emisiones considera explícitamente la presencia de vehículos de bajas emisiones y de vehículos más antiguos y contaminantes.

Finalmente, el marco temporal del análisis se fija entre el año base 2025 y el horizonte 2045. El número de trabajadores se proyecta aplicando al empleo del polígono la tasa media reciente de crecimiento poblacional de Elda (0,52 % anual), mientras que el aumento de los desplazamientos se proyecta aplicando la tasa de variación anual de la intensidad media diaria (IMD) de la CV-83 a

partir de la evolución observada en el periodo 2022–2024. Sobre estas tendencias se construirán los tres escenarios de cálculo: situación actual (2025), escenario tendencial 2045 sin medidas de movilidad y escenario 2045 con implementación del Plan, en los que se evaluará el consumo energético y las emisiones asociadas a la movilidad del polígono.

		Cero	ECO	Distintivo C	Distintivo B	Sin distintivo
	Total					
Total	38.069	200	698	13.211	11.600	12.360
Turismos	26.270	155	670	10.002	8.785	6.658
Motocicletas	4.107	15	0	2.170	519	1.403
Furgonetas	1.889	13	26	420	515	915
Camiones	2.070	0	2	270	741	1.057
Autobuses	15	0	0	0	0	15
Tractores industriales	90	0	0	47	26	17
Ciclomotores	3.031	17	0	278	970	1.766
Otros vehículos	597	0	0	24	44	529

Figura 94. Distribución del parque de vehículos de Elda por categoría y distintivo ambiental

➤ METODOLOGÍA Y PRINCIPALES HIPÓTESIS DE CÁLCULO

La evaluación energética y de emisiones asociada a la movilidad laboral del polígono Finca Lacy se apoya en una metodología en la que se estiman primero los viajes diarios de los trabajadores, se transforman en vehículo-kilómetro (veh-km) por modo de transporte y, finalmente, se aplican factores específicos de consumo y emisión para obtener los indicadores energéticos y ambientales en cada escenario de estudio. La metodología se articula en las siguientes fases:

a) Cuantificación de los viajes diarios

A partir del número total de trabajadores del polígono en 2025 (2.958 personas) y del patrón de desplazamientos obtenido en la encuesta, se estima el número medio de viajes diarios por persona, en base a la cantidad diaria de viajes adicionales al ida-vuelta al trabajo. Con este patrón se calcula el número total de viajes diarios y su distribución por modo de transporte, utilizando el reparto modal de la encuesta (coche solo, coche compartido, moto, bicicleta, patinete, transporte público y a pie), aunque para los cálculos energéticos se agrupa en un único modo los trayectos en coche solo y coche compartido.

b) Estimación de distancias y tiempos de recorrido

Se asigna a cada trabajador una distancia media de viaje en función del municipio de residencia (Elda, Petrer, Monóvar, Sax, Novelda, Alicante, Elche, Algueña y resto), calculada como distancia viaria aproximada desde el centro urbano al polígono. El tiempo medio de desplazamiento se ajusta con los intervalos de la encuesta (<10 min, 10–20 min, 21–40 min y >40 min) para comprobar la coherencia entre distancias y velocidades. Con estos datos se obtiene una velocidad comercial media por modo motorizado, que se considera constante en los tres escenarios.

c) Cálculo de vehículo-kilómetro por modo

Para cada modo motorizado se calcula el veh-km diario como la cantidad de viajes diarios por la distancia media de cada viaje.

- En el caso del transporte público, se trabaja con viajes de autobús y no con viajeros individuales, por lo que se adopta una ocupación media de 25 plazas por vehículo, coherente con otros PMS y con datos de explotación habituales en servicios de transporte colectivo.
- En el caso del coche compartido, se considera el mismo consumo por vehículo que un turismo convencional, pero con mayor número de ocupantes, lo que se reflejará posteriormente en los indicadores por viajero.

d) Factores de consumo y de emisión

A los veh-km se les aplican factores medios de consumo energético (litros/100 km o kWh/100 km) y de emisión de CO₂ equivalente (g CO₂e/km) diferenciados por tipo de vehículo y distintivo ambiental (0, ECO, C, B y sin distintivo), utilizando como referencia los inventarios nacionales de emisiones del sector transporte y factores representativos publicados por organismos oficiales y metodologías de referencia.

La composición del parque de vehículos que acceden al polígono se asimila a la distribución de distintivos ambientales del parque de Elda 2025, ponderada por tipo de vehículo (turismos, motocicletas, furgonetas, etc.). Con esa matriz (tipo de vehículo × distintivo) se obtiene un factor medio ponderado de consumo y emisiones para cada modo:

- Turismo: gasolina, diésel y eléctricos / híbridos en sus distintos distintivos.
- Moto / ciclomotor.
- Autobús / lanzadera: distintivo C o ECO según el escenario.
- VMP y bicicleta se consideran sin consumo de combustibles fósiles y sin emisiones directas de tubo de escape (emisiones cero a efectos del inventario local).

e) Construcción de escenarios

Escenario actual (2025)

- Número de trabajadores: 2.958.
- Reparto modal: el obtenido de la encuesta.
- Distancias y tiempos: los calculados en los pasos anteriores en base a los resultados de la encuesta.
- Parque de vehículos: distribución actual de distintivos en Elda.

- Se obtienen consumos energéticos y emisiones de CO₂e anuales, tanto por modo como por viajero y por trabajador.

Escenario tendencial 2045

- Los trabajadores del polígono crecen aplicando la tasa media anual de población de Elda en los últimos 5 años (0,52 % anual).
- La movilidad motorizada en el polígono crece aplicando la evolución de la IMD de la CV-83 entre los años 2022-2024 (1,264 % anual).
- Se mantiene el mismo reparto modal que en 2025, pero se actualiza la estructura del parque. Se asume que cada año se reduce un 1 % del parque de vehículos con distintivo más contaminante, que se traslada a categorías más limpias (C → ECO → Cero), simulando la renovación natural del parque.
- Con estos supuestos se recalculan los veh-km, consumos y emisiones en 2045 sin aplicar el Plan.

Escenario Plan 2045

- Mismo número de trabajadores y mismas distancias que en el escenario tendencial.
- Se aplica el reparto modal objetivo del Plan, que se basa en la disminución del uso de modos contaminantes en favor de aquellos con menores emisiones medioambientales tras la implementación de las medidas. El objetivo a alcanzar en el año horizonte tras la aplicación de las medidas descritas en el presente Plan de Movilidad Sostenible son un 16% para el transporte público, dentro del cual se engloba la experiencia piloto de lanzadera, un 9,5% para patinete y bicicleta, un 3,5% de movilidad peatonal y el resto motos (8,5%) y turismos.
- Para el transporte público se mantienen los 25 viajeros por vehículo y se considera una flota predominantemente ECO o Cero, coherente con la renovación de flota prevista en los próximos años.
- El resto de hipótesis (distancias, velocidades y tasa de renovación del parque) son análogas al escenario tendencial, lo que permite aislar el efecto del cambio modal sobre consumos y emisiones.

Finalmente, los resultados de los tres escenarios se comparan mediante:

- Consumo energético total (MWh/año)
- Emisiones de CO₂e totales (t/año)
- Reducciones absolutas y porcentuales del escenario Plan frente al tendencial, tanto por modo como agregadas.

Con este marco metodológico, el análisis posterior desarrolla los cálculos numéricos y la interpretación de resultados de forma transparente, trazable y coherente con la información disponible en el PMS y con las fuentes oficiales de referencia.

➤ **ESCENARIO ACTUAL 2025**

En la situación de partida, la movilidad asociada al Polígono Industrial Finca Lacy viene determinada por los 2.958 trabajadores y trabajadoras ocupados en el conjunto de empresas implantadas en el ámbito. A partir de la información de la encuesta se ha estimado que, además de los viajes de ida y vuelta entre el domicilio y el polígono, una parte relevante de las personas realiza desplazamientos adicionales durante la jornada (visitas a clientes, proveedores, otras sedes, etc.). El cruce de la pregunta de número de desplazamientos intradía con la proporción de personas que no realizan ningún viaje adicional permite fijar un valor medio de 3,12 viajes diarios por trabajador, lo que supone unos 9.229 viajes/día vinculados a la actividad del polígono en la situación actual.

El reparto modal de esos desplazamientos muestra una clara hegemonía del turismo privado, ya que el 88,4 % de los viajes se realizan en coche (sumando coche solo y coche compartido), frente a un 6,3 % en motocicleta, un 1,0 % en bicicleta, un 2,1 % en patinete o vehículo de movilidad personal (VMP), apenas un 0,3 % en transporte público y aproximadamente un 1,8 % a pie. Esta estructura modal explica, en gran medida, el peso que alcanzan el consumo energético y las emisiones de GEI asociadas al polígono.

Los tiempos declarados de desplazamiento domicilio–trabajo se concentran mayoritariamente en los rangos 10–20 minutos y 21–40 minutos, con un tiempo medio ponderado en torno a 24 minutos por viaje. Considerando las condiciones de la red viaria de acceso (entorno interurbano y travesías urbanas) y una velocidad comercial media razonable en el entorno de 35 km/h para los modos motorizados, este tiempo medio se traduce en una distancia media de recorrido de aproximadamente 14 km por viaje. Esta distancia se aplica tanto a los viajes de acceso como, de forma conservadora, a los desplazamientos adicionales intradía.

Con estas hipótesis, el volumen total de movilidad generado por el polígono en 2025 puede expresarse en términos de pasajero-kilómetro (pkm):

- Viajes diarios totales: 9.229 viajes/día
- Distancia media por viaje: 14 km/viaje
- Pasajero-km diarios totales: 129.206 pkm/día

Distribuyendo este volumen por modos según el reparto modal de la encuesta se obtiene:

COCHE	MOTO	BICICLETA	PATINETE	TRANSPORTE PÚBLICO	A PIE
114.218	8.140	1.292	2.713	388	2.455

Figura 95. Pasajero-kilómetro diarios (pkm/día) por modo. Escenario actual 2025

Para traducir estos recorridos en consumo energético y emisiones de CO₂, se han empleado los factores de consumo y emisión por pasajero-kilómetro publicados por el IDAE en el documento de factores de conversión para proyectos de movilidad (programa MOVES), que aportan valores medios para diferentes modos de transporte: aproximadamente 48,3 gramos equivalentes de petróleo (gep) por pasajero-km y 120,7 gCO₂/pkm para el coche, 22,4 gep/pkm y 52,5 gCO₂/pkm para la moto y 13,3 gep/pkm y 35,1 gCO₂/pkm para autobuses, partiendo de ocupaciones medias de 1,2 pasajeros en coche, 1 pasajero en moto y 25 pasajeros en autobús. Para los desplazamientos a pie, en bicicleta y en VMP se consideran emisiones directas nulas a efectos del inventario local, dado que no implican consumo de combustibles fósiles en el propio desplazamiento.

Aplicando estos factores a los pasajero-kilómetro diarios por modo y suponiendo 220 días laborables al año, se obtiene:

- Emisiones diarias:
 - o Coche: 13,79 tCO₂/día
 - o Moto: 0,43 tCO₂/día
 - o Transporte público: 0,01 tCO₂/día
 - o Modos activos (a pie, bicicleta, VMP): emisiones directas despreciables
 - o Total: 14,23 tCO₂/día
- Emisiones anuales (220 días/año):
 - o Coche: 3.033,80 tCO₂/año
 - o Moto: 94,60 tCO₂/año
 - o Transporte público: 2,20 tCO₂/año
 - o Total: 3.130,60 tCO₂/año

	COCHE	MOTO	TRANSPORTE PÚBLICO	TOTAL
EMISIONES DIARIAS (tCO ₂ /día)	13,79	0,43	0,01	14,23
EMISIONES ANUALES (tCO ₂ /año)	3.033,80	94,60	2,20	3.130,60

Figura 96. Emisiones de CO₂ anuales por modo. Escenario actual 2025

En términos de consumo energético, y utilizando los factores de consumo energético del mismo documento (48,3 gep/pkm para coche, 22,4 gep/pkm para moto y 13,3 gep/pkm para autobús), convertidos a energía final mediante el coeficiente 1 tep = 1.1626×10⁴ kWh, el conjunto de

desplazamientos laborales asociados al polígono en 2025 supone del orden de 14,4 GWh/año de energía consumida. Esto equivale a unos 4,87 MWh/año por trabajador.

Este punto de partida refuerza la necesidad de orientar el Plan hacia medidas que permitan reducir el peso del coche en favor del transporte público, el coche compartido y los modos ciclista y peatonal, así como aprovechar la renovación progresiva del parque de vehículos hacia tecnologías y distintivos ambientales menos intensivos en carbono.

➤ **ESCENARIO 2045 TENDENCIAL**

El escenario tendencial describe cómo evolucionaría la movilidad asociada al polígono Finca Lacy si no se aplicasen las medidas previstas en el Plan de Movilidad, es decir, manteniendo las pautas actuales de uso del coche y del resto de modos, pero permitiendo que crezcan la actividad y los desplazamientos en la misma línea que lo han hecho en los últimos años.

En primer lugar, se considera que el número de personas empleadas en el polígono crece a la misma tasa que la población de Elda en el periodo reciente 2020–2024, esto es, en torno al 0,52 % anual. Aplicando este incremento sobre los 2.958 trabajadores de 2025 se obtiene una cifra aproximada de 3.280 trabajadores en 2045, lo que supone un aumento de algo más del 10 % en todo el periodo.

Por otro lado, para representar la evolución de la movilidad se utiliza la tasa de crecimiento de la intensidad media diaria (IMD) de la CV-83 en los últimos años, una vez superados los efectos de la pandemia. La IMD de este corredor ha crecido con un ritmo medio de aproximadamente 1,264 % anual, que se adopta como referencia del incremento de los desplazamientos motorizados ligados al polígono.

En la situación actual se estimaban en torno a 9.229 viajes diarios vinculados a la actividad de Finca Lacy. Al aplicar la tasa de crecimiento del 1,264 % anual durante 20 años, el número total de viajes en el escenario tendencial 2045 asciende a 11.865 viajes/día, es decir, un incremento del 28 % respecto a 2025.

Manteniendo el mismo patrón de distancias (en torno a 14 km de media por viaje), el volumen de movilidad pasa de 129.206 pasajero-km/día en 2025 a 165.384 pasajero-km/día en 2045. El reparto modal se mantiene sin cambios: el coche sigue concentrando del orden del 88 % de los desplazamientos, con porcentajes muy reducidos de transporte público y de modos activos.

	COCHE	MOTO	BICICLETA	PATINETE	TRANSPORTE PÚBLICO	A PIE
ESCENARIO ACTUAL	114.218	8.140	1.292	2.713	388	2.455
ESCENARIO TENDENCIAL	146.199	10.419	1.654	3.473	496	3.142

Figura 97. Evolución del total de Pasajero-kilómetro diarios (pkm/día) por modo

En el escenario tendencial se asume que el parque de vehículos se renueva de forma progresiva, reduciendo año a año el peso de las categorías más contaminantes (vehículos sin distintivo y distintivo B) en favor de distintivos C, ECO y Cero. De manera agregada, esta renovación se ha representado mediante una mejora media del orden del 15 % en los factores de consumo y emisión por pasajero-km a lo largo de los 20 años, coherente con el desplazamiento gradual del parque hacia vehículos más eficientes y menos emisores.

En la situación actual 2025 se habían empleado los factores de emisión medios por pasajero-km propuestos por el IDAE en el contexto de proyectos de movilidad, del orden de 120,7 gCO₂/pkm para el coche, 52,5 gCO₂/pkm para la moto y 35,1 gCO₂/pkm para el autobús, con factores de consumo energético asociados de 48,3, 22,4 y 13,3 gep/pkm, respectivamente. En el escenario 2045 se consideran valores reducidos aproximadamente un 15 % para cada modo, lo que lleva a factores efectivos del orden de 100 gCO₂/pkm para el coche, 45 gCO₂/pkm para la moto y 30 gCO₂/pkm para el autobús, manteniendo constantes las emisiones directas nulas de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en VMP.

A partir del nuevo volumen de pasajero-km diarios por modo, y aplicando estos factores, las emisiones diarias del escenario tendencial 2045 se sitúan en torno a:

- Coche: 15,00 tCO₂/día
- Moto: 0,47 tCO₂/día
- Transporte público: 0,01 tCO₂/día
- Modos activos (a pie, bicicleta, VMP): emisiones directas despreciables

En conjunto, las emisiones totales alcanzan del orden de 15,48 tCO₂/día, que, considerando 220 días laborables al año, equivalen a 3.405,60 tCO₂/año.

	COCHE	MOTO	TRANSPORTE PÚBLICO	TOTAL
EMISIONES ANUALES ESCENARIO ACTUAL (tCO ₂ /año)	3.033,80	94,60	2,20	3.130,60
EMISIONES ANUALES ESCENARIO TENDENCIAL (tCO ₂ /año)	3.300,00	103,40	2,20	3.405,60

Figura 98. Emisiones anuales de CO₂ por modo. Escenario actual 2025 y escenario tendencial 2045

Desde el punto de vista energético, y manteniendo la misma lógica de factores de consumo por pasajero-km, el consumo anual de energía final asociado a la movilidad laboral del polígono pasaría de unos 14,4 GWh/año en 2025 a aproximadamente 15,94 GWh/año en 2045, lo que supone un incremento del 10 %.

Aunque el parque de vehículos es más eficiente en 2045, el aumento del número de viajes y del volumen de movilidad hace que el consumo energético y las emisiones totales sean superiores a

las del año base. Las emisiones anuales totales pasarían de unos 3.130,60 tCO₂/año a 3.405,60 tCO₂/año.

Si se analiza el resultado por trabajador, el efecto de la renovación del parque sí se deja notar: al dividir las emisiones totales entre el número de trabajadores, la emisión media anual por persona ocupada pasa de 1,06 tCO₂/trabajador·año en 2025 a 1,04 tCO₂/trabajador·año en 2045. Es decir, cada trabajador emite ligeramente menos de media, pero el incremento del número de trabajadores y el aumento del volumen de desplazamientos hace que, en términos absolutos, las emisiones globales del sistema sigan creciendo.

➤ **ESCENARIO 2045 CON IMPLANTACIÓN DE PLAN**

El escenario con Plan describe la situación a 2045 si se implantan de manera efectiva las medidas previstas en el PMS del polígono Finca Lacy: experiencia piloto de servicio de lanzadera, refuerzo del transporte público, mejora de la accesibilidad ciclista y peatonal, gestión del estacionamiento, fomento del coche compartido, etc. El objetivo no es reducir la actividad del polígono, sino desacoplar el crecimiento económico y del empleo del crecimiento de las emisiones asociadas a la movilidad.

En coherencia con estas medidas, se ha definido para 2045 un reparto modal objetivo sensiblemente distinto al actual, que se establece en un 16% para el transporte público, dentro del cual se engloba la experiencia piloto de lanzadera, un 9,5% para patinete y bicicleta, un 3,5% de movilidad peatonal y el resto motos (8,5%) y turismos.

Esto supone una reducción de 24,90 puntos porcentuales en la cuota del coche y un aumento muy notable del transporte público y de los modos activos, que pasarían de ser residuales a alcanzar en conjunto el 28 % de los desplazamientos.

COCHE	MOTO	BICICLETA	PATINETE	TRANSPORTE PÚBLICO	A PIE
63,5%	8,5%	4,5%	4,0%	16,0%	3,5%

Figura 99. Reparto modal objetivo 2045 con aplicación del Plan de Movilidad

En coherencia con el escenario tendencial, se mantiene:

- El crecimiento del número de trabajadores (de 2.958 en 2025 a unos 3.280 en 2045, con una tasa del 0,52% anual).
- El crecimiento del número total de viajes se obtiene aplicando la tasa del 1,264 % anual obtenida a partir de la evolución reciente de la movilidad en la CV-83.

De este modo, el número total de viajes diarios asociados al polígono en 2045 se sitúa en 11.865 viajes/día (frente a los 9.229 de 2025), lo que equivale a un volumen global de 165.384 pasajero-km/día, manteniendo la distancia media de unos 14 km por viaje. Aplicando el nuevo reparto modal objetivo, estos 166.104,82 pasajero-km/día se distribuyen aproximadamente del siguiente modo:

	COCHE	MOTO	BICICLETA	PATINETE	TRANSPORTE PÚBLICO	A PIE
ESCENARIO ACTUAL	114.218	8.140	1.292	2.713	388	2.455
ESCENARIO TENDENCIAL	146.199	10.419	1.654	3.473	496	3.142
ESCENARIO PLAN DE MOVILIDAD	105.477	14.119	7.475	6.644	26.577	5.814

Figura 100. Evolución del total de Pasajero-kilómetro diarios (pkm/día) por modo

Es importante destacar que el volumen total de movilidad (pkm) es el mismo que en el escenario tendencial, pero la forma en que se reparte entre modos cambia sustancialmente, con una transferencia relevante de viajes desde el turismo hacia el transporte público y los modos activos.

Para el año 2045 con Plan se mantienen las mismas hipótesis de renovación del parque de vehículos que en el escenario tendencial, que son la reducción progresiva del peso de las categorías más contaminantes (vehículos sin distintivo y B) y aumento de los distintivos C, ECO y Cero, lo que se traduce en una mejora media del entorno del 15 % en los factores de consumo y emisión por pasajero-km respecto a los valores actuales.

Así, partiendo de los factores de emisión de referencia (del orden de 120,7 gCO₂/pkm para coche, 52,5 gCO₂/pkm para moto y 35,1 gCO₂/pkm para autobús en la situación actual) y aplicando esa mejora de eficiencia, en 2045 con Plan se consideran factores efectivos del orden de:

- Coche: 102,60 gCO₂/pkm
- Moto: 44,63 gCO₂/pkm
- Autobús / lanzadera: 29,84 gCO₂/pkm

Para el transporte público se asume además que la flota incorpora mayor proporción de vehículos ECO y Cero-emisiones, coherente con las políticas de renovación de flotas de transporte colectivo, aunque este aspecto ya queda implícito en la reducción del factor medio de emisión. Para la bicicleta, el VMP y los desplazamientos a pie se mantienen emisiones directas nulas a efectos del inventario local.

Aplicando estos factores a los pasajero-km diarios por modo y considerando 220 días laborables al año, se obtiene que las emisiones anuales de CO₂ en el escenario Plan 2045 se sitúan aproximadamente en:

- Coche: 2.380,71 tCO₂/año
- Moto: 138,61 tCO₂/año
- Transporte público: 174,44 tCO₂/año

- Modos activos (a pie, bici, VMP): emisiones directas despreciables

En conjunto, las emisiones se sitúan en 2.693,76 tCO₂/año, claramente por debajo tanto de la situación actual (3.130,60 tCO₂/año) como del escenario tendencial 2045 (3.405,60 tCO₂/año).

	COCHE	MOTO	TRANSPORTE PÚBLICO	TOTAL
EMISIONES ANUALES ESCENARIO ACTUAL (tCO ₂ /año)	3.033,80	94,60	2,20	3.130,60
EMISIONES ANUALES ESCENARIO TENDENCIAL (tCO ₂ /año)	3.300,00	103,40	2,20	3.405,60
EMISIONES ANUALES ESCENARIO PLAN DE MOVILIDAD (tCO ₂ /año)	2.380,71	138,61	174,44	2.693,76

Figura 101. Emisiones anuales de CO₂ por modo. Escenario actual 2025, tendencial 2045 y aplicación del PMS 2045

En términos de consumo energético, utilizando los factores de consumo energético por pasajero-km coherentes con esos factores de emisión (del orden de 48,3 gep/pkm para coche, 22,4 gep/pkm para moto y 13,3 gep/pkm para autobús en la situación actual, reducidos un 15 % en 2045) y convirtiendo a energía final, el escenario Plan 2045 se sitúa en un consumo de aproximadamente 12,53 GWh/año. Esta cifra es sensiblemente inferior a los 15,94 GWh/año del escenario tendencial 2045 y también menor que los 14,4 GWh/año estimados para la situación actual de 2025.

Si se expresan estos resultados por trabajador, teniendo en cuenta que en 2045 se alcanzan 3.280 trabajadores, la emisión media anual por persona pasa de aproximadamente 1,06 tCO₂/trabajador·año en 2025 a 1,04 tCO₂/trabajador·año en el tendencial 2045, y 0,82 tCO₂/trabajador·año en el escenario Plan 2045.

Es decir, con el Plan se consigue una reducción de alrededor del 21,2 % de las emisiones por trabajador respecto al escenario tendencial y del entorno del 22,5 % respecto al valor actual, a pesar de que hay más empleo y mayor nivel de actividad en el polígono.

ESCENARIO ACTUAL	ESCENARIO TENDENCIAL	APLICACIÓN DEL PMS
1,06	1,04	0,82

Figura 102. Emisiones de CO₂ por trabajador y año (tCO₂/trabajador·año)

➤ SÍNTESIS DE RESULTADOS

La construcción de los tres escenarios permite valorar de forma integrada cómo evoluciona la movilidad asociada al polígono Finca Lacy y cuál es el impacto energético y ambiental de las medidas propuestas.

	TRABAJADORES	VIAJES DIARIOS	PASAJEROS-KM DIARIOS	CONSUMO ENERGÉTICO (MWh/año)	EMISIONES (tCO ₂ /año)
ESCENARIO ACTUAL	2958	9.229	129.206	14.400,00	3.130,60
ESCENARIO TENDENCIAL	3.280	11.865	165.384	15.940,00	3.405,60
ESCENARIO TENDENCIAL	3.280	11.865	165.384	12.530,00	2.693,76

Figura 103. Resumen comparativo de escenarios

El paso de 2025 al escenario tendencial 2045 muestra lo que ocurriría si el polígono continúa funcionando con el mismo modelo de movilidad actual. El número de trabajadores crecería, así como el número de viajes totales diarios de los mismos. Esto, en base a los condicionantes asumidos, aumentaría la movilidad, en términos de pasajero-km diarios y, aunque la renovación del parque de vehículos mejora el rendimiento energético medio por kilómetro (factores de emisión un 15 % menores), la demanda de movilidad aumenta más rápido que la eficiencia. Como resultado, en el escenario tendencial el consumo energético anual, y las emisiones anuales de CO₂, aumentan alrededor de un 10 % respecto al escenario actual 2025.

Si se mira el indicador por trabajador, la renovación del parque compensa parcialmente el incremento de la movilidad, ya que la emisión media pasa de 1,06 tCO₂/trabajador·año a 1,04 tCO₂/trabajador·año. Sin embargo, en términos absolutos el sistema emite más, porque hay más personas trabajando en el polígono y se realizan más desplazamientos, sin cambios en el reparto modal.

Por su parte, el escenario Plan 2045 mantiene el mismo nivel de empleo y el mismo volumen total de viajes que el tendencial, pero modifica de manera decidida el reparto modal, disminuyendo significativamente el uso del coche. Esta redistribución hace que una parte importante de los pasajero-km diarios deje de hacerse en turismo privado para realizarse en autobús y modos activos, con factores de consumo y emisiones mucho más bajos por viajero-km.

En términos cuantitativos el consumo energético y las emisiones anuales de CO₂ se reducen alrededor de un 21,2 % respecto al escenario tendencial 2045 y un 22,5 % respecto a la situación actual de 2025.

La comparación entre escenarios pone de manifiesto tres ideas clave:

- Si no se actúa, la combinación de más empleo + mismo reparto modal conduce a un sistema que consume más energía y emite más CO₂ que en la actualidad, aunque el parque de vehículos sea algo más eficiente.
- La mejora tecnológica del parque, por sí sola, no basta: reduce ligeramente las emisiones por viajero, pero no compensa el crecimiento del número de desplazamientos.
- La aplicación del PMS, orientada a reducir el peso del coche privado y a reforzar el transporte público y los modos activos, sí tiene capacidad para invertir la tendencia,

logrando en 2045 unas emisiones totales inferiores a las de hoy, con más empleo y mayor grado de actividad en el polígono.

Desde el punto de vista de la planificación, estos resultados confirman que las medidas propuestas no son solo actuaciones puntuales, sino elementos estructurales para construir un modelo de movilidad más eficiente y menos intensivo en carbono en Finca Lacy, alineado con los objetivos de neutralidad climática y transición energética en el ámbito urbano e industrial.



**EGM Área Empresarial
FINCA LACY**

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL POLÍGONO INDUSTRIAL FINCA LACY

B. PLANOS

PLANOS

VERSIÓN	EDICIÓN	V01
	DESCRIP.	Versión Inicial
AUTOR	FIRMA	AMA
	FECHA	24/11/2025
REVISADO	FIRMA	JMM
	FECHA	25/11/2025
PROMOTOR	EGM ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY	
TÍTULO	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EGM ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY, ELDA	
LOCALIZACIÓN	TÉRMINO MUNICIPAL DE ELDA	
EXPEDIENTE INTERNO	25093	
CONSULTORÍA	A-INGENIA RESEARCH AND CONSULTING, S.L.	

ÍNDICE PLANOS

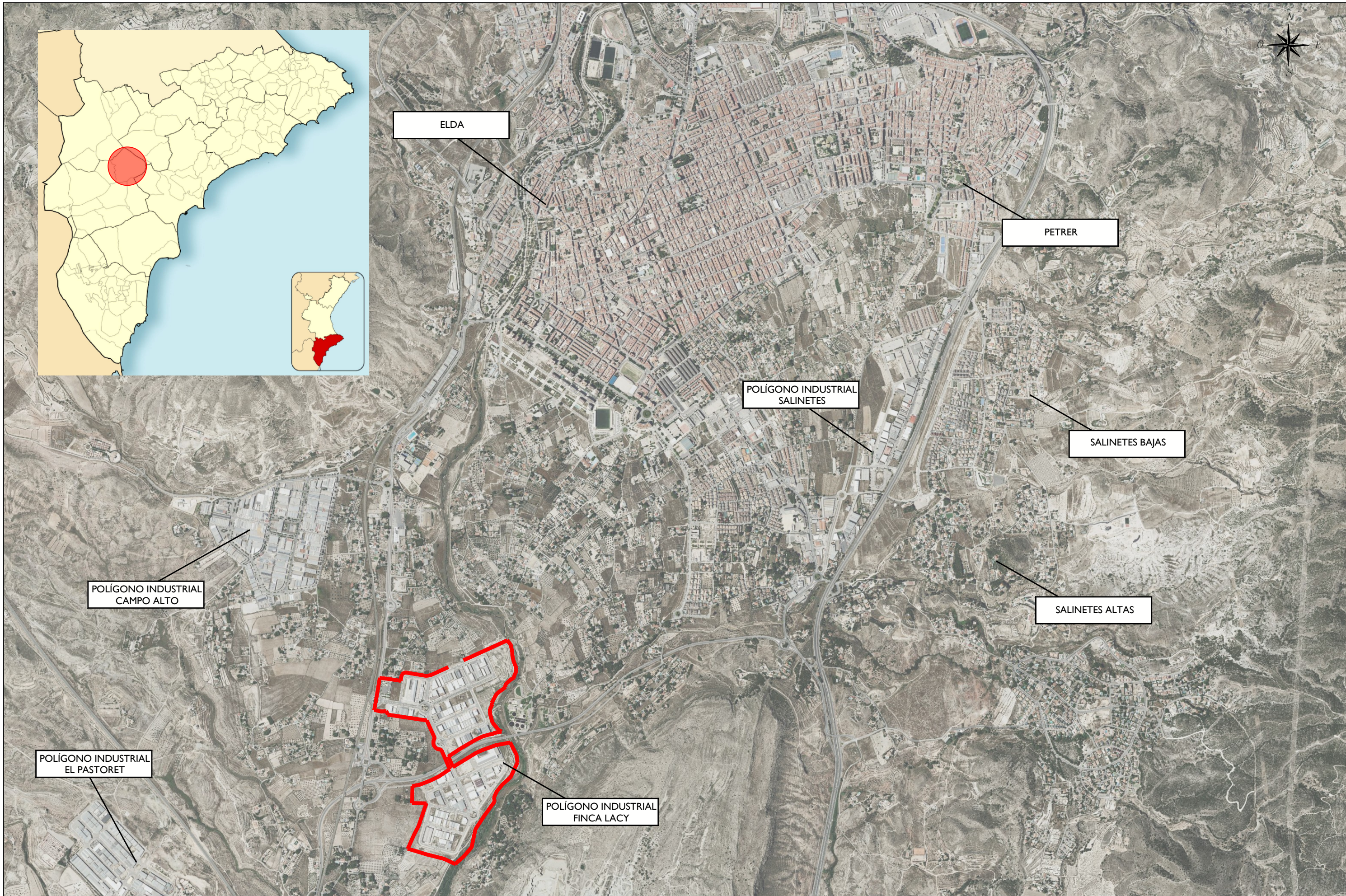
N.º 1. SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

N.º 2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

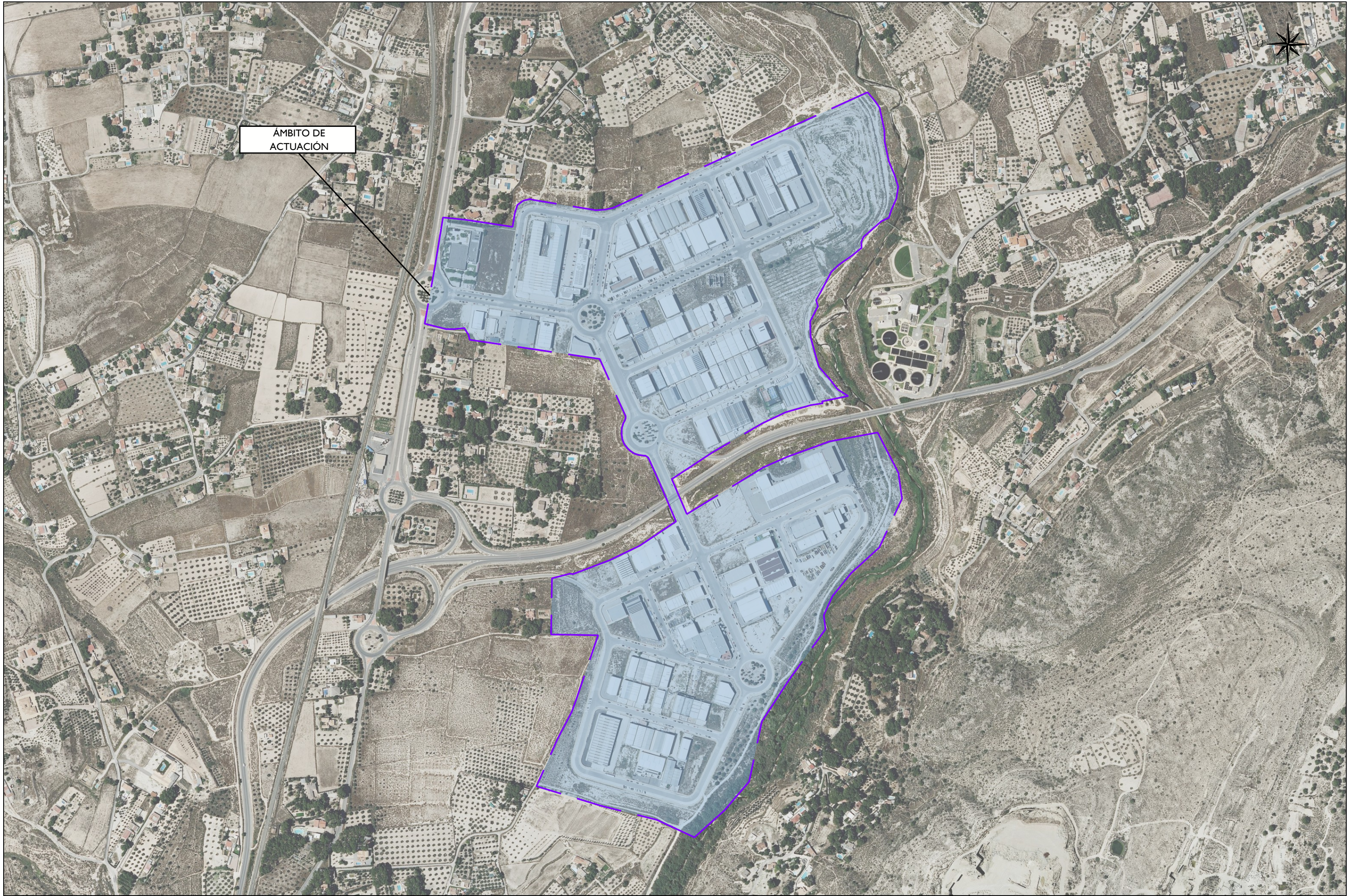
N.º 3. INFRAESTRUCTURA Y JERARQUIZACIÓN VIARIA

N.º 4. ESTACIONAMIENTO

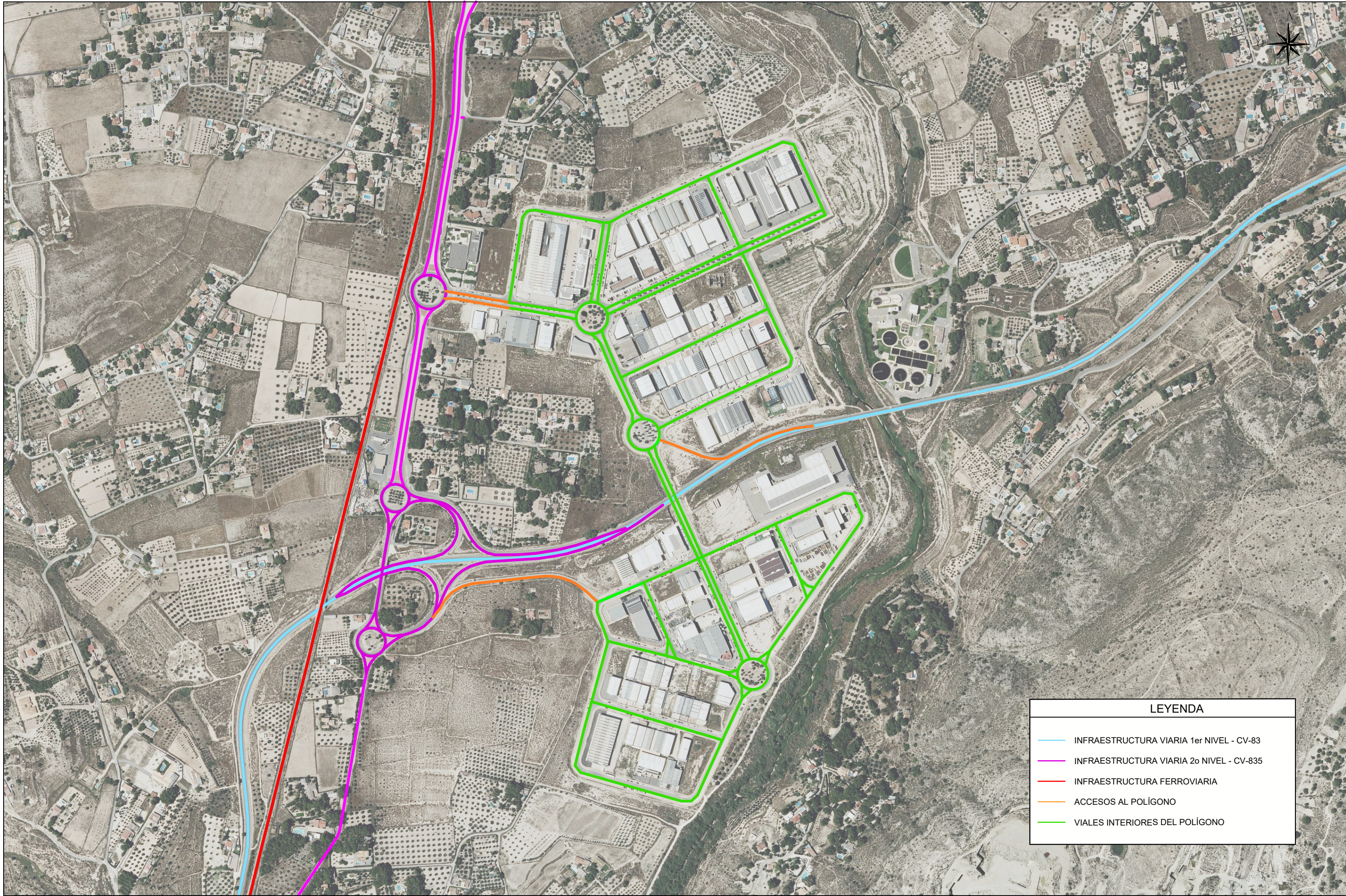
N.º 5. SENTIDOS DE CIRCULACIÓN



PROMOTOR: EGM ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE POLÍGONO INDUSTRIAL FINCA LACY	CONSULTOR: A/INGENIA RESEARCH & CONSULTING	AUTOR:  D. ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO. ICCP.	FECHA NOVIEMBRE 2025	TÍTULO DEL PLANO: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO	ESCALA: 1:20.000 100 0 200 	PLANO N º I HOJA I de I
---	--	---	--	--	---	---	---



PROMOTOR: EGM ÁREA EMPRESARIAL FINCA LACY	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE POLÍGONO INDUSTRIAL FINCA LACY	CONSULTOR: A/INGENIA RESEARCH & CONSULTING	AUTOR:  D. ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO. ICCP.	FECHA NOVIEMBRE 2025	TÍTULO DEL PLANO: ÁMBITO DE ACTUACIÓN	ESCALA: 1:6.000 30 0 60	PLANO N º 2 HOJA I de I
---	--	---	--	--	---	--	---



PROMOTOR:
EGM ÁREA EMPRESARIAL
FINCA LACY

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
POLÍGONO INDUSTRIAL FINCA LACY

CONSULTOR:
A INGENIA
RESEARCH & CONSULTING

AUTOR:

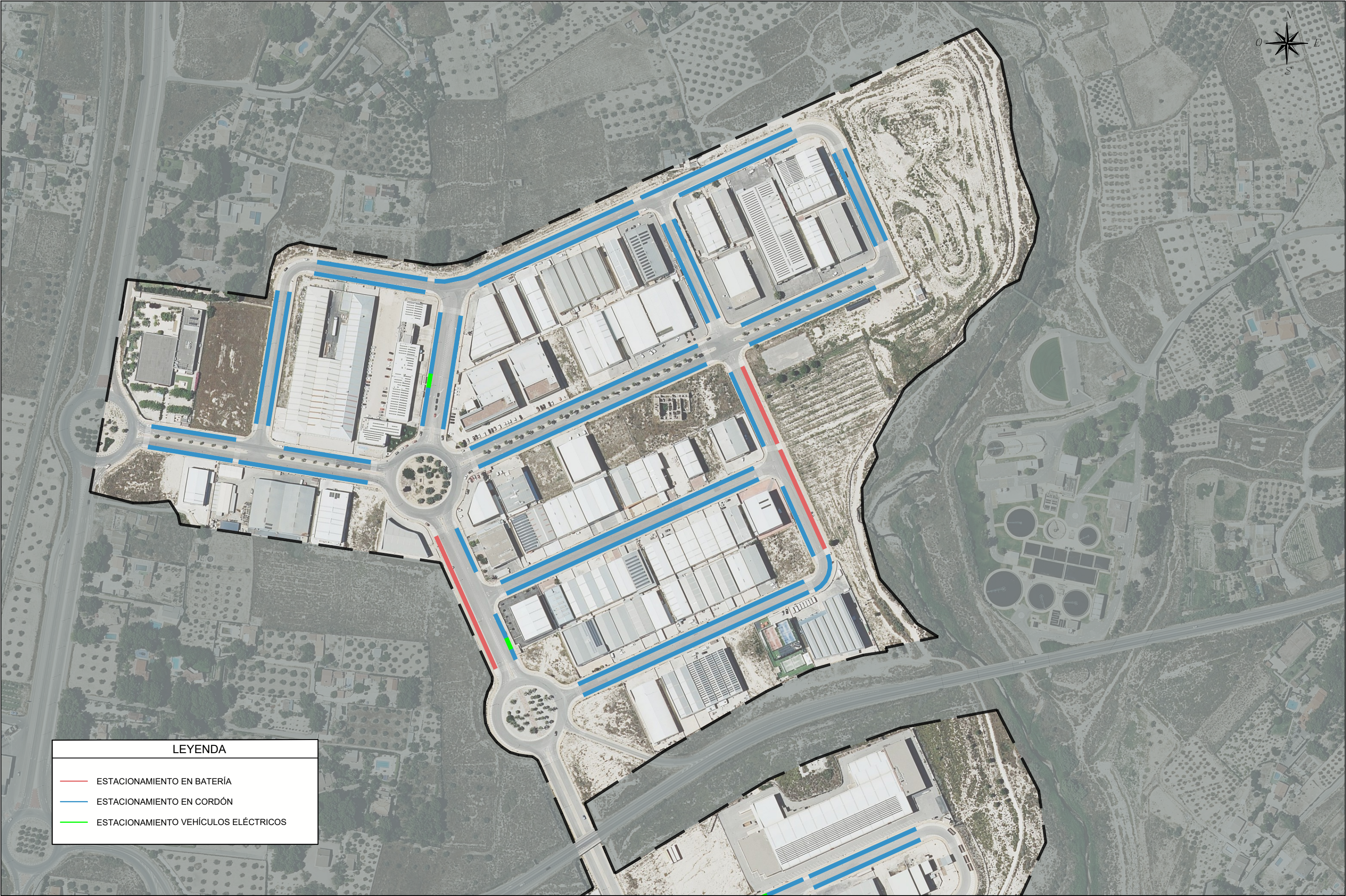
D. ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO. ICCP.

FECHA
NOVIEMBRE
2025

TÍTULO DEL PLANO:
INFRAESTRUCTURA Y JERARQUIZACIÓN VIARIA

ESCALA:
1:6.000
30 0 60

PLANO N.º
3
HOJA
I de I



LEYENDA

ESTACIONAMIENTO EN BATERÍA

ESTACIONAMIENTO EN CORDÓN

ESTACIONAMIENTO VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

PROMOTOR:
EGM ÁREA EMPRESARIAL
FINCA LACY

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
POLÍGONO INDUSTRIAL FINCA LACY

CONSULTOR:



AUTOR:



D. ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO. ICCP.

FECHA
NOVIEMBRE
2025

TÍTULO DEL PLANO:
ESTACIONAMIENTO - ZONA NORTE

ESCALA:

1:3.000

15 0 30



PLANO N °

4

HOJA

1 de 2



LEYENDA

ESTACIONAMIENTO EN BATERÍA

ESTACIONAMIENTO EN CORDÓN

ESTACIONAMIENTO VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

PROMOTOR:
EGM ÁREA EMPRESARIAL
FINCA LACY

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
POLÍGONO INDUSTRIAL FINCA LACY

CONSULTOR:



AUTOR:



D. ANTONIO J. MARCO AVENDAÑO. ICCP.

FECHA
NOVIEMBRE
2025

TÍTULO DEL PLANO:
ESTACIONAMIENTO - ZONA SUR

ESCALA:

1:3.000

15 0 30



PLANO N °
4

HOJA
2 de 2



LEYENDA



 SENTIDO DOBLE DE CIRCULACIÓN



 ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN



LEYENDA

SENTIDO DOBLE DE CIRCULACIÓN

ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN