INFORME DEL COMITÉ ECONÒMIC I SOCIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los problemas de la movilidad al trabajo en la Comunitat Valenciana

ÍNDICE

1. Introducción.....3
2. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.....5
3. Proyectos europeos en movilidad sostenible. Iniciativa CIVITAS.....10
4. Los Dictámenes del Comité Económico y Social Europeo sobre Movilidad Urbana 19
5. Problemas derivados de la movilidad en los Polígonos Industriales de la Comunitat Valenciana. Siniestralidad in itinere y en misión.....23
6. Comunicación y accesibilidad interna entre comarcas (Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana 2030) 32
   - Carreteras
   - Ferrocarril
   - Metro, tranvía y trolebús
7. Accesibilidad y movilidad a los centros (Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana 2030) 39
   - Grandes polígonos industriales
   - Centros de Logística
   - Puertos
   - Aeropuertos
8. Los Planes de Empresa: la movilidad a los Centros de Trabajo.....54
9. Observaciones y Recomendaciones del Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana 62
10. Fuentes bibliográficas.....65
11. Índice de cuadros.....67
12. Anexos: www.ces.gva.es "Informe del CES-CV sobre movilidad sostenible"
    - I. Contexto normativo sobre movilidad sostenible
    - II. Vías autonómicas y carreteras de la Generalitat Valenciana
    - III. Polígonos industriales de la Comunitat Valenciana
    - IV. Líneas de autobuses áreas metropolitanas
    - V. Concesiones autobuses interurbanos: transporte público regular de la Comunitat Valenciana
    - VI. Municipios de la Comunitat Valenciana solicitantes de subvención a la UE para la elaboración de sus Planes de Movilidad Urbana Sostenible
    - VII. Accidentes de tráfico. Siniestralidad vial

1. Introducción

Los hábitos actuales de movilidad en las ciudades se caracterizan por una continua expansión urbana y una creciente dependencia respecto del vehículo privado, lo que está provocando un elevado consumo de espacio y energía y unos impactos medioambientales, que hacen necesario el lograr un sistema de transporte urbano bien concebido, menos dependiente de los combustibles fósiles y más sostenible.

Para ello han de habilitarse recursos, implantarse medidas, cambiar tendencias y la concienciación e implicación de toda la sociedad, contándose con la colaboración de las Administraciones Públicas, con el fin de alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio de tendencia hacia la sostenibilidad en la movilidad urbana.

Ante esta situación y en tanto órgano consultivo y de asesoramiento del Gobierno Valenciano, el Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana, en la reunión de su Junta Directiva de fecha 18 de septiembre de 2015 decidía, a iniciativa propia, la elaboración de un informe sobre movilidad en la Comunitat Valenciana, asignando su estudio a la Comisión de Programación Territorial y Medio Ambiente, y celebrando su primera reunión en fecha 14 de octubre de 2015.

En esta primera toma de contacto se fue trazando el índice y acotando el contenido del informe, procediéndose en varias sesiones a dar cuerpo a este trabajo que tras su finalización fue elevado a la Junta Directiva y al Pleno para su aprobación, que tuvo lugar el 14 de diciembre de 2015.

Según el Diccionario de la Real Academia Española el vocablo movilidad procede del latín ***movilitas-àtis***, que se traduce como cualidad de movible; esto es, que por sí puede moverse o es capaz de recibir movimiento por impulso ajeno.

El Derecho Laboral distingue entre ***movilidad funcional,*** entendiéndose por tal la referida a los cambios de funciones de un trabajador en el seno de la empresa sin implicar traslado de residencia. Y por otra parte, ***movilidad geográfica***, que implica un cambio de residencia por traslado a un centro de trabajo distinto a aquel en que se encuentra. Esta movilidad habrá de basarse en razones técnicas, organizativas o productivas, tramitándose expediente previo al otorgamiento del permiso por la autoridad laboral. Ambos conceptos se encuentran regulados en los artículos 39 y 40 del Estatuto de los Trabajadores.

El objeto de este Informe es abordar la movilidad en el trabajo desde el aspecto de la sostenibilidad y enfocado principalmente a los desplazamientos hacia los polígonos industriales, si bien hay que tener en cuenta no solo a estos sino también a los centros de logística, centros comerciales y acceso a puertos y aeropuertos.

Podemos entender por ***movilidad sostenible*** en el mundo del trabajo como aquella que ha de permitir a los trabajadores ir y retornar del trabajo de una manera segura, económica y eficiente, siendo posible tan solo si se hace mediante uso del transporte público, a pie, en bicicleta o en coche compartido. Según el Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD), la movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer la necesidad de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar y establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o de futuro.

La movilidad es un aspecto clave en la vida de las ciudades. Necesitamos desplazarnos desde nuestras residencias a los lugares de trabajo, a los colegios, a los supermercados, a los centros de salud y ocio. Los alimentos y los materiales que consumimos son tran01sportados cada día a los lugares de consumo. Todo ello se traduce en innumerables movimientos de personas y mercancías que transitan cada día por cada municipio.

El modelo de urbanismo promovido en España desde la década de los sesenta del siglo pasado, que ha supuesto pasar de una ciudad compacta a una ciudad dispersa, ha conllevado a que la sociedad actual pivote sobre un modelo de desarrollo basado en la movilidad en vehículos privados. En el diseño urbanístico de entonces, se desvinculaban las zonas industriales de las zonas urbanas y no se tenía en cuenta la accesibilidad a estos lugares. Ello condujo a una gran dependencia del uso del vehículo particular para acceder a los puestos de trabajo; en un primer momento compartiendo capacidad por razones económicas (hay que mencionar que algunas empresas, como el caso de la Ford en Almussafes, Valencia, fletaba autobuses para el desplazamientos de sus trabajadores a sus fábricas), y más tarde, con el aumento del poder adquisitivo de las familias, haciendo un uso individual de este medio.

Todo ello ha provocado que la movilidad y el transporte urbano sostenible constituyan el gran desafío actual, máxime cuando el uso del transporte por carretera, del cual dependen los sectores productivos, está ocasionando una serie de problemas de salud, económicos, sociales y ambientales.

Cada vez hay más vehículos en la ciudad, se incrementan los viajes como consecuencia de la expansión urbana y se opta por utilizar el vehículo particular para efectuar los desplazamientos. Ello implica un incremento de la congestión, del ruido, de la contaminación y de los accidentes de tráfico *(Véase Anexo VII, Siniestralidad Vial en la Comunitat Valenciana, Dirección General de Tráfico*), lo que ocasiona que residir en las áreas urbanas densas no resulte placentero y empobrezca la calidad de vida de los ciudadanos.

2. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Tal y como viene definido en la Guía Europea "*Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan",* un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y empresas en las ciudades y sus alrededores para una mejor calidad de vida. Este se debe basar en la planificación ya existente y debe tener en consideración los principios de integración, participación y evaluación. Dicho de otro modo, los PMUS deben asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, al tiempo que favorecen la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico.

Se trata de un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (a pie, en bicicleta o mediante el uso de transporte público) dentro de una ciudad, proporcionando a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y concienciando a la misma de la necesidad de un uso más eficiente y sostenible del vehículo privado.

Las pautas actuales de movilidad urbana y sus consecuencias ponen de manifiesto la necesidad de actuar para evitar sus efectos negativos y tratar de alcanzar un nivel de ciudad sostenible. La implantación de los planes de movilidad sostenible constituye una herramienta en aras a lograr este objetivo.

La Unión Europea, en su documento "Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano", aboga a que las capitales de los Estados miembros, así como las ciudades de más de 100.000 habitantes, elaboren, adopten y lleven a ejecución un Plan de Movilidad Sostenible (PMUS). Estos planes han de abarcar la totalidad de las áreas urbanas, intentando reducir el impacto negativo de los transportes, atendiendo a los crecientes volúmenes de tráfico y congestión, y coordinando los planes y estrategias nacionales y regionales. Además, han de cubrir todos los modos de transporte y deben plantear como objetivo modificar la cuota de cada uno de ellos a favor de los más eficientes, tales como el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie.

Si bien en estos municipios grandes es donde se concentran y acentúan muchos de los impactos y problemas generados por la movilidad urbana, la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, establece la obligatoriedad de prestar servicios de transporte público en los municipios de más de 50.000 habitantes. En tal sentido, sería recomendable que en todo municipio con transporte público se acometiese un PMUS, y que según esto afectaría a 15 municipios de la Comunitat Valenciana. Estos son: Valencia, Alicante, Elche, Castellón de la Plana, Torrevieja, Orihuela, Torrent, Gandia, Benidorm, Paterna, Sagunto, Alcoy, San Vicente del Raspeig,

Elda y Vila-real. Todo ello, sin perjuicio que otros municipios con población inferior puedan planificar su movilidad urbana según premisas de sostenibilidad.

Por su parte, la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, en su artículo 9, señala que los planes de movilidad son los instrumentos que concretan, en un ámbito de implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley; y en particular, el paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen, igualmente, las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo de marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano. Estos podrán ser planes municipales de movilidad, supramunicipales de movilidad de ámbito comarcal o metropolitano y planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de desplazamientos.

El artículo 10 de esta ley establece la obligación de los municipios de más de 20.000 habitantes de formular un plan de movilidad en el plazo de 4 años a partir de la entrada en vigor de la misma (25 de abril de 2011), procediendo igualmente en dichos municipios a la redacción de un plan municipal de movilidad o la revisión del existente con motivo de la formulación o revisión del Plan General, o cuando se introduzcan en él modificaciones relevantes en relación con la demanda de desplazamientos en los términos que reglamentariamente se establezcan. Dicha obligación será extensible, asimismo, a los municipios de población inferior a los 20.000 habitantes, en aquellos casos en que el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.

Las características principales de los PMUS son:

- Actúan a nivel local o metropolitano.
- Garantizan la accesibilidad y las necesidades de movilidad de los municipios.
- Cubren todos los modos de transporte, personas y mercancías.
- Están ligados a los planes y estrategias locales, regionales y nacionales.
- Deben reducir los impactos negativos del transporte.
- Tratan de resolver los crecientes volúmenes de tráfico y congestión.
- Pretenden cambiar la distribución modal a favor de modos más limpios y eficientes.

- Plantean la planificación urbanística teniendo en cuenta criterios de accesibilidad y de la movilidad generada por los distintos centros y áreas de actividad.

Los PMUS reportan una serie de beneficios para la ciudad donde se implanta:

- Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión, tales como ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Mejora de los servicios de transporte público.
- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
- Mejora de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes, al reducirse los índices de contaminación y ruido, y la promoción del uso de los modos de a pie y en bicicleta, así como la delimitación de áreas de la ciudad de baja contaminación.
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

Para concluir, lo que se pretende con los PMUS es integrar todos los beneficios asociados al transporte sostenible.

Según información facilitada por la Cátedra de Municipios Sostenibles de la Universitat Politécnica de Valencia (UPV), los municipios que han aprobado y adecuado este tipo de planes a la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana en la provincia de Valencia han sido los siguientes: Valencia, Paterna, Tabernes Blanques, Gandia y Tabernes de la Valldigna. En estos momentos se encuentran en proceso de aprobación los de Bétera, Catarroja, la Pobla de Valbona, Puçol, Sagunt, Sueca y Xirivella.

Por otra parte, existen Planes de Transporte de Polígonos Industriales en los municipios de Alacuas, Aldaia, Manises, Paiporta, Pincanya, Silla y Sagunt.

Y por último, los municipios de Algemesí, Alzira y Carcaixent se han asociado para hacer un plan de movilidad, sin que hasta la fecha se disponga de más información.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia, aprobado en diciembre de 2013, prioriza una serie de acciones como la creación de itinerarios de preferencia peatonal que mejoren la accesibilidad al centro histórico o la implantación de aceras y manzanas, la implantación de caminos escolares y diferentes actuaciones para potenciar la red de carriles bici que serán segregados siempre que sea posible, al tiempo que se incrementan el número de aparcamientos bici y se intensifican las medidas de seguridad contra el robo de las mismas.

El Plan también contempla la puesta en marcha de una red express de diez priorizando la circulación de autobuses de la flota municipal y la creación de carriles exclusivos, mientras que en el caso de tránsito rodado privado, planea jerarquizar y reordenar los desplazamientos por las vías arteriales e implantar las *Zonas 30* en nuevos barrios.

El área de influencia de la ciudad de Valencia engloba un total de 63 municipios que se corresponden con todos los de las comarcas de l´Horta de Valencia, gran parte de los del Camp del Túria, tres de la Ribera Alta, tres de la Ribera Baixa, uno del Camp de Morverdre y uno de la comarca de Los Serranos. De este modo el área metropolitana considerada ocupa una superficie de alrededor de 1.400 km^2, con una población superior a 1,8 millones de habitantes.

Recientemente, el pasado 16 de noviembre de 2015, se producía una declaración institucional por parte de 60 alcaldes del área metropolitana de Valencia para la creación de una Autoridad de Transporte Metropolitano supramunicipal en el área de Valencia, con la finalidad de mejorar la conectividad y la comunicación de las personas, mediante un transporte público de calidad que mejore la calidad de vida y la movilidad de estas. Los servicios de transporte público se encuentran operados, fundamentalmente, por las líneas de Metrovalencia, las empresas de transporte urbano, como la EMT de Valencia y los operadores de las líneas metropolitanas en autobús agrupadas en Metrobús, además de los servicios de Cercanías de RENFE.

Asimismo, el 24 de noviembre de 2015, el Ayuntamiento de Valencia convocaba por primera vez la Mesa de Movilidad, órgano de participación y debate ciudadano sobre la movilidad sostenible y accesibilidad en la ciudad de Valencia. De carácter informativo y consultivo, sus funciones principales son las de comunicar a la sociedad, por parte del ayuntamiento, sus proyectos. Y, al mismo tiempo, asesorarla, desde la sociedad civil (empresas de transporte, colectivos ciclistas, asociaciones de

comerciantes y vecinos, entre otros), en cuanto al diseño de sus políticas de movilidad. La Mesa de Movilidad pretende fomentar el debate sobre la movilidad de personas y mercancías en la ciudad de Valencia, sobre las necesidades y problemas generados y sobre la prevención de problemas previsibles como consecuencia de las actuaciones municipales, de otras administraciones y de los agentes privados. En esta primera reunión se esbozaron algunas peticiones como la reducción de la velocidad en todas las vías, más espacio peatonal en el centro de la ciudad y el estudio de los accesos a los centros de trabajo para mejorar la seguridad y facilitar el transporte.

Por su parte, en la provincia de Alicante, el municipio de Alicante ha elaborado un PMUS cuyos principales objetivos son el conocer las pautas de movilidad en esta ciudad y proponer las mejoras necesarias sobre los distintos modos de transporte, en busca de un mayor beneficio social y un menor impacto medioambiental.

Y en la provincia de Castellón, según consta en el documento "Análisis integrado para el diseño de la estrategia de desarrollo urbano sostenible en el área urbana de Castellón 2014-2020", elaborado por la Diputación de Castellón, Castellón de la Plana es el único municipio que ha redactado dicho plan. Con la finalización del actual Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2007-2015), el Ayuntamiento de Castellón ha abierto concurso público a la asistencia técnica para la redacción de un nuevo Plan, que deberá integrarse en la tramitación del Plan General Estructural de la ciudad, base del nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

En el Anexo VI figura el listado de los municipios que solicitaron subvenciones a la Unión Europea para la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

3. Proyectos Europeos en Movilidad Sostenible: La Iniciativa CIVITAS para un transporte mejor y más limpio

CIVITAS es el acrónimo de ciudad, vitalidad y sostenibilidad, y está financiado por el VI Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico de la Unión Europea. Desde su puesta en marcha en 2002 bajo el lema *transporte en las ciudades mejor y más limpio*, se han llevado a cabo numerosas actividades. En 2009 se adoptó por parte de la Unión Europea un Plan de Acción de Movilidad Urbana y en 2011 se publicó el Libro Blanco del Transporte, que establece dos objetivos concretos en relación con la movilidad urbana:

1. Eliminar progresivamente los vehículos de propulsión convencional, con horizonte 2050.
2. Lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos esté libre de emisiones de CO_2 en 2030.

La iniciativa CIVITAS es un proyecto promovido por la Unión Europea que pretende apoyar y evaluar nuevas estrategias de transporte urbano sostenible integradas, que deberían contribuir a mejorar el bienestar de los ciudadanos europeos. Con esta iniciativa la Comisión Europea se dirige a generar un logro decisivo, apoyando y evaluando la implementación de ambiciosas estrategias de transporte urbano sostenible integradas.

Los objetivos son promover e implementar medidas de transporte urbano sostenible, limpio y económico, e implementar paquetes integrados de tecnología y medidas políticas en el campo de la energía y de los transportes. Todo ello, creando una crítica pública y marcos innovadores.

CIVITAS está coordinada para las ciudades; se trata de un programa de ciudades para las ciudades. Las ciudades están en el corazón de las colaboraciones locales público-privadas, siendo un requisito básico el compromiso político.

El presupuesto total atribuido a la iniciativa se elevará a más de 300 millones de euros, de los cuales más de 200 millones procederán de Fondos de la Unión Europea, tratándose de subvenciones a fondo perdido, siendo sus beneficiarios las entidades locales, así como sus operadores de transporte público, socios industriales e instituciones de investigación.

En la actualidad se han llevado a cabo tres fases:

La iniciativa CIVITAS abarcó a 19 ciudades en la primera fase (2002-2006), que consistió en cuatro proyectos de investigación y demostración: CIVITAS-TELLUS, CIVITAS-VIVALDI, CIVITAS-MIRACLES Y CIVITAS-TRENDSETTER, siendo Barcelona la primera ciudad española seleccionada, en el marco del proyecto CIVITAS-MIRACLES.

La iniciativa CIVITAS II (2005-2009) abarcó a 17 ciudades (en España, Burgos con el programa CARAVEL) en cuatro proyectos de demostración: CIVITAS-SMILE, CIVITAS-MOBILIS, CIVITAS-CARAVEL y CIVITAS-SUCCESS.

Por su parte, la iniciativa CIVITAS PLUS (2008-2012) ha abarcado a 25 ciudades en 5 proyectos de demostración: CIVITAS-ARCHIMEDES, CIVITAS-ELAN, CIVITAS-MIMOSA, CIVITAS-MODERN Y CIVITAS-RENAISSANCE. En esta fase, España contó con dos ciudades seleccionadas: San Sebastián, en el marco del proyecto CIVITAS-ARCHIMEDES y Vitoria-Gastéiz con CIVITAS-MODERN.

En la actualidad estamos en la cuarta fase, CIVITAS Plus II (2012-2016), con dos proyectos de demostración, CIVITAS-DYN@MO y CIVITAS-2MOVE 2 y con 4 ciudades europeas participantes en cada uno de ellos, entre las cuales se encuentran Palma de Mallorca en el primer proyecto y Málaga en el segundo. Recientemente, el pasado 20 de noviembre de 2015, quedaba cerrado el plazo de la IV convocatoria de programas CIVITAS de financiación de actividades en el ámbito de la movilidad urbana sostenible, programas cofinanciados en un 50% por el CIVITAS Activity Fund. Los requisitos para poder acceder a las mismas se encuentran en el siguiente enlace: Http://activity-fund-application.civitas.eu.

Los proyectos de colaboración dirigidos por ciudades deben involucrar a consorcios de al menos tres entidades jurídicas de los países miembros de la UE o candidatos y deben incluir ciudades "líder" y ciudades "aprendices". Por su parte, el proyecto de apoyo y coordinación también debe involucrar a tres entidades jurídicas de los países miembros o de adhesión.

Entre las medidas adoptadas en los proyectos a lo largo de estos catorce años de existencia, pueden destacarse las siguientes:

- Impulso al uso de combustibles alternativos.
- Creación de redes peatonales y ciclistas.
- Uso de autobuses limpios y eficientes.
- Implantación de nuevas redes de transporte público.
- Creación de sistemas de gestión de tráfico.
- Formación en conducción eficiente.
- Nuevas regulaciones semafóricas.

- Evolución del modelo de supermanzanas.
- Estudio de las restricciones de acceso a las supermanzanas.
- Nueva regulación de la carga y descarga en las supermanzanas.

A continuación, se presentan los resultados de dos ejemplos de ciudades CIVITAS en España, BURGOS y Palma de Mallorca; y un ejemplo de ciudad europea, Gotemburgo (Suecia), en el marco del Proyecto Tellus.

La ciudad de **Burgos** desarrolló desde febrero de 2005 hasta abril de 2009 el Programa Comunitario CIVITAS II cofinanciado por la Unión Europea. Dentro del Programa, Burgos se encuadró dentro del Consorcio CARAVEL, junto con las ciudades de Cracovia, Génova y Stutgart, iniciativa europea centrada en la integración y desarrollo de áreas urbanas, basándose en la puesta en marcha de una nueva cultura de movilidad y siguiendo las pautas de desarrollo sostenible y de accesos seguros y confortables para los ciudadanos, de acuerdo con el modelo europeo.

El Proyecto se desarrolló dentro del VI Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico, en la Dirección General de Energía y Transporte Sostenible, siendo sus socios en la ciudad de Burgos, el Ayuntamiento de Burgos que trabajó llevando a cabo las acciones de demostración e inversión en las distintas medidas del Proyecto, la Asociación Plan Estratégico Ciudad de Burgos, que desarrolló las labores de Coordinación del Proyecto y Difusión, y el Instituto Tecnológico de Castilla y León, que prestó apoyo en las labores técnicas y de formación.

Se contó con un presupuesto de más de seis millones de euros, de los cuales la mitad fueron financiados con Fondos Europeos. Los cuatro ejes sobre los que se centraron las diferentes actividades de CIVITAS–CARAVEL en Burgos fueron:

1. Acceso restringido del centro, peatonalizaciones, centros de control y tráfico.

Se llevó a cabo la implementación del sistema de acceso restringido mediante la instalación de bolardos, con la asignación de tarjetas a residentes. Asimismo, se desarrollaron actuaciones de peatonalización y se asignaron horarios de carga y descarga de mercancías en el centro histórico con sistemas de acceso restringido. Se mejoró la visualización y gestión del tráfico, dotándose de una nueva Sala de Tráfico. Además, se acometieron actuaciones en paneles de información dinámica sobre tráfico y parking, mejorándose la web y la información al usuario, y se mejoró la seguridad peatonal en barrios periféricos, instalando bolardos en las aceras para separar estas de la propia calzada. Por último, se adoptaron medidas blandas para ordenar el

aparcamiento y se actualizó y mejoró la información sobre los parkings subterráneos mediante carteles anunciadores.

2. Transporte público, accesibilidad, seguridad y combustibles alternativos.

Se procedió a la renovación de la flota municipal, incorporando 8 nuevos autobuses CNG (gas natural comprimido), 2 nuevos biodiésel para pruebas y 27 nuevos autobuses biodiésel capaces 100%, reduciéndose significativamente la edad media de la flota de vehículos. Se mejoró la calidad del transporte público mediante la instalación de marquesinas de información, sistemas informáticos para la gestión de las líneas de autobús, mejora de frecuencia y líneas, mejoras en los carriles bus y actuaciones en la intermodalidad e intercambiador de autobuses. Por lo que respecta a la accesibilidad en el transporte, se desarrollaron actuaciones en autobuses urbanos (puntos de información visual y oral) y en calles y paradas de bus (rebaja de bordillos). Asimismo, se mejoró la movilidad para turistas, tomándose una serie de medidas como información sobre estados del tráfico y aparcamientos disponibles, acuerdos con hoteles y aparcamientos para facilitar los estacionamientos, facilidades de transporte urbano y taxi turístico y puntos de información con información de accesibilidad para turistas: recorridos accesibles y recorridos peatón. En materia de seguridad, las actuaciones se dirigieron al calmado de tráfico (medidas blandas), a actuaciones en semáforos con led y tiempos para la seguridad del peatón y del vehículo, a la instalación de cámaras de seguridad y preventivas, y a la incorporación de radares fijos y móviles.

3. Modos alternativos de transporte: bicicletas, coche compartido y transporte privado compartido.

Incremento del uso de la bicicleta con ampliación en 39 kilómetros del trazado del carril bici, instalación de 142 aparca bicicletas, sistema de préstamo de bicicletas (BICIBUR), plano del carril bici y guía de la bicicleta, y apertura de la Oficina para la Bicicleta. Por lo que respecta al coche compartido, se enfoca en los recorridos a las zonas industriales y a la Universidad. El Plan del transporte colectivo del coche privado compartido comprende varias iniciativas: unión de PYMES unificando los recorridos para usar el mismo transporte colectivo privado, o unión de varias empresas grandes para ahorrar recorridos innecesarios, tiempo, combustible y contaminación. Asimismo, se prevé acciones con empresas burgalesas para promover esta modalidad.

4. Campañas de promoción y marketing.

Distribución por la ciudad de postales y carteles anunciadores, realización de actividades de difusión, organización del IV Foro Internacional de Movilidad y

Transporte Urbano Sostenible, con participación de políticos y técnicos de numerosas ciudades europeas y de China, Estados Unidos y Canadá, y realización de talleres educacionales para niños, entre otras actividades.

Todas estas medidas tuvieron como resultados visibles el incremento en un 85% del uso de la bicicleta, el incremento de un 6% en el uso del transporte público, contar con el transporte público más joven de España con una edad media de 2 años, más de 3.000 usuarios del sistema de préstamos de bicis, 39 nuevos kilómetros de carril bici, 4 km^2 de zonas restringidas, la formación de 4.000 niños en talleres educacionales y la obtención de tres premios: CIVITAS City of the Year 2007, Ministerio de Industria 2006 y ATEGRÚS a la mejor iniciativa del biodiesel 2006; y finalista del premio Green Fleet 2008, a la flota de transporte público más limpia.

Un segundo ejemplo de CIUDADES CIVITAS en España es Palma de Mallorca.

Palma es la principal ciudad y puerto de Mallorca, siendo a su vez la capital de las Islas Baleares. Al ser un importante destino vacacional, el turismo y la estacionalidad condicionan la dinámica de los transportes de la ciudad. Por ello, en el marco del proyecto CIVITAS DYN@MO (2012-2016) tiene previsto desarrollar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en estrecha colaboración con los ciudadanos y los principales actores del sector del transporte. Sus planes pasan también por introducir vehículos limpios a gran escala y ampliar sus necesidades mediante el uso de sistemas de transporte inteligente (ITS) y tecnologías de la información y comunicación (TIC).

La misión de las ciudades CIVITAS DYN@MO, que incluye dos ciudades principales (Aquisgrán en Alemania y Gydnia en Polonia) y dos ciudades aprendizaje (Palma de Mallorca y Koprivnica en Croacia), es fortalecer la movilidad sostenible mediante la promoción de estilos de vida no contaminantes, el fomento de la interacción social y la colaboración sobre la base de los nuevos medios de comunicación, y la implementación de la aplicación integrada de los servicios de transporte innovadoras para ciudadanos activos de todas las edades.

En tal sentido, las medidas de actuación en Palma son:

- Redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), siendo su objetivo principal identificar las necesidades y carencias actuales, proponer medidas y actuaciones que supongan la mejora de la movilidad urbana sostenible y la búsqueda de una mayor eficiencia con el menor impacto ambiental. El proceso implicará a todos los agentes

locales interesados en la movilidad por medio de procesos innovadores (aplicaciones Web 2.0).

- Planificación urbana para peatones y ciclistas. El objetivo es ampliar el sistema de bicicleta pública, ejecutando al menos 5 km de la red de carriles bici y dos rutas saludables en cooperación con la Conselleria de Salut para peatones, dirigidas principalmente a personas mayores o con problemas de movilidad.
- Vehículos de gas en las flotas municipales, evaluando las emisiones y el consumo de 12 autobuses de gas natural de la Empresa Municipal de Transporte (EMT).
- Vehículos híbridos y eléctricos en las flotas municipales y en las distintas contratas, así como nuevos puntos de carga.
- Fomento del vehículo eléctrico en el sector privado y en la ciudadanía e instalación de nuevos puntos de carga inteligentes. Se prevén incentivos para vehículos eléctricos (ORA gratuita).
- Servicios digitales de movilidad. Disponibilidad de una plataforma digital de movilidad urbana integrada, así como la introducción de medios de pago vía Smartphone y uso intensivo de redes sociales para fomentar el diálogo con el viajero.
- Sistemas de ruta guiada para los aparcamientos subterráneos municipales, mediante la instalación de paneles dinámicos que proporcionen información en tiempo real sobre el estado de los aparcamientos municipales. Dicha información estará también disponible en internet y app para Smartphone.

En Europa, como se ha mencionado con anterioridad, son muchas las ciudades que se han beneficiado de la Iniciativa CIVITAS. En su primera fase, y dentro de los primeros proyectos, se desarrolló **CIVITAS TELLUS**, “Transporte y Medio Ambiente de la Alianza para la Sostenibilidad Urbana”, que reunió a cinco ciudades deseosas de demostrar que las políticas de transporte urbano integrado pueden contribuir de manera significativa a la lucha contra los problemas del tráfico: **Rotterdam** (Países Bajos), **Berlín** (Alemania), **Gotemburgo** (Suecia), **Gdynia** (Polonia) y **Bucarest** (Rumanía).

Cada una de estas ciudades aplicó una variedad de estrategias y medidas de transporte innovadoras con el fin de hacer el transporte urbano más sostenible. Se utilizó una variedad de enfoques para poner en práctica esas medidas y una variedad de métodos e instrumentos para conceptualizar, monitorizar, analizar y evaluar las medidas con el fin de presentar los resultados e impactos, así como explicar los procesos.

Los principales objetivos del proyecto incluían:

- Desplazar la cuota modal a favor del transporte público.
- Aumentar el uso de la bicicleta.
- Reducción de la congestión.
- Reducción de la contaminación atmosférica y acústica relacionada con el tráfico por debajo de las normas nacionales y comunitarias.
- Disminución del uso del automóvil en el centro de la ciudad.
- Mejora de la cooperación intra-organizacional en la ciudad.
- Aumentar la conciencia pública y política.
- Reducción de víctimas en carretera.
- Mejora de la cooperación pública-privada.

Un total de 48 medidas se llevaron a cabo en CIVITAS TELLUS en las cinco ciudades participantes. Cada ciudad implementó un conjunto de medidas de acuerdo a sus propias necesidades y prioridades. No había dos ciudades con exactamente la misma combinación de medidas.

Entre los resultados, TELLUS contribuyó a aumentar la conciencia entre la comunidad empresarial, especialmente las empresas de logística. Allí estaban los primeros signos de las empresas que buscaban más allá de los límites de la ciudad y el establecimiento de la cooperación a nivel europeo. Por ejemplo, DHL comenzó a cooperar en el campo de los vehículos limpios con TELLUS Gotemburgo, que se continuó en una fase posterior con TELLUS Berlín, y finalmente con Bremen en el marco del proyecto VIVALDI.

Un hallazgo importante fue la importancia del marketing y la sensibilización. Sin la conciencia y la satisfacción por parte de los usuarios previstos, ninguna medida se puede ejecutar correctamente. Tiene que haber una perspectiva orientada al usuario.

El enfoque TELLUS dio lugar a la mejora de la cooperación en todos los niveles y fortaleció la participación de los interesados, incluidos los residentes, los políticos, las administraciones, las instituciones de investigación y desarrollo, la comunidad empresarial y los medios de comunicación. Quedó constatado también que el respaldo y el apoyo de la administración de la ciudad era esencial, ya que el compromiso personal e institucional puede ser un factor decisivo para el éxito de una medida o proyecto.

Además, se contó con apoyos privados importantes para el suministro de soluciones de transporte innovadoras en muchas áreas, tales como servicios de movilidad, tecnología de los vehículos, tecnología de la información y nuevas formas de cooperación.

El proyecto, de igual modo, puso de manifiesto la importancia de la evaluación, algo que no siempre se percibe de inmediato.

Se toma como referente los resultados del proyecto TELLUS en la ciudad sueca de **Gotemburgo**. Allí, el proyecto TELLUS tuvo, en general, mucho éxito, con la única excepción de una de las medidas previstas, la 7.6 "Transbordador ferry ecológicamente optimizado", que tuvo que ser cancelada. Los resultados obtenidos a partir de TELLUS en el corto y largo plazo y la conciencia que el Proyecto despertó en la ciudad en las empresas privadas y en los particulares, ha tenido mucho que ver con la movilidad sostenible en la ciudad de Gotemburgo. Se destaca algunas conclusiones derivadas de cada medida concreta implantada en la ciudad:

- Zona Ambiental para Vehículos Pesados. Se consiguió un aumento de la cooperación entre las ciudades suecas de Lund, Malmö, Estocolmo y Gotemburgo con el Ministerio de Industria, de manera que se sentaron las bases para la regulación en la legislación nacional para las Zonas Ambientales.
- Incentivos para la compra de vehículos pesados y de distribución CNG/CBG (Gas Natural Comprimido/Biogás Comprimido). El resultado fue la puesta en marcha de un ambicioso proyecto para el avance en vehículos y combustibles limpios.
- Incentivos para mejorar el factor de carga en el transporte de mercancías dentro de la ciudad. A pesar de que los resultados iniciales no mostraron reducción de las emisiones contaminantes, fue interpretado como un buen resultado. No se consiguió la reducción en la contaminación porque el número de vehículos involucrados en el proyecto era reducido. Sin embargo, se consiguió aumentar el conocimiento sobre la implementación de un proyecto de este tipo, la definición del tipo de carga, el índice de carga, la tecnología de la información a aplicar, las posibilidades de aplicación y cómo y qué hacer en un futuro proyecto a gran escala, en el que la aceptación por parte de los conductores, empresas de transporte, la mayoría de las empresas en general y el municipio fue muy buena. La comunicación fue el factor clave.
- Creación de un Centro de Movilidad para la gestión de los bienes de consumo. Esta medida consiguió establecer una forma de distribución más eficiente, fortaleciendo la comunicación entre proveedores y clientes. La mayoría de las empresas disminuyeron su frecuencia en las entregas entre el 30% y el 80%. Participaron en el proyecto 17 empresas. La conclusión fue que cuantas más empresas se unieran al modelo, más se reduciría la emisión contaminante.
- Introducción de vehículos limpios en la flota pública y privada. La escasez de vehículos con nueva tecnología aplazó la introducción de la medida y puso de manifiesto la dificultad de establecer un objetivo concreto para el cambio, cuando el suministro de vehículos con nuevas tecnologías es limitado. Aparte de la flota municipal, los grupos objetivos fueron empresas con políticas

medioambientales activas, coches para el personal de ventas, distribuidores, compañías de leasing, proveedores de combustible, usuarios de automóviles y compradores de vehículos en el municipio.

- Introducción de vehículos limpios de recogida de residuos. Los resultados del proyecto demostraron que la tecnología implementada resulta tan fiable como la convencional y con un comportamiento medioambiental claramente superior a los vehículos convencionales. Además, una de las principales ventajas con los vehículos limpios es que el nivel de ruido es significativamente menor. Otra ventaja viene derivada del diseño de la cabina, que está situada más baja que en los vehículos convencionales, lo que hace que la salida del vehículo en cada sitio de recolección sea menos perjudicial para los pilotos. La reducción en el consumo de combustible se estimó en torno al 50%.

Como resultado del proyecto TELLUS, la ciudad de Gotemburgo se fijó el objetivo de que, hacia el año 2008, el 90% de todos los vehículos del municipio deberían ser limpios.

En la actualidad, la ciudad de Gotemburgo continúa dando pasos en materia de movilidad sostenible desde los tiempos del proyecto TELLUS. Concretamente, el 15 de junio de 2015, comenzó a funcionar la primera ruta de autobuses eléctricos en esta urbe. Se trata de autobuses silenciosos y sin emisiones que funcionan con electricidad procedente de energía eólica e hidráulica, de los cuales tres son totalmente eléctricos y siete son eléctricos-híbridos. Además, están equipados con wi-fi (tecnología de comunicación inalámbrica) y sistema de carga de teléfono móvil a bordo. Las baterías se recargan con electricidad de fuentes de energía renovables ubicadas en las propias terminales de autobuses.

4. Los Dictámenes del Comité Económico y Social Europeo sobre la Movilidad Urbana

El 30 de septiembre de 2009 la Comisión Europea adoptó un Plan de Acción de Movilidad Urbana que, aunque no se precise en el título de forma expresa, se pretendía que fuese sostenible. Al igual que el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social Europeo (CESE) había abogado ya por una iniciativa de esa índole en anteriores dictámenes y opiniones. Algunos de ellos se relacionan a continuación:

- Dictamen exploratorio "Transporte en las áreas urbanas y metropolitanas", año 2007.
- Dictamen sobre el Libro Verde: "Hacia una nueva Cultura de la Movilidad Urbana", año 2008.
- Dictamen exploratorio "Integración de las políticas de transporte y uso del suelo para lograr transportes urbanos más eficaces", año 2009.

El 27 de mayo de 2010, el Comité Económico y Social Europeo emitía su Dictamen sobre la Comunicación de la Comisión "Plan de Acción de Movilidad Urbana".

Posteriormente, en 2013, la Comisión emitió una Comunicación sobre la cual el Comité Económico y Social Europeo elaboró el siguiente dictamen:

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión "Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos", de fecha 4 de junio de 2014.

Entre las conclusiones y recomendaciones del CESE en este último dictamen de 2014, destacamos lo que esta Institución Europea considera indispensable:

- adoptar planes integrados y coordinados realistas que se supervisen continuamente, que se centren tanto en la movilidad de las personas como en la cadena logística y que se dirijan a todos los miembros de la sociedad, especialmente a aquellos con movilidad reducida;
- valorizar el principio de subsidiariedad, a imagen del equilibrio que la Comisión ha logrado sabiamente entre los diferentes niveles de responsabilidad, al conseguir, en particular, la activa participación de los Estados miembros;

- promover la movilización de recursos financieros, incluso con la participación de capital privado;
- conseguir la participación de los ciudadanos y de las organizaciones sociales y de la sociedad civil, para que el plan de movilidad sostenible sea una aspiración de toda la comunidad;
- apoyar el intercambio de buenas prácticas a través de un gran y único portal europeo;
- relanzar el Pacto de los Alcaldes;
- incrementar el compromiso financiero de la UE y del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que deberían constituir el motor de la realización a escala europea del proyecto de movilidad urbana sostenible, que afecta al 70% de los ciudadanos de la Unión;
- reforzar la coordinación entre las autoridades públicas y los sectores privados que prestan servicios integrados de transporte urbano, con un planteamiento orgánico y específico;
- procurar una logística coherente y activamente orientada a la consecución de los objetivos de una «ciudad resiliente» (transition town), en la que todos los componentes colaboren en la mejora de las condiciones de vida y de salud de los ciudadanos;
- gestionar la complementariedad público-privada, abriendo el mercado a la competencia siempre y cuando se respeten totalmente las garantías sociales, el control de las tarifas y la sostenibilidad medioambiental;
- establecer directrices estándar para las características de los vehículos de transporte público, creando un mercado europeo en el que sea posible realizar economías de escala con centrales de compra.

Asimismo, en este Dictamen, el Comité Económico y Social Europeo considera que una política eficaz, eficiente y sostenible del transporte se basa en:

A nivel europeo

- conseguir que los planes de movilidad sostenible constituyan una gran experiencia comunitaria, en la que las ciudades participen con iniciativas en su territorio, para mejorar la percepción por los ciudadanos de las necesidades de cambio, así como de sus costumbres más arraigadas;

- el relanzamiento a gran escala del Pacto de los Alcaldes sobre la eficiencia energética, que incluye la eficiencia de la movilidad urbana;
- la financiación de las iniciativas necesarias, a través de la movilización de recursos europeos, como los Fondos Estructurales y Horizonte 2020, para la investigación e innovación en el sector;
- los fondos del BEI con tipos de interés reducidos y el desarrollo, en la medida de lo posible, de asociaciones público-privadas (APP) para la realización y gestión de grandes infraestructuras urbanas.

A nivel nacional

- el fomento del transporte más eficaz y menos contaminante con el uso de las nuevas tecnologías;
- la garantía del derecho efectivo a la movilidad sostenible, sobre todo por parte de los ciudadanos con movilidad reducida.

A nivel territorial

- la intermodalidad;
- el desarrollo de polos de teletrabajo;
- políticas formativas conjuntas dirigidas a los funcionarios públicos y a los profesionales del sector para desarrollar competencias y estrategias unitarias;
- políticas específicas y sostenibles de regulación de los accesos en las áreas urbanas centrales;
- la coordinación con las áreas limítrofes a los grandes centros urbanos para llevar a cabo estrategias unitarias;
- la participación de los ciudadanos y ciudadanas en la búsqueda de las mejores soluciones;
- la constante supervisión de los resultados conseguidos y las modificaciones apropiadas y rápidas de las medidas ineficaces;
- la educación para el uso responsable del transporte público y privado;

- el desarrollo de la cooperación entre empresas para coordinar el transporte desde y hacia los centros de producción y las empresas artesanales;
- la participación de los grupos objetivo; es decir, de grupos con exigencias similares, para evaluar juntos las características de los servicios destinados a las necesidades específicas.

5. Problemas derivados de la movilidad en los Polígonos Industriales de la Comunitat Valenciana. Siniestralidad *in itinere* y en misión

La Comunitat Valenciana cuenta con 712 áreas empresariales ubicadas en los entornos de 254 municipios. Una gran cantidad de empresas se encuentran localizadas en estos polígonos industriales o empresariales. En ellas se ubican diversas actividades comerciales, industriales o de servicios. Algunos asumen nombre de polígono industrial, polígono empresarial, parque empresarial o parques tecnológicos, entre otros, con alta concentración de empresas y trabajadores.

La accesibilidad a los mismos sigue siendo una asignatura pendiente ya que en los proyectos de construcción de la mayor parte de estos polígonos no fueron tenidos en cuenta los servicios alternativos al uso del coche particular, tales como el transporte público (tren, autobús, tranvía, etc.), carril bici y/o vías peatonales. Y en el caso de existir servicios, las frecuencias de paso y los horarios no se han adecuado a las necesidades de los trabajadores, quedando en entredicho la movilidad sostenible en estos espacios.

La movilidad sostenible en los polígonos industriales debe entenderse como el conjunto de procesos y acciones orientados a conseguir, como objetivo final, hacer un uso racional de los medios de transporte en estas zonas, con buenas condiciones de seguridad, social y económicamente rentable y ambientalmente sostenible.

Hay que señalar que en algunas empresas han existido iniciativas encaminadas a resolver los problemas de accesibilidad a los polígonos industriales, habilitando autobuses para los desplazamientos de sus trabajadores entre las zonas residenciales y los centros de trabajo, si bien la competencia del vehículo privado y la falta de ayudas al transporte público y colectivo han mermado estos proyectos, siendo muy pocas las empresas que actualmente mantienen este tipo de servicios.

Entre las características de los polígonos industriales de nuestra Comunitat podemos destacar las siguientes:

- La mayor parte de estos se encuentran alejados de los núcleos de población, ubicándose en espacios rodeados por grandes vías de comunicación.
- La zona productiva no está integrada en el núcleo urbano.
- Deficiencias en los accesos provocando congestión en el tráfico vehicular.
- Insuficientes áreas de aparcamiento por excesivo uso del vehículo particular.
- Escaso e inadecuado transporte público para acceder y salir de los mismos.
- Carencia de redes que permitan el acceso peatonal o mediante el uso de la bicicleta.

El actual modelo de movilidad en los polígonos es fuente de diversos problemas tanto por la forma de acceder como en la de desplazarse a los mismos, que se materializan en aspectos relacionados con la salud laboral, aspectos económicos y aspectos medioambientales, tanto para los trabajadores, como para las empresas y para la sociedad, tal y como puede apreciarse en el cuadro que figura a continuación.

Cuadro 1

CONSECUENCIAS DEL ACTUAL MODELO DE MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES DE LA COMUNITAT VALENCIANA

EN ASPECTOS DE SALUD LABORAL		
PARA TRABAJADORES	**PARA EMPRESAS**	**PARA LA SOCIEDAD**
Siniestralidad in itinere y en misión	Absentismo laboral por retrasos	Menor tiempo para las relaciones familiares y la comunicación ciudadana
Estrés, fatiga y cansancio	Horas perdidas por accidente de trabajo y enfermedad profesional	Los accidentes in itinere y en misión engrosan la cifra global de accidentes de tráfico, e implican en muchos casos a otras personas
Tiempo de transp. convertido en tpo. de trabajo	Menor rendimiento laboral	Tiene un elevado coste sanitario y hospitalario
Hipoacusia (pérdida de audición)		Mayor tendencia a la irritabilidad
Afecta al sistema nervioso		
EN ASPECTOS ECONÓMICOS		
PARA TRABAJADORES	**PARA EMPRESAS**	**PARA LA SOCIEDAD**
Costes de combustible para el desplazamiento al trabajo	Pérdidas de horas de trabajo	Costes de reparaciones ocasionados por accidentes de tráfico
Costes de combustible gastados en los atascos	Baja productividad por retrasos ocasionados por los atascos	Costes sociales ocasionados por problemas de salud laboral y ambiental
	Pérdidas de oportunidades de ventas ocasionadas por la congestión del tránsito	La ocupación de espacios destinados a viario y/o aparcamiento, tiene un elevado coste en infraestructuras viaria
	Plus de transporte	Espacios poco rentables, que ocasionan un coste adicional en casos donde existe escasez de suelo o donde este tiene un precio elevado
	Coste del suelo destinado a aparcamiento	
EN ASPECTOS AMBIENTALES		
PARA TRABAJADORES	**PARA EMPRESAS**	**PARA LA SOCIEDAD**
Alteración del entorno por trabajo por:	*Daños al entorno y la imagen empresarial por:*	
Excesivo consumo energético	Excesivo consumo energético	Excesivo consumo energético: Disminución de la calidad de vida. Uso irracional de los recursos naturales
Emisiones de gases	Emisiones de gases	Emisión de gases: Daños en la salud pública y deterioro de la calidad de aire del entorno
Ruido y vibraciones	Ruido y vibraciones: deteriora y dificulta la calidad del trabajo	Cambio climático y efecto invernadero
Ocupación del suelo: saturación de los espacios de viales y aparcamientos	Ocupación del suelo: Espacios poco rentables, que ocasiona un coste adicional en casos donde existe escasez de suelo o donde este tiene un precio elevado	Perjuicios sobre la habitabilidad y la salud de la población
		La ocupación de espacios destinados a viario y aparcamiento empobrecen y destruyen el paisaje urbano, creando barreras que impiden la integración urbana de las actividades económicas

Fuente: CCOO-PV. Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales.

Siniestralidad *in itinere* y en misión

A destacar, en materia de salud laboral, la siniestralidad *in itinere* y en misión. A continuación, se aportan dos cuadros con los accidentes de trabajo *in itinere* para los periodos Noviembre-Octubre de los dos últimos ejercicios y un cuadro que contiene *el avance de accidentes in itinere* para el periodo Enero-Noviembre de 2015.

Cuadro 2

TOTAL ACCIDENTES IN ITINERE CON BAJA EN JORNADA DE TRABAJO C. VALENCIANA POR FECHA DE BAJA MÉDICA (PERIODO NOVIEMBRE 2013-OCTUBRE 2014) SECCIONES CNAE 2009

	ALICANTE				CASTELLÓN				VALENCIA				COMUNITAT VALENCIANA			
Sección Actividad Económica	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales	Total
A Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	70	0	0	70	19	1	1	21	65	0	0	65	154	1	1	156
B Industrias extractivas	2	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4
C Industria manufacturera	221	4	0	225	80	0	0	80	336	7	1	344	637	11	1	649
D Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	6	0	0	6
E Suministro agua, act. de saneamiento. Gestión residuos y descontaminación	32	0	0	32	11	1	0	12	35	1	0	36	78	2	0	80
F Construcción	48	2	0	50	10	1	0	11	70	0	0	70	128	3	0	131
G Comercio al por mayor y por menor; reparación v. de motor y motocicletas	397	5	0	402	85	0	0	85	581	9	1	591	1.063	14	1	1.078
H Transporte y almacenacimiento	89	1	0	90	12	0	0	12	186	5	0	191	287	6	0	293
I Hostelería	327	6	0	333	60	0	0	60	245	1	0	246	632	7	0	639
J Información y comunicaciones	23	0	0	23	3	0	0	3	69	2	0	71	95	2	0	97
K Actividades financieras y de seguros	31	1	0	32	11	0	0	11	61	1	0	62	103	2	0	105
L Actividades inmobiliarias	10	1	0	11	1	0	0	1	15	0	0	15	26	1	0	27
M Actividades profesionales, científicas y técnicas	42	0	0	42	8	0	0	8	80	0	0	80	130	0	0	130
N Actividades administrativas y servicios auxiliares	116	2	0	118	25	0	1	26	211	1	1	213	352	3	2	357
O Administración pública y defensa: seguridad social obligatoria	151	1	2	154	41	1	0	42	246	1	0	247	438	3	2	443
P Educación	50	0	0	50	14	0	0	14	104	1	1	106	168	1	1	170
Q Actividades sanitarias y de servicios sociales	263	6	0	269	63	0	0	63	472	1	0	473	798	7	0	805
R Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	30	2	0	32	3	0	0	3	55	1	0	56	88	3	0	91
S Otros servicios	45	0	0	45	3	1	0	4	76	0	0	76	124	1	0	125
T Act hogares como empleadores y productores de b y s para uso propio	19	1	0	20	3	0	0	3	15	2	0	17	37	3	0	40
U Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0	3
Sin asignar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total actividades	**1.969**	**32**	**2**	**2.003**	**455**	**5**	**2**	**462**	**2.927**	**33**	**4**	**2.964**	**5.351**	**70**	**8**	**5.429**

Datos provisionales.
Fuente: INVASSAT.

Cuadro 3

TOTAL ACCIDENTES CON BAJA IN ITINERE EN JORNADA DE TRABAJO C. VALENCIANA POR FECHA DE BAJA MÉDICA (PERIODO NOVIEMBRE 2014-OCTUBRE 2015) SECCIONES CNAE 2009

	ALICANTE				CASTELLÓN				VALENCIA				COMUNITAT VALENCIANA			
Sección Actividad Económica	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales	Total	Leves	Graves	Mortales	Total
A Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	61	0	1	62	39	2	0	41	111	5	1	117	211	7	2	220
B Industrias extractivas	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	3	0	0	3
C Industria manufacturera	235	4	1	240	92	2	0	94	413	11	3	427	740	17	4	761
D Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	2	1	0	3	2	0	0	2	9	0	0	9	13	1	0	14
E Suministro agua, act. de saneamiento. Gestión residuos y descontaminación	21	0	0	21	3	1	0	4	43	0	0	43	67	1	0	68
F Construcción	84	1	0	85	11	0	0	11	103	3	2	108	198	4	2	204
G Comercio al por mayor y por menor; reparación v. de motor y motocicletas	425	4	0	429	92	1	0	93	650	7	1	658	1.167	12	1	1.180
H Transporte y almacenacimiento	97	3	0	100	15	0	0	15	187	5	0	192	299	8	0	307
I Hostelería	327	10	0	337	68	0	0	68	288	3	1	292	683	13	1	697
J Información y comunicaciones	24	0	0	24	4	0	0	4	76	0	0	76	104	0	0	104
K Actividades financieras y de seguros	26	1	0	27	4	0	0	4	58	1	0	59	88	2	0	90
L Actividades inmobiliarias	15	1	0	16	1	0	0	1	9	1	0	10	25	2	0	27
M Actividades profesionales, científicas y técnicas	39	1	0	40	4	0	0	4	79	1	0	80	122	2	0	124
N Actividades administrativas y servicios auxiliares	141	3	0	144	23	0	0	23	266	2	0	268	430	5	0	435
O Administración pública y defensa: seguridad social obligatoria	195	5	0	200	33	0	0	33	222	2	1	225	450	7	1	458
P Educación	52	0	0	52	11	0	0	11	126	0	0	126	189	0	0	189
Q Actividades sanitarias y de servicios sociales	260	7	0	267	57	0	1	58	462	2	1	465	779	9	2	790
R Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	44	0	0	44	6	0	0	6	49	0	0	49	99	0	0	99
S Otros servicios	52	0	0	52	13	1	0	14	82	0	1	83	147	1	1	149
T Act hogares como empleadores y productores de b y s para uso propio	23	1	0	24	1	0	0	1	22	1	0	23	46	2	0	48
U Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sin asignar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total actividades	**2.124**	**42**	**2**	**2.168**	**480**	**7**	**1**	**488**	**3.256**	**44**	**11**	**3.311**	**5.860**	**93**	**14**	**5.967**

Datos provisionales.
Fuente: INVASSAT.

Cuadro 4

ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA, IN ITINERE SEGÚN SECCIÓN DE ACTIVIDAD ECONÓMICA. CV Y ESPAÑA AVANCE ENERO-NOVIEMBRE 2015

	ALICANTE	CASTELLÓN	VALENCIA	C VALENCIANA	ESPAÑA
Sección Actividad Económica	Total	Total	Total	Total	Total
A Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	58	37	92	187	1.391
B Industrias extractivas	1	1	1	3	65
C Industria manufacturera	221	87	386	694	6.413
D Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	1	2	7	10	100
E Suministro agua, act. de saneamiento. Gestión residuos y descontaminación	22	3	46	71	653
F Construcción	77	10	117	204	2.386
G Comercio al por mayor y por menor; reparación v. de motor y motocicletas	394	86	608	1.088	10.863
H Transporte y almacenacimiento	90	13	164	267	3.265
I Hostelería	347	66	264	677	6.613
J Información y comunicaciones	25	2	72	99	1.840
K Actividades financieras y de seguros	24	5	49	78	1.367
L Actividades inmobiliarias	18	1	10	29	286
M Actividades profesionales, científicas y técnicas	40	7	89	136	2.524
N Actividades administrativas y servicios auxiliares	144	23	238	405	5.502
O Administración pública y defensa: seguridad social obligatoria	195	33	215	443	5.748
P Educación	47	8	107	162	2.530
Q Actividades sanitarias y de servicios sociales	253	54	430	737	9.545
R Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	37	6	47	90	981
S Otros servicios	41	10	61	112	1.558
T Actividades hogares como empleadores domésticos	22	2	21	45	549
U Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	-	-	-	-	18
Sin asignar	-	-	-	-	-
Total actividades	**2.057**	**456**	**3.024**	**5.537**	**64.197**

Se incluyen los accidentes que han causado baja en el periodo de referencia, recepcionados por la Autoriada Laboral Provincial. La distribución territorial se realiza según la provincia de la Autoridad Laboral que recepcione el accidente. Como actividad económica se considera la del centro de trabajo habitual del trabajador accidentado.

Fuente: Ministerio de Empleo y seguridad Social. Subdirección General de Estadística.

Se constata un incremento en la siniestralidad en el último ejercicio, con motivo de un mayor incremento de actividad laboral y un mayor número de trabajadores expuestos al riesgo.

Así pues, durante el periodo Noviembre 2013-Octubre 2014, se registraron en la Comunitat Valenciana un total de 5.429 accidentes *in itinere,* con un aumento de 300 casos en relación con el mismo periodo interanual anterior, representando un incremento del 5,85%. El número de accidentes graves fue de 70 casos, con un total de 2 casos menos con respecto al periodo anterior (-2,78%), ascendiendo los accidentes mortales *in itinere* a 8 casos, con una disminución de 1 caso en relación con el mismo periodo interanual anterior y que representa un -11,1%. La población expuesta al riesgo para el periodo considerado fue de 1.307.178, un 1,77% más que en el mismo periodo interanual anterior, resultando un índice de incidencia total de 415,32 casos por cada 100.000 trabajadores expuestos.

Para el periodo Noviembre 2014-Octubre 2015, se registraron en la Comunitat Valenciana un total de 5.967 accidentes *in itinere,* con un aumento de 538 casos en relación con el mismo periodo interanual anterior, representando un incremento del 9,91%. El número de accidentes graves fue de 93 casos, con un total de 23 casos más con respecto al periodo anterior (32,86%), ascendiendo los accidentes mortales *in itinere* a 14 casos, con un aumento de 6 casos en relación con el mismo periodo interanual anterior y que representa un 75% más. La población expuesta al riesgo para el periodo considerado fue de 1.349.173 un 3,21% más que en el mismo periodo interanual anterior, resultando un índice de incidencia total de 442,27 casos por cada 100.000 trabajadores expuestos.

Para el periodo Enero-Noviembre de 2015 el número de accidentes de trabajo con baja *in itinere* en la Comunitat Valenciana se situaba en 5.537, representando el 8,6% del total de España. Las actividades con mayor siniestralidad *in itinere* eran el comercio al por mayor y por menor con 1.088 accidentes, seguida de las actividades sanitarias y de servicios sociales con 737 y la industria manufacturera con 694 casos registrados en este periodo.

Por otra parte, con el objetivo de hacer frente a los problemas derivados del actual modelo de movilidad en los polígonos industriales y en aras a reducir el consumo energético, mejorar la competitividad de las empresas y reducir el impacto medioambiental, desde distintos sectores se vienen desarrollando una serie de actuaciones en materia de ahorro y eficiencia energética.

En concreto, y desde la Administración, las actuaciones en ahorro y eficiencia que realiza la Conselleria d´Economia, Indústria, Turisme i Ocupació, a través de la antigua Agència Valenciana de la Energia (AVEN), hoy IVACE-Energia, se engloban dentro del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética, cuyo objetivo fundamental es conseguir un ahorro de energía del 20% en el año 2020.

Uno de los sectores en los que desde la Generalitat se está realizando un mayor esfuerzo y para el cual hay un mayor número de medidas de ahorro y eficiencia energética es el sector del transporte, siendo este el mayor consumidor de energía de la Comunitat, con un 40% sobre el total.

Uno de los ejes de la política de ahorro y eficiencia energética en el transporte es el fomento de la movilidad sostenible, incentivándose a los ayuntamientos mediante ayudas económicas para que se lleven a cabo planes de movilidad urbana sostenibles para municipios y planes de transporte para empresas. Estos estudios tienen como objetivo la implantación de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico y la defensa del medio ambiente.

Un ejemplo de este tipo de medidas fue la redacción del Plan de Transporte Sostenible de los Polígonos Industriales de Ingruinsa y Sepes de Sagunto, firmándose un convenio entre la antigua AVEN y la Asociación de Empresarios del Camp de Morvedre (ASECAM) para la elaboración de un estudio financiado por AVEN, y que contó con una ayuda económica de 45.000€, cubriendo el 60% del coste total del mismo. Dicho estudio fue presentado en fecha 11 de diciembre de 2013 y en el mismo se analizó la movilidad de los trabajadores y del personal asociado a la actividad diaria de los dos polígonos de Sagunto mencionados, que ocupan un total de dos millones de metros cuadrados y que afectan a un total de 224 empresas y alrededor de 3.500 trabajadores.

El Plan ofrece un análisis de la situación de ambos polígonos desde el punto de vista de la movilidad, con un inventario de los accesos, situación de los viales, estudio de las infraestructuras relacionadas con la movilidad, con carril bici y acerados, así como un informe de los aforos de vehículos, tanto ligeros como pesados, con el objetivo de detectar horas punta de entrada salida.

Además, el estudio recoge una encuesta a los trabajadores sobre sus hábitos de movilidad a estos polígonos, el tipo de transporte que utilizan (el 93% usa el vehículo particular no compartido) y las mejoras que ellos proponen encaminadas a una movilidad alternativa, más segura y más sostenible. Los más de 3.500 trabajadores que diariamente se desplazan hasta estos polígonos generan un consumo anual de más de 970 toneladas equivalentes de petróleo (tep)/año, con unas emisiones asociadas de aproximadamente 2.560 toneladas de CO_2 al año. Con las medidas propuestas se podría llegar a ahorros cercanos a 510 tep/año y un ahorro de emisiones de 1.500 toneladas de CO_2 al año, o dicho de otro modo un ahorro de 600.000 litros de combustible al año, lo que en términos económicos a esa fecha supondría unos 870.000 euros al año.

En los cuadros siguientes se presenta la propuesta de acciones de mejora y escenario horizonte año 2017, en el ámbito de la movilidad para estos dos polígonos, que contempla un total de 11 actuaciones clasificadas en tres ámbitos: mejora de infraestructuras, movilidad sostenible y comunicación y sensibilización.

A fecha de publicación de este Informe se tiene constancia de la escasa o nula aplicación práctica de las acciones de mejora previstas en este Plan. El CES-CV considera necesario se lleven a cabo las mismas en los plazos previstos y puedan servir de referencia para los distintos polígonos industriales de nuestra Comunitat.

Cuadro 5

PLAN DE TRANSPORTE POLÍGONOS INDUSTRIALES DE INGRUINSA Y SEPES (SAGUNTO)
ACCIONES DE MEJORA

ÁMBITO	ACTUACIÓN
MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS	**1. Mejora de la seguridad vial:** 1.1. Acondicionamiento y mejora de la Red Viaria: Asfaltado y Señalización (pintado y sustitución de señales deterioradas). 1.2. Mejora de la seguridad vial. Excesos de velocidad. Calmado del tráfico en la calle Isaac Newton. **2. Mejora de las conexiones con la zona urbana:** 2.1. Ampliación de la calle Albert Einstein con una vía de servicio (Medida contemplada en el PMUS de Sagunto). 2.2. Conexión de Av. Altos Hornos con la Av. Sindicalista Juan Torres Casado (Glorieta La Nau). (Medida contemplada en el PMUS de Sagunto). 2.3. Mejora de los accesos al polígono: Rotonda de entrada en el cruce de la Av. Ojos Negros y Jerónimo Roure y acceso peatonal desde Av. Ojos Negros hasta zona gerencia en el polígono industrial Ingruinsa. **3. Mejora del aparcamiento: ampliación de la zona de aparcamiento en ambos polígonos y redistribución de la zona de aparcamiento de la calle Albert Einstein.** **4. Creación de una zona aparcamiento específico para vehículos pesados en el polígono Ingruinsa.**
MOVILIDAD SOSTENIBLE	**5. Fomento de la movilidad ciclista: carril bici y establecimiento de bases aparcabicicletas.** **6. Establecimiento de un autobús lanzadera entre los polígonos de Sepes e Ingruinsa y la estación de ferrocarril de Sagunto.** **7. Mejora de transporte público: creación de una línea de autobús que una las zonas urbanas de Sagunto y Puerto con los polígonos industriales.** **8. Fomento del uso del vehículo compartido.** **9. Fomento de la Movilidad Peatonal:** 9.1. Adecuación de las aceras del polígono Sepes. 9.2. Incorporación de pasos peatonales en el polígono Sepes. 9.3. Adecuación del paso peatonal que comunica el polígono Ingruinsa con la zona de Gerencia del casco urbano de Puerto. 9.4. Mejora de la comunicación peatonal entre la parte norte y sur del polígono Ingruinsa.
COMUNICACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN	**10. Mejora de la información en el interior de los polígonos.** **11. Sensibilización de los trabajadores en materia de movilidad sostenible.**

Fuente: AVEN. Conselleria de Economia, Indústria i Comerç.

Cuadro 6

PLAN DE TRANSPORTE POLÍGONOS INDUSTRIALES DE INGRUINSA Y SEPES (SAGUNTO). SÍNTESIS. AÑO HORIZONTE 2017

ACCIÓN DE MEJORA	INDICADOR	ESCENARIO ACTUAL	ESCENARIO HORIZONTE SIN PLAN	ESCENARIO HORIZONTE PLAN TRANSPORTE	PRESUPUESTO ESTIMADO	PLAZO DE EJECUCIÓN	AHORRO EMISIONES (TN CO2/AÑO)	AHORRO ENERGÉTICO TEP/AÑO
1. Mejora de la seguridad vial	% del vial de Sepes con estado deficiente	15,24%	15,24%	0%	Medio	Corto		
	% del vial con señalización deficiente	45,34% en Sepes 29,8% en Ingruinsa	45,34% en Sepes 29,8% en Ingruinsa	0%				
	% Reducción de la velocidad	0% (124 Km)	0% (124 Km)	50% (60 Km)				
2. Mejora conexiones con la zona urbana	Nº de accesos/viales intervenidos	0 accesos/0 viales	0 accesos/0 viales	3 accesos/1 vial	Alto	Largo		
3. Mejora del aparcamiento	Nº de plazas de estacionamiento vehículos ligeros	246 plazas en Ingruinsa 415 plazas en Sepes	246 plazas en Ingruinsa 415 plazas en Sepes	380 plazas en Ingruinsa 780 plazas en Sepes	Bajo	Corto		
4. Creación z. aparcam. para veh. pesados en pol. Ingruinsa	Nº de plazas de estacionamiento para vehículos pesados	0	0	70	Medio	Medio		
5. Fomento de la movilidad ciclista	% trabajadores que acceden en bicicleta al polígono	0,91%	0,91%	21,58%	Medio	Corto	146,00	49,64
6. Creación de un autobús lanzadera	% de trabajadores que acceden en autobús lanzadera	0%	0%	8,66%	Medio	Corto	300,42	102,14
7. Mejora de transporte público	% de trabajadores que acceden en transpote público	0,15%	0,15%	15,50%	Bajo/Alto	Corto/Largo	326,20	110,91
8: Fomento del uso del vehículo compartido	% de trabajadores que comparten vehículo	10,26%	10,26%	47,80%	Medio	Corto	715,85 (2 ocupantes/veh. como media)	243,39
9. Fomento de la Movilidad Peatonal	% de pasos peatones adaptados	47,37% Ingruinsa 10% Sepes (respecto a los pasos de peatones previstos)	47,37% Ingruinsa 10% Sepes	100%	Medio	Medio		
	Nº pasos de peatones Sepes	1	1	10				
	% de acerado renovado y adoquinado en Sepes	0%	0%	100%				
10. Mejora de inf. en el interior de los políg.	Nº de paneles informativos	0 panel	0 panel	2 paneles	Medio	Corto		
11. Sensibilización de trabajadores	% trabajadores que asisten al curso de conducción eficiente	0%	0%	5%	Bajo	Corto	16,73	5,69
TOTAL							1505,21	511,77

Fuente: AVEN. Conselleria de Economia, Indústria i Comerç.

6. Comunicación y Accesibilidad Interna entre Comarcas (Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana 2030)

En relación a los **transportes y movilidad** en nuestra Comunitat, en general, uno de los medios más destacados es la comunicación mediante la **red viaria** *(para un mayor detalle, véase el Anexo II de este Informe).* Así, las carreteras de la Comunitat Valenciana se dividen, según el gestor de las mismas, en cuatro categorías:

- La primera categoría está compuesta por las carreteras que son competencia del Ministerio de Fomento, y por lo tanto forman parte de la *Red de Carreteras del Estado.* Dentro de esta categoría están las autopistas y autovías de importancia nacional, así como las carreteras nacionales. Los identificadores de las carreteras que pertenecen a la Red de Carreteras del Estado son de este modo: A-XX, AP-XX y N-XXX, según su importancia.
- La segunda categoría es la que pertenece y gestiona la actual Conselleria d´Habitatge, Obres Publiques i Vertebració del Territori, y por lo tanto, son aquellas que forman la *Red Carreteras de la Generalitat Valenciana.* Dentro esta categoría se incluyen, tanto las carreteras convencionales como las autopistas y autovías autonómicas. En este caso, los identificadores de las carreteras que pertenecen a la mencionada Conselleria son de este modo: CV-XX y CV-XXX, según su importancia.
- La tercera categoría incluye a aquellas que son de competencia de las Diputaciones Provinciales (Castellón, Valencia y Alicante). Estas carreteras forman *la Red Provincial* y los identificadores de las carreteras que pertenecen a las Diputaciones Provinciales son como sigue: CV-XXX, aunque es probable que en algunos indicadores antiguos sigan existiendo carreteras tales como VV-XXX o CS-V-XXX, pero estas nomenclaturas ya no existen como tal.
- Existe una última categoría, formada por las carreteras locales, competencia de los diferentes organismos municipales.

En este sentido, los principales ejes vertebradores de la Comunitat Valenciana, que han servido para la comunicación entre las comarcas han sido, por una parte, la Carretera Nacional N-340 y la Autopista AP-7 (E-15), que como vías de comunicación de competencia estatal han servido para comunicar la Comunitat de Sur a Norte o de Norte a Sur.

Desde la aprobación de la **Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana** y la asunción de competencias en materia de infraestructuras, la comunicación y la accesibilidad se ha regulado esencialmente por lo previsto en la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunitat

Valenciana, y tanto en el I Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana (1988) como en el II Plan de Carreteras de la Generalitat Valenciana (1994).

Posteriormente, el Plan de Infraestructuras Estratégicas 2004-2010 (PIE) fue el marco de referencia estable para las inversiones en infraestructuras, orientando la acción de la Generalitat Valenciana en esta materia y definiendo un conjunto de criterios y objetivos para potenciar el gran esfuerzo modernizador llevado a cabo. A este Plan que consiguió, entre otras metas, la llegada de la Alta Velocidad a nuestra Comunitat y el impulso de una red de transporte metropolitano en las tres capitales de provincia, le siguió el Plan de Infraestructuras Estratégicas 2010-2020, con el que se pretende incrementar el potencial logístico en la Comunitat Valenciana, gracias a la construcción del Corredor Mediterráneo.

Analizando los distintas infraestructuras de transporte y comenzando por el **ferrocarril,** el principal eje ferroviario de la Comunitat es el denominado *Corredor Mediterráneo* que comunica por vía férrea la conexión con Francia en la estación internacional de Portbou hasta el municipio murciano de Lorca. Atraviesa todo el territorio valenciano de norte a sur y es usado tanto por trenes de cercanías como por los de media y larga distancia, además de los trenes de mercancías.

La Comunitat Valenciana está conectada con Madrid desde Valencia, a través de Cuenca o Albacete y desde Alicante, a través de Albacete. Por otro lado, Valencia también se encuentra comunicada con Aragón, a través de Sagunto, siendo posible llegar a cualquiera de las tres capitales de provincia aragonesas, por medio de una línea no electrificada. Por lo que respecta a la Línea de Alta Velocidad Madrid-Levante, esta une Valencia con Madrid desde diciembre de 2010 y Alicante con Madrid desde junio de 2013, teniendo previsto que una la capital española con Castellón de la Plana en el primer semestre de 2016.

Además, las provincias de Valencia y Alicante cuentan con el servicio de Cercanías Renfe, que explota Renfe Operadora sobre la infraestructura del Ente ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), el cual desde enero de 2014 se subdivide en Adif, encargado de la gestión convencional, y Adif Alta Velocidad, encargado de la construcción y mantenimiento de las líneas de alta velocidad, y heredero del grueso de la deuda del anterior ADIF.

En Valencia, este servicio se denomina Cercanías Valencia, o *Rodalies València* en valenciano, y está formado por seis líneas, 252 km. de vías férreas y 66 estaciones. Cuatro de las líneas tienen su origen en *Valencia-Estación del Norte* y dos tienen su cabecera provisional desde abril de 2008 en la nueva estación término de *Valencia-San Isidro*. En el caso de Alicante, este servicio recibe el nombre de Cercanías Murcia/Alicante, y posee una red que se extiende por las provincias de Murcia y

Alicante. Este núcleo tiene en servicio tres líneas, recorre 200 km. de vías férreas, y cuenta con un total de 25 estaciones en servicio.

En cuanto al **metro, tranvía y trolebús,** aparte de la red de ancho ibérico explotada en su totalidad por ADIF, existe otra red de vía estrecha operada por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), que ofrece un servicio de metro en la ciudad de Valencia y tranvía en Alicante y Valencia. La red de MetroValencia es la tercera red de metro que se formó en España, después de las de Madrid y Barcelona, la segunda en número de kilómetros, después de Madrid, y la cuarta en número de usuarios, después de Madrid, Barcelona y Bilbao. La actual red de *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana* en Valencia es heredera de la antigua red de ferrocarriles suburbanos de Valencia, conocida popularmente como el Trenet de Valencia, y está formada por seis líneas de metro y tres de tranvía.

Por su parte, la red del TRAM Metropolitano de Alicante combina el tranvía en superficie tanto por vías tranviarias como por vías ferroviarias, el tren/metro ligero (tanto en superficie como subterráneo) dentro del radio del núcleo urbano y metropolitano y servicios de cercanías (tanto con trenes diésel como con tren-TRAM, con velocidades de hasta 100 km/h), hasta poblaciones cercanas del área metropolitana y otras más lejanas. La red del TRAM cuenta con cinco líneas en servicio. La línea ferroviaria que une Alicante y Dénia cubre el recorrido Alicante-Benidorm por la plataforma tranviaria del TRAM Metropolitano. La conexión Benidorm-Dénia se realiza mediante trenes diésel. En un futuro, está prevista la conexión con el aeropuerto de Alicante-Elche, atravesando Alicante a través de un túnel de forma electrificada y adaptada.

El TRAM (Transporte Metropolitano de la Plana) se basa en un trolebús. Se trata de un autobús eléctrico, alimentado por una catenaria de dos cables superiores desde donde toma la energía eléctrica mediante dos astas, que circula por una calzada especialmente habilitada para esta cuestión. El planteamiento a desarrollar en Castellón se estructuraba en dos corredores: Universitat Jaume I-Grao de Castelló-Benicasim y Castelló-Almassora-Vila-real-Borriana, con un total de algo más de 40 kilómetros. Actualmente, se encuentra en servicio la Línea 1 entre la Universitat Jaume I y el Grao de Castelló. Los vehículos circulan por una vía reservada para este efecto combinada con infraestructura compartida, teniendo en las intersecciones prioridad sobre el tráfico convencional. Así se combina la accesibilidad, la velocidad y la regularidad, con la flexibilidad, la adaptabilidad, capacidad de carga y unos menores costes que el autobús convencional.

Por su parte, la Comunitat Valenciana cuenta con una amplia red de **autobuses** para el servicio metropolitano e intermetropolitano, mediante el uso de concesiones públicas. No obstante, se constata que la mayor parte de las concesiones de líneas

interurbanas se encuentran caducadas, incluso las prorrogadas por un año, las cuales se encuentran referenciadas en el Anexo V.

Respecto a la comunicación entre **comarcas** de la Comunitat Valenciana, se debe tener en cuenta la relación de estas, que de Norte a Sur es la siguiente: Els Ports, L'Alt Maestrat, el Baix Maestrat, L'Alcalaten, la Plana Alta, la Plana Baixa, L'Alt Palancia, L'Alt Millars, el Racó de Ademuz, Los Serranos, el Camp del Túria, el Camp de Morvedre, L'Horta Nord, L'Horta Oest, Valencia, L'Horta Sud, La Plana de Utiel-Requena, La Foya de Bunyol, La Vall d'Aiora o de Cofrentes, La Ribera Alta, La Ribera Baixa, La Canal de Navarrés, La Costera, La Vall d'Albaida, La Safor, El Comptat, L'Alcoià, L'Alt Vinalopó, el Vinalopó Mitjà, La Marina Alta, La Marina Baixa, L'Alacantí, el Baix Vinalopó y el Baix Segura/La Vega Baja.

Para la comunicación entre las mismas, se utilizan tanto las vías nacionales, conformada por las autovías y autopistas interurbanas y las carreteras convencionales, como las carreteras de las Diputaciones Provinciales. A estas hay que añadir las vías autonómicas que comprenden las autovías y autopistas y las carreteras de la Generalitat Valenciana, que vienen recogidas en el Anexo II.

En este contexto, en la actualidad, se viene planteando una nueva visión de la comunicación que enlaza todo lo realizado y ejecutado en los planes de carreteras, como planes de acción territorial, con una nueva demanda social como es la sostenibilidad, con el objetivo de materializarlo en el horizonte del año 2030.

Así, el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), en su Preámbulo indica que el quinto bloque temático de la estrategia territorial se dedica a las infraestructuras, diferenciando las de movilidad de las básicas relacionadas con servicios públicos. Entre las primeras se incluyen carreteras, ferrocarril, plataformas reservadas de transporte público, puertos y aeropuertos; y entre las segundas, las infraestructuras de residuos, hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones. Sobre ellas se establecen una serie de principios y criterios para mejorar la cohesión del territorio, garantizando su disponibilidad para ciudadanos y empresas con independencia de su ubicación en el territorio, con especial incidencia en los municipios del interior donde la menor rentabilidad de las redes podría dificultar la entrada del sector privado para satisfacer la demanda.

El Título V, dedicado a las Infraestructuras y Territorio, contiene tres Capítulos y 18 directrices, de la 117 a la 134. En las dos primeras directrices se recoge la definición y objetivos del sistema de infraestructuras de movilidad, así como los principios directores en materia de infraestructuras de movilidad.

Directriz 117. Definición y objetivos del sistema de infraestructuras de movilidad

1. El sistema de infraestructuras de movilidad comprende la red viaria, la red ferroviaria, la red de plataformas reservadas de transporte público, la red de vías de transporte no motorizado, los puertos, los aeropuertos y otras instalaciones fijas. También incluye la red logística y los intercambiadores modales asociados con el conjunto de modos descrito.
2. Este sistema tiene como objetivo satisfacer las demandas de movilidad de las personas y de las mercancías en coherencia con los objetivos de ordenación del territorio y en condiciones adecuadas de equidad social y compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.

Directriz 118. Principios directores en materia de infraestructuras de movilidad

Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de infraestructuras de movilidad a los siguientes principios directores:
a) Contribuir a la vertebración territorial del sistema de ciudades de la Comunitat Valenciana reforzando el Sistema Nodal de Referencia propuesto por la estrategia territorial.
b) Vincular la accesibilidad a los nuevos usos en el territorio, tanto a los suelos de uso residencial como a los suelos para la actividad económica.
c) Potenciar los sistemas de transporte no motorizados y fomentar el uso del transporte público para todos los colectivos ciudadanos, adecuándolo a las demandas territoriales específicas.
d) Incluir la infraestructura verde en las políticas de movilidad sostenible, conectando los centros de movilidad del transporte público con vías verdes, itinerarios paisajísticos y sendas adaptados a sistemas de transporte no motorizados y peatonales.
e) Fomentar sistemas de transporte cada vez más eficientes desde el punto de vista del consumo energético y de la disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas con efectos negativos sobre la salud y el bienestar de las personas.
f) Fomentar los tejidos urbanos que mejoren la movilidad no motorizada, recuperar la calle para el peatón e integrar en su trama, de forma prioritaria, los equipamientos y servicios generadores de un gran número de desplazamientos.
g) Desarrollar planes de movilidad para municipios, áreas urbanas integradas y áreas funcionales del territorio y fomentar la creación de entes de coordinación del transporte para el desarrollo de dichos planes.
h) Priorizar la mejora de la gestión del actual parque de infraestructuras de movilidad y, en su caso, los desdoblamientos de las vías actuales frente a la construcción de nuevas vías.

Y en concreto, la Directriz 119 contempla las tipologías de la red viaria.

Directriz 119. Las tipologías de la red viaria

1. La estrategia territorial y los instrumentos que la desarrollen establecerán la siguiente tipología sin perjuicio de su titularidad o de las clasificaciones que en su caso establezcan otras administraciones públicas:

a) Red de carreteras de vertebración externa. Conectan los grandes centros urbanos del Sistema Nodal de Referencia con el exterior de la Comunitat Valenciana. Tienen que tener criterios de diseño correspondiente a autovía o autopista (120 km/h): calzadas separadas, limitación de accesos a las propiedades colindantes y ausencia de cruces a nivel. Estos requisitos pueden limitarse por condicionantes ambientales o paisajísticos.

b) Red de carreteras de vertebración interna, distinguiéndose las de primero y segundo orden:
– Las de primer orden conectan las cabeceras del sistema nodal de referencia correspondientes a los sistemas urbanos metropolitanos y de ciudades medias, con diseño de autovía (120 km/h) o vía rápida (100 km/h), condiciones que pueden limitarse por motivos ambientales o paisajísticos.
– Las de segundo orden conectan los puntos de apoyo al sistema rural del mencionado sistema nodal de referencia, aunque pueden incluir tramos de carreteras que desempeñan una función muy importante desde el punto de vista de la vertebración territorial. Los criterios de diseño de estas vías se adaptarán a las características específicas de cada tramo y a la máxima compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.

2. Los planes de acción territorial y los planes generales completarán esta estructura con la definición de otras vías que permitan garantizar el derecho de accesibilidad en condiciones de equidad para toda la población.

3. Las vías propias del medio rural, como caminos agrícolas, pistas forestales o vías pecuarias, deben contemplarse e incluirse en los documentos de planificación urbanística y territorial. Los caminos rurales con relevancia social y cultural constituyen un elemento estructurante y un activo de primera magnitud por lo que se recomienda su preservación y puesta en valor. La planificación territorial deberá inventariar dicha red, garantizar su funcionalidad y conservación, y compensar los tramos desafectados por motivos urbanísticos, territoriales o sectoriales con nuevos tramos con características y funcionalidad similar.

4. Los proyectos de nuevas vías deberán tener una integración paisajística correcta y considerar su función como itinerarios de percepción del territorio.

5. Las nuevas infraestructuras viarias de vertebración interna de primer orden, así como las que conecten municipios dentro de un área urbana integrada o los bulevares metropolitanos, deberán analizar la viabilidad de incorporar a su sección transversal plataformas reservadas de transporte público y medios no motorizados en todo o parte de su recorrido.

6. La estrategia territorial propone un esquema orientativo de las vías de vertebración externa e interna de la Comunitat Valenciana en la documentación de la misma.

En relación a la comunicación interna de nuestra Comunitat, en el Documento nº 19 de la ETCV se apuesta por la movilidad sostenible en concordancia con el objetivo de la misma, a materializar en el horizonte del año 2030. Para ello, según indica dicho documento, se deben construir infraestructuras coherentes con la sostenibilidad, siendo necesario un conocimiento exhaustivo de la movilidad en el territorio de la Comunitat Valenciana y debiéndose diseñar los mecanismos y sistemas de transporte público que se ajusten a cada caso concreto en cuanto a fiabilidad, tiempo, calidad y eficiencia de las inversiones.

7. Accesibilidad y Movilidad a los Centros: Grandes Polígonos Industriales, Centros de Logística, Puertos y Aeropuertos

En este capítulo se indica la forma de acceso y de comunicación en relación a los polígonos más importantes o grandes polígonos, los centros de logística, los puertos y los aeropuertos, así como las previsiones de futuro en nuestra Comunitat, en relación a la movilidad y la accesibilidad.

Grandes polígonos industriales

En este punto se relacionan algunos de los polígonos industriales más importantes, remitiéndose al Anexo III para un mayor detalle, donde figura el listado de todos los polígonos de la Comunitat Valenciana.

Provincia de Valencia

- Parque Empresarial Juan Carlos I, en Almussafes-Picassent, gestionado por SEPIVA. El acceso al mismo se realiza desde la Autopista AP-7 / E-15 y la CV-42, y la CV-520.

- Polígono Industrial Fuente del Jarro I y II, en Paterna. El acceso a este polígono se realiza desde la Autovía del Mediterráneo (A-7), por la N-335 y la CV-365. Asimismo, se puede acceder al Polígono mediante la línea 2 del servicio de MetroValencia.

- Parque Tecnológico, en Paterna. El acceso al mismo se realiza desde la CV-35.

- Parc Empresarial Parc Sagunt, en Sagunto, gestionado por SEPIVA. El acceso se realiza desde la Autovía del Mediterráneo (A-7) y desde la Autovía Mudéjar.

- Polígono Industrial Vara de Quart, en Valencia. Su acceso se realiza desde la V-30 y la CV-36.

- Parque Empresarial Nuevo Tollo, en Utiel, gestionado por SEPIVA. El acceso se realiza desde la Autovía del Este (A-3 / E-901).

Provincia de Alicante

- Polígono Industrial Las Atalayas, en Alicante. El acceso al mismo se realiza desde la AP-7 y la A-31.

- Parque Industrial de Elche, en Elche. El acceso se realiza desde la N-340.

- Parque Empresarial L'Espartal III, en Xixona, gestionado por SEPIVA. El acceso al mismo se realiza desde la N-340 y la Carretera de Alicante CV-774.

- Parque Empresarial Maigmo, en Tibi, gestionado por SEPIVA. El acceso a este parque se realiza desde la Autovía A-7.

Provincia de Castellón

- Parque Industrial Ciudad del Transporte, en Castellón. El acceso al mismo se realiza desde la N-340, la CV-197, la CS-22 y desde la Ronda Sur de la localidad.

- Parc Empresarial El Collet, en Benicarló, gestionado por SEPIVA. Su acceso se realiza desde la N-340 y la CV-135.

- Parc Empresarial Belcaire, en La Vall d'Uixó, gestionado por SEPIVA. El acceso al mismo se realiza desde la CV-10.

- Parc Empresarial El Campaner, en Alcalá de Xivert, gestionado por SEPIVA. El acceso a este parque se realiza desde la N-340 y la CV-133 y CV-1330.

- Parc Empresarial La Mezquita, en La Vall d'Uixó, gestionado por SEPIVA. El acceso al mismo se realiza desde la CV-10.

Centros de logística

El **Parque Logístico Valencia (PLV)** cuenta con una superficie de más de un millón de m^2 (sobre un total de 112 Ha.) y está emplazado en los términos municipales de Riba-roja de Túria y Loriguilla, junto al aeropuerto de Valencia y al enlace de dos de los principales ejes viarios de la Comunitat Valenciana: la autovía A-3 Valencia-Madrid y la autovía A-7 (Autovía del Mediterráneo), situación estratégica en el ámbito del transporte nacional e internacional. Esta ubicación asegura tanto la conexión directa con Madrid y el puerto de Valencia como con el Corredor Mediterráneo y el puerto de Castellón, a través del cinturón de circunvalación de Valencia o by-pass.

El centro logístico es capaz de albergar unos 30.000 contenedores (contándose con más de 300.000 m^2 para su almacenamiento) y más de 700.000 m^2 destinados a la construcción de naves industriales, aparcamientos, zonas verdes, instalaciones sociales (hoteles, restaurantes y cafeterías), servicios de logística y transporte de mercancías y otros equipamientos complementarios.

Se trata de un espacio desde donde puedan operar las principales empresas de gestión y transporte de mercancías, facilitando así los movimientos de carga, descarga, almacenamiento, tratamiento de los productos y distribución de los mismos, favoreciendo también el creciente tráfico de contenedores en el puerto, así como la creación de una base desde donde impulsar las exportaciones de la Comunitat Valenciana**.**

La implantación de empresas en el Parque Logístico Valencia (actualmente figuran en su página web 8 empresas registradas) supone la activación de la estrategia logística de la Generalitat, que contempla la implantación de cuatro plataformas logísticas de apoyo a la actividad portuaria, como son las de Alicante, Sagunto, Castellón y Valencia, y cuatro ubicadas en comarcas de gran actividad productiva, asociadas a terminales de mercancías: Villena, Utiel, La Costera y Vinarós-Benicarló.

La actividad del PLV y el inicio de las expropiaciones de las de Alicante y Castellón permiten contemplar ya como una realidad la implantación del sistema de nodos logísticos que sumará 15 millones de m² de estaciones multimodales, estacionamientos y otras facilidades para el sector del transporte y la logística.

Con respecto al **Parque Logístico de Alicante**, en 2010 se empezó a trabajar en la creación de un centro de distribución intermodal dedicado a la logística de la mercancía, que completara la oferta de los servicios logísticos del puerto y aeropuerto de Alicante y zonas industriales adyacentes. El parque tendría 1,3 millones de m^2 destinados a uso logístico, zonas verdes, infraestructuras y red viaria, así como a uso terciario.

Por su parte, el **Parque Logístico de Castellón** emplazado en el Polígono del Serrallo contaría con 1,8 millones de m^2, de los cuales 136 Ha. serían para parque logístico y 36 Ha. para la terminal intermodal.

En la Directriz 126 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana se hace referencia a la red logística y se establece que las actuaciones públicas en materia de actividades logísticas, desde el punto de vista de la ordenación territorial, adecuarán sus actuaciones en base a una serie de estrategias.

Directriz 126. La red logística de la Comunitat Valenciana

1. La red logística de la Comunitat Valenciana está formada por las instalaciones definidas como tales en los planes y programas del departamento de la Generalitat competente en esta materia.
2. Las actuaciones públicas en materia de actividades logísticas, desde el punto de vista de la ordenación territorial, adecuarán sus actuaciones a las siguientes estrategias:
a) Garantizar un nivel de servicio óptimo para los sectores productivos de la Comunitat Valenciana y una elevada accesibilidad a la red viaria de alta capacidad, puertos, aeropuertos y especialmente a la red ferroviaria de mercancías.
b) Priorizar en el conjunto de instalaciones logísticas las plataformas intermodales de transporte que permiten el cambio de modo carretera-ferrocarril.
c) Configurar las instalaciones de la red logística de la Comunitat Valenciana como elementos de soporte a los grandes nodos de actividad económica de escala regional y nacional.
d) Prestar una atención preferente a la distribución de las mercancías en las áreas urbanas de la Comunitat Valenciana por su gran impacto ambiental y territorial.
e) Desarrollar la investigación, la innovación y la aplicación de las nuevas tecnologías a la actividad logística.

Puertos

Los puertos de nuestra Comunitat son de tres clases: puertos comerciales, deportivos o pesqueros. En este apartado solamente indicaremos los puertos comerciales y los pesqueros.

Así, en la **provincia de Alicante,** destacan el puerto de Altea (pesquero), el de Alicante (pesquero y comercial) e Isla de Tabarca (pesquero y comercial), Marina de las Dunas (pesquero) en Guardamar del Segura, Calp (pesquero), Dénia (comercial y pesquero), Jávea (pesquero), Moraira-Teulada (pesquero), Santa Pola (pesquero y comercial) y Torrevieja (pesquero y comercial).

En cuanto a los accesos, a través de carretera, se puede acceder al Puerto de Alicante desde todas las provincias de la Península. Así pues, desde Madrid, se accede por la Autovía de acceso al puerto, la A-31; desde Valencia, por la AP-7, la A-70 y la N-332; desde Barcelona, por la AP-7, la A-70 y la N-332 y desde Murcia, por la A-7 y la A-31. También existe acceso directo de ferrocarril a los muelles.

En la **provincia de Castellón** están el puerto de Benicarló (pesquero), el de Burriana (pesquero y comercial), el de Castellón (pesquero y comercial), el de Peñíscola (pesquero) y el de Vinarós (pesquero y comercial).

En relación a los accesos, en el puerto de Castellón el acceso principal es por la autovía CS-22, a la que se accede desde la CV-10 (Autovía de la Plana), la AP-7 (Autopista del Mediterráneo) y la N-340 (Carretera del Mediterráneo). También existe el acceso a la nueva Dársena Sur del Puerto. Desde el 15 de diciembre de 2015 se encuentra operativo el nuevo acceso viario por la rotonda del Polígono del Serrallo, vial de 500 metros de longitud, que conlleva la eliminación del tráfico pesado por el Grao estimado en 1000 camiones /día y en un futuro, la disminución de 1.000 toneladas de emisiones de CO_2 al año y un ahorro estimado de 1 millón€/año en costes logísticos, que supondrá un incremento de la competitividad del puerto.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Castellón ha acometido las obras de renovación del acceso ferroviario norte hasta la red ferroviaria de interés general gestionada por ADIF. De este modo, se garantiza el transporte por tren con las terminales de la ampliación norte del puerto, actualmente en explotación y dotadas de conexión ferroviaria por parte de la Autoridad Portuaria. En la zona sur del puerto se ha desarrollado la nueva Dársena Sur con la colaboración fundamental de la iniciativa privada. Para garantizar el desarrollo de estas actuaciones se está estudiando la construcción de un acceso ferroviario, el denominado acceso ferroviario sur.

Por último, en la **provincia de Valencia,** figura el puerto de Cullera (pesquero), el de Gandia (pesquero y comercial), el de Sagunto (pesquero y comercial) y el de Valencia (pesquero y comercial).

Sobre los accesos al puerto de Valencia, se tiene acceso directo a la red internacional de autovías europeas a través de la AP-7 (norte-sur) y la A-3 (oeste) autovía gratuita Madrid-Valencia, por las vías de circulación V-15 y V-30 (N-335). En relación al acceso ferroviario también existe conexión directa a la red ferroviaria tanto nacional como internacional.

La Directriz 124 de la ETCV hace referencia al sistema portuario de la Comunitat Valenciana, y en ella quedan recogidas las estrategias previstas y a las que las actuaciones públicas en materia portuaria deberán adecuar sus actuaciones.

Directriz 124. Los puertos de la Comunitat Valenciana

1. El sistema portuario de la Comunitat Valenciana está integrado por el conjunto de puertos e instalaciones náuticas ubicadas en su territorio. La jerarquía y tipología de las instalaciones portuarias en la Comunitat Valenciana se definirán en los planes de acción territorial sectorial sobre las instalaciones portuarias de la Comunitat Valenciana.
2. Las actuaciones públicas en materia portuaria, desde el punto de vista de la ordenación territorial, adecuarán sus actuaciones a las siguientes estrategias:
a) Potenciar las líneas de tráfico transoceánicas con los territorios más dinámicos en el contexto económico mundial.
b) Priorizar el tráfico de cabotaje para las relaciones comerciales de los puertos de la Comunitat Valenciana.
c) Integrar los puertos con los tejidos urbanos para permitir el uso público del frente litoral y fomentar la implantación de usos terciarios y los relacionados con las nuevas tecnologías en los espacios desafectados de la actividad portuaria convencional.
d) Evitar las actuaciones que supongan un menoscabo de la calidad del frente litoral por la gran importancia estratégica del mismo.
e) Aprovechar al máximo el espacio portuario construido dando prioridad a la ampliación de las instalaciones frente a las de nueva construcción.
f) Implantar en los puertos, accesos terrestres adecuados a los tejidos urbanos y con la red de infraestructuras de movilidad, incluyendo las áreas logísticas.
g) Potenciar los puertos como instrumentos de dinamización de la actividad turística debiendo satisfacer estas demandas de uso, dentro del marco de la preservación ambiental y paisajística de sus entornos.
h) Mantener la actividad pesquera tradicional mejorando sus instalaciones, servicios y los aspectos medioambientales que esta actividad conlleva.

Aeropuertos

La Comunitat Valenciana cuenta con tres aeropuertos en servicio.

El **aeropuerto de Alicante-Elche**. Está situado en la localidad de El Altet, en el término municipal de Elche, y está gestionado por AENA. Se accede a él a través de la N-338, bien desde la A-7 o desde la N-332. Está a 9 km. del centro de Alicante y a 10 km. de Elche. La historia del aeropuerto se remonta a 1967 habiéndose puesto en funcionamiento la Nueva Área Terminal del Aeropuerto en marzo de 2011, con el fin de adecuar sus instalaciones al crecimiento del tráfico experimentado en los últimos años. Ocupa el sexto lugar en la red aeroportuaria española según número de pasajeros, además de ser el aeropuerto de mayor tráfico de pasajeros de la Comunitat Valenciana, ya que es considerado también como el aeropuerto principal de la Región de Murcia y su área de influencia abarca toda la Comunitat Valenciana, Albacete y el Levante almeriense. A finales de 2015, según la estadística de AENA, datos provisionales, registró un tránsito de 10,6 millones de pasajeros, 74.084 operaciones y 3.587 toneladas de carga.

El **aeropuerto de Valencia-Manises**. Es un aeropuerto gestionado por AENA, situado entre los términos municipales de Manises y Quart de Poblet, a 8 km. de distancia del centro de la ciudad de Valencia. El acceso por carretera se realiza desde la autovía V-11, que conecta la A-3 (Autovía de Madrid a Valencia) con la V-30. La historia del aeropuerto se remonta a 1927, contándose con dos Terminales (T1 y T2), habiéndose inaugurado la T2 el 31 de julio de 2012, con una inversión de 37 millones de euros. En dicha instalación opera tráfico mayoritariamente regular y nacional. La aviación general tiene un lugar destacado dentro de este aeropuerto, ya que anualmente se producen numerosos movimientos de aviación privada. Además, los trabajos relacionados con la agricultura son muy importantes a las que hay que añadir las operaciones de compañías de bajo coste y carga aérea. Ocupa el noveno puesto a nivel nacional, siendo el segundo aeropuerto por tráfico de pasajeros de la Comunitat Valenciana. Según la estadística de AENA, datos provisionales, durante 2015 transitaron 5,1 millones de pasajeros, 59.005 operaciones y 13.541 toneladas de mercancías.

El **aeropuerto de Castellón**. Es un aeropuerto de titularidad pública y de gestión privada, operado y dirigido actualmente por el operador privado SNC-Lavalin. Está localizado en las inmediaciones de Villanueva de Alcolea y Benlloch, en la provincia de Castellón. El aeropuerto queda conectado por carretera a través de la CV-10 (Autovía de la Plana) y de la CV-13 que enlaza el recinto aeroportuario con la Nacional N-340 y con la autopista AP-7. En fecha 15 de septiembre de 2015 se inauguraba la primera línea comercial regular entre Castellón y Londres, operada por la compañía Ryanair, si bien el primer vuelo privado con pasajeros tuvo lugar el 14 de enero de 2015 con

motivo del desplazamiento del equipo deportivo Villarreal C.F. a San Sebastián, habiendo sido utilizada esta instalación para sus traslados en posteriores ocasiones hasta la entrada en servicio con carácter comercial. En 2015 registró un total de 443 movimientos y 23.201 pasajeros, datos facilitados por SNC-Lavalin.

En la Comunitat Valenciana, en la línea de ir apostando por nuevas formas de entender la movilidad, se promulgó la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, cuyo objeto, entre otros, es establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.

Tal y como se ha indicado en el capítulo anterior, el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), en su Preámbulo recoge que el quinto bloque temático de la estrategia territorial se dedica a las infraestructuras, diferenciando las de movilidad de las básicas relacionadas con servicios públicos. Entre las primeras se incluyen las carreteras, ferrocarril, plataformas reservadas de transporte público, puertos y aeropuertos y entre las segundas las infraestructuras de residuos, hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones. Sobre ellas se establecen una serie de principios y criterios para mejorar la cohesión del territorio, garantizando su disponibilidad para ciudadanos y empresas con independencia de su ubicación en el territorio, con especial incidencia en los municipios del interior, donde la menor rentabilidad de las redes podría dificultar la entrada del sector privado para satisfacer la demanda.

En tal sentido, la Directriz 125 contiene las estrategias que deberán tener en cuenta las actuaciones públicas en materia aeronáutica.

Directriz 125. Los aeropuertos de la Comunitat Valenciana

1. El sistema aeroportuario de la Comunitat Valenciana está integrado por el conjunto de aeropuertos y otras instalaciones aeronáuticas ubicadas en su territorio. La jerarquía y tipología de estas instalaciones se definen en los planes de acción territorial sectorial de instalaciones aeronáuticas de la Comunitat Valenciana.
2. Las actuaciones públicas en materia aeronáutica, desde el punto de vista de la ordenación territorial, adecuarán sus actuaciones a las siguientes estrategias:
a) Procurar que los modelos de gestión aeroportuaria cuenten con una mayor participación de la Generalitat, especialmente en la definición de rutas estratégicas para los intereses del sistema productivo de la Comunitat.
b) Integrar los aeropuertos en el sistema intermodal de transportes de la Comunitat Valenciana mediante su conexión con la red viaria y ferroviaria.

c) Potenciar las funciones económicas y logísticas de las instalaciones aeronáuticas de la Comunitat Valenciana.
d) Fomentar la ampliación de los espacios aeroportuarios frente a la construcción de nuevos aeropuertos, sin perjuicio de otras instalaciones aeronáuticas como los aeródromos y los helipuertos.
e) Aumentar las conexiones aeroportuarias directas con las ciudades europeas, norteafricanas y las áreas metropolitanas más dinámicas del contexto mundial.

Según se dispone en el documento de Metas+Propuestas de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana sobre el Objetivo 19, relativo a *"Garantizar el derecho a una movilidad sostenible",* la conexión entre la planificación de los usos del suelo y las políticas de transporte público refuerza la movilidad sostenible.

Esto es importante porque la Comunitat Valenciana, por su estructura territorial y el modelo de ocupación reciente, tiene un territorio con un elevado desequilibrio poblacional. El 80% de la población vive por debajo de la cota 100 y solo un 2%, en el 35% del territorio, está considerado como sistema rural. En las provincias de Castellón y Valencia el desequilibrio poblacional es más acusado. Las 15 comarcas costeras, que suponen el 34% del territorio, albergan casi el 80% de la población mientras que en las 10 comarcas más internas solo reside el 2,8% de la población.

Por tanto, las áreas metropolitanas litorales son las que van a concentrar en el futuro grandes demandas de accesibilidad. Así pues, se puede hablar de una región urbana de Alicante que alcanzará los 2 millones de habitantes en 2030, una región urbana de Valencia que superará los 3 millones y un área metropolitana de Castellón de unos 600.000 habitantes.

En este sentido, se piensa que existe un gran margen de mejora en la utilización del transporte público, ya que la **movilidad**, especialmente por motivos de trabajo, es el primer flujo intermunicipal.

En este contexto, tras analizar las debilidades y fortalezas de la Comunitat Valenciana en relación al transporte público, existen cuatro metas que permitirán garantizar el derecho a una movilidad sostenible y que son:

- Mejorar la capacidad, fiabilidad y puntualidad de la red de Cercanías.
- Aumentar la captación de viajeros por parte del transporte público.
- Realizar Planes de Movilidad Sostenible en todos los municipios de más de 20.000 habitantes.
- Garantizar la movilidad de las zonas de baja demanda de transporte.

Para comprender estas metas es necesario poner en relieve cada una de las regiones urbanas que se han citado anteriormente.

Así pues, en la **provincia de Castellón,** el esquema de transporte público responde al acusado peso poblacional en el litoral, cuyo principal transporte discurre por el corredor litoral. No obstante, el crecimiento y el área metropolitana dinamizada por el principal clúster industrial en torno a la cerámica de Europa, requieren de otro planteamiento para un área urbana que en el horizonte de la ETCV alcanzará los 600.000 habitantes.

En tal sentido, en la ETCV, para satisfacer las demandas de un área donde el transporte privado alcanza hasta el 90% de los desplazamientos mecanizados, se ha recuperado de alguna manera el esquema del ferrocarril de vía estrecha que fue operativo hasta los años 60 del pasado siglo, pero utilizando un sistema mucho más flexible y adaptado a las características del tamaño del área como es la plataforma reservada de transporte con autobús guiado, con todas las variantes que sea posible en función de las demandas y los trazados.

Para ello, se propone una extensión de las actuales redes de bus guiado hasta Benicàssim, Onda, L'Alcora, Vila-real, Almassora y Burriana-Puerto, vertebrando los grandes núcleos del distrito industrial y el litoral norte.

Asimismo, se propone estudiar su posible extensión hasta Oropesa del Mar, y nuevas zonas de centralidad futura como el parque temático o la zona logística. También se debería considerar la extensión por el litoral sur por el gran crecimiento urbanístico que se producirá en los próximos años. Todas estas relaciones son radiales, las orbitales son de menor importancia aunque existe una paralela a la CV-10 entre La Vall d'Uixó-Nules-Betxí-Onda-L'Alcora que por los datos de los flujos por motivos de trabajo habría que considerar en el futuro.

Por otra parte, se debería estudiar la posibilidad de vertebrar el área urbana de Vinaròs-Benicarló-Peníscola mediante un sistema similar de transporte para un nodo altamente estratégico para la Comunitat Valenciana. Otro sistema de vertebración de la provincia de Castellón es la utilización de las Cercanías, cuyo nivel de servicio debe ser mejorado, y la Alta Velocidad Regional, cuyo ramal provincial del tráfico de pasajeros discurrirá por el interior, tal y como propone la Generalitat. Esta posibilidad permite la conexión con el aeropuerto y la creación de un hub (concentrador) de movilidad en el Baix Maestrat y en la Plana Baixa. También se extenderían estas relaciones de altas prestaciones a Segorbe, por el corredor del Palancia, permitiendo una mejor conexión con la capital provincial.

Respecto a la **región urbana de Valencia,** esta constituye un espacio de casi 3 millones de habitantes cuyos vértices son, con el criterio de una hora en transporte público, Castellón-Requena–Gandia y tiene una significación que va más allá de su realidad provincial, incluso de la propia Comunitat Valenciana.

No obstante, en este gran ámbito territorial se pueden considerar dos escalas de trabajo. Una primera, la que se podría denominar área urbana integrada, delimitada por criterios urbanísticos y de flujos de trabajo que tiene como vértices a Sagunt-Llíria-Chiva-Cheste-Sueca (segunda corona metropolitana) y la propia región urbana definida anteriormente. En la primera, con relaciones radiales muy intensas y con elevada congestión en algunos corredores, el sistema Metro-FGV, con todas las variantes de metro ligero, tranvía, etc., es el sistema de alta capacidad más idóneo para satisfacer unas demandas de movilidad en medios mecanizados que puede alcanzar los 6 millones de viajes/día en 2030. A esta red actual se le añaden las Cercanías y la plataforma reservada de transporte, en sus distintas modalidades para determinadas relaciones con nodos urbanos exteriores de la primera corona metropolitana y para mallar algunos tramos de alta demanda, uniendo dos relaciones radiales. La Estrategia recomienda que, al margen de las propuestas ya anunciadas por el Departamento responsable en materia de transporte, se estudien algunas extensiones de tráfico orbital como Sueca-Alzira-Algemesí-Carlet y Llíria-Cheste que, aunque no tengan todavía el tráfico suficiente para rentabilizar un sistema de capacidad intermedia, presentan un alto potencial y contribuirían a un desarrollo más policéntrico del área metropolitana de Valencia. También, si ambientalmente fuera posible, se debería extender hacia el sur la línea prevista de la plataforma reservada de El Saler. En el segundo ámbito, por su amplitud, se considera a la Alta Velocidad Regional junto con las Cercanías, con paradas en las cabeceras de las áreas funcionales, la mejor solución para la vertebración de la región urbana. En estas cabeceras se proponen hubs de movilidad (centros de intercambio de transportes), donde confluirían medios de distinto tipo, incluyendo los no mecanizados, ayudando, de forma simultánea, a la vertebración interna de cada área funcional.

En relación a la propuesta de transporte público para la **provincia de Alicante y la región urbana de Alicante-Elx**, el mayor reto supone la vertebración de la región urbana de Alicante-Elx, cuyos vértices son Benidorm, Alcoi, Elda-Petrer, Torrevieja y Orihuela.

No hay en España ninguna región urbana con este carácter tan polinuclear y con municipios orbitales de tamaño superior a los 50.000 habitantes. Este espacio alcanzará los dos millones de habitantes en el horizonte estratégico de 2030 y es la de mayor tamaño y centralidad del sureste peninsular. A pesar de este carácter tan polinuclear, las relaciones transversales son aún escasas, aunque hay algunas de gran

potencial como Alcoi-Elda y Orihuela-Torrevieja. De esta forma, los flujos radiales son los más importantes y a los que es necesario atender con los medios de mayor capacidad. En primer lugar, la combinación Cercanías-AVE Regional se presenta adecuada para el corredor del Vinalopó, desde Villena hasta Alicante-Elx, el corredor Alicante-Elx–Orihuela y, el más a largo plazo, Alicante-Benidorm-Dénia, con la realización del tren de altas prestaciones por la costa Alicante-Valencia. En este contexto, también el TRAM juega un papel relevante en las relaciones centrales y en la vertebración del área metropolitana (de dimensión inferior a la región urbana) de Alicante-Elx. En segundo lugar, la plataforma reservada de transportes contribuye a la relación radial entre Torrevieja-aeropuerto-Alicante, con un sistema muy adecuado para adaptarse al continuo urbano costero. Se recomienda su extensión hacia Pilar de la Horadada. También se utilizará este sistema en las relaciones Elda-Monforte. Estas relaciones radiales se completarían con la recomendación de estudiar las conexiones ferroviarias Alicante-Alcoi y la de Torrevieja con el corredor Alicante-Elx-Orihuela o, como alternativa, una relación Elx-Torrevieja en plataforma reservada, con la máxima flexibilidad, atravesando rutas que discurren por espacios naturales de gran valor ambiental a las que podría descargar de tráficos que hoy se realizan en vehículo privado. Respecto a las relaciones transversales, la plataforma reservada/autobús es la modalidad más adecuada para estos flujos, con propuestas para Elda-Petrer-Alcoi y Torrevieja-Orihuela. La relación Alcoi-Benidorm, por la especial sensibilidad de los espacios que atraviesa, requiere de una consideración especial.

En cuanto al transporte público de las **comarcas centrales**, las comarcas interiores del sur de Valencia y norte de Alicante, integrantes de la franja intermedia del territorio, juegan un papel fundamental en el mantenimiento del equilibrio del territorio y del propio sistema urbano de la Comunitat Valenciana.

Son ciudades basadas en sistemas industriales que vienen registrando un estancamiento, o crecimientos por debajo de las medias regionales desde los años 90. Estos territorios han tenido históricamente unas condiciones adversas de conectividad que no les ha impedido desarrollar unos clusters industriales muy competitivos que han consolidado un sistema de ciudades medias muy potente que, en estos momentos, se encuentra amenazado.

En este contexto, se propone unir estas ciudades con las redes de transporte público de las áreas urbanas de Alicante y Valencia, y con nodos importantes del litoral como Gandia, garantizando la intermodalidad en corredores con gran potencial de vertebración.

La propuesta es unir Xàtiva, Ontinyent, Albaida, Gandia, Ibi, Alcoi, Cocentaina, Muro y Alicante mediante corredores de transporte público en plataforma reservada,

donde se implantaría el modo que se considera más adecuado en función de la demanda a servir, la sostenibilidad de las actuaciones y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes y previstas. Para ello, además, es fundamental estudiar y establecer la viabilidad de la línea ferroviaria Alcoi–Xàtiva y establecer las necesarias prioridades de inversión.

Sobre las **Cercanías ferroviarias**, hasta ahora explotadas por Renfe, han desempeñado y desempeñan un papel fundamental en la movilidad del entorno de Valencia y Castellón así como en la conexión Alicante-Murcia. Los crecimientos de demanda han sido muy significativos en los últimos veinte años, si bien la tendencia al crecimiento se ha ralentizado de manera muy notable. Esta situación deriva del hecho de que con las actuales líneas, que son compartidas por tráficos de larga distancia, resulta muy difícil aumentar la oferta con condiciones de calidad y ello redunda en una ralentización de los incrementos de demanda. Con la puesta en marcha del AVE, las líneas de Cercanías van a quedar liberadas del tráfico de largo recorrido y podrán dar una mejor oferta. Al mismo tiempo, cabe advertir que la operación de implantación del AVE puede afectar a las Cercanías, con retrasos y menor número de frecuencias, como se constata en la Línea 6 Valencia-Castellón, durante el último cuatrimestre de 2015.

En la situación actual del ferrocarril, con la posibilidad de diversos operadores, debe plantearse que la explotación de las líneas de Cercanías corresponda a la Generalitat. Ello, sin duda, repercutirá en una mejor coordinación del conjunto de modos de transporte en el Área Metropolitana de Valencia. En Alicante es necesario replantearse el papel de las Cercanías ya que la oferta que se da es bastante deficiente en frecuencia y resulta necesario pensar, a medio plazo, en una conexión entre Alicante y Murcia en doble vía y con las características adecuadas para dar un buen servicio de Cercanías, que a su vez sea compatible con la actual velocidad regional, donde una conexión directa entre Alicante y Murcia tiene un elevado potencial de viajeros.

Finalmente, cabe decir que en el contexto tanto de la movilidad como de la accesibilidad resulta interesante conocer el criterio de construcción de las nuevas y futuras infraestructuras.

Así, tal y como indica el documento de Metas+Propuestas de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana sobre el Objetivo 20 relativo a *"Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio",* para la búsqueda de la máxima eficiencia territorial se requiere la compatibilidad entre la implantación de nuevas infraestructuras en el territorio y el mantenimiento de sus valores ambientales, paisajísticos y culturales.

En este contexto territorial, se apunta que una de las causas del aumento del suelo artificial en la Comunitat Valenciana en los últimos años ha sido precisamente la relacionada con la ocupación de suelo por infraestructuras, que ha crecido por encima de la media del suelo artificial en su conjunto.

Para ello, es necesario establecer grandes corredores territoriales que permitan el paso simultáneo de las máximas infraestructuras posibles evitando, de esta forma, una indeseada dispersión de los usos en el territorio que conduciría a un aumento de la fragmentación del mismo y de los ecosistemas que alberga; y ello redundaría en una pérdida de biodiversidad y en un aumento de la banalización del paisaje.

Además, la Estrategia Territorial define un esquema de estos grandes corredores, donde propone la localización de nuevas infraestructuras lineales en el territorio, así como un conjunto de recomendaciones para hacerlos más permeables a los distintos flujos de materia, energía e información que permiten el mantenimiento de la biodiversidad en el territorio. Este esquema propuesto podrá ser desarrollado por otras figuras de ordenación del territorio para su adaptación a las necesidades concretas de los planes.

Las infraestructuras de transporte, agua, energía y telecomunicaciones tienen que satisfacer, en primer lugar, las demandas económicas, sociales y ambientales de estos recursos y servicios, garantizando un suministro equitativo de los mismos sin ningún tipo de discriminación territorial. De esta forma, se logra la homogeneización de la competitividad territorial atendiendo a estos factores de desarrollo y se mejora la cohesión social. En segundo lugar, la implantación de estas infraestructuras tiene que hacerse desde el máximo respeto a la protección de los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio y a la mitigación de sus riesgos naturales e inducidos. A tal efecto, los proyectos y los instrumentos urbanísticos y de ordenación del territorio que ordenan su implantación, deberán analizar estos efectos proponiendo siempre las alternativas que minimicen los impactos sobre el territorio.

Para ello, el planeamiento territorial y urbano deberá fijar reservas de suelo por las que discurran estas infraestructuras, atendiendo a los principios anteriormente citados.

Para una ordenación eficiente del territorio siempre será preferible utilizar los pasillos o reservas ya delimitados, pero si es necesario determinar una nueva reserva de suelo o un nuevo corredor de infraestructuras en el territorio, entre otras consideraciones técnicas, ambientales o de integración paisajística, se atenderá a su posible uso conjunto para todo tipo de infraestructuras con el objetivo de acumular, en una única franja del territorio, los posibles impactos y la dispersión de aquellos.

Asimismo, se deberá favorecer en cualquier caso el mallado de las redes y cuando se trate de infraestructuras de suministros energéticos, se procurará el mayor número de conexiones con las distintas redes externas para evitar interrupciones de dicho suministro o situaciones de excesiva dependencia territorial.

La Comunitat Valenciana tiene como grandes barreras territoriales y ecológicas al corredor del litoral AP-7 y N-340, continuada por la A-7, A-35 y el corredor del Vinalopó; y la continuación hacia Murcia por la A-7, coincidiendo con las grandes infraestructuras ferroviarias que atraviesan el territorio de norte a sur. De este a oeste las grandes barreras son la A-3 y la A-23, que también incorporan el corredor ferroviario. Esos corredores, por su consolidación, deben ser prioritarios para acoger nuevas infraestructuras de tipo lineal, con algunas excepciones concretas y justificadas, ya que permiten mantener sin alteración otros espacios, sin perjuicio de las necesarias mejoras de sus entornos puesto que son los ejes por los que se desplaza mayoritariamente la población, tanto residente como visitante o de paso.

Pero donde hay que hacer un especial hincapié es en el diseño de los nuevos corredores de infraestructuras, adelantándose a su diseño para garantizar la necesaria permeabilidad de la Infraestructura Verde del Territorio, así como su integración paisajística que minimice los efectos externos desde el punto de vista ambiental y visual. Destaca especialmente el corredor de la CV-10 entre Castellón y el límite con Cataluña dentro del ámbito de la franja intermedia del territorio, de elevada sensibilidad en las conexiones entre los ecosistemas litorales y forestales del interior. En principio, es un corredor que compatibilizaría la autovía de la Plana con el futuro trazado del tren de alta velocidad por el interior. Por ello, es prioritario actuar con anticipación en el diseño de este eje si se quiere evitar una mayor fragmentación del territorio en compartimentos cuasi estancos para los flujos de masa y energía entre ecosistemas.

8. Los Planes de Movilidad de Empresa: la movilidad a los Centros de Trabajo

El uso del vehículo en el entorno laboral ha aumentado en gran medida en los últimos años, tanto los vehículos de los profesionales dedicados al transporte terrestre por carretera, como los vehículos de los trabajadores que deben desplazarse de su domicilio al centro de trabajo, teniendo en cuenta la descentralización empresarial hacia las coronas metropolitanas y alrededores de las ciudades. Esta tendencia, junto al crecimiento del parque de vehículos, ha provocado un aumento de los desplazamientos de los trabajadores por motivos de trabajo, bien sea en desplazamiento en jornada de trabajo o en los desplazamientos del domicilio al centro de trabajo y viceversa, lo que ha llevado, a su vez, a aumentar el peso de los accidentes laborales relacionados con el tráfico, respecto a la siniestralidad laboral en general.

Por ello, las actividades laborales relacionadas con la conducción han de tenerse en cuenta en el marco de la prevención de riesgos laborales, debiéndose adoptar medidas preventivas y de formación en materia de seguridad vial desde el mundo de la empresa. En tal sentido, resulta necesario llevar a cabo acciones preventivas ante el generalizado riesgo que suponen los accidentes de tráfico con relación laboral y que afectan tanto a los trabajadores con desplazamientos *in itinere* como a los trabajadores con desplazamientos *en misión*, tanto conductores profesionales como conductores esporádicos, debiéndose abordar la gestión de los desplazamientos de empresa, campañas de información y formación y medidas de movilidad sostenibles.

Como ya se ha apuntado con anterioridad, la movilidad sostenible consiste básicamente en reducir el número de vehículos privados que circulan por las vías, apostando y aumentando por otro tipo de vehículos menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente, más eficientes, más económicos y más seguros (transportes colectivos, entre ellos autobús público, tranvías, metro, trenes de cercanías), y haciendo uso igualmente de medios más saludables como la bicicleta, el acceso a pie a los centros de trabajo, o la intermodalidad de los distintos medios de transporte. El objetivo final es el uso racional de los medios de transporte.

Todas aquellas prácticas que no incentiven el uso del vehículo privado forman parte de la movilidad sostenible al centro de trabajo. A las ya citadas habría que añadir la utilización del coche compartido entre compañeros de empresa, el coche multiusuario (en el que una empresa ofrece los servicios para los desplazamientos al trabajo de un grupo de personas), los autobuses de empresa, la gestión de aparcamiento en la empresa, los aparcamientos disuasorios en las periferias, las bonificaciones por parte de la empresa de abonos de transporte público, la adecuación

de los horarios de trabajo con el fin de poder acceder a modos de transporte más sostenibles, la posibilidad de recurrir al teletrabajo, campañas de información al personal de la empresa para acceder a modos de transporte más sostenibles y los planes de movilidad al centro de trabajo, a centros industriales o empresariales (estos últimos actuaciones organizativas promovidas por las empresas), que han de contar con el apoyo de las administraciones competentes y la participación de los gestores de dichos centros, los consorcios de transporte y con los trabajadores.

Para poder implantar un plan de movilidad a un centro de trabajo, área comercial, industrial o empresarial, resulta imprescindible, por un lado, la colaboración entre los agentes implicados en el propio plan: empresas, trabajadores y trabajadoras, sindicatos, promotores y gestores de los centros, con el fin de que puedan estudiar cómo aplicar todas aquellas prácticas que forman parte de la movilidad sostenible al centro de trabajo. Asimismo, es necesario llegar a acuerdos con los diferentes organismos públicos (gobierno autonómico, diputaciones, ayuntamientos, comarcas, consorcios de transportes, etc.) para la mejora de la calidad y prestación del sistema de transporte público, que permita acceder a los trabajadores a los polígonos industriales o áreas empresariales.

Por otra parte, es preciso determinar qué papel juega cada uno de los agentes implicados (empresa, trabajadores y sus representantes y comité de empresa, administraciones y organismos públicos, y consorcios de transporte) para que, una vez delimitadas sus competencias, se planifique el diseño del plan de movilidad y su posterior puesta en marcha.

Su éxito dependerá, en gran medida, del cumplimiento de los siguientes pasos:

- Acuerdo entre todas las partes implicadas para detectar el problema y proceder a su solución.
- Atribución de responsabilidades entre las partes implicadas.
- Realización del diagnóstico sobre la movilidad actual.
- Planteamiento de los objetivos e indicadores del plan.
- Elaboración del plan de actuación.
- Puesta en funcionamiento del plan, a través del gestor de movilidad.
- Por último, seguimiento y evaluación del plan.

La Ley estatal 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su artículo 103, regula la elaboración de los planes de transporte en empresas. En tal sentido señala que:

1. Las administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores. Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.
2. Con este fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad o procesos de ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad de empresas con más de 400 trabajadores, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.
3. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los planes de movilidad sostenibles que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

Asimismo, la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Comunidad Valenciana, en sus artículos 10 a 14, establece la obligatoriedad de elaborar planes de movilidad.

En virtud de estos preceptos legales, la negociación colectiva es un elemento a tener en cuenta para abordar la movilidad sostenible. La negociación colectiva se debe configurar como un instrumento fundamental para mejorar la calidad del empleo, que es la calidad de las condiciones de trabajo. Entre estas condiciones, la movilidad sostenible al trabajo debe ser un derecho al alcance de todos los trabajadores. Por ello, es necesario que se incorpore el tratamiento de los problemas de la movilidad en los desplazamientos a los centros de trabajo en los convenios colectivos y en los pactos o acuerdos de empresa.

Factores como la ubicación territorial de los centros de trabajo, la titularidad o el tamaño de la empresa, el tipo de actividad que se desarrolla, los horarios de trabajo y los espacios multiempresa, entre otros, deben ser tenidos en cuenta a la hora de concretar los planes y medidas de movilidad sostenibles.

En tal sentido, a la hora de elaborar un plan de movilidad sostenible, este se llevará a cabo de forma concertada, partiendo de un estudio compartido para conocer los hábitos de movilidad de los trabajadores y trabajadoras y la oferta de modos de accesibilidad alternativos al vehículo privado motorizado. El objetivo prioritario deberá ser garantizar el derecho a la movilidad sostenible, segura, saludable, equitativa,

eficiente y económica de los trabajadores y trabajadoras, reduciendo la dependencia del coche y los riesgos de siniestralidad y estrés, los costes del transporte y mejorando el uso del tiempo.

Asimismo, debe establecerse en la negociación colectiva instrumentos paritarios permanentes de seguimiento de la evolución de los problemas de movilidad, siendo necesario crear la Mesa de Movilidad, las Coordinadoras de Movilidad y la figura del gestor de movilidad en las grandes empresas y en las áreas de concentración de empresas.

Por otra parte, la negociación colectiva, sectorial o de empresa, debe regular que la movilidad de los trabajadores sea objeto de análisis conjunto entre la empresa y la representación sindical, de manera periódica, con el objetivo de establecer medidas concretas que favorezcan la movilidad sostenible de las personas. Además, todo cambio sustancial de la organización del trabajo y de los horarios y la apertura de nuevos centros de trabajo o actividades itinerantes deben llevar aparejado la medición de su impacto, a través de un análisis conjunto, entre la empresa y la representación sindical, con el objeto de encontrar las mejores alternativas de movilidad sostenible.

Otras medidas contenidas en la negociación colectiva en la gestión de la movilidad sostenible son la defensa del transporte colectivo existente y su extensión a toda la plantilla, que la movilidad y las situaciones *in itinere* se incorporen a la evaluación de riesgos y al plan de prevención consiguiente, la posibilidad de reubicación de trabajadores en centros de trabajo más próximos a sus domicilios, el garantizar itinerarios seguros y cómodos para acceder a pie o en bici a los centros de trabajo, el compartir el coche o furgoneta, la gestión sostenible del aparcamiento como elemento clave para disuadir del uso abusivo del vehículo particular, y las campañas formativas para concienciar y sensibilizar a los trabajadores y trabajadoras sobre los beneficios sociales, ambientales y económicos de la movilidad sostenible, informando sobre la oferta alternativa al vehículo privado para acceder a los centros de trabajo.

Desde el año 2002 viene celebrándose en Europa, del 16 a 22 de septiembre, la Semana Europea de la Movilidad, campaña de concienciación dirigida a sensibilizar a los ciudadanos en cuanto al uso del transporte público, en bicicleta y peatonal, y a animar a todas las ciudades europeas a que promuevan estos modos de transporte, además de que inviertan en las nuevas infraestructuras necesarias para ello. La campaña se centra en tres tipos de medidas, basadas en promover el uso de formas de transporte y de viaje alternativas al vehículo privado, sensibilizar e informar a los ciudadanos sobre el estado actual de la movilidad a largo plazo en las ciudades y los

riesgos que conlleva la contaminación, y proporcionar una visión diferente de la ciudad gracias a la restricción del tráfico motorizado en ciertas zonas de la ciudad.

Este evento constituye una oportunidad para concienciar a los ciudadanos sobre la incidencia de sus hábitos de movilidad sobre la salud y el medio ambiente. El lema de este último año *"Elige. Cambia. Combina. Tu movilidad"* invita a las personas a considerar y valorar los distintos modos de transporte disponibles (multimodalidad) antes de seleccionar la opción más adecuada para un determinado desplazamiento (ya sea laboral, al centro de estudio o lugar de ocio), teniendo en cuenta el coste económico, el impacto ambiental, la rapidez, la seguridad y el confort del modo elegido.

La principal fuente de contaminación de las zonas urbanas se debe al tráfico motorizado de las áreas metropolitanas. Según datos de la Comisión Europea, en España se registran anualmente 27.000 muertes prematuras por efecto de la contaminación y los costes sanitarios asociados a la contaminación atmosférica se sitúan entre el 2,8% y el 4,6% del PIB, según la Organización Mundial de la Salud.

Resulta necesario por parte de todas las partes implicadas un mayor compromiso en aras a favorecer una movilidad más sostenible y menos costosa, favoreciendo los desplazamientos multimodales que resultan de la integración de los modos más sostenibles. Para ello, se requieren actuaciones y medidas, tanto en la mejora de la calidad de las infraestructuras para todos los modos de transporte como en el fomento de cambios de uso de los vehículos motorizados, con el fin de reducir el tráfico rodado. Entre estas actuaciones, se destaca:

- Inversiones para la mejora de la planificación, construcción y mantenimiento de las redes de transporte público (ferrocarril, tranvía, metro y autobuses).
- Renovación de las flotas de autobuses, con la incorporación de vehículos más eficientes y limpios.
- Mejora de las infraestructuras para el uso de la bicicleta, mediante carriles bici de alta calidad que garanticen la seguridad y rapidez de los ciclistas, así como disponibilidad de puntos de aparcamiento y medidas económicas que favorezcan su utilización.
- Fomento del uso del coche compartido o la propiedad compartida de coches, con el fin de reducir la congestión del tráfico, las emisiones contaminantes y el ruido.
- Puesta en funcionamiento de planes de movilidad urbana que integren las redes de transporte público, asegurando el derecho de las personas a la movilidad a un precio asequible.

- Facilitación de los desplazamientos peatonales mediante la disponibilidad de paneles informativos con itinerarios, distancias y tiempos de recorrido.
- Promoción de los planes de movilidad laboral, basados en la combinación de los modos más eficientes y sostenibles (transporte público/colectivo, vehículos compartidos y modos no motorizados) y elaborados con participación de la empresa y los trabajadores y representantes sindicales.
- Actividades de sensibilización de los trabajadores y trabajadoras sobre la valoración y elección de las alternativas de movilidad más sostenibles en los desplazamientos a los lugares de trabajo.

En relación a los planes de movilidad de empresa, Iberdrola, con fuerte implantación en la Comunitat Valenciana, elaboró en 2009 una *Guía de Movilidad Sostenible para la empresa responsable,* en la que contempla una serie de actuaciones bajo el epígrafe decálogo de movilidad sostenible en políticas de responsabilidad corporativa, que ha implantado en su compañía y se ha convertido en una herramienta muy positiva que, de ser adoptada por las empresas, sería una referencia útil.

Los diez puntos sobre los que pivota este decálogo son:

1. Aceptación del concepto de movilidad sostenible como una problemática propia de la empresa, que requiere de medidas y actuaciones dirigidas a mejorar la movilidad de proveedores, empleados y clientes en beneficio propio y del conjunto de la sociedad.
2. Compromiso para introducir medidas relacionadas con la movilidad sostenible dentro de las medidas de recursos humanos, logística, transporte, aparcamiento, flotas, formación y comunicación de la compañía.
3. Integrar la movilidad sostenible dentro de las políticas de responsabilidad corporativa de la empresa, al ser esta un área de actuación que forma parte de la contribución activa y voluntaria de las empresas a la sostenibilidad y a su compromiso con la sociedad.
4. Establecer o definir objetivos, actuaciones y/o indicadores concretos relacionados con la movilidad sostenible, dentro de las políticas de responsabilidad corporativa de la empresa.
5. Informar, comunicar y concienciar a los empleados, clientes y proveedores sobre la movilidad sostenible y los comportamientos y medidas que pueden tomar para favorecerla.
6. Minimizar los desplazamientos de los empleados, clientes y proveedores mediante la introducción de medidas de tipo tecnológico (como el teletrabajo o la videoconferencia), de racionalización de horarios (horario comprimido o

flexible) o de otro tipo (como la instalación de guardería o cantina en los centros de trabajo).

7. Definir y aplicar medidas orientadas a la reducción de la distancia de los desplazamientos de empleados, clientes y proveedores, incrementando así la calidad de los desplazamientos.
8. Actuar sobre la opción modal de los desplazamientos de empleados, clientes y proveedores, adoptando medidas que incentiven el uso del transporte colectivo, el transporte público y el uso de los vehículos no motorizados.
9. Actuar sobre los desplazamientos relacionados con la distribución (esto es, el reparto de mercancías propias o de los proveedores de la empresa), reduciendo su número, distancia e impacto en la movilidad.
10. Adoptar medidas en materia de flotas de transporte propias o de uso por parte de la empresa y sus proveedores, dirigidas al ahorro energético y a la introducción, implantación y promoción de flotas de vehículos menos contaminantes.

En la Comunitat Valenciana se estima que alrededor de 100 empresas cuentan con una plantilla de más de 400 trabajadores y trabajadoras, por lo que en virtud de la normativa tanto estatal como autonómica deberían contar con planes de movilidad, siendo imprescindible la coordinación entre las administraciones competentes, los consorcios de transporte, las propias empresas, sus representantes y sus gestores de movilidad, y los propios trabajadores, a través de las organizaciones sindicales más representativas, para conseguir un entorno más sostenible.

A continuación, se presenta el Cuadro *Guía Sindical para la Seguridad Laboral Vial y la Movilidad Sostenible en la Empresa* elaborado por la Secretaría de Acción Sindical de UGT-PV, cuyo objetivo es establecer una serie de pautas para abordar esta temática en las empresas desde el punto de vista sindical.

Cuadro 7

GUIA SINDICAL PARA LA SEGURIDAD LABORAL VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA EMPRESA

Su objetivo es establecer los pasos para poder abordar esta temática en las empresas desde el punto de vista sindical, poder mostrarla como una herramienta para reducir los accidentes laborales viales y conseguir que forme parte de la negociación colectiva, como ya ocurre con otros aspectos de la salud laboral.

Es aconsejable seguir la siguiente pauta:

1. CONOCER LA SINIESTRALIDAD EN LA EMPRESA. LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

- Registro de los accidentes de la empresa
- Causas originarias de los accidentes
- Investigación de las circunstancias directas e indirectas que pueden haber influido en el accidente laboral de tráfico por parte del Servicio de Prevención de la empresa

2. REALIZAR UN DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN LA EMPRESA

- Movilidad en la empresa: desplazamientos in itinere
- Movilidad en la empresa: desplazamientos en jornada laboral

3. EVALUACIÓN DEL SISTEMA PREVENTIVO DE LA EMPRESA

a) Revisar si la evaluación de riesgos de la empresa contempla el riesgo laboral vial

- Factores que se originan en el entorno del conductor
- Factores relacionados con el estado del conductor

b) Revisar si la empresa ha adoptado medidas de planificación preventiva derivadas de la evaluación anterior

c) Comprobar si la planificación preventiva ha contemplado la adopción de medidas que incidan en aspectos relativos a la organización de la actividad empresarial

- Medidas organizativas en desplazamientos in itinere
- Medidas organizativas en desplazamientos en misión

d) Revisar que se ha proporcionado a los trabajadores información preventiva y que se ha impartido formación preventiva específica en seguridad vial y movilidad sostenible

e) La vigilancia de la salud para la prevención de accidentes de tráfico

f) La participación de los representantes de los trabajadores en la evaluación del riesgo de accidente laboral de tráfico y en la planificación de las medidas preventivas

g) Verificar la coordinación preventiva con el trabajador conductor autónomo y subcontratas

h) Comprobar si se hace un seguimiento y revisión de las medidas de la planificación preventiva en materia de seguridad laboral vial

4. UN PLAN DE MOVILIDAD O ACUERDO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA EMPRESA

5. SISTEMA DE BONIFICACIONES ASOCIADOS A LA PREVENCIÓN DEL RIESGO LABORAL VIAL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

6. SEGURIDAD LABORAL VIAL Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Fuente: UGT-PV. Secretaría de Acción Sindical. Salud Laboral y Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales

9. Observaciones y Recomendaciones del Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana

A modo de conclusión de este Informe, el Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana recoge en este capítulo una serie de recomendaciones que pueden contribuir a conseguir una movilidad más sostenible. Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que el catálogo de posibles actuaciones resulta muy amplio dependiendo de las características de cada municipio o área metropolitana.

No obstante, el CES-CV sugiere se tengan en cuenta las siguientes medidas:

1. En primer lugar, debe existir una concienciación y compromiso por parte de todos en la preservación del medio ambiente en nuestras ciudades, resultando muy positivas cuantas campañas de sensibilización se puedan llevar a cabo desde las distintas administraciones, contándose con el apoyo de la Unión Europea.
2. Con el fin de garantizar un entorno sostenible en nuestras ciudades, el CES-CV recomienda la potenciación del transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, dotándolo de mayores capacidades y frecuencias, así como la utilización de vehículos más ecológicos que vayan sustituyendo a los más contaminantes. Asimismo, el Comité es partidario de la utilización de medios alternativos como el vehículo compartido o medios más saludables como el desplazamiento en bicicleta o a pie, que deben contar con medidas que garanticen la seguridad de los mismos.
3. El CES-CV llama la atención sobre la escasa interconectividad entre las comarcas y determinados municipios de nuestra Comunitat, siendo necesario acabar con este problema que afecta principalmente a los municipios del norte y del interior de la provincia de Castellón. Por otra parte, en aquellos municipios de baja población y demanda, debería garantizarse un transporte público acorde con las necesidades de los mismos.
4. Las administraciones competentes deberían llevar a cabo un mayor esfuerzo en garantizar las infraestructuras necesarias para poder acceder a los centros de trabajo, utilizando medios de transporte público, extendiendo sus líneas hasta los centros de trabajo, siempre teniendo en cuenta los horarios de entrada y salida de los trabajadores.
5. El CES-CV considera que debería existir una interrelación entre movilidad y urbanismo, y que en los planes de urbanismo se contemplara como prioridad la accesibilidad a los centros de trabajo, los cuales históricamente no solamente han quedado apartados de las ciudades sino escasamente conectados con ellas y de difícil acceso.

6. El CES-CV quiere hacer un llamamiento para que todos aquellos municipios que por ley están obligados a hacer un plan urbano de movilidad sostenible, procedan a su elaboración y puesta en funcionamiento, si bien es consciente de la falta de recursos económicos en muchos casos para la viabilidad de los mismos. Por ello, sugiere se tengan en cuenta los programas de ayudas de que dispone la Unión Europea en esta materia con el fin de poder acceder a su financiación o cofinanciación.
7. Asimismo, el CES-CV recomienda que las empresas de más de 400 trabajadores implanten su plan de movilidad, y demanda que se adopten medidas a fin de que las nuevas inversiones que resulte necesario acometer para su puesta en funcionamiento, puedan compensarse mediante algún tipo de desgravación vía impuestos. De igual modo, aquellos trabajadores que utilizaran para sus desplazamientos vehículos no contaminantes o poco contaminantes podrían contar con algún tipo de beneficio fiscal.
8. Por otra parte, el Comité valora muy positivamente las prácticas empresariales de movilidad sostenible; entre otras, los autobuses de empresa, el coche multiusuario, las bonificaciones por abonos de transporte público para el desplazamiento de sus trabajadores y la gestión de aparcamiento en la empresa, abogando por su mayor implantación.
9. El Comité considera imprescindible la coordinación entre las administraciones competentes, los consorcios de transporte, las propias empresas, sus representantes y gestores de movilidad y los propios trabajadores, a través de las organizaciones sindicales más representativas, en aras a conseguir un entorno más sostenible.
10. Además, el CES-CV entiende que las instituciones y organismos públicos deberían ser ejemplares en la incorporación de la normativa sobre movilidad sostenible y en la aplicación de las medidas necesarias que garanticen un desarrollo urbano sostenible en nuestras ciudades.
11. El CES-CV considera necesario que se materialicen las metas y propuestas recogidas en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana; en particular, el objetivo 19 “Garantizar el derecho a una movilidad sostenible” y el objetivo 20 “Compatibilizar la implantación de infraestructuras con la protección de los valores del territorio”.
12. Un buen acceso a las ciudades, centros periféricos industriales, empresariales, de servicios y de trabajo garantiza mejores índices de seguridad, reducción del tiempo en los desplazamientos y un mejor comportamiento ambiental, que disminuye los niveles de ruido y contaminación. En tal sentido, desde el CES-CV se incide en la necesidad de mejorar los accesos. Asimismo, sugiere que se lleven a cabo actuaciones relacionadas con el estacionamiento, ya sea en los centros, o mediante la incorporación de aparcamientos disuasorios conectados con los centros de trabajo mediante transporte público.

13. Con el fin de garantizar el acceso a los centros de trabajo de todos los ciudadanos y, en particular, de las personas con movilidad reducida, el CES-CV considera que deben tomarse cuantas medidas específicas sean necesarias a este fin, todo ello de conformidad con lo establecido en la normativa correspondiente sobre supresión de barreras arquitectónicas.
14. Por último, el CES-CV manifiesta su preocupación por las muertes derivadas del uso del automóvil al centro de trabajo, así como las derivadas de la contaminación. Y en sintonía con lo anterior, el Comité hace una llamada de atención sobre el alto grado de contaminación atmosférica que se registra en nuestras ciudades, que ha provocado que en algunas ciudades españolas se hayan tenido que tomar medidas específicas para atenuarla, como la reducción de la velocidad máxima permitida en determinadas arterias y la restricción de la circulación y del aparcamiento de vehículos de no residentes en el centro de la ciudad.

10. Fuentes Bibliográficas

- Agencia Europea del Medio Ambiente: www.eea.org
- Agencia Valenciana de Movilidad (Conselleria d´Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori)
- Agencia Valenciana de la Energía, actualmente IVACE-Energía
- Asociación para la promoción del transporte público: www.laptp.org
- Associació para la Promoció del Transport Públic
- Banco Mundial
- Cátedra de Municipios Sostenibles de la Universitat Politécnica de Valencia (UPV)
- CCOO-PV, informe del año 2006. ISTAS Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud: www.istas.org
- Centro Nacional de Educación Ambiental
- Comisión Europea: Dirección General de Energía y Transporte
- Diputación de Castellón: "Análisis integrado para el diseño de la estrategia de desarrollo urbano sostenible en el área urbana de Castellón 2014-2020"
- Dirección General de Medio Ambiente
- Dirección General de Tráfico: www.dgt.es
- Dirección General de Tráfico. Plan Tipo de Seguridad Vial en la Empresa. Guía metodológica
- Energy Cites: www.energie-cites.org/
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino www.magrama.gob.es
- Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana 2010-2030. Objetivos y Metas
- European Local Transport Information System: www.eltis.org/sp/indexs.htm
- European Metropolitan transport Authorities: www.emta.com
- European Mobility Week: www.mobilityweek-europe.org
- European Platform on Movility Management
- Eurostat: www.epp.eurostat.cec.eu.int/
- Federación Europea del Carsharing: www.Carsharing.org
- Federación Europea del transporte y Medio Ambiente: www.t-e.nu/
- FEMP. Federación Española de Municipios y Provincias: www.femp.es
- FEPEVAL: Federación de Polígonos Industriales de la Comunitat Valenciana
- Fundación RACC: www.racc.es
- Fundación Movilidad. Guía de Movilidad Sostenible para la empresa responsable. Iberdrola
- Fundación Tierra: www.ecoterra.org
- http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24208.htm
- INVASSAT. Instituto Valenciano de Seguridad Vial y Salud en el Trabajo
- Institute for Transportation & Development Policy: www.itdp.org/
- Instituto de Ahorro y Diversificación de la Energía: www.idae.es
- Instituto Nacional de Estadística: www.ine.es

- Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía
- Intergovernmental Panel on Climate Change: www.ipcc.ch/
- International Association of Public Transport
- International Energy Agency: www.iea.org
- Jornada de CIERVAL con FEPEVAL julio 2013 sobre "Planes de Movilidad para empresas"
- Local government for Sustainability: www.iclei.org
- ManagEnergy. Comisión Europea
- Ministerio de Fomento: www.mfom.es
- Ministerio de Medio Ambiente: www.mma.es
- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: www.mtas.es
- SEPE: Servicio Público de Empleo Estatal. www.sepe.es
- Trensetter Setting Trends for Sustainable Urban Mobility: www.trendsettereurope.org
- Unión de Mutuas. ASECAM. Presentación del Plan de Movilidad en los Polígonos Industriales de Ingruinsa y Sepes
- UGT Aragón. Manual de movilidad sostenible al centro de trabajo
- UGT-PV/Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales. Guía Sindical para la Seguridad Laboral Vial y la Movilidad Sostenible en la Empresa 2015
- World Bussiness Council for Sustainable Development: www.wbcsd.org
- World Energy Council: www.worldenergy.org
- Worldwatch Institute: www.worldwatch.org
- www.22september.org (Car free day)
- www.alicante.subus.es
- www.emtvalencia.es
- www.europa.eu.int/comm/energy/index_es.html
- www.europa.eu.int/comm/environment/index_es.htm
- www.europa.eu.int/comm/transport/index_es.html
- www.gva.es
- www.tucs.es
- www.uitp.com/home/index.cfm
- www.worldbank.org/climatechange (Cambio climático)
- www.worldbank.org/html/fpd/transport/publicat/pub_tran.htm (Transporte)

11. Índice de cuadros

Cuadro 1: Consecuencias del actual modelo de movilidad en polígonos industriales de la Comunitat Valenciana 24

Cuadro 2: Total accidentes in itinere con baja en jornada de trabajo en la C.V., por fecha de baja médica (periodo Noviembre 2013-Octubre 2014) 25

Cuadro 3: Total accidentes in itinere con baja en jornada de trabajo en la C.V., por fecha de baja médica (periodo Noviembre 2014-Octubre 2015) 26

Cuadro 4: Accidentes de trabajo con baja in itinere según sección de actividad económica. Comunitat Valenciana y España. Avance Enero-Noviembre 2015 27

Cuadro 5: Plan de Transporte Polígonos Industriales de Ingruinsa y Sepes (Sagunto). Acciones de mejora 30

Cuadro 6: Plan de Transporte Polígonos Industriales de Ingruinsa y Sepes (Sagunto).Síntesis. Año horizonte 2017 31

Cuadro 7: Guía sindical para la seguridad laboral vial y la movilidad sostenible en la Empresa 61

ANEXO I

Contexto normativo sobre movilidad sostenible

Unión Europea

Comunicación de la Comisión “Desarrollar la red de ciudadanos: Importancia de un transporte de pasajeros regional y local de calidad y contribución de la Comisión al respecto”, 1998

Comunicación de la Comisión sobre cohesión y transporte, 1999

Libro Blanco “La política europea de transportes de cara a 2010: La hora de la verdad”, 2001

Comunicación de la Comisión: “La logística del transporte de mercancías en Europa-la clave para la movilidad sostenible”, 2006

Comunicación de la Comisión: “Una estrategia temática para el medio ambiente urbano”, 2006

Comunicación de la Comisión: “Plan de acción para la logística del transporte de mercancías”, 2007

Libro Verde “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”, 2007

Dictamen exploratorio del Comité Económico y Social Europeo “Transporte en las áreas urbanas y metropolitanas”, año 2007

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el Libro Verde: “Hacia una nueva Cultura de la Movilidad Urbana”, año 2008

Comunicación de la Comisión “Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso”, 2009

Dictamen exploratorio del Comité Económico y Social Europeo “Integración de las políticas de transporte y uso del suelo para lograr transportes urbanos más eficaces”, 2009

Comunicación de la Comisión por la que se desarrolla el “Plan de Acción de Movilidad Urbana”, previsto en el Libro Verde “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana”, 2009

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión "Un futuro sostenible para los transportes: hacia un sistema integrado, tecnológico y de fácil uso" y sobre el tema "La política europea de transportes después de 2010" (Dictamen exploratorio), 2009

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión “Plan de Acción de Movilidad Urbana”, 2010

Libro Blanco de la Comisión “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, 2011

Comunicación de la Comisión: “Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos”, 2013

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión “Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos”, junio de 2014

Estatal

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), 2004

Plan de Energías renovables 2005-2010 e iniciativas para el aumento del uso de combustibles alternativos, 2005

Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisiones, 2007

Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, 2007

Estrategia española de cambio Climático y Energía Limpia, 2007

Estrategia Española de Calidad del Aire, 2007

Ley 34/2007, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, 2007

Estrategia Española de Movilidad Sostenible, 2009

Ley 2/2011 de Economía Sostenible, 2011

R.D. 102/2011 Plan Nacional para la Mejora de la Calidad del Aire, 2011

Comunitat Valenciana

Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica

Ley 4/2004, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje

Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana

Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana

Ley 1/2012, de 10 de mayo, de la Generalitat, de medidas urgentes de impulso a la implantación de actuaciones territoriales estratégicas

Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana

Normativa Autonómica en materia de movilidad sostenible

Anteproyecto de Ley andaluza de movilidad sostenible, (16/09/2014)

Ley 4/2013, de urbanismo de Aragón

Proyecto de Ley de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias de 28 de octubre de 2014 (tramitado pero sin ser aprobado, cerrándose el expediente al final de la última legislatura)

Ley 1/2014, de 17 de noviembre, de transportes de viajeros por carretera de Cantabria

Ley Canaria de sostenibilidad ambiental (7/08/2015)

Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo de Castilla y León

Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad de Cataluña

Proyecto de Ley de movilidad sostenible de Euskadi (15/05/2012) (en fase previa, paralizado)

Estrategia para el desarrollo sostenible de Extremadura (14/01/2011)

Ley 10/2014, de 3 de diciembre de accesibilidad Xunta de Galicia

Ley 4/2014, de transportes terrestres y movilidad sostenible de Illes Balears

Ley 5/2009, de 20 de octubre, de ordenación del transporte y movilidad por carretera de la Comunidad de Madrid

Ley 10/2015, de 24 de marzo, por el que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia y Anteproyecto de Ley de movilidad y transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia.

Proyecto de Ley Foral navarra de movilidad sostenible y ordenación del transporte (17/11/2011)

Ley 1/2015, de 23 de marzo, del ejercicio físico y deporte de La Rioja y Proyecto de Ley de Fomento de la Movilidad Sostenible de La Rioja

Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Comunitat Valenciana

ANEXO II

Vías autonómicas

Autovías y autopistas

Identificador	Denominación	Itinerario	Observaciones
CV-10	Autovía de la Plana	Villavieja - Bechí - Borriol - Puebla Tornesa - Villanueva de Alcolea	
CV-30	Ronda norte de Valencia / *Ronda nord*	Quart de Poblet - Burjasot - Alboraya - V-21	*en proyecto continuación a V-21*
CV-31	Distribuidor norte / *Distribuidor nord*	CV-30 - Paterna - CV-35	
CV-35	Autovía del Turia	Valencia - Burjasot - S. A. de Benagéber - Puebla de Vallbona - Líria - Casinos - Ademuz	
CV-36	Autovía de Torrente	Valencia - Picaña - Torrente	
CV-60	Eje Ollería - Gandía - Oliva	Ollería - Terrateig - Lugar Nuevo de San Jerónimo - Palma de Gandía - Gandía	
CV-80	Autovía Sax - Castalla	Sax - Castalla	
CV-500	Autopista del Saler	Valencia - Pinedo - El Saler	

Carreteras de la Generalitat Valenciana

Identificador	Denominación	[1] Itinerario
CV-10	Autovía de la Plana Villavieja - La Jana	A-7 Villavieja - N-232 La Jana
CV-11	Traiguera - Vinaroz (por San Rafael del Río)	N-232 Traiguera - San Rafael del Río - N-340 Vinaroz
CV-12	Ares del Maestre-Morella	CV-15 Ares del Maestre - N-232 Morella
CV-13	Acceso al Aeropuerto de Castellón *Acceso al Aeropuerto de Castellón*	N-340 Torreblanca - Aeropuerto de Castellón-Costa Azahar - CV-10 Villanueva de Alcolea
CV-14	Morella - Zorita	Morella - Zorita del Maestrazgo - Provincia de Teruel
CV-15	Puebla Tornesa - Villafranca	Puebla Tornesa - Villafranca del Cid
CV-16	Castellón - Alcora	Castellón de la Plana - Alcora
CV-17	Acceso suroeste a Castellón *Acceso suroeste a Castellón*	Castellón de la Plana - CV-10 Autovía de la Plana

CV-18	Castellón - Nules	Castellón de la Plana - Nules
CV-20	Villarreal - Puebla de Arenoso	Villarreal - Puebla de Arenoso
CV-21	Alcora - Onda	Alcora - Onda
CV-25	Liria - Segorbe	Liria - Segorbe
CV-30	Ronda Norte de Valencia *Ronda Norte de Valencia*	**V-30** - **V-21**
CV-31	Distribuidor Norte Distribuidor Comarcal Norte	**CV-30** - **CV-310**
CV-32	Eje de la Gombalda Carretera de la Gombalda	**A-7** - **V-21**
CV-33	Distribuidor Sur Distribuidor Comarcal Sur	Torrente - **V-31**
CV-35	Autovía del Turia Valencia - Ademuz	Valencia - **CM-9221**
CV-36	Autovía de Torrente Radial Valencia - Torrente	Valencia - **A-7**

CV-37	Eje del Turia *Eje del Turia*	Manises **V-11** - Villamarchante **CV-50**
CV-41	Alcira - Játiva	Alcira - Játiva
CV-42	Alcira - Almusafes	Alcira - Almusafes
CV-43	Ronda Norte de Alcira (Tulell) Ronda norte de Alcira	**CV-50** - **CV-505**
CV-50	Tabernes de Valldigna - Liria	Tabernes de Valldigna - Liria
CV-58	Acceso a Játiva por Llosa de Ranes	**A-7** - Játiva
CV-60	Ollería - Gandía - Oliva	Ollería - Gandía - Oliva
CV-62	Montaverner - Albaida	**A-7** - **CV-645**
CV-70	Alcoy - Benidorm	Alcoy - Benidorm
CV-80	Sax - Castalla	Sax - Castalla
CV-81	Onteniente - Villena - Yecla	Onteniente - Provincia de Murcia por Villena
CV-83	Elda - Pinoso	Elda - Pinoso

CV-84	Elche - Novelda	Elche - Novelda
CV-86	Via Parc Alicante - Elche y Ronda Norte	A-31 - EL-20
CV-91	Orihuela - Guardamar	Orihuela - Guardamar del Segura
CV-92	El Altet - Pilar de la Horadada	El Altet - Pilar de la Horadada
CV-95	Orihuela - Torrevieja	Orihuela - Torrevieja
CV-102	-	Vinaroz - Ulldecona
CV-121	-	Mirambel - Bordón
CV-124	-	Forcall - Ares del Maestre
CV-125	-	Morella - Puerto de las Cabrillas por Portell de Morella
CV-129	-	Cuevas de Vinromá - CV-15 Albocácer
CV-132	-	San Mateo - Chert
CV-133	-	Alcalá de Chivert - Cuevas de Vinromá
CV-135	-	San Mateo - Benicarló
CV-140	-	Benicarló - Peñíscola

CV-141	Acceso a Peñíscola desde N-340	
CV-144	-	Benicasim - N-340
CV-148	-	Cabanes - Oropesa del Mar
CV-149	-	Castellón de la Plana - Benicasim
CV-151	-	Castellón de la Plana - Borriol
CV-160	-	San Juan de Moró - Puebla Tornesa
CV-162	-	Villafamés - La Pelechana
CV-164	-	San Pablo de Albocácer - Albocácer
CV-165	-	La Foia - Villar de Canes
CV-166	-	Benasal - Culla
CV-170	-	Vall d'Alba - Vistabella
CV-173	-	La Pobleta de Vallestar - Mosqueruela
CV-181	-	CV-10 - CS-22
CV-183	-	Almazora - Grao de Castellón

CV-185	-	Villarreal - Burriana
CV-190	-	Alcora - Cortes de Arenoso
CV-191	-	Onda - Ribesalbes - Alcora
CV-194	-	Fanzara - Castillo de Villamalefa
CV-195	-	Jérica - Zucaina
CV-197	Carretera de la Masada y Villahermosa	**CV-190** - **CV-175**
CV-198	-	Toga - Argelita
CV-205	-	Tales - Fuentes de Ayódar
CV-215	-	Alcudia de Veo - Segorbe
CV-219	-	Chóvar - Eslida
CV-222	-	Bechí - Burriana
CV-228	-	Moncófar - Vall de Uxó
CV-230	-	Soneja - Chilches
CV-232	-	Nules - Chilches - Almenara

CV-235	-	Viver - Alcublas
CV-240	-	Barracas - El Toro
CV-241	-	Sacañet - Los Canales
CV-245	-	Casinos - Altura
CV-300	-	El Puig - Meliana
CV-306	-	Rafelbuñol - Puzol
CV-320	-	Puzol - Puerto de Sagunto - Torres-Torres
CV-333	-	Bétera - Olocau
CV-355	-	Aras de los Olmos - Arcos de las Salinas
CV-365	Acceso noroeste a Paterna	CV-35 - V-30
CV-366	Acceso este a Torrente	CV-33 - Torrente
CV-390	-	Tuéjar - Utiel
CV-400	Avenida del Sur	CV-407 - CV-33
CV-403	-	Valencia - Torrente por Alacuás

CV-407	-	Picaña - Paiporta - Sedaví
CV-410	Ronda Suroeste de Alacuás y Ronda oeste de Aldaya	**CV-403** - **A-3**
CV-414	-	Torrente - Picasent
CV-438	Carretera de La Hunde	Alcira - Almusafes
CV-439	-	Cofrentes - Balsa de Ves
CV-440	-	Ayora - Carcelén
CV-445	-	Teresa de Cofrentes - Zarra-Ayora
CV-464	-	Caudete de las Fuentes - Presa de Contreras
CV-500	Carretera Valencia-Sueca	Valencia - Sueca por El Saler
CV-512	-	Algemesí - Río Júcar
CV-515	-	Algemesí - Sueca
CV-550	-	Alberique - Alcira
CV-567	-	Cerdá - Játiva
CV-572	Avinguda de la Ribera	Carcagente - **CV-50**

CV-585	-	Enguera - Alcudia de Crespins
CV-590	-	Ayora - Rotglá y Corbera por Enguera
CV-610	-	Játiva - El Morquí
CV-619	-	Castellón de Rugat - Terrateig
CV-620	-	Játiva - Alfarrasí
CV-645	-	Játiva - Canals
CV-650	-	Ayelo de Malferit - Onteniente
CV-653	-	Fontanares - Estación de ff.cc. de Fuente la Higuera
CV-658	-	Fuente la Higuera - Villena
CV-660	-	Fuente la Higuera - Onteniente
CV-667	-	El Palomar - Otos
CV-686	-	Palma de Gandía - Gandía
CV-700	Eje Bocairent - Pego	Bocairente-Muro de Alcoy-Pego-Vergel
CV-705	-	Muro de Alcoy - Castellón de Rugat

CV-706	-	Millena - CV-790
CV-710	-	Benilloba - Benimarfull
CV-715	-	Oliva - Callosa de Ensarriá - La Nucía
CV-720	-	Gorga - Pedreguer por Parcent
CV-724	-	Pedreguer - Les Marines
CV-725	-	Ondara - Denia
CV-734	-	Gata de Gorgos - Jávea
CV-755	-	Benimantell - Altea
CV-763	-	Alfaz del Pi - La Nucía
CV-773	-	Muchamiel - Aguas de Busot
CV-775	-	El Campello - Relleu
CV-778	-	Relleu - Puerto Tudons
CV-790	-	Benilloba - Cocentaina
CV-799	-	Villena - Biar - CV-80
CV-800	-	Alcoy - San Juan de Alicante por Puerto de la

		Carrasqueta
CV-801	-	Ibi - Ermita de Polop
CV-804	-	Biar - Bañeres
CV-805	-	Ibi - Maigmó
CV-806	-	Castalla - Ibi
CV-809	-	Villena - Caudete
CV-820	-	San Vicente del Raspeig - Novelda
CV-821	-	San Vicente del Raspeig - San Juan de Alicante
CV-822	Conexión de rondas	**CV-821** - **A-70**
CV-825	-	Aspe - Pozoblanco por Monforte del Cid
CV-827	-	Maigmó - Agost
CV-830	-	Monóvar - Sax
CV-835	-	Novelda - Monóvar
CV-836	-	Yecla - Pinoso - Fortuna
CV-840	-	Novelda - El Rodriguillo

CV-845	Carretera de Hondón	Aspe - Hondón de los Frailes - Barbarroja
CV-852	Acceso al Aeropuerto desde Elche	Elche - Aeropuerto de Alicante
CV-855	-	Elche - Dolores
CV-860	-	San Fulgencio CV-855 - Rojales CV-91
CV-863	-	Aspe - Crevillente
CV-864	Ronda Sur de Elche	EL-20 - CV-866
CV-865	-	Elche - Santa Pola
CV-866	Vía Parque Elche - Crevillente - Albatera	CV-864 - Albatera
CV-870	-	Orihuela - Abanilla
CV-895	-	El Moncayo - Los Montesinos
CV-900	-	Orihuela - Cox - Albatera
CV-904	-	Crevillente - Catral - Almoradí
CV-905	-	Benijófar - Torrevieja
CV-911	-	Callosa del Segura - CV-91

CV-912	-	Rafal - Almoradí
CV-913	-	Callosa del Segura - AP-7
CV-914	-	Benejúzar CV-920 - Almoradí
CV-915	-	Orihuela - Beniel - RM-330
CV-919	-	Redován - La Campaneta
CV-920	-	Bigastro - Rojales
CV-925	-	Orihuela - Pilar de la Horadada
CV-930	Ronda de Orihuela	CV-88 - CV-95
CV-935	-	Almoradí - Los Montesinos
CV-940jh	-	San Miguel de Salinas - Benijófar
CV-941	-	Dehesa de Campoamor - San Miguel de Salinas
CV-945	-	Apeadero de las Moreras CV-905 - Vistabella CV-95
CV-949	-	La Pedrera - Alquerías
CV-950	Carretera de la presa de La Pedrera	CV-95 (Vistabella) - CV-925

CV-951	-	**CV-95** - Torremendo

ANEXO III

Listado de Polígonos Industriales Comunitat Valenciana

Provincia de Alicante

Polígono Industrial Cotes Baixes de Alcoi, Alcoi.
Polígono Industrial La Beniata de Alcoi, Alcoi.
Polígono Industrial San Benet de Alcoi, Alcoi.
Polígono Industrial Santiago Payá de Alcoi, Alcoi.
Mercalicante, Alicante.
Polígono Industrial Agua Amarga, Alicante.
Polígono Industrial de Babel, Alicante.
Polígono Industrial de la Florida, Alicante.
Polígono Industrial de Rabasa, Alicante.
Polígono Industrial Garrachico, Alicante.
Polígono Industrial Las Atalaya, Alicante.
Polígono Industrial Llano Espartal, Alicante.
Polígono Industrial Sub Zona 8, Alicante.
Polígono Industrial de Almoradi, Almoradí.
Polígono Industrial de Almoradí 2, Almoradí.
Polígono Industrial Tres Hermanas, Aspe.
Zona Industrial 3 de Agosto, Aspe.
Zona Industrial de Aspe, Aspe.
Polígono Industrial de Banyeres de Mariola, Banyeres de Mariola.
Polígono Industrial de Beneixama, Beneixama.
Polígono Industrial de Beniarbeig, Beniarbeig.
Polígono Industrial La Pedrera, Benissa.
Polígono Industrial Apatel, Bigastro.
Polígono Industrial de Calp, Calp.
Polígono Industrial de Cañada, Cañada.
Polígono Industrial nº 1 de Castalla, Castalla.
Polígono Industrial nº 2 de Castalla, Castalla.
Polígono Industrial San Juan, Carral.
Polígono Industrial Els Algars, Cocentaina.
Polígono Industrial L´Alcudia, Cocentaina.
Polígono Industrial La Lleona de Cocentaina, Cocentaina.
Zona Industrial de Cocentaina, Cocentaina.
Polígono Industrial de Cox, Cox.
Polígono Industrial Cachapels, Crevillent.
Polígono Industrial El Boch, Crevillent.

Polígono Industrial Faima, Crevillent.
Zona Industrial de Crevillente, Crevillent.
Polígono Industrial Juyarco, Dénia.
Parque Industrial de Elche, Elx.
Polígono Industrial Carrús, Elx.
Polígono Industrial Campo Alto de Elda, Elda.
Polígono Industrial La Torreta de Elda, Elda.
Polígono Industrial Les Salinetes, Elda.
Polígono Industrial de Formentera del Segura, Formentera del Segura.
Polígono Industrial Los Nazarios, Formentera del Segura.
Polígono Industrial Granja de Rocamora, Granja de Rocamora.
Polígono Industrial Casa Pau, Ibi.
Polígono Industrial El Derramador, Ibi.
Polígono Industrial El Retiro Casanova, Ibi.
Polígono Industrial L´Alfás 1, Ibi.
Polígono Industrial L´Alfás 2, Ibi.
Polígono Industrial Espartal, Xixona.
Polígono Industrial Segorb de Xixona, Xixona.
Polígono Industrial de Monforte del Cid, Monforte del Cid.
Polígono Industrial de Monóvar, Monòver.
Polígono Industrial de Los Montesinos, Los Montesinos.
Polígono Industrial El Pi de Muro de Alcoy, Muro de Alcoy.
Zona Industrial de Novelda, Novelda.
Polígono Industrial de La Nucia, La Nucia.
Zona Industrial de Ondara, Ondara.
Polígono Industrial de Onil, Onil.
Polígono Industrial Los Vasalos, Onil.
Polígono Industrial Puente Alto, Orihuela.
Polígono Industrial de Pedreguer, Pedreguer.
Polígono Industrial Guirney, Petrer.
Polígono Industrial Salinetas, Petrer.
Polígono Industrial El Escorragel, Redován.
Polígono Industrial La Molineta de Salinas, Salinas.
Polígono Industrial La Noria de Salinas, Salinas.
Polígono Industrial de San Isidro, San Isidro.
Polígono Industrial Canastell, Sant Vicent del Raspeig.
Polígono Industrial Partida Torregrossa, Sant Vicent del Raspeig.
Polígono Industrial de Santa Pola, Santa Pola.
Polígono Industrial IN-2, Santa Pola.
Polígono Industrial de Teulada, Teulada.
Polígono Industrial Casa Grande, Torrevieja.

Polígono Industrial de Villajoyosa, La Vila Joiosa.
Polígono Industrial El Rubial de Villena, Villena.
Zona Industria Condomina de Villena, Villena.
Zona Industrial Autovía de Alicante de Villena, Villena.

Provincia de Castellón

Centro Empresarial de la Plana, Almassora.
Polígono Industrial Millars, Almassora.
Polígono Industrial Placita del Calvari, Almassora.
Polígono Industrial Collet, Benicarló.
Polígono Industrial Alcober, Burriana.
Polígono Industrial de Burriana, Burriana.
Polígono Industrial Gaidó, Cabanes.
Ciudad de Transporte de Castellón de la Plana, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial Autopista Sur, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial El Serrallo, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial Fadrell, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial l´Estadi, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial La Basala i la Residencia, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial la Magdalena, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial la Ratlla i l´Estepar, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial Pi Gros, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial Pullman, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial Ronda Sur, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial San Lorenzo, Castelló de la Plana.
Polígono Industrial de Nules, Nules.
Polígono Industrial de Onda, Onda.
Polígono Industrial La Esperanza, Segorbe.
Polígono Industrial de Soneja, Soneja.
Polígono Industrial Caseta Blanca, Vall d´Alba.
Polígono Industrial de Vall d´Alba, Vall d´Alba.
Polígono Industrial Belcaire, La Vall d´Uixó.
Polígono Industrial Carmadai, La Vall d´Uixó.
Polígono Industrial La Mesquita, La Vall d'Uixó.
Polígono Industrial de Vila-real, Vila-real.
Zona Industrial Vila-real, Vila-real.
Polígono Industrial Capsades, Vinaròs.
Polígono Industrial de Vinarós, Vinaròs.

Provincia de Valencia

Polígono Industrial Serrans II, Aielo de Malferit.
Polígono Industrial de Albaida, Albaida.
Zona Industrial de Albaida, Albaida.
Polígono Industrial de Albalat de la Ribera, Albalat de la Ribera.
Polígono Industrial Albuixech, Albuixech.
Polígono Industrial de Alcasser, Alcàsser.
Polígono Industrial El Pla, Alcàsser.
Polígono Industrial Camin Reial, L´Alcúdia.
Polígono Industrial La Creu, L´Alcúdia.
Polígono Industrial L´Alcúdia, L´Alcúdia de Crespins.
Polígono Industrial de Alfafar, Alfafar.
Polígono Industrial de Cotes, Algemesí.
Polígono Industrial Xara, Algemesí.
Polígono Industrial Nord, Alginet.
Polígono Industrial Sur, Alginet.
Polígono Industrial de Almoines, Almoines.
Polígono Industrial El Romani, Almussafes.
Polígono Industrial Juan Carlos I, Almussafes.
Polígono Industrial Zona Norte, Almussafes.
Polígono Industrial de La Condesa, L´Alqueria de la Comtessa.
Parque Empresarial El Pla de Alzira, Alzira.
Polígono Industrial Camí d´Albalat, Alzira.
Polígono Industrial de Alzira, Alzira.
Polígono Industrial Número 1, Alzira.
Polígono Industrial Tisneres, Alzira.
Polígono Industrial de Atzeneta d´Albaida, Atzeneta d´Albaida.
Polígono Industrial de Bellreguard, Bellreguard.
Polígono Industrial Benaguasil, Benaguasil.
Polígono Industrial la Pasqualeta, Benetússer.
Polígono Industrial de Beniarjó, Beniarjó.
Polígono Industrial de Benifaió, Benifaió.
Polígono Industrial Font de Mussa, Benifaió.
Polígono Industrial de Benifairó de la Valldigna, Benifairó de la Valldigna.
Polígono Industrial de Beniflá, Beniflá.
Polígono Industrial de Benigánim, Benigánim.
Polígono Industrial 7, Beniparrell.
Polígono Industrial Carrascal, Beniparrell.
Polígono Industrial Polio, Beniparrell.
Polígono Industrial San Francisco, Beniparrell.

Polígono Industrial Vereda, Beniparrell.
Polígono Industrial de Benissoda, Benissoda.
Polígono Industrial Bétera, Bétera.
Polígono Industrial La Providencia, Bétera.
Polígono Industrial Sector 2 de Bocairent, Bocairent.
Polígono Industrial Sector 3 de Bocairent, Bocairent.
Polígono Industrial de Bufali, Bufali.
Polígono Industrial Canet d´En Berenguer, Canet d´En Berenguer.
Polígono Industrial Ciutat de Carlet, Carlet.
Polígono Industrial de Castelló de Rugat, Castelló de Rugat.
Polígono Industrial de Albal, Catarroja.
Polígono Industrial de Catarroja, Catarroja.
Polígono Industrial La Pahilla, Chiva.
Polígono Industrial de Corbera, Corbera.
Zona Industrial de Cullera, Cullera.
Polígono Industrial de Daimús, Daimús.
Polígono Industrial de Foios, Foios.
Polígono Industrial de Font de la Figuera, La Font de la Figuera.
Polígono Industrial de Gandía, Gandia.
Polígono Industrial de Genovés, Genovés.
Polígono Industrial de Godella, Godella.
Polígono Industrial de Guadasequies, Guadasequies.
Polígono Industrial de Guadassuar, Guadassuar.
Polígono Industrial de Llanera de Ranes, Llanera de Ranes.
Polígono Industrial El Pla de Rascanya, Llíria.
Polígono Industrial de Llocnou de Sant Jeroni, Llocnou de Sant Jeroni.
Polígono Industrial la Llosa de Ranes, La Llosa de Ranes.
Polígono Industrial Massalfassar, Massalfassar.
Polígono Industrial El Bolabar, Massamagrell.
Polígono Industrial de Massanassa, Massanassa.
Polígono Industrial les Vinyes, Miramar.
Polígono Industrial de Moixent, Moixent.
Polígono Industrial Sobrinos, Moixent.
Polígono Industrial de Moncada, Moncada.
Polígono Industrial de Montaverner, Montaverner.
Polígono Industrial de Museros, Museros.
Polígono Industrial de Náquera, Náquera.
Polígono Industrial de Novetlè, Novetlè.
Polígono Industrial de Oliva, Oliva.
Polígono Industrial Sant Josep, Oliva.
Polígono Industrial de la Olleria, L´Olleria.

Polígono Industrial Avinguda de Valencia, Ontinyent,.
Polígono Industrial de Sant Vicent, Ontinyent,.
Polígono Industrial El Pla de Ontinyent, Ontinyent.
Polígono Industrial L´Altet, Ontinyent.
Polígono Industrial de Palma de Gandía, Palma de Gandía.
Parque Tecnológico de Paterna, Paterna.
Polígono Industrial Fuente del Jarro, Paterna.
Polígono Industrial Alqueria de Moret, Picanya.
Polígono Industrial de Picassent, Picassent.
Polígono Industrial de la Pobla de Vallbona, La Pobla de Vallbona.
Polígono Industrial Gutemberg, La Pobla de Vallbona.
Polígono Industrial La Pobla-l´Eliana, La Pobla de Vallbona.
Polígono Industrial de La Pobla del Duc, La Pobla del Duc.
Polígono Industrial de Polinyà de Xúquer, Polinyà de Xúquer.
Polígono Industrial de Puçol, Puçol.
Polígono Industrial Puig, El Puig.
Polígono Industrial de Quatretonda, Quatretonda.
Polígono Industrial de Rafelbunyol, Rafelbunyol.
Polígono Industrial de Real de Gandía, Real de Gandía.
Polígono Industrial de Rótova, Rótova.
Parque Empresarial Parc Sagunt, Sagunt.
Polígono Industrial El Regló, Sagunt.
Polígono Industrial de Salem, Salem.
Parque Comercial de Sedaví, Sedaví.
Polígono Industrial de Alcedo, Sedaví.
Polígono Industrial de Sedaví, Sedaví,.
Polígono Industrial de Silla, Silla.
Polígono Industrial de Sueca, Sueca.
Zona Industrial de Sueca, Sueca.
Polígono Industrial 1 de Tavernes de la Valldigna, Tavernes de la Valldigna.
Polígono Industrial 2 de Tavernes de la Valldigna, Tavernes de la Valldigna.
Ciudad Politécnica de la Innovación, Valencia.
Ciudad Politécnica de la Innovación, Valencia.
Polígono Industrial de Vallada, Vallada.
Polígono Industrial Enchilagar del Rullo, Vilamarxant.
Polígono Industrial de Xàtiva, Xàtiva.
Polígono Industrial Els Cremats, Xàtiva.
Polígono Industrial de Xeraco, Xeraco.
Polígono Industrial La Peyeria, Xeraco.
Polígono Industrial de Xeresa, Xeresa, Valencia.

ANEXO IV

LÍNEAS DE AUTOBUSES ÁREA METROPOLITANA DE ALICANTE

www.alicante.subus.es

Elche – Aeropuerto
Elche - Santa Pola

Línea 01	San Gabriel –Juan XXIII (1º Sector)
Línea 02	La Florida - Sagrada Familia
Línea 03	Ciudad de Asís – Colonia Requena
Línea 04	Cementerio – Barrio Tómbola
Línea 05	Explanada de España – San Agustín
Línea 06	Estación de autobuses – Juan XXIII (2º Sector)
Línea 07	Óscar Esplá – El Rebolledo
Línea 08	Explanada de España – Virgen del Remedio
Línea 09	Avda. Óscar Esplá – Albufereta Playa de San Juan
Línea 10	Explanada de España – Vía Parque (CC Vista Hermosa)
Línea 11	Virgen del Remedio – Avenida de Denia
Línea 11 H	MM Pastora – Virgen del Remedio – San Joan
Línea 12	Plaza de los Luceros – San Blas – Pau I
Línea 13	Explanada - Virgen del Remedio – Villafranqueza
Línea 136	Mutxamiel (Avda de Alicante) – Cementerio Mutxamiel
Línea 16	Plaza de España – Mercadillo de Teulada
Línea 17	Barrios Zona Norte – Mercadillo de Teulada
Línea 191	Plá-Carolinas – Estadio Rico Pérez
Línea 192	Ciudad de Asís- La florida – Estadio Rico Pérez
Línea 21	Alicante (Óscar Esplá) - Playa de San Juan-El Campello
Línea 21 N	Alicante (Puerta del Mar) – Playa de san Juan-El Campello
Línea 22	Alicante (Óscar Esplá) – Cabo de la Huerta - Playa de San Juan
Línea 22 N	Alicante (Puerta del Mar) – Cabo de la Huerta – Playa de San Juan
Línea 23	Alicante (Óscar Esplá - H. San Joan – San Joan-Mutxamiel
Línea 23 N	Alicante (Puerta del Mar9 – San Joan-Mutxamiel
Línea 24	Alicante (ECA) – San Vicent – Universidad- San Vicent del Raspeig
Línea 24 N	Alicante (Puerta del Mar) – Universidad –san Vicente
Línea 26	Villafranqueza – Tángel
Línea 27	Alicante (Óscar Esplá) – Urbanova
Línea 30	San Vicente del Raspeig – La Alcoraya
Línea 31	Mutxamiel–San Joan - Playa de San Juan
Línea 35	Hospital San Joan – Tángel
Línea 36	San Gabriel – Universidad

Línea 38	Albufereta-Playa de San Joan – Hospital San Joan-Universidad
Línea 39	Explanada de España – Ramón Gilabert (Centro de Tecnificación)
Línea 45	Hospital – Girasoles
Línea 46 A	Hospital – Pozo San Antonio
Línea 46 B	Hospital – P. Canestel I- Plá Contxeta
Línea C-51	Mutxamiel – Busot
Línea C-52	Bussot – El Campello
Línea C-53	Hospital de San Joan – Sant-Joan El Campello
Línea C-54	Universidad Mutxamiel – San Joan-Hospital Sant Joan
Línea C-55	El Campello- Universidad
Línea C-2	El Campello (Estación) – Covetá Fumá- Venta Lanuza
Línea C-6	Alicante- Aeropuerto
Línea M	Mutxamiel – Urbanizaciones
Línea U-1	Transport Urbá de Xixona

LÍNEAS DE AUTOBUSES ÁREA METROPOLITANA DE CASTELLON

www.tucs.es

Transporte Urbano de Castellón (TUCs) interconecta toda el área urbana de Castellón con 17 líneas, que cuentan con los certificados ISO14001, ISO 9001 y el UNE – En 13816 en las líneas 1 y 2.

Línea 1	Polideportivo Ciudad de Castellón – Hospital General
Línea 2	Polideportivo Ciudad de Castellón – Hospital General
Línea 3	Basílica de Lledó – Rtda. Hosp. La Magdalena – Basílica de Lledó
Línea 4	Grupo San Lorenzo – Grupo Grapa
Línea 5	Paseo Ribalta – Basílica de Lledó
Línea 6	Paseo Ribalta - Benadresa
Línea 7	Ciudad del Transporte – Grupo Grapa – Ciudad del Transporte
Línea 8	Hospital General – Hospital General (Circunvalación)
Línea 10	Tetuán – Universitat Jaume I (UJI) – Grupo San Lorenzo
Línea 11	Rafalafena – Universitat Jaume I (UJI)
Línea 12	Comisaría de Policía (río Sella) – Paseo Ribalta (Centro comercial) - Universitat Jaume I
Línea 13	Paseo Ribalta (Farola) – Nuevo Cementerio
Línea 15	Polígono CD de Castellón – UJI – Estación de FFCC – Polígono CD de Castellón

Línea 16	Salera – Estación de FF.CC – Hospital General – Estación de FF.CC. - Salera
Línea 17	Servicio Especial Mercado del Lunes

LÍNEAS DE AUTOBUSES ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA

Empresa Municipal de Transportes de Valencia

Línea 1	Estación de Autobuses – La Malva Rosa
Línea 2	La Malva Rosa – Campanar
Línea 3	Avenida del Cid – Avenida del Port
Línea 4	Nazaret/Port – Plaza del Ajuntament
Línea 5	Interior
Línea 6	Torrefiel – Nou Hospital La Fe
Línea 7	Mercat Central – Fonteta Sant Lluis
Línea 8	estación de Autobuses – Nou Hospital la Fe
Línea 10	Benimaclet – Sant Marcel.li
Línea 11	Patraix - Orriols
Línea 12	Ciutat Art. Faller – Plaza de América
Línea 13	La Fonteta/ Ciutat Arts i Ciències – Barón de Cárcer
Línea 14	Forn d´Alcedo/Pinedo – Plaza del Ajuntament
Línea 15	Pinedo – Plaza del Ajuntament
Línea 16	Vinalesa – Plaza del Ajuntament
Línea 18	Nou Hospital La Fe – Universitats
Línea 19	La Malva- Rosa/Marina Real – Plaza del Ajuntament
Línea 25	Valencia – El Palmar/Perellonet
Línea 26	Benifaraig – Poeta Querol
Línea 27	La Torre – Mercat Central
Línea 28	Ciutat Art. Faller – Mercat Central
Línea 29	Avinguda del Cid – Universitats
Línea 30	Nazaret – Hospital Clínic
Línea 31	La Malva-Rosa – Poeta Querol
Línea 32	Paseig Marítim – Plaza del Ajuntament
Línea 35	Plaza del Ajuntament – C.Arts i Ciencies/I.Canarias
Línea 40	Universitats – Estació Nord
Línea 41	Universitats - Plaza de España
Línea 60	Av. Barón de Cárcer – Torrefiel
Línea 62	Benimámet – Plaza del Ajuntament
Línea 63	Campus de Burjassot – Estació del Nord
Línea 64	Benicalap/Estació Joaquin sorolla – Nou Hospital La Fe
Línea 67	Plaza del Ajuntament – Nou Campanar

Línea 70	La Fontsanta – Alboraya
Línea 71	La Llum – Universitats
Línea 72	Sant Isidre – Plaza del Ajuntament
Línea 73	Sant Isidre – Parreta
Línea 79	Circular – Grans Vies
Línea 80	Circular – Grans Vies
Línea 81	Hospital General
Línea 89	Circular – Ronda Tránsits
Línea 90	Circular - Ronda Tránsits
Línea 95	H. General – Ciutat Arts i Ciències/Port
Línea	Correnit
Línea N 1	Plaza del Ajuntament – Blasco Ibáñez/La Malva rosa
Línea N 2	Plaza del Ajuntament- Primado Reig /Tavernes
Línea N 3	Plaza del Ajuntament – Fdo, Catòlic /Benimàmet
Línea N 4	Plaza del Ajuntament – Av. Cid/Mislata
Línea N 5	Plaza Ajuntament – S. Isidre/ La Fontsanta
Línea N 6	Plaza del Ajuntament – Jesús/ La Torre
Línea N 7	Plaza del Ajuntament - Malilla/ La Fonteta
Línea N 8	Plaza del Ajuntament – Av. Port/Nazaret
Línea N 9	Plaza del Ajuntament – Mont-Olivet/ Cabanyal
Línea N 10	Plaza del Ajuntament – C. Fallera/ Camino Moncada
Línea N 89	Circular – Ronda Tránsits
Línea N 90	Circular – Ronda Tránsits

ANEXO V

CONCESIONES DE LOS AUTOBUSES INTERURBANOS, TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Concesiones que se anuncian:

Concesión: CV-402 Alcoi - Valencia; Poblaciones: Ibi, Alcoi, Cocentaina, Muro del Comtat, Albaida, Xàtiva, Llosa de Ranes, Alberic, Massalavés, L'Alcúdia, Valencia; COMARCAS: L'Alcoià, El Comtat, La Vall d'Albaida, La Costera, La Ribera, L'Horta; Provincias: Alicante, Valencia.

Concesión: CV-403 Valencia - Alicante; POBLACIONES: Valencia, Silla, Sollana, Sueca, Cullera, Favara, Xeresa, Xeraco, Gandia, Bellreguard, Oliva, Pego, El Verger, Ondara, Benitatxell, Dénia, Xàbia / Jávea, Gata de Gorgos, Teulada, Benissa, Calp, Altea, L'Alfàs del Pi, Benidorm, Finestrat, La Vila Joiosa / Villajoyosa, El Campello, Sant Joan d'Alacant, Alacant / Alicante, Senija, Llíber, Xaló, Bolulla, Tàrbena, Sant Vicent del Raspeig / San Vicente del Raspeig, Benimantell, Benifato, Confrides, Pedreguer, El Castell de Guadalest, Polop, Callosa d'En Sarrià, La Nucia; COMARCAS: L'Alacantí, La Marina Alta, La Marina Baixa, La Safor, La Ribera Alta, La Ribera Baixa, València; Provincias: Alicante, Valencia.

Concesión: CVV-203 Barxeta-Xàtiva; POBLACIONES: Barxeta, Llocnou d'En Fenollet, Xàtiva; Comarcas: La Costera; Provincia: Valencia.

Concesión: CVV-205 Corbera-Llaurí-Valencia con prolongaciones; POBLACIONES: Alzira, Corbera, Llaurí, Favara, Cullera, Fortaleny, Sueca, Mareny Blau, Mareny Barraquetes, Les Palmeres, El Perelló; comarcas: La Ribera Alta, La Ribera Baixa; Provincia: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-206 Millares-Valencia por Torrent; POBLACIONES: Valencia, Picanya, Torrent, Montserrat, Montroi, Real, Dos Aguas, Millares, Alfarp, Llombai, Catadau; Comarcas: L'Horta Sud, La Ribera Alta, La Hoya de Buñol, La Canal de Navarrés; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-207 Sant Joanet-Rafelguaraf-Xàtiva; POBLACIONES: L'Ènova, Rafelguaraf, Sant Joanet, Xàtiva; COMARCAS: La Ribera Alta, La Costera; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-208 Bicorp-Sumacàrcer-Valencia; POBLACIONES: Anna, Bicorp, Bolbaite, Chella, Enguera, Navarrés, Quesa, Alberic, Alcàntera de Xúquer, L'Alcúdia,

Beneixida, Càrcer, Cotes, Gavarda, Massalavés, Sellent, Sumacàrcer, Valencia; COMARCAS: La Canal de Navarrés, La Ribera Alta, L'Horta; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-209 Carcaixent-Algemesí; POBLACIONES: Carcaixent, Alzira, Algemesí; COMARCAS: La Ribera Alta; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-210 Tous-Alberic; POBLACIONES: Tous, Alberic; COMARCAS: La Ribera Alta; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-211 Carcelén-Xàtiva; POBLACIONES: Xàtiva, Novetlè, Canals, L'Alcúdia de Crespins, Montesa, Vallada, Moixent, La Font de La Figuera, Zarra, Ayora, Carcelén; COMARCAS: La Costera, Albacete; PROVINCIAS: Valencia, Albacete.

CONCESIÓN: CVV-212 Catadau-Alzira; POBLACIONES: Alfarp, Llombai, Catadau, Carlet, Benimodo, L'Alcúdia, Guadassuar, Alzira; COMARCAS: La Ribera Alta; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-213 Tavernes de La Valldigna-Valencia; POBLACIONES: Simat de La Valldigna, Benifairó de La Valldigna, Tavernes de La Valldigna; COMARCAS: La Safor; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-214 Ontinyent-Gandia-Alcoi-Gandia; POBLACIONES: Ontinyent, Agullent, Benissoda, Albaida, Atzeneta d'Albaida, Bèlgida, Carrícola, Otos, Beniatjar, Ràfol de Salem, La Pobla del Duc, Benigànim, Quatretonda, Llutxent, Benicolet, Castelló de Rugat, Salem, Beniarrés, Gaianes, Cela de Núñez, L'Alqueria d'Asnar, L'Alcúdia, Concentaina, Alcoi, Rugat, Montixelvo, Terrateig, Llocnou de Sant Jeroni, Castellonet de La Conquesta, Ròtova, Ador, Villalonga, Potríes, Beniflà, Gandia, L'Orxa; COMARCAS: La Vall d'Albaida, La Safor, L'Alcoià; PROVINCIAS: Valencia, Alicante.

CONCESIÓN: CVV-215 Carcaixent-Polinyà de Xúquer-Valencia; POBLACIONES: Valencia, Silla, Beniparrell, Alginet, Sollana, Almussafes, Benifaio, Algemesí, Albalat de La Ribera, Polinyà de Xúquer, Riola, Benicull del Xúquer, Guadassuar, Alzira, Carcaixente; COMARCAS: Valencia, L'Horta, La Ribera Alta, La Ribera Baixa; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-216 Sumacàrcer-Càrcer-Xàtiva; POBLACIONES: La Llosa de Ranes, Xàtiva, Alcàntera de Xúquer, Antella, Beneixida, Càrcer, Cotes, Gavarda, Sumacàrcer; COMARCAS: La Costera, La Ribera Alta; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-219 Fuenterrobles - Utiel; POBLACIONES: Fuenterrobles, Utiel; COMARCAS: La Plana de Utiel - Requena; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-220 Villanueva de Castellón-Xàtiva; POBLACIONES: Manuel, Senyera, Villanueva de Castellón, Xàtiva; COMARCAS: La Ribera Alta, La Costera; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-221 Playa de Oliva-Molinell; POBLACIONES: Oliva; COMARCAS: La Safor; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-223 Pinet-Benicolet-Xàtiva; POBLACIONES: Xàtiva, Genovés, Quatretonda, Llutxent, Pinet, Benicolet; COMARCAS: La Costera, La Vall d'Albaida; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-224 Villalonga-Ador-Gandia; POBLACIONES: Villalonga, Gandia, Almoines, Beniarjó, Beniflá, Potries, Ador, Palma de Gandia; COMARCAS: La Safor; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-225 Gandia-Xeraco; POBLACIONES: Xeresa, Xeraco, Gandia; COMARCAS: La Safor; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-226 Atzeneta d'Albaida-Xàtiva; POBLACIONES: Xàtiva, Bellús, Gadasséquies, Sempere, Benissuera, Alfarrasí, Montaverner, Bélgida, El Palomar, Albaida, Atzeneta d'Albaida, Carrícola; COMARCAS: La Costera, La Vall d'Albaida; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-227 Xàtiva-Carcaixent-Simat de La Valldigna–Gandia; POBLACIONES: Xàtiva, La Llosa de Ranes, Manuel, Sant Joan de L'Enova, La Pobla Llarga, Carcaixent, Alzira, Simat de La Valldigna, Benifairó de La Valldigna, Tavernes de La Valldigna, Xeraco, Gandia; COMARCAS: La Costera, La Ribera Alta, La Ribera Baixa, La Safor; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-228 Pobla del Duc-Valencia; POBLACIONES: Xàtiva, Genovés, Benigànim, La Pobla del Duc; COMARCAS: La Costera, La Vall d'Albaida; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-230 Algemesí-Cullera con prolongación a Alzira; POBLACIONES: Alzira, Algemesí, Albalat de La Ribera, Benicull de Xúquer, Polinyà de Xúquer, Riola, Sueca, Cullera; COMARCAS: La Ribera Alta, La Ribera Baixa; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-233 Gátova - Llíria; POBLACIONES: Gátova, Marines, Olocau, Llíria; COMARCAS: El Camp de Túria; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-234 Barx-Gandia; POBLACIONES: Barx, Gandia; COMARCAS: La Safor; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-250 Valencia - Alaquàs - Aldaia con prol. a Torrent y Manises; POBLACIONES: Valencia, Alaquàs, Aldaia, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Torrent, Xirivella, Chiva; COMARCAS: L'Horta, L'Horta Oest, La Hoya de Buñol; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-251 Valencia - Gestalgar - Serra; POBLACIONES: Benaguasil, Benisanó, Bétera, Bugarra, Burjassot, Gestalgar, La Pobla de Vallbona, L'Eliana, Llíria, Náquera, Paterna, Pedralba, San Antonio de Benagéber, Serra, Valencia, Vilamarxant; COMARCAS: L'Horta, L'Horta Oest, L'Horta Nord, El Camp de Túria, Los Serranos; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-252 Valencia - Albal con prolongación a Silla y Picassent; POBLACIONES: Albal, Alcàsser, Alfafar, Benetússer, Beniparrell, Catarroja, Massanassa, Picassent, Sedaví, Silla, Valencia; COMARCAS: L'Horta, L'Horta Sud; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-253 Valencia - Sedaví; POBLACIONES: Albal, Alfafar, Valencia; COMARCAS: L'Horta Sud; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-254 Valencia - Turís - Yátova; POBLACIONES: Alborache, Buñol, Cheste, Chiva, Godelleta, Macastre, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Riba-Roja de Túria, Turís, Yátova, Valencia; COMARCAS: L'Horta, L'Horta Oest, La Hoya de Buñol, El Camp de Túria, La Ribera Alta; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-255 Valencia - Moncada; POBLACIONES: Valencia, Moncada; COMARCAS: L'Horta; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-256 Valencia - Sagunt; POBLACIONES: Albalat dels Sorells, Alboraia, Albuixech, Almàssera, Benavites, Benifairó de les Valls, Bonrepòs i Mirambell, Canet d'En Berenguer, Emperador, Faura, Foios, Gilet, Massalfassar, Massamagrell, Meliana, Museros, Náquera, La Pobla de Farnals, El Puig de Santa Maria, Puçol, Quart de les Valls, Quartell, Sagunt, El Port de Sagunt, Serra, Tavernes Blanques, Valencia; COMARCAS: L'Horta, L'Horta Nord, El Camp de Morvedre, El Camp de Túria; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-257 Valencia - El Perelló; POBLACIONES: Cullera, Sueca, Valencia; COMARCAS: L'Horta, La Ribera Baixa; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-258 Cheste - Llíria; POBLACIONES: Benaguasil, Benisanó, Cheste, Llíria, Riba-Roja de Túria, Valencia, Vilamarxant; COMARCAS: L'Horta, La Hoya de Buñol, El Camp de Túria; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVV-259 Valencia - Benifaió con prolongación a Benimodo y Llombai; POBLACIONES: Alfarp, Alginet, Almussafes, Benifaió, Benimodo, Carlet, Catadau, Cullera, Llombai, Silla, Valencia; COMARCAS: L'Horta, L'Horta Sud, La Ribera Alta, La Ribera Baixa; PROVINCIA: Valencia.

CONCESIÓN: CVA-001 Orihuela-Guardamar-Alicante e Hijuelas; POBLACIONES: Bigastro, Jacarilla, San Miguel de Salinas, Los Montesinos, Benejúzar, Algorfa, Rafal, Guardamar del Segura, Rojales, Benijófar, Almoradí, Daya Nueva, Daya Vieja, San Fulgencio, Elche, Santa Pola, Alicante; COMARCAS: El Bajo Segura, El Baix Vinalopó, L'Alacantí; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-003 Callosa de Segura-Hospital Comarcal-Orihuela e Hijuelas; POBLACIONES: Orihuela, Rafal, Orihuela; COMARCAS: El Bajo Segura; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-004 Hurchillo-Tres Puentes y Arneva-Molins; POBLACIONES: Orihuela; COMARCAS: El Bajo Segura; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-005 Relleu-Finestrat-Villajoyosa; POBLACIONES: Finestrat, Relleu, Villajoyosa; COMARCAS: La Marina Baixa; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-007 Dénia-Les Rotes i Platjes; POBLACIONES: Dénia, Els Poblets; COMARCAS: La Marina Alta; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-008 Crevillent-Playa del Pinet; POBLACIONES: Crevillent, Catral, Dolores, Almoradí, Formentera del Segura, Rojales, San Fulgencio, Elche, Orihuela; COMARCAS: El Baix Vinalopó, El Bajo Segura; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-009 Jávea-Pto. de Jávea-Calablanca; POBLACIONES: Jávea; COMARCAS: La Marina Alta; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-010 Abanilla-Orihuela; POBLACIONES: Benferri, Abanilla, Orihuela; COMARCAS: El Bajo Segura, Oriental; PROVINCIA: Alicante, Murcia.

CONCESIÓN: CVA-011 Xaló-El Verger; POBLACIONES: Ondara, Sanet i Els Negrals, Benimeli, El Verger, Beniarbeig- El Rafol de Almunia, Sagra, Tormos, Orba, Murla,

Alcalalí, Benigembla, Castell de Catells, Xaló, Dénia; COMARCAS: La Marina Alta; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-012 Dénia-Jávea; POBLACIONES: Jávea, Dénia, Gata de Gorgos; COMARCAS: La Marina Alta; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-013 Benidoleig-Dénia con prolongación a Benimaurell; POBLACIONES: Beniarbeig- Benidoleig, Orba, Campell, La Vall de Fleix, Benimaurell; COMARCAS: La Marina Alta; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-014 Alicante-Elche-Crevillente; POBLACIONES: Crevillent, Sant Vicent del Raspeig, Alicante, Elx; COMARCAS: El Baix Vinalopó, L'Alacantí; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-015 Alcoy - Alicante e Hijuelas; POBLACIONES: Biar, Onil, Castalla, Ibi, Alcoy, Banyeres de Mariola, Benifallim, Penáguila, Tibi, Cocentaina, Benilloba, Gorga, Millena, Balones, Benimassot, Tollos, Facheca, Famorca, Quatretondeta, Alcoleja, Venta d'Ares, Benasau, Torremanzanas, Jijona, San Vicente del Raspeig, Alicante, San Joan d'Alacant, El Campello, Mutxamel, Busot, Benidorm; COMARCAS: L'Alt Vinalopo, L'Alcoià, El Comtat, L'Alacantí, La Marina Baixa; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-016 Santa Pola - Alicante; POBLACIONES: Santa Pola, L'Altet (Elx), Alicante, San Vicente del Raspeig, Elx; COMARCAS: El Baix Vinalopó, L'Alacantí; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-017 Relleu - Alicante; POBLACIONES: Aigües, El Campello, Sant Joan d'Alacant, Alicante, Relleu; COMARCAS: La Marina Baixa, L'Alacantí; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-018 Alcoy-Pego-El Vergel; POBLACIONES: Agres, Muro del Comtat, L'Alcudia, Concentaina, Alcoy, Planes, Pego, El Verger, Ondara, Dénia, Bocairent, Alfafara, Benimarfull, La Vall de Gallinera, Els Poblets; COMARCAS: La Vall d'Albaida, La Marina Alta; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-019 Elche-Elche; POBLACIONES: Elx; COMARCAS: El Baix Vinalopó; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-020 Alicante - Torrellano; POBLACIONES: Aeropuerto (Elx), Urbanova (Alicante); COMARCAS: L'Alacantí, El Baix Vinalopó; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-021 Orihuela-San Javier; POBLACIONES: Pilar de La Horadada, Torrevieja, San Pedro del Pinatar, San Javier, Orihuela; COMARCAS: El Bajo Segura, Mar Menor; PROVINCIAS: Alicante, Murcia.

CONCESIÓN: CVA-022 Banyeres - Yecla e Hijuelas; POBLACIONES: Banyeres de Mariola, Beneixama, El Campo de Mirra, Cañada, Villena, Biar, Yecla; COMARCAS: L'Alcoià, L'Alt Vinalopó, Murcia; PROVINCIAS: Alicante, Murcia.

CONCESIÓN: CVA-024 Elche-Santa Pola; POBLACIONES: Crevillent, Santa Pola, Elx; COMARCAS: El Baix Vinalopó; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-026 Agost - Alicante; POBLACIONES: Agost, San Vicente del Raspeig, Alicante, Elx; COMARCAS: L'Alacantí; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-027 Elche-Baya Baja; POBLACIONES: Elx; COMARCAS: El Baix Vinalopó; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-028 Estación de Calp-Penyal d'Ifach e Hijuelas; POBLACIONES: Teulada, Moraira(Teulada), Benissa, Calp; COMARCAS: La Marina Alta; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-029 Elche-Arenales; POBLACIONES: Elx; COMARCAS: El Baix Vinalopó; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVA-030 Pinoso-Abanilla-Cieza; POBLACIONES: Villena; COMARCAS: Vinalopó Mitjà; PROVINCIAS: Alicante, Murcia.

CONCESIÓN: CVA-090 Alicante-Orihuela; POBLACIONES: Bigastro, San Miguel de Salinas, Los Montesinos, Torrevieja, Pilar de La Horadada, Guardamar del Segura, Rojales, Benijófar, Almoradí, Dolores, Catral, Crevillente, Elche, Santa Pola, Alicante, Sant Vicent del Raspeig; COMARCAS: El Bajo Segura, El Baix Vinalopó, L'Alacantí; PROVINCIA: Alicante.

CONCESIÓN: CVCS-101 Alcalà de Xivert - Alcossebre; POBLACIONES: Alcalà de Xivert; COMARCAS: Baix Maestrat; PROVINCIA: Castellón.

CONCESIÓN: CVCS-102 Castellón - Valencia con prolongación a Vinaroz; POBLACIONES: Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Santa Magdalena de Pulpis, Alcalà de Xivert, Torreblanca, Cabanes, Oropesa, Benicàssim, Castellón de La Plana, Almassora, Vila Real, Alquerias, Nules, Chilches, La Llosa, Almenara, Les Valls, Sagunto, Valencia; COMARCAS: Baix

Maestrat, La Plana Alta, La Plana Baixa, Camp de Morvedre, Valencia; PROVINCIAS: Castellón, Valencia.

CONCESIÓN: CVCS-103 Villafranca del Cid - Morella; POBLACIONES: Cantavieja, Mirambel, Iglesuela, Olocau del Rey, La Mata, Todolella, Forcall, Morella, Villafranca, Portell, Cinc Torres, Zorita, Palanques, Villores, Castellfort; COMARCAS: Teruel, Els Ports, L'Alt Maestrat; PROVINCIAS: Castellón, Teruel.

CONCESIÓN: CVCS-104 Montanejos - Valencia; POBLACIONES: Montanejos, Montan, Caudiel, Benafer, Jérica, Altura, Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar de Palància, Algimia de Alfara, Alfara de Algimia, Torres-Torres, Estivella, Gilet, Albalat dels Tarongers, Petrés, Gaibiel, Matet, Algimia de Almonacid, Vall d'Almonacid, Navajas, Castelnovo, Almedijar, El Toro, Barracas, Fuente La Reina, Villanueva de Viver, Pina de Montalgrao; COMARCAS: El Alto Mijares, Alto Palancia, El Camp de Morvedre; PROVINCIAS: Castellón, Valencia.

CONCESIÓN: CVCS-105 Castellón Alcañiz y Castellón Vinaroz; POBLACIONES: Castellón de La Plana, Borriol, Pobla Tornesa, Cabanes, Torre d'En Doménec, Cervera del Maestre, Morella, Useres, La Vall d'Alba, Culla, Albocacer, Tírig, Coves de Vinromà, Salsadella, San Mateo, Chert, Canet Lo Roig, Torre Miró, Monroyo, Venta Algorfa, Alcañiz, Benlloch, Serra d'Engarcerán, Villanueva de Alcolea, Torreblanca, Benicàssim, Oropesa, La Jana, Traiguera, San Jorge, Vinaroz, Catí, Calig, Peñíscola, Benicarló, Alcalá de Xivert, Santa Magdalena de Pulpis; COMARCAS: La Plana Alta, El Baix Maestrat, L'Alt Maestrat, Zaragoza; PROVINCIAS: Castellón, Zaragoza.

CONCESIÓN: CVCS-106 Bejís - La Vall d'Uixó - Valencia; POBLACIONES: Teruel, Puebla de Valverde, Sarrión, Barracas, Viver, Jérica, Segorbe, Geldo, Soneja, Sot de Ferrer, Algar de Palància, La Vall d'Uixó, Vilavella, Nules, Alquerias, Vila Real, Castellón de La Plana, Benicàssim, Oropesa, Torás, Bejís, Teresa, Chóvar, Azuébar, Alfondeguilla, Betxí, Moncófar, Chilches, Almenara, La Llosa, Sagunto, Valencia; COMARCAS: Teruel, Alto Palancia, El Camp de Morvedre, La Plana Baixa, La Plana Alta, Valencia; PROVINCIAS: Castellón, Valencia.

CONCESIÓN: CVCS-107 Villafranca del Cid - Valencia; POBLACIONES: Villafranca, Ares del Maestre, Albocácer, Serra d'Engarcerán, La Vall d'Alba, Vilafamés, Pobla Tornesa, Borriol, Castellón de La Plana, Benasal, Burriana, Valencia, Almassora, Nules, Moncófar, Chilches, La Llosa, Almenara, Sagunto, Alcora, Figueroles, Lucena del Cid, Castillo de Villamalefa, Zucaina, Cortes de Arenoso, Vistabella, Adzaneta, San Joan de Moró, Les-Useres, Costur, Chodos, Benafigos, Villahermosa, Culla, Vila Real, Alquerías, Eslida, Artana, La Vilavella, Aín, Betxí; COMARCAS: L'Alt Maestrat, La Plana Alta, La

Plana Baixa, Valencia, Camp de Morvedre, L'Alcalatén, El Alto Mijares; PROVINCIAS: Castellón, Valencia.

CONCESIÓN: CVCS-108 Puebla de Arenoso - Onda - Castellón - Valencia; POBLACIONES: Onda, Vila Real, Castellón de La Plana, Puebla de Arenoso, Montanejos, Arañuel, Cirat, El Tormo (Cirat), Torrechiva, Toga, Espadilla, Argelita, Vallat, Fanzara, Tales, Sueras, Fuentes de Ayódar, Ayódar, Ribesalbes, Alcudia de Veo; COMARCAS: La Plana Baixa, La Plana Alta, El Alto Mijares; PROVINCIA: Castellón.
El procedimiento de adjudicación será abierto, excepto en los contratos de pequeña escala en los que de acuerdo con la legislación nacional y autonómica se podría optar por la adjudicación directa.

MATRÍCULA	CONCESIÓN	EMPRESA CONCESIONARIA	ADJUDICACIÓN	CADUCIDAD	PRORROGA UN AÑO
CVA-001	Orihuela–Guardamar–Alicante	LA AGOSTENSE, HIJOS DE CAYETANO SERNA, SA	22/02/1996	18/05/2013	
CVA-002	Callosa–Torrevieja–Elche e hijuelas	VEGABÚS, SA	23/02/1996	06/10/2016	
CVA-003	Callosa de Segura–Hospital comarcal–Orihuela	AUTOCARES COSTA AZUL, SA	24/02/1996	08/06/2012	08/06/2013
CVA-004	Hurchillo–Tres Puentes y Arneva–Molins	BUS SIGUENZA, SL	25/01/2001	07/01/2013	
CVA-005	Relleu–Finestrat–Villajoyosa	TRANSJONIA, SA	10/02/2000	31/12/2013	
CVA-006	Benidorm–Rincón Loix–Altea La Vella–L'Alfàs del Pi–Guadalest–Cala de Finestrat	LLORENTE BUS, SL [GRUPO AVANZA]	07/02/2000	04/10/2016	
CVA-007	Dénia–Les Rotes i platjes	AUTOBUSES DE DENIA, SL	29/02/2000	22/09/2013	
CVA-008	Crevillente–Playa del Pinet	VEGABUS, SA	21/03/2000	01/07/2012	01/07/2013
CVA-009	Jávea–Puerto de Jávea–Calablanca	VENTURO, SL	06/04/2001	01/08/2013	
CVA-010	Abanilla–Orihuela	BUS SIGUENZA, SL	25/01/2001	16/07/2012	16/07/2013
CVA-011	Xaló–El Verger	AUTOCARES CARRIO, SL	24/03/2000	09/11/2012	09/11/2013
CVA-012	Dénia–Jávea	AUTOCARES CARRIO, SL	24/03/2000	08/07/2013	
CVA-013	Benidoleig–Dénia con prolongación a Benimaurell	AUTOBUSES ESTEVE, SL	27/02/2001	04/08/2013	
CVA-014	Alicante–Elche–Crevillente	ANGEL MARIANO MOLLA, SA [GRUPO SUBÚS]	13/12/2001	03/05/2012	03/05/2013
CVA-015	Alcoi-Alacant con hijuelas	LA ALCOYANA [GRUPO SUBÚS]	01/06/2009	15/01/2013	
CVA-016	Santa Pola–Alicante	AUTOCARES BAILE, SA	25/01/2001	21/04/2012	21/04/2013
CVA-017	Relleu–Alacant	LA AGOSTENSE, HIJOS DE CAYETANO SERNA, SA	25/01/2001	17/04/2012	17/04/2013
CVA-018	Alcoi–Pego–El Verger	AUTOMÓVILES LA ALCOYANA, SA [GRUPO SUBÚS]	05/04/2001	08/07/2012	08/07/2013
CVA-019	Elche–Elche	LA MELILLENSE, SL	25/01/2001	06/04/2013	
CVA-020	Alicante–Torrellano	AUTOMÓVILES LA ALCOYANA, SA [GRUPO SUBÚS]	11/03/1996	01/08/2012	01/08/2013
CVA-021	Orihuela–San Javier	AUTOCARES INMACULADA, SL	25/01/2001	12/07/2012	12/07/2013
CVA-022	Banyeres–Yecla e hijuelas	MONTESCAR, SL	27/01/2001	08/03/2013	
CVA-023	Alicante–Villena e hijuelas	AUTOBUSES DEL TRIÁNGULO, SL [GRUPO SUBÚS]	01/03/2002	27/07/2019	
CVA-024	Elche–Santa Pola	ANGEL MARIANO MOLLA, SA [GRUPO SUBÚS]	30/01/2001	27/07/2012	27/07/2013
CVA-025	Alacant Rodalia	AUTOMOVILES LA ALCOYANA, S.A.	08/06/2009	01/01/2012	01/01/2013
CVA-026	Agost–Alacant	LA AGOSTENSE, HIJOS DE CAYETANO SERNA, SA	25/01/2001	20/10/2012	20/10/2013
CVA-027	Elche–Baya Baja	ANGEL MARIANO MOLLA, SA [GRUPO SUBÚS]	17/01/2001	07/11/2012	07/11/2013
CVA-028	Estació de Calp–Penyal d'Ifac e hijuelas	AUTOBUSES IFACH, SL	27/11/2001	14/02/2013	
CVA-029	Elche–Arenales del Sol	ANGEL MARIANO MOLLA, SA [GRUPO SUBÚS]	17/01/2001	01/08/2013	
CVA-030	PINOSO-ALBANILLA-CIEZA (NO)	BUS SIGUENZA, SL	06/06/2001	24/08/2013	
CVA-090	Alicante-Orihuela	AUTOCARES COSTA AZUL, SA	08/04/2011	01/06/2013	

Fuente: Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

MATRÍCULA	CONCESIÓN	EMPRESA CONCESIONARIA	ADJUDICACIÓN	CADUCIDAD	PRORROGA UN AÑO
CVCS-101	Alcalá de Chivert–Alcoceber	AUTOS MEDITERRÁNEO, SA [GRUPO HICID]	06/06/1998	02/04/2013	
CVCS-102	Castellón–Valencia con prolongación a Vinarós	LA HISPANO DE FUENTE EN SEGURES, SA (HIFE)	05/06/1998	03/02/2012	03/02/2013
CVCS-103	Vilafranca del Cid–Morella	AUTOMÓVILES ALTABA, SL	05/06/1998	28/08/2013	
CVCS-104	Montanejos–Valencia	AUTOCARES HERCA, SL [GRUPO TRANSVÍA]	05/06/1998	21/10/2013	
CVCS-105	Castellón–Alcañiz y Castellón–Vinarós	AUTOS MEDITERRÁNEO, SA [GRUPO HICID]	05/06/1998	31/05/2013	
CVCS-106	Bejís–Vall d'Uixò–Valencia	AUTOS VALLDUXENSE, SA (AVSA)	05/06/1998	21/12/2013	
CVCS-107	Vilafranca del Cid–Valencia	LA HISPANO DEL CID, SA [GRUPO HICID]	05/06/1998	18/09/2013	
CVCS-108	Puebla de Arenoso–Onda–Castellón–Valencia	AUTOBUSES FURIÓ, SL	05/06/1998	18/11/2013	

Fuente: Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

MATRÍCULA	CONCESIÓN	EMPRESA CONCESIONARIA	ADJUDICACIÓN	CADUCIDAD	PRORROGA UN AÑO
CV-401	Yecla–Valencia con hijuelas	AUTOBUSES LA CONCEPCIÓN, SL [GRUPO TRANSVÍA]	26/04/2001	02/01/2016	
CV-402	Alcoi–Valencia	TRAVICOI, SA [GRUPO TRANSVÍA+GRUPO ALSA]	26/04/2001	11/04/2012	11/04/2013
CV-403	Alicante–Valencia	LA UNIÓN DE BENISA, SA [GRUPO ALSA]	28/01/2002	07/05/2012	07/05/2013

Fuente: Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

MATRÍCULA	CONCESIÓN	EMPRESA CONCESIONARIA	ADJUDICACIÓN	CADUCIDAD	PRORROGA UN AÑO
CVV-201	Castielfabib–Valencia	LA HISPANO CHELVANA, SA [GRUPO TRANSVÍA]	11/06/1999	20/07/2017	
CVV-202	Real de Gandia–Playa de Gandia	LA MARINA GANDIENSE, SL [GRUPO TRANSVIA]	07/06/1999	23/09/2016	
CVV-203	Xàtiva–Barxeta	AUTOBUSES CHAMBITOS, SL	11/06/1999	01/12/2012	01/12/2013
CVV-204	Cullera–Mareny de Sant Llorenç	MIGUEL RIBERA AUTOCARES, SL	07/06/1999	20/05/2012	
CVV-205	Corbera–Llaurí–Valencia con prolongaciones	AUTOBUSES SUECA, SL	07/06/1999	13/07/2012	13/07/2013
CVV-206	Millares–Valencia por Torrent	AUTOBUSES BUÑOL, SL [GRUPO TRANSVÍA]	11/06/1999	30/08/2013	
CVV-207	Rafelguaraf–Xàtiva	AUTOBUSES CHAMBITOS, SL	07/06/1999	03/07/2012	03/07/2013
CVV-208	Bicorp–Sumacàrcer–Valencia	TOMÁS GRANERO, SA (TOGSA)	11/06/1999	17/08/2012	17/08/2013
CVV-209	Carcaixent–Algemesí	AUTOCARES LOZANO, SL	11/06/1999	03/07/2012	03/07/2013
CVV-210	Tous–Alberic con prolongación a Alzira	AUTOCARES BRIZ, SL	11/06/1999	03/11/2012	03/11/2013
CVV-211	Carcelén–Xàtiva	AUTOBUSES CHAMBITOS, SL	11/06/1999	21/10/2012	21/10/2013
CVV-212	Catadau–Alzira	AUTOCARES BISBAL CANOVAS, SL	07/06/1999	09/08/2012	09/08/2013
CVV-213	Tavernes de la Valldigna–Valencia con prolongaciones	LA MARINA GANDIENSE, SL [GRUPO TRANSVÍA]	23/06/1999	01/08/2013	
CVV-214	Ontinyent–Gandia; Alcoi–Gandia	AUTOBUSES LA AMISTAD, SA	26/07/2000	30/08/2013	
CVV-215	Carcaixent–Polinyà de Xúquer–Valencia	AUTOBUSES BUÑOL, SL [GRUPO TRANSVÍA]	28/07/2000	01/08/2013	
CVV-216	Càrcer–Xàtiva	LA ANTELLENSE DE AUTOBUSES, SL	28/07/2000	05/03/2012	05/03/2013
CVV-217	Venta del Moro–Requena	AUTOCARES CERVERA, SL	28/07/2000	02/08/2013	
CVV-218	Salvacañete–Landete–Valencia	MARCELINO CARLOS MARTÍNEZ BALLESTEROS	28/07/2000	12/07/2016	
CVV-219	Fuenterrobles–Utiel (inc. VAT-114)				
CVV-220	Villanueva de Castellón–Xàtiva	LOS JUANES, SL	06/04/2000	10/03/2012	10/03/2013
CVV-221	Playa de Oliva–Molinell	OLIBUS, SL	28/07/2000	01/02/2012	01/02/2013
CVV-222	Antella–Alberic–Alzira	FRANJEN, SL	15/10/1999	11/07/2012	
CVV-223	Pinet–Benicolet–Xàtiva	LLUTXENT BUS, SL [GRUPO CHAMBITOS]	06/04/2000	07/11/2012	07/11/2013
CVV-225	Gandia–Xeraco e hijuelas	AUTOCARES MIGUEL FERRAGUD, SL	28/07/2000	01/07/2012	01/07/2013
CVV-226	Atzeneta d'Albaida–Xàtiva	AUTOCARES J. PLA, SA	26/07/2000	06/06/2012	06/06/2013
CVV-227	Xàtiva–Carcaixent–Simat de la Valldigna–Gandia	SIMBUS, SL	26/04/2001	22/01/2013	
CVV-228	Pobla del Duc–Valencia	LA BENIGANENSE, SL	28/07/2000	28/06/2012	28/06/2013
CVV-229	Cullera-Valencia (inc. En CVV-257)				
CVV-230	Algemesí–Cullera con prolongación a Alzira	AUTOCARES J. SARRIÓN, SL	24/04/2001	22/02/2012	22/02/2013
CVV-231	Gandía a Pego, Villalonga y Castelló de Rugat	AUTOBUSES LA AMISTAD, SA	28/07/2000	30/07/2016	
CVV-232	Bocairent–Ontinyent	JUAN NAVARRO CALABUIG	06/07/2001	02/10/2018	
CVV-233	Gátova–Marines–Olocau–Nuevo Marines–Llíria	AUTOCARES YUSTE, SL	29/07/2003	31/12/2013	
CVV-234	Barx–Gandia	OLIBUS, SL	21/04/2009	02/01/2012	02/01/2013
CVV-235	Requena - Utiel con la estación del AVE "REQUENA-UTIEL"	AUTOBUSES ALSINA, SL [GRUPO MONBUS]	19/12/2011	17/07/2018	
CVV-250	Valencia - Alaquàs - Aldaia con prolong. a Torrent y Manises	FERNANBUS, S.A.	21/03/2001	26/01/2013	
CVV-251	Valencia - Gestalgar - Serra	EDETANIABUS, S.A.	04/04/2001	28/06/2013	
CVV-252	Valencia - Albal con prolongación a Silla y Picassent	AUTOCARES VALENCIA A CATARROJA, S.A. (AUVACA)	10/02/2003	17/07/2012	17/07/2013
CVV-253	Valencia - Sedaví	AUTOCARES HERCA, S.L.	11/03/2003	25/06/2012	25/06/2013
CVV-254	Valencia - Turís - Yátova	AUTOBUSES BUÑOL, S.L.	11/03/2003	29/03/2013	
CVV-255	Valencia - Moncada	AUTOCARES HERCA, S.L.	11/03/2003	06/04/2012	06/04/2013
CVV-256	Valencia - Sagunt	AUTOS VALLDUXENSE, S.A.	30/01/2003	09/07/2013	
CVV-257	Valencia - el Perelló con prolongación al Faro de Cullera	AUTOCARES HERCA, S.L.	07/04/2003	13/08/2012	13/08/2013
CVV-258	Cheste - Llíria	URBETUR, S.A.	05/02/2003	16/04/2013	
CVV-259	Valencia - Benifaió con prolongación a Benimodo y Llombai	AUTOBUSES BUÑOL, S.L.	11/03/2003	29/03/2013	
CVV-260	METRORBITAL	UTE FERNANBÚS, EDETANIABÚS, A. BUÑOL			
CVV-261	Bétera - Hospital doctor Moliner	HERTOCAR, S.L.	24/02/2012	06/09/2019	

Fuente: Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Conselleria de Vivenda, Obres Públiques i Vertebració del Territori.

ANEXO VI

MUNICIPIOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA QUE HAN SOLICITADO SUBVENCIÓN A LA UE PARA LA ELABORACIÓN DE PMUS

Nombre Titular	Municipios	Año	Estado
AJUNTAMENT DE BENICARLÓ	BENICARLÓ	2009	Ejecutado
AJUNTAMENT DE DENIA	DÉNIA	2007	Ejecutado
AJUNTAMENT DE SANT JOAN D'ALACANT	SANT JOAN D'ALACANT	2010	Ejecutado
AJUNTAMENT DE SUECA	SUECA	2008	Ejecutado
AYUNTAMIENTO CASTELLON	CASTELLÓN DE LA PLANA	2006	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE ALBATERA	ALBATERA	2010	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE ALICANTE	ALICANTE	2006	Ejecutado
		2013	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE ALTEA	ALTEA	2008	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE BENIDORM	BENIDORM	2008	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE CATARROJA	CATARROJA	2008	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE ELCHE	ELCHE	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE GANDIA	GANDIA	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE JAVEA	JÁVEA	2008	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE LA VALL D'UIXO	VALL D'UIXÓ, LA	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE NOVELDA	NOVELDA	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE ONDA	ONDA	2011	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE ORIHUELA	ORIHUELA	2009	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE PATERNA	PATERNA	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE PILAR DE LA HORADADA	PILAR DE LA HORADADA	2011	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE PUÇOL	PUÇOL	2009	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE QUART DE POBLET	QUART DE POBLET	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE SAGUNTO	SAGUNTO	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE SAN VICENTE DEL RASPEIG	SAN VICENTE DEL RASPEIG	2007	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE TAVERNES DE LA VALLDIGNA	TAVERNES DE LA VALLDIGNA	2010	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE TORRENT	TORRENT	2013	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE TORREVIEJA	TORREVIEJA	2009	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE VALENCIA	VALENCIA	2011	Ejecutado
		2013	Ejecutado
AYUNTAMIENTO L' ALFÀS DEL PI	ALFÀS DEL PI, L'	2009	Ejecutado
MANCOMUNIDAD INTERMUNICIPAL DEL VALLE DEL VINALOPÓ	ELDA, PETRER, MONÓVAR	2008	Ejecutado
MANCOMUNITAT DE LA RIBERA ALTA	ALZIRA, CARCAIXENT, ALGEMESÍ	2008	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE XIRIVELLA	XIRIVELLA	2013	Ejecutado
AYUNTAMIENTO DE PAIPORTA	Paiporta	2015	En Marcha
AYUNTAMIENTO ONTENIENTE	Ontinyent	2015	En Marcha
AYUNTAMIENTO DE SANTA POLA	Santa Pola	2015	En Marcha

Fuente: IVACE. Municipios que tienen PMUS apoyado por IVACE y año de solicitud de ayuda.

Municipio	Población (2012)	PMUS	Poblacion 2014
46250 Valencia	797.028	SI	786.424
03014 Alicante/Alacant	334.678	SI	332.067
03065 Elche/Elx	230.587	SI	228.647
12040 Castellón de la Plana/Castelló de la Plana	180.204	SI	173.841
03133 Torrevieja	103.720	SI	91.415
03099 Orihuela	90.087	SI	83.417
46244 Torrent	81.402	SI	80.551
46131 Gandia	79.010	SI	76.497
03031 Benidorm	72.991	SI	69.010
46190 Paterna	67.356	SI	67.156
46220 Sagunto/Sagunt	65.238	SI	65.003
03009 Alcoy/Alcoi	60.837	SI	59.675
03122 San Vicente del Raspeig/Sant Vicent del Raspeig	55.100	SI	55.946
03066 Elda	54.536	SI	53.540
12135 Vila-real	51.357	SI	50.755
46017 Alzira	44.941	SI	44.518
03063 Dénia	44.455	SI	41.672
46169 Mislata	43.800	NO	43.281
46078 Burjassot	38.175	NO	37.641
46184 Ontinyent	37.140	NO	36.180
12032 Borriana/Burriana	35.598	NO	34.783
03140 Villena	34.894	SI	34.530
03104 Petrer	34.697	SI	34.754
03121 Santa Pola	33.965	NO	31.529
03139 Villajoyosa/Vila Joiosa, la	33.293	NO	33.951
03082 Jávea/Xàbia	32.983	SI	29.067
12126 Vall d'Uixó, la	32.782	SI	31.828
46159 Manises	31.066	NO	30.834
46021 Aldaia	30.874	NO	31.000
46110 Xirivella	30.213	SI	29.309
46005 Alaquàs	30.202	NO	29.964
03047 Calp	29.550	NO	22.437
46145 Xàtiva	29.196	NO	29.343
46235 Sueca	29.091	SI	28.311
12138 Vinaròs	28.615	NO	28.337
03059 Crevillent	28.439	NO	28.328
46029 Algemesí	28.358	SI	27.808
46181 Oliva	28.207	NO	26.782
03050 Campello, el	27.709	NO	27.081
46094 Catarroja	27.697	SI	27.478
03093 Novelda	26.692	SI	26.292
12027 Benicarló	26.677	SI	26.521
12009 Almazora/Almassora	26.137	NO	25.566
12084 Onda	25.571	SI	25.228
46102 Quart de Poblet	25.292	SI	24.944
46186 Paiporta	24.506	NO	24.810
03018 Altea	24.298	SI	22.518
03090 Mutxamel	23.834	NO	24.232
03079 Ibi	23.616	NO	23.456
46147 Llíria	23.542	NO	23.261
03902 Pilar de la Horadada	23.403	SI	21.588
46013 Alboraya	23.228	NO	23.572
03119 Sant Joan d'Alacant	22.740	SI	22.804
46105 Cullera	22.736	NO	22.461
46202 Pobla de Vallbona, la	22.197	NO	22.730
03113 Rojales	22.006	NO	18.824
03011 Alfàs del Pi, l'	21.964	SI	21.357
46171 Moncada	21.953	NO	21.906
46070 Bétera	21.868	NO	21.846
46213 Requena	21.554	NO	20.901
46214 Riba-roja de Túria	21.349	NO	21.499
46022 Alfafar	20.852	NO	21.305
46083 Carcaixent	20.779	SI	20.613
03019 Aspe	20.309	NO	20.248
46194 Picassent	20.265	NO	20.393
03015 Almoradí	19.601	NO	19.992
46205 Puçol	19.421	SI	19.341
03094 Nucia, la	19.135	NO	20.029

Fuente: IVACE.

ANEXO VII

ACCIDENTES DE TRÁFICO SINIESTRALIDAD VIAL. DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. MINISTERIO DEL INTERIOR

1.1

Accidentes y víctimas por provincias. Año 2014

PROVINCIAS	TOTAL GENERAL					VIAS INTERURBANAS					VIAS URBANAS				
	Accidentes con víctimas		Víctimas		Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas		Víctimas		Heridos no hospitalizados	Accidentes con víctimas		Víctimas		Heridos no hospitalizados
	Total	Mortales	Total	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Total	Mortales	Total	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Total	Mortales	Total	Fallecidos	Heridos hospitalizados
ARABA/ÁLAVA	918	3	1.212	5	80	246	3	373	4	41	672	0	834	1	39
ALBACETE	616	20	848	23	101	145	17	224	19	60	471	3	625	4	41
ALICANTE/ALACANT	2.602	47	3.650	67	288	1.263	31	1.811	48	128	1.339	16	1.739	19	140
ALMERÍA	691	17	1.096	19	94	530	14	883	14	63	161	3	213	5	31
ÁVILA	464	9	660	12	71	262	8	387	9	56	202	1	273	3	15
BADAJOZ	926	28	1.380	40	147	470	23	743	37	88	456	3	637	3	49
BALEARS, ILLES	3.229	39	4.462	50	340	1.306	31	2.005	39	229	1.923	8	2.447	11	111
BARCELONA	18.473	125	24.768	159	1.172	4.626	58	6.978	72	397	13.847	67	17.790	87	775
BURGOS	747	19	1.048	24	123	326	15	526	19	74	422	4	522	5	49
CÁCERES	472	11	725	16	61	329	10	547	15	53	143	1	178	1	8
CÁDIZ	2.709	29	4.217	41	222	688	20	1.039	26	90	2.121	9	3.178	15	112
CASTELLÓN/CASTELLÓ	672	22	910	29	92	390	17	666	24	63	282	5	345	5	29
CIUDAD REAL	636	17	992	19	79	283	14	498	16	52	372	3	494	3	27
CÓRDOBA	1.418	28	1.987	37	151	498	19	779	27	73	920	9	1.218	10	78
CORUÑA, A	1.114	44	1.661	55	226	966	40	1.465	51	202	1.232	4	176	4	24
CUENCA	362	13	562	17	44	248	9	403	13	31	359	4	159	4	13
GIRONA	2.329	23	3.249	27	281	1.113	20	1.716	21	160	1.535	3	1.533	6	101
GRANADA	1.421	38	2.186	49	181	871	34	1.491	47	147	1.297	2	895	2	34
GUADALAJARA	222	14	295	14	24	165	11	209	11	14	184	3	86	3	10
GIPUZKOA	1.902	12	2.443	16	202	870	9	1.230	12	122	1.096	3	1.213	4	80
HUELVA	624	17	862	19	67	448	12	715	14	48	852	5	247	5	18
HUESCA	387	20	563	24	108	275	18	428	22	60	314	2	137	2	18
JAÉN	1.092	22	1.612	30	119	437	17	762	22	84	676	5	830	8	35
LEÓN	609	25	916	32	100	400	20	606	26	72	509	5	310	6	28
LLEIDA	1.144	29	1.656	37	194	788	23	1.166	29	134	1.023	6	470	8	60
RIOJA, LA	660	9	963	11	88	238	8	387	8	30	349	1	566	3	38
LUGO	546	25	779	33	100	378	24	593	31	68	497	1	216	2	35
MADRID	15.078	87	19.942	114	1.418	2.863	51	4.324	65	191	4.068	36	15.618	49	1.225
MÁLAGA	2.579	29	3.570	40	285	888	19	1.407	24	88	1.295	10	2.163	16	177
MURCIA	826	46	1.422	61	173	510	30	963	44	137	612	16	429	17	36
NAVARRA	457	32	644	41	92	322	28	488	37	86	386	3	185	4	28
OURENSE	373	18	513	18	88	238	16	348	16	61	272	2	184	2	27
ASTURIAS	2.282	30	3.331	38	254	987	23	1.560	29	123	1.408	7	1.771	9	131
PALENCIA	263	7	411	12	58	134	6	228	11	46	171	1	183	1	12
PALMAS, LAS	1.239	27	1.835	31	151	606	19	962	21	71	870	8	873	10	80
PONTEVEDRA	1.864	29	2.871	33	283	1.398	21	2.208	24	198	2.019	8	833	9	88
SALAMANCA	664	11	962	13	103	246	7	408	8	58	339	4	576	5	44
STA. C. TENERIFE	1.812	21	2.547	26	231	1.029	17	1.529	21	150	1.358	4	1.018	5	81
CANTABRIA	745	18	1.132	18	86	622	13	950	15	48	887	3	182	3	8
SEGOVIA	271	17	386	19	38	162	13	289	15	34	240	4	109	4	4
SEVILLA	4.305	48	6.418	52	288	1.282	33	2.191	39	168	1.894	13	4.227	13	108
SORIA	118	13	184	14	21	86	10	154	11	15	128	3	30	3	6
TARRAGONA	1.882	38	2.654	49	224	896	26	1.524	35	112	1.377	12	1.130	14	112
TERUEL	195	11	296	14	63	144	11	234	14	46	174	0	62	0	7
TOLEDO	709	24	1.100	34	117	561	22	936	32	99	805	2	194	2	18
VALENCIA/VALÈNCIA	3.914	58	5.226	71	559	1.562	40	2.474	46	213	2.216	18	2.752	25	346
VALLADOLID	791	11	1.097	13	105	325	9	500	11	70	419	2	597	2	35
BIZKAIA	1.860	13	2.607	15	105	910	8	1.301	9	53	1.239	5	1.306	6	52
ZAMORA	126	14	184	18	38	110	12	165	15	30	120	2	19	3	8
ZARAGOZA	1.516	30	2.042	39	203	573	24	884	29	89	786	6	1.158	10	114
CEUTA	288	0	401	0	8	32	0	45	0	3	42	0	356	0	3
MELILLA	507	0	700	0	16	0	0	0	0	0	507	0	700	0	16
TOTAL GENERAL	91.570	1.329	128.320	1.688	9.574	35.147	984	54.774	1.247	4.834	56.423	345	73.546	441	4.740

Nota: El cómputo de muertos se realiza a 30 días según la metodología que se especifica en el Anexo.

Accidentes y víctimas por Comunidades Autónomas. Año 2014

1.1. CC.AA.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	TOTAL GENERAL						VÍAS INTERURBANAS						VÍAS URBANAS					
	Accidentes con víctimas		Víctimas				Accidentes con víctimas		Víctimas				Accidentes con víctimas		Víctimas			
	Total	Mortales	Total	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Total	Mortales	Total	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Total	Mortales	Total	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Andalucía	14.809	224	22.058	287	1.345	20.426	5.553	168	9.267	213	752	8.302	9.256	56	12.791	74	593	12.124
Aragón	2.100	61	2.901	77	364	2.460	992	53	1.544	65	225	1.254	1.108	8	1.357	12	139	1.206
Asturias, Principado de	2.262	30	3.331	38	254	3.039	967	23	1.560	29	123	1.408	1.295	7	1.771	9	131	1.631
Balears, Illes	3.229	39	4.452	50	340	4.062	1.308	31	2.005	39	229	1.737	1.923	8	2.447	11	111	2.325
Canarias	3.051	48	4.382	57	362	3.963	1.635	36	2.491	42	221	2.228	1.416	12	1.891	15	141	1.735
Cantabria	745	16	1.132	18	56	1.058	622	13	950	15	48	887	123	3	182	3	8	171
Castilla-La Mancha	2.544	88	3.828	107	365	3.356	1.372	73	2.270	91	256	1.923	1.172	15	1.558	16	109	1.433
Castilla y León	4.043	128	5.860	157	657	5.066	2.070	100	3.261	125	456	2.680	1.973	28	2.619	32	201	2.386
Cataluña	23.828	215	32.317	272	1.851	30.194	7.523	127	11.404	157	803	10.444	16.305	88	20.913	115	1.048	19.750
Extremadura	1.397	37	2.105	56	208	1.841	799	33	1.290	52	151	1.087	598	4	815	4	57	754
Galicia	3.887	116	5.824	139	697	4.988	2.982	101	4.635	122	523	3.990	905	15	1.189	17	174	998
Madrid, Comunidad de	15.078	87	19.942	114	1.416	18.412	2.963	51	4.324	65	191	4.068	12.115	36	15.618	49	1.225	14.344
Murcia, Región de	826	46	1.422	61	173	1.188	510	30	993	44	137	812	316	16	429	17	36	376
Navarra, Comunidad Foral de	457	32	644	41	92	511	322	29	489	37	66	386	135	3	155	4	26	125
Rioja, La	650	9	953	11	66	876	238	8	387	8	30	349	412	1	566	3	36	527
Comunitat Valenciana	7.188	127	9.786	167	919	8.700	3.235	88	4.950	118	404	4.428	3.953	39	4.836	49	515	4.272
País Vasco	4.680	28	6.262	36	387	5.839	2.026	20	2.909	25	216	2.668	2.654	8	3.353	11	171	3.171
Ceuta y Melilla	796	0	1.101	0	22	1.079	32	0	45	0	3	42	764	0	1.056	0	19	1.037
TOTAL	91.570	1.329	128.320	1.688	9.574	117.058	35.147	984	54.774	1.247	4.834	48.693	56.423	345	73.546	441	4.740	68.365

Nota: El cómputo de muertos se realiza a 30 días según la metodología que se especifica en el Anexo.

Accidentes con víctimas, en función del tipo de accidente. Año 2014 **1.3**

TIPO DE ACCIDENTE	TOTAL GENERAL					VÍAS INTERURBANAS					VÍAS URBANAS				
	Accidentes con víctimas		Víctimas			Accidentes con Víctimas		Víctimas			Accidentes con víctimas		Víctimas		
	Total	Mortales	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Total	Mortales	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados	Total	Mortales	Fallecidos	Heridos hospitalizados	Heridos no hospitalizados
Frontal	1551	147	208	571	2597	1356	13	17	134	1883	2907	160	225	705	4480
Fronto-lateral	4.178	106	130	544	6.391	13.659	42	46	1.083	17.555	17.837	148	176	1.627	23.946
Lateral	2.302	13	23	154	3.160	4.658	5	5	176	5.607	6.960	18	28	330	8.767
Por alcance	6.197	60	78	317	10.121	11.273	11	14	381	15.860	17.470	71	92	698	25.981
Múltiple o en caravana	2.405	31	44	185	5.304	2.496	5	9	134	4.330	4.901	36	53	319	9.634
Colisión contra obstáculo o elemento de la vía	594	8	9	44	744	1.662	6	10	158	1.841	2.256	14	19	202	2.585
Atropello a personas	772	99	118	229	556	10.952	142	192	1.557	10.565	11.724	241	310	1.786	11.121
Atropello a animales	424	1	1	29	513	45	0	0	3	48	469	1	1	32	561
Vuelco	964	9	11	84	1.003	1.411	5	6	113	1.417	2.375	14	17	197	2.420
Caída	809	18	19	125	749	2.606	7	11	208	2.629	3.415	25	30	333	3.378
Salida de la vía por la izquierda con colisión	2.013	77	106	319	2.406	411	14	17	69	480	2.424	91	123	388	2.886
Salida de la vía por la izquierda condespeñamiento	222	13	16	54	251	15	0	0	2	19	237	13	16	56	270
Salida de la vía por la izquierda con vuelco	1.296	50	57	212	1.608	60	2	2	8	68	1.356	52	59	220	1.676
Salida de la vía por la izquierda, otro tipo	992	25	29	147	1.114	175	4	4	26	172	1.167	29	33	173	1.286
Salida de la vía por la derecha con colisión	2.573	104	124	392	3.020	820	24	30	94	957	3.393	128	154	486	3.977
Salida de la vía por la derecha condespeñamiento	340	30	46	133	364	29	3	3	3	36	369	33	49	136	400
Salida de la vía por la derecha con vuelco	2.112	53	63	333	2.596	128	2	2	22	129	2.240	55	65	355	2.725
Salida de la vía por la derecha otro tipo	3.766	31	35	266	4.595	1.129	10	14	42	1.287	4.895	41	49	308	5.882
Otro tipo de accidente	1.637	109	130	696	1.601	3.538	50	59	527	3.482	5.175	159	189	1.223	5.083
TOTAL	35.147	984	1.247	4.834	48.693	56.423	345	441	4.740	68.365	91.570	1.329	1.688	9.574	117.058

Nota: El cómputo de muertos se realiza a 30 días según la metodología que se especifica en el Anexo.

Accidentes con víctimas en función del número de peatones implicados. Año 2014 1.5

NÚMERO DE PEATONES	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS				ACCIDENTES MORTALES			
	Accidentes de dos o más vehículos		Accidentes con un sólo vehículo		Accidentes de dos o más vehículos		Accidentes con un sólo vehículo	
	Accidentes con al menos un peatón fallecido	Total peatones	Accidentes con al menos un peatón fallecido	Total peatones	Accidentes con al menos un peatón fallecido	Total peatones	Accidentes con al menos un peatón fallecido	Total peatones
VÍAS INTERURBANAS:								
Un peatón	80	90	693	702	22	22	80	80
Dos peatones	20	30	80	94	1	2	5	10
Tres peatones	9	9	7	9				
Más de tres peatones	13	48	17	26	1	44	2	9
TOTAL	**122**	**177**	**797**	**831**	**24**	**68**	**87**	**99**
VÍAS URBANAS:								
Un peatón	364	396	10.052	10.274	12	12	129	129
Dos peatones	79	96	1.180	1.300	1	2	8	16
Tres peatones	21	21	174	195	0	0	2	6
Más de tres peatones	28	29	46	59	1	4	0	0
TOTAL	**492**	**542**	**11.452**	**11.828**	**14**	**18**	**139**	**151**
TOTAL GENERAL:								
Un peatón	444	486	10.745	10.976	34	34	209	209
Dos peatones	99	126	1.260	1.394	2	4	13	26
Tres peatones	30	30	181	204	0	0	2	6
Más de tres peatones	41	77	63	85	2	48	2	9
TOTAL	**614**	**719**	**12.249**	**12.659**	**38**	**86**	**226**	**250**

Accidentes con peatones víctimas, en función de la luminosidad, zona donde está la vía y tipo de vía. Año 2014 **1.6**

LUMINOSIDAD	TOTAL	Total VÍAS URBANAS	Total travesía	Total VÍAS INTERURBANAS	Autopista. Interurbana	Autovía. Interurbana	Vía convencional interurbana	Camino vecinal interurbana	Vía de servicio interurbana	Ramal de enlace. Interurbana	Otro tipo. Interurbana
TOTAL GENERAL											
Accidentes con al menos una víctima peatón	12.033	10.975	215	843	25	92	655	21	5	4	41
Accidentes mortales con al menos una víctima peatón	263	139	13	111	9	28	66	1	2	0	5
Total fallecidos	340	191	15	134	10	28	88	1	2	0	5
Total heriods hospitalizados	1.951	1.631	55	265	9	28	212	8	1	0	7
Total heridos no hospitalizados	11.509	10.698	173	638	14	85	481	19	3	4	32
Pleno dia											
Accidentes con al menos una víctima peatón	8.613	7.997	145	471	10	40	369	19	3	1	29
Accidentes mortales con al menos una víctima peatón	121	82	5	34	0	6	24	0	1	0	3
Total fallecidos	171	119	6	46	1	6	35	0	1	0	3
Total heriods hospitalizados	1.309	1.124	36	149	4	15	119	7	0	0	4
Total heridos no hospitalizados	8.298	7.797	124	377	7	40	283	18	3	1	25
Crepúsculo											
Accidentes con al menos una víctima peatón	831	756	18	57	2	7	43	1	0	2	2
Accidentes mortales con al menos una víctima peatón	13	8	0	5	0	2	1	1	0	0	1
Total fallecidos	18	12	1	5	0	2	1	1	0	0	1
Total heriods hospitalizados	152	126	7	19	1	2	16	0	0	0	0
Total heridos no hospitalizados	779	724	13	42	2	4	33	0	0	2	1
Noche, vía suficientemente iluminada											
Accidentes con al menos una víctima peatón	2.269	2.081	44	144	3	19	115	0	1	1	5
Accidentes mortales con al menos una víctima peatón	67	43	6	18	2	5	10	0	1	0	0
Total fallecidos	80	52	6	22	2	5	14	0	1	0	0
Total heriods hospitalizados	403	350	11	42	0	5	35	0	0	0	2
Total heridos no hospitalizados	2.194	2.049	31	114	1	20	89	0	0	1	3
Noche, vía insuficientemente iluminada											
Accidentes con al menos una víctima peatón	**86**	**71**	**4**	**11**	**0**	**0**	**6**	**0**	**0**	**0**	**5**
Accidentes mortales con al menos una víctima peatón	2	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
Total fallecidos	2	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
Total heriods hospitalizados	15	13	0	2	0	0	1	0	0	0	1
Total heridos no hospitalizados	79	67	4	8	0	0	5	0	0	0	3
Noche, vía no iluminada											
Accidentes con al menos una víctima peatón	169	24	4	141	7	22	110	1	1	0	0
Accidentes mortales con al menos una víctima peatón	52	2	2	48	5	13	30	0	0	0	0
Total fallecidos	59	2	2	55	5	13	37	0	0	0	0
Total heriods hospitalizados	58	9	1	48	3	5	38	1	1	0	0
Total heridos no hospitalizados	98	20	1	77	1	15	60	1	0	0	0
Se desconoce											
Accidentes con al menos una víctima peatón	65	46	0	19	3	4	12	0	0	0	0
Accidentes mortales con al menos una víctima peatón	8	4	0	4	2	2	0	0	0	0	0
Total fallecidos	10	6	0	4	2	2	0	0	0	0	0
Total heriods hospitalizados	14	9	0	5	1	1	3	0	0	0	0
Total heridos no hospitalizados	61	41	0	20	3	6	11	0	0	0	0

Nota: El cómputo de muertos se realiza a 30 días según la metodología que se especifica en el Anexo.

Alicante/Alacant

Todos los municipios — Nº municipios: 141

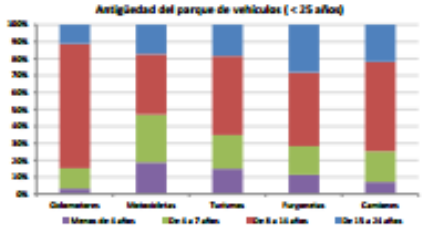
Demografía

Población a 1/1/2014 (*)		1.868.438
	Hombres	928.519
	Mujeres	939.919
(*) Fuente INE		
Censo de conductores a 31/12/2014		1.008.567
	Hombres	586.562
	Mujeres	422.005

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	1.332.614	10,4
Ciclomotores	105.516 (8%)	11,9
Motocicletas	130.066 (10%)	9,4
Turismos	899.419 (67%)	10,1
Furgonetas	73.327 (6%)	11,7
Camiones	106.183 (8%)	11,1

Antigüedad del parque de vehículos (< 25 años)



Vehículos sin ITV en vigor (parque con menos de 25 años)

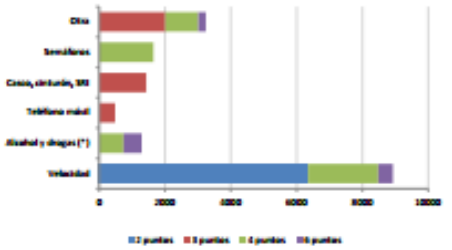
Motocicletas	29%
Turismos	11%
Resto	17%

Seguridad vial

Nº municipios Convenio Básico Bilateral DGT	48
Nº municipios Smart City	2
Nº municipios Carta Europea Seguridad Vial	3
Nº municipios con policía Local	95
Nº municipios que notifican a través de DEV	92
Nº municipios que publican edictos en TESTRA	92
Total sanciones con detracción de puntos, 2014	17.014
Total puntos detraídos, 2014	53.891

	Por 1.000 conductores
Sanciones con detracción de puntos, 2014	16,9
Puntos detraídos, 2014	53,4

Sanciones con detracción de puntos



(*) La distribución es:	Total	Por 10.000 conductores
alcohol	1.281	12,7
drogas	7	0,1

Siniestralidad vial 2014

	Vías Urbanas 2014			Vías Interurbanas 2014		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	2	11	104	4	14	136
Ciclomotores	1	23	206	0	9	79
Motocicletas	6	45	275	6	41	176
Turismos	2	17	664	23	53	1.158
Furgonetas	0	1	41	12	8	116
Camiones	0	0	8	1	1	36
Autobuses	0	2	4	0	0	4
Otros vehículos	0	3	15	0	0	8
Peatones	8	38	263	2	2	22
Total	19	140	1.580	48	128	1.735

Accidentes con víctimas en vías urbanas

Fallecidos y heridos hospitalizados en vías urbanas

Castellón/Castelló

Todos los municipios — Nº municipios: 135

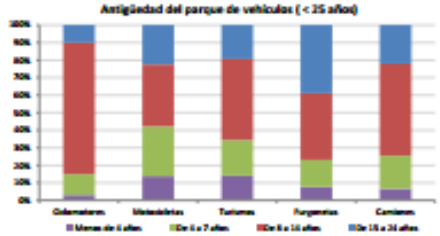
Demografía

Población a 1/1/2014 (*)		587.508
	Hombres	292.804
	Mujeres	294.704
(*) Fuente INE		
Censo de conductores a 31/12/2014		348.994
	Hombres	203.775
	Mujeres	145.219

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	432.504	10,7
Ciclomotores	30.633 (7%)	11,9
Motocicletas	35.274 (8%)	10,4
Turismos	283.667 (66%)	10,2
Furgonetas	31.808 (7%)	13,1
Camiones	41.207 (10%)	11,1

Antigüedad del parque de vehículos (< 25 años)



Vehículos sin ITV en vigor (parque con menos de 25 años)

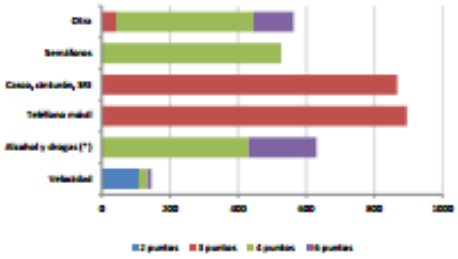
Motocicletas	33%
Turismos	11%
Resto	15%

Seguridad vial

Nº municipios Convenio Básico Bilateral DGT	20
Nº municipios Smart City	1
Nº municipios Carta Europea Seguridad Vial	3
Nº municipios con policía Local	30
Nº municipios que notifican a través de DEV	31
Nº municipios que publican edictos en TESTRA	0
Total sanciones con detracción de puntos, 2014	3.626
Total puntos detraídos, 2014	13.140

	Por 1.000 conductores
Sanciones con detracción de puntos, 2014	10,4
Puntos detraídos, 2014	37,7

Sanciones con detracción de puntos

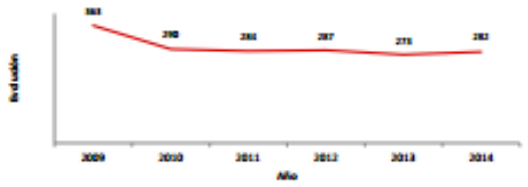


(*) La distribución es:	Total	Por 10.000 conductores
alcohol	629	18,0
drogas	1	0,0

Siniestralidad vial 2014

	Vías Urbanas 2014			Vías Interurbanas 2014		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	0	6	39	2	4	39
Ciclomotores	1	3	42	0	2	12
Motocicletas	1	7	33	2	15	40
Turismos	0	3	113	12	27	290
Furgonetas	0	0	9	2	4	58
Camiones	0	0	0	4	8	36
Autobuses	0	0	0	0	0	1
Otros vehículos	0	0	5	1	0	0
Peatones	3	10	70	1	3	2
Total	5	29	311	24	63	478

Accidentes con víctimas en vías urbanas



Fallecidos y heridos hospitalizados en vías urbanas

Valencia/València

Todos los municipios — Nº municipios: 266

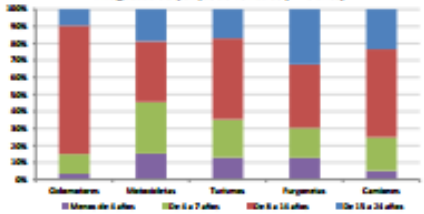
Demografía

Población a 1/1/2014 (*)		2.548.898
	Hombres	1.253.758
	Mujeres	1.295.140
(*) Fuente: INE		
Censo de conductores a 31/12/2014		1.489.386
	Hombres	881.510
	Mujeres	607.876

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	1.732.334	10,4
Ciclomotores	126.601 (7%)	11,9
Motocicletas	170.977 (10%)	9,8
Turismos	1.172.921 (68%)	10,0
Furgonetas	77.671 (4%)	12,0
Camiones	150.731 (9%)	11,4

Antigüedad del parque de vehículos (< 25 años)



Vehículos sin ITV en vigor (parque con menos de 25 años)

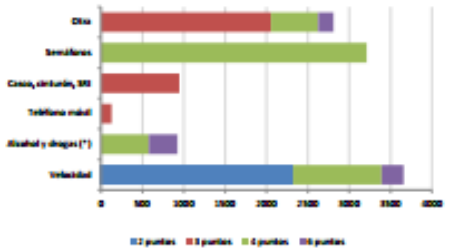
Motocicletas	28%
Turismos	10%
Resto	18%

Seguridad vial

Nº municipios Convenio Básico Bilateral DGT	76
Nº municipios Smart City	4
Nº municipios Carta Europea Seguridad Vial	2
Nº municipios con policía Local	109
Nº municipios que notifican a través de DEV	2
Nº municipios que publican edictos en TESTRA	1
Total sanciones con detracción de puntos, 2014	11.677
Total puntos detraídos, 2014	40.528

	Por 1.000 conductores
Sanciones con detracción de puntos, 2014	7,8
Puntos detraídos, 2014	27,2

Sanciones con detracción de puntos



(*) La distribución es:	Total	Por 10.000 conductores
alcohol	931	6,3
drogas	2	0,0

Siniestralidad vial 2014

	Vías Urbanas 2014			Vías Interurbanas 2014		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	2	44	242	1	15	116
Ciclomotores	2	40	327	2	15	74
Motocicletas	8	117	571	8	45	216
Turismos	2	50	775	25	95	1.509
Furgonetas	0	1	36	0	14	167
Camiones	0	1	18	4	17	100
Autobuses	0	3	74	0	3	4
Otros vehículos	0	3	11	0	0	10
Peatones	11	87	327	6	9	19
Total	25	346	2.381	46	213	2.215

Accidentes con víctimas en vías urbanas

Fallecidos y heridos hospitalizados en vías urbanas