



01- DIAGNÓSTICO



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL ALCOY
DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

ÍNDICE

1.	CONTENIDO DEL DOCUMENTO. OBJETIVOS	4
2.	CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MOVILIDAD.....	7
2.1.	EL FACTOR SOCIAL Y HUMANO.....	7
2.2.	EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA MOVILIDAD.....	8
2.3.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD URBANA	9
2.3.1.	MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN	9
2.3.2.	MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS.....	11
2.3.3.	MODO PRINCIPAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS	13
2.3.4.	CARACTERÍSTICAS TEMPORALES DE LOS DESPLAZAMIENTOS	14
3.	MARCO TERRITORIAL	16
3.1.	ÁMBITO GEOGRÁFICO	16
3.2.	ZONIFICACIÓN.....	18
3.3.	PLANEAMIENTO VIGENTE Y EN DESARROLLO	22
3.3.1.	EL NUEVO PLAN GENERAL DE ALCOY	22
3.3.2.	ANTECEDENTES	23
3.3.3.	PROPUESTA DE ACTUACIONES ESTRATÉGICAS PARA UNA NUEVA POLÍTICA TERRITORIAL Y URBANÍSTICA	27
3.3.4.	PRINCIPALES MAGNITUDES DEL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO	40
3.4.	CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS.....	42
3.4.1.	EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN.....	42
3.4.2.	DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN.....	43
3.4.3.	DENSIDAD DE POBLACIÓN.....	45
3.4.4.	TASAS DE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN.....	46
3.4.5.	GRUPOS DE EDAD, ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO.....	48
3.4.6.	MERCADO DE TRABAJO	50
4.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN ALCOY	55
4.1.	PARQUE DE VEHÍCULOS.....	55
4.1.1.	ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN	56
4.2.	CENTROS Y ZONAS ATRACTORAS.....	59
4.2.1.	CENTROS EDUCATIVOS	59
4.2.2.	CENTROS DE TRABAJO	68
4.2.3.	MONUMENTOS Y LUGARES DE INTERÉS	69
4.2.4.	HOSPITALES Y CENTROS DE SALUD.....	69
4.2.5.	ZONAS Y CENTROS COMERCIALES.....	74
4.2.1.	LUGARES DE ATRACCIÓN ESPECÍFICA.....	81
4.3.	SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD URBANA.....	86
4.3.1.	ÍNDICES DE MOVILIDAD. MOVILIDAD MECANIZADA Y NO MECANIZADA.....	86
4.3.2.	DISTRIBUCIÓN POR MOTIVOS	86
4.3.3.	FRECUENCIA Y TIEMPO DE LOS DESPLAZAMIENTOS.....	87
5.	RED VIARIA. TRÁFICO Y CIRCULACIÓN	89
5.1.	CONFIGURACIÓN GENERAL DE LA RED VIARIA	89
5.2.	INFRAESTRUCTURA VIARIA	90
5.2.1.	CARRETERAS Y ACCESOS.....	90
5.2.2.	RED VIARIA INTERIOR.....	91



5.2.3.	VÍAS URBANAS PRINCIPALES	92
5.2.4.	VÍAS URBANAS LOCALES O SECUNDARIAS.....	94
5.2.5.	DISEÑO DEL VIARIO. SECCIONES Y PAVIMENTACIÓN.	94
5.2.6.	INTERSECCIONES	110
5.2.7.	ZONAS DE ACCESO Y DE CIRCULACIÓN RESTRINGIDA	112
5.2.8.	ACTUACIONES VIARIAS PROPUESTAS A CORTO PLAZO.....	114
5.3.	TRAFICO EN LA CIUDAD.....	116
5.4.	CIRCULACIÓN.....	117
6.	APARCAMIENTO.....	120
6.1.	OFERTA DE APARCAMIENTOS	121
6.1.1.	APARCAMIENTOS PRIVADOS.....	121
6.1.2.	APARCAMIENTOS EN VÍA PÚBLICA	122
6.1.3.	APARCAMIENTOS EN SOLARES	122
6.1.4.	APARCAMIENTOS ZONA AZUL	124
6.1.5.	APARCAMIENTO NO REGULADO EN EL VIARIO.....	124
6.1.1.	APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS.	125
6.1.2.	APARCAMIENTOS PARA MOTOCICLETAS.	126
6.1.3.	APARCAMIENTOS RESERVADOS PARA DISCAPACITADOS	127
6.2.	DEMANDA DE APARCAMIENTOS	127
6.3.	ÁMBITOS DE CONFLICTO. ILEGALIDADES.....	127
7.	TRANSPORTE PÚBLICO	129
7.1.	TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.....	129
7.1.1.	CARACTERIZACIÓN OFERTA ACTUAL	130
7.1.2.	USO Y DEMANDA	142
7.1.3.	REMODELACIÓN PREVISTA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO ...	143
7.1.4.	CARRILES BUS.....	144
7.2.	TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO.	146
7.2.1.	CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA ACTUAL	146
7.3.	TAXIS.....	160
7.3.1.	PARADAS TAXIS.....	160
7.3.2.	FLOTA DE TAXIS	161
7.3.3.	GUARDIAS DE TAXIS	161
7.4.	TRANSPORTE FERROVIARIO.	162
7.4.1.	CARACTERIZACIÓN OFERTA	162
7.4.2.	USO Y DEMANDA	164
8.	PEATONES Y CICLISTAS.....	165
8.1.	CONDICIONES PARA LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES Y CICLISTAS.....	165
8.1.1.	ACCESIBILIDAD AL MEDIO.....	165
8.1.2.	ZONAS VERDES	166
8.1.3.	DISTANCIAS Y TOPOGRAFÍA.....	168
8.2.	MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA	170
8.2.1.	MOVILIDAD GENERAL DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS.....	170
8.2.2.	DEMANDA PEATONAL Y CICLISTA.....	172
8.3.	RED DE TRÁFICO PEATONAL	172
8.4.	RED DE TRÁFICO CICLISTA (ITINERARIOS PRINCIPALES)	173
9.	DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS.....	175
9.1.	FLUJOS	175
9.2.	CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS.	176
10.	ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y ENERGÉTICOS.....	178



10.1. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA. CALIDAD DEL AIRE	178
10.1.1. RESUMEN DEL MARCO NORMATIVO VIGENTE EN RELACIÓN A LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE: VALORES LÍMITE Y UMBRALES ESTABLECIDOS EMISIONES CONTAMINANTES.....	179
10.1.2. EMISIONES CONTAMINANTES	183
10.1.3. ANÁLISIS DE LA INMISIÓN DE LA CONTAMINACIÓN.....	193
10.1.4. ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE CONCENTRACIÓN DE CONTAMINANTES SEGÚN LA NORMATIVA VIGENTE.	194
10.1.5. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE CALIDAD DEL AIRE EN LA ZONA	195
10.1.6. CONTAMINACIÓN POR FOCOS MÓVILES	196
10.2. INVENTARIO DE CONSUMOS DE ENERGÍA DEL TRANSPORTE	198
10.2.1. FLOTA MUNICIPAL	198
10.2.2. TRANSPORTE PÚBLICO	201
10.2.3. TRANSPORTE PRIVADO Y COMERCIAL.....	204
10.3. INVENTARIO DE EMISIONES DE CO ₂ DEL TRANSPORTE.....	207
10.3.1. FLOTA MUNICIPAL	208
10.3.2. TRANSPORTE PÚBLICO.....	208
10.3.3. TRANSPORTE PRIVADO Y COMERCIAL.....	209
10.4. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.....	210

ANEXO I: ENCUESTA DE OPINIÓN

ANEXO II: INVENTARIO VIARIO

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA:

P0.1. Núcleos Urbanos Principales del Término Municipal de Alcoy	(1 hoja)
P0.2. Características Generales Movilidad	
- 2.1. Zonificación	
o 2.1.1. Por Distritos/Secciones	(1 hoja)
o 2.1.2. Barrios (1 hoja)	
- 2.2. Características Socio Económicas	
o 2.2.1. Población por Barrios año 2013	(1 hoja)
o 2.2.2. Variación de la población por sección censal (2007-2012)	(1 hoja)
o 2.2.3. Densidad de Población	(1 hoja)
o 2.2.4. Número de turistas por zona	(1 hoja)
- 2.3. Centros Atractores	
o 2.3.1. Centros Educativos	(1 hoja)
o 2.3.2. Distribución de Centros de Trabajo	(1 hoja)
o 2.3.3. Monumentos y Lugares de Interés	(1 hoja)
o 2.3.4. Hospitales y Centros de Salud	(1 hoja)
o 2.3.5. Lugares de atracción específica	(1 hoja)
P0.3. Red viaria	
- 3.1. Infraestructura viaria	
o 3.1.1. Término Municipal	(1 hoja)
o 3.1.2. Casco Urbano	(2 hojas)
o 3.1.3. IMD's (Casco Urbano)	(2 hojas)
o 3.1.4. IMD's (Término Municipal)	(1 hoja)
o 3.1.5. Intersecciones Semaforizadas	(2 hojas)
o 3.1.6. Nuevas Infraestructuras	(2 hojas)
- 3.2. Aparcamientos	
o 3.2.1. Localización de aparcamientos	(2 hojas)
o 3.2.2. Zona azul	(2 hojas)
o 3.2.3. Aparcamiento PMR	(2 hojas)
- 3.3. Transporte público	
o 3.3.1. Red de Transporte público actual	(1 hoja)
o 3.3.2. Red de Transporte público futuro	(10 hojas)
- 3.4. Peatones y ciclistas	
o 3.4.1. Distancias desde el centro urbano	(1 hoja)
o 3.4.1. Red de Itinerarios Peatonales y Ciclistas	(2 hojas)

1. CONTENIDO DEL DOCUMENTO. OBJETIVOS

Este documento tiene como objeto realizar una diagnosis de la situación de la ciudad de Alcoy en lo que a movilidad sostenible se refiere, para lo cual se analizara cada uno de los sectores que se ven afectados o que son participes activos en la movilidad de una ciudad, contemplando desde las infraestructuras, al transporte público, peatones, bicicletas y demás, desterrando el protagonismo autoritario que hasta ahora ha tenido el vehículo privado en la movilidad.

Este documento es pues un documento técnico de trabajo que recoge la principal información y análisis de problemas que se han analizado en todas las sub-fases en las que se divide el diagnostico.

- **Prediagnosis.**- Desde el comienzo de los trabajos en mayo 2013 se comenzó a recopilar toda la información existente sobre movilidad que estaba disponible en el Ayuntamiento de Alcoy. Esta recopilación de información se ha mantenido desde mayo hasta septiembre de 2013. Con el estudio de la información que se disponía se ha estudiado la carencia de la misma en algunos sectores o campos, por lo que se ha establecido algunos estudios de campo y toma de datos a los ciudadanos.
- **Estudios de Campo.**- Entre los distintos estudios de campo que se han elaborado hay que destacar los siguientes:
 - o Estudio y mediciones de infraestructuras. Se han medido y estudiado el 80% de la red viaria de la ciudad de Alcoy y sus alrededores, desde las vías principales, vías locales y las de barrio y conexión entre estos. Igualmente se han estudiado las paradas de autobuses del transporte urbano y de taxis. También se ha estudiado la situación de los aparcamientos en superficie y de disuasión, identificación e inventario de las infraestructuras peatonales y ciclistas e identificación y actualización de los principales centros atractores de la ciudad. Este estudio de campo se ha realizado a la vez que la prediagnosis desde el mes de mayo hasta el mes de septiembre de 2013.
 - o Encuestas. Además del estudio de la documentación existente, de la toma de datos de campo físico hace falta tener conocimiento de las "costumbres" en lo que a movilidad se refiere de la población y de los usuarios de las vías de la ciudad de Alcoi, por lo que se ha elaborado una encuesta. Con las encuesta de movilidad se pretende determinar las costumbres de los ciudadanos de Alcoy, determinando sus medios de transporte habituales, los tiempos de desplazamientos, el origen y el destino de cada uno de ellos, etc. Con el estudio de los datos recopilados de en las encuestas se podrá determinar los flujos de movimiento interior y exterior, los tiempos de desplazamiento, la distribución modal, etc.
- **Participación ciudadana.**- Paralelamente al estudio de campo y a la realización de las encuestas, se han realizado unas sesiones de trabajo con los técnicos del Ayuntamiento. De dichas sesiones se han obtenido información de mucha variedad y de vital importancia para la elaboración de este documento. Para fomentar la participación ciudadana se ha puesto en funcionamiento una página web donde los ciudadanos tanto de la ciudad como los que no son de ella, pueden rellenar la encuesta de movilidad. La página web esta operativa desde el mes de julio de 2013.
- **Conocimiento del marco territorial.**- Unos de los pilares fundamentales de la elaboración del estudio de movilidad de una ciudad es el conocimiento preciso del marco territorial, su realidad socioeconómica y las propuestas de desarrollo urbanístico de la misma, así como la planificación provincial e incluso autonómica.

Teniendo en cuenta todo el trabajo previo, toda la información recopilada y los estudios de campo, así como la participación ciudadana, se trabaja sobre las líneas básicas que

contempla la diagnosis de la movilidad sostenible de la ciudad, examinando los siguientes ámbitos o sectores:

- Análisis de la movilidad, donde se determinan las características generales de la movilidad en la ciudad, estableciendo la distribución modal de los desplazamientos, determinando los motivos y cantidad de los mismos, etc. **Se determinan los centros atractores y generadores**. Para ello además de los estudios de campo con las encuestas de Origen-Destino, se rescata información de estudios previos que disponían de información cuantiosa y completa.
- Red viaria e infraestructuras, estudiando su ubicación, sus características, sus dimensiones, sus puntos de intersección, así como su uso, determinando las intensidades de circulación por cada una de las vías (IMD). Se estudia la jerarquización existente para posteriormente establecer la que más convenga a la movilidad sostenible. **Se establecen los puntos críticos y se determinan aquellas vías o puntos problemáticos en los que a congestión se refiere**, para su tratamiento y solución.
- Estudio pormenorizado de aparcamientos de la ciudad, ya sean en superficie, públicos, privados, de rotación, disuasorios, franjas horarias, regulados, etc., para determinar la oferta y la demanda de los mismos, con lo que se podrá regular su ubicación, su gestión y sus tarifas.
- Estudio del transporte público en todas sus categorías o sectores, transporte urbano público, transporte público interurbano en autobús, servicio ferroviario de cercanías y taxis, dando prioridad al transporte urbano público, estudiando su cobertura real, la disposición de las líneas, los problemas de transitabilidad y su baja velocidad comercial. Estudio de las paradas existentes viendo la accesibilidad y disposición de las mismas.
- En el apartado correspondiente a la movilidad de peatones y ciclistas, estudio de la seguridad, del estado y cantidad de la infraestructura dedicada a estos sectores o colectivos. En este punto es muy importante contar con la colaboración de plataformas sociales, lo que ayuda en la recopilación de información y en la toma de decisiones a la hora de determinar el estudio.
- Uno de los pilares del concepto de movilidad sostenible es la intermodalidad, siendo la cualidad (propiedad) de un desplazamiento (de viajeros o mercancías) de un punto a otro del sistema de transporte, consistente en realizarlo en distintos y sucesivos modos de transporte (dos o más).

La cualidad intermodal de un desplazamiento depende de una elección privada entre modos que está condicionada por criterios de optimización económica y ésta por las condiciones estructurales del sistema de transporte en el cual tiene lugar. Con esto, se determinan las estaciones o lugares intermodales, o lugar (espacio de territorio) donde coinciden o conviven varios sistemas de transportes, facilitando así la intermodalidad en los desplazamientos.

- Medidas de gestión de la movilidad, centrando el estudio en aquellos centros atractores, creadores de viajes obligados, como pueden ser centros de estudio, centros de trabajo, parques empresariales, etc.
- Flujos y distribución de las mercancías, con lo que se ha estudiado la ubicación de los centros logísticos de almacenaje y reparto, la ubicación y utilización de las zonas de carga y descarga, etc.



- Unos de los principales objetivos de la elaboración del PMUS, es la contemplación y mejora de los aspectos medioambientales y energéticos, disminuyendo las emisiones de CO2 y partículas nocivas para la salud al aire. Igualmente, ese descenso de las emisiones de CO2 y de partículas repercutirá en un ahorro en el gasto energético de la ciudad, de la administración y de sus ciudadanos, llegando a un equilibrio entre la vida normal de la ciudad y el cuidado por el medio ambiente.

Tras el estudio de todos los aspectos relacionados con la movilidad urbana, con la intención de hacerla sostenible, se determinarán en el siguiente documento, un conjunto de planes de acciones donde se plantearán aquellas actuaciones que mejoren el escenario actual definido en este documento. Con la elaboración del PMUS se perseguirá la consecución de los siguientes objetivos generales:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en el centro urbano.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Desarrollo de medidas de integración de los transportes públicos y su intermodalidad.
- Potenciación de estacionamientos de disuasión.
- Ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta.
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros de atracción.
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías.
- Mejora de la calidad del aire y reducción del ruido.
- Mejora de la seguridad vial.

2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MOVILIDAD.

2.1. EL FACTOR SOCIAL Y HUMANO

Durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos ocurridos en el mundo han afectado sustancialmente al transporte urbano. La movilidad en las ciudades actuales se caracteriza por unos patrones de movilidad más difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización.



Las piedras angulares de esta evolución son las siguientes:

- La expansión urbana incrementa las distancias físicas entre los principales usos del suelo (vivienda, trabajo, comercio, servicios públicos), favorece las estructuras urbanas dedicadas a un solo uso y, por tanto, aumenta la fragmentación del territorio y la dependencia del vehículo particular. Se está pasando de un modelo de ciudad denso y compacto, en el que los servicios son atendidos dentro de las áreas urbanas principales, a un modelo disperso de zonificación a ultranza, en el que la distancia entre destinos es muy superior y donde la utilización del vehículo privado es casi imprescindible para satisfacer las necesidades.
- Como consecuencia del cambio hacia una economía basada en los servicios y la relocalización de las actividades empresariales, los mercados de trabajo y los patrones de desplazamiento relacionados tienden a cubrir áreas más extensas. Además, los viajes diarios al trabajo se combinan con otra serie de actividades (compras, cuidado de los niños, educación) en ubicaciones muy distantes.
- El individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de relaciones origen-destino por todo el territorio. El transporte privado por carretera es, consecuentemente, el modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.
- Esto se resume en una migración continua de población y de empleo desde zonas centrales hacia la periferia urbana y las áreas de baja densidad. El desarrollo comercial de las zonas periféricas de las ciudades continúa su expansión y las áreas urbanas y suburbanas compiten por el comercio y por el mayor número de desplazamientos. La congestión del tráfico, que no cesa e incluso aumenta (especialmente en los suburbios), obstaculiza la circulación de personas y bienes en muchas ciudades, al tiempo que disminuye la cuota de personas que usan medios de transporte público, que van a pie o que circulan en bicicleta.
-

- Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de los habitantes de las ciudades y suburbios. El transporte es la causa de una gran parte de las emisiones de CO, CO₂, NO_x, compuestos orgánicos volátiles no metano (COVNM) y partículas, contribuyendo de esta manera al efecto invernadero, cambio climático, lluvia ácida, ozono troposférico y al deterioro de la calidad del aire urbano. Además, el ruido que provoca el tráfico se está convirtiendo en un motivo de creciente preocupación medioambiental en las urbes.



2.2. EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA MOVILIDAD

El término sostenibilidad, o desarrollo sostenible, se empieza a escuchar a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica y social y el desarrollo regional, que ya empezaban a constituir una amenaza para la sociedad.

El desarrollo sostenible, según el informe Brundtland, se define como “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades”.

Definición de transporte sostenible del Consejo de Transportes de la UE

Un sistema de transporte sostenible es el que:

- permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas;
- resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado;
- limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

El desarrollo sostenible consiste en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; de esta forma, se garantiza una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlos indefinidamente.

El transporte urbano produce impactos adversos sobre este equilibrio, afectando al medio ambiente, a la salud y a la seguridad de los ciudadanos, a la economía, a la sociedad y, en general, a la calidad de vida de la población que vive y trabaja en las ciudades.

El desarrollo en la Comunidad Valenciana de auditorías ambientales y de las Agendas 21 ha puesto de manifiesto que la movilidad es una de las principales causas de insostenibilidad, al provocar una serie de impactos negativos.

Esta situación se debe a políticas erróneas adoptadas en el pasado que propiciaban políticas territoriales y desarrollos urbanísticos sin considerar sus impactos en términos de movilidad y medio ambiente.

Los principales impactos del transporte urbano son:

- Incremento del consumo energético.
- Aumento de la contaminación atmosférica.
- Aumento del ruido.
- Disminución de la seguridad viaria.
- Aumento de los costes de congestión.
- Aumento de la exclusión social.
- Efectos negativos sobre la salud.
- Ocupación creciente del espacio.
- Efecto barrera en la ciudad.
- Generación de costes externos.

Por la globalidad y alcance de las actuaciones que contemplan, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se configuran como instrumentos básicos para reducir los impactos asociados a la movilidad urbana.

2.3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD URBANA

2.3.1. MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN

La encuesta de movilidad de las personas residentes en España del año 2007 del Ministerio de Fomento, MOVILIA, revela que el tiempo medio que dedicamos diariamente a desplazarnos varía entre los 64 minutos y los 81 en los municipios más grandes.

De esa misma fuente se desprende que la duración media de los desplazamientos en transporte público es casi el doble de la duración de los desplazamientos en coche.

Igualmente, se puede comprobar que el número diario de desplazamientos por persona es independiente del tamaño del municipio, rondando los 3 viajes. Los motivos de desplazamiento también son independientes del tamaño del municipio.

Aproximadamente la mitad de los viajes corresponden a lo que se llama movilidad obligada (estudios y trabajo), que durante los últimos años ha ido perdiendo peso frente a la movilidad no obligada (ocio, compras y otros).

Para una correcta interpretación de los datos que se comentan a continuación, conviene recordar que una parte importante de las personas clasificadas como "sin desplazamientos" pueden haber realizado pequeños recorridos a pie de menos de 5 minutos de duración. Estos recorridos no tienen la consideración de "desplazamiento" y por tanto no están descritos.

También conviene recordar que cada desplazamiento viene caracterizado por el motivo que lo origina, de tal forma que cuando cambia el motivo, se considera que se produce un nuevo desplazamiento.

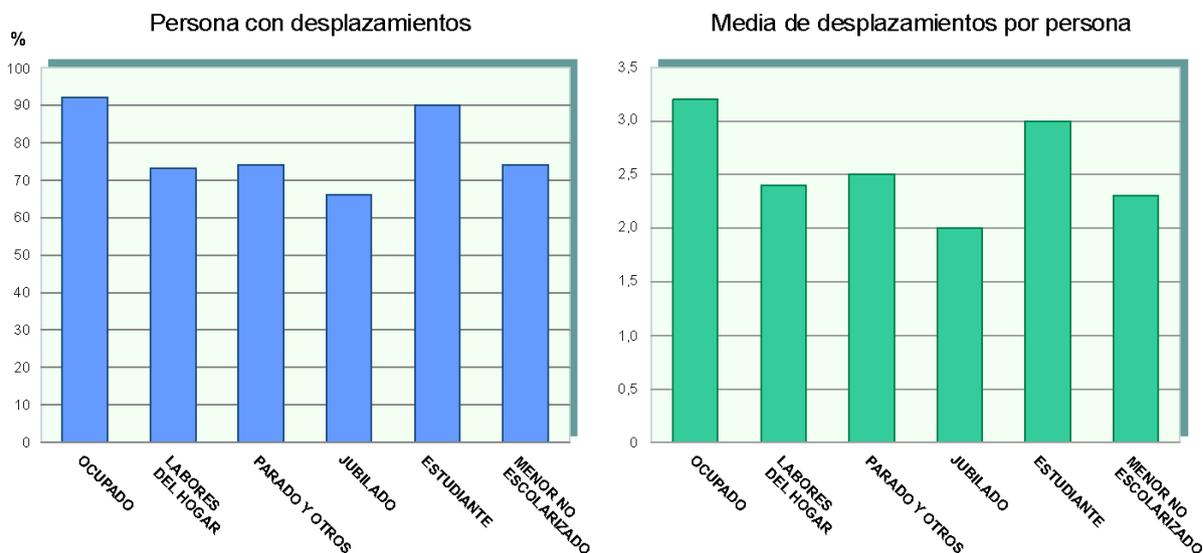
Consecuentemente, la vuelta al lugar de origen se considera como desplazamiento independiente. Aproximadamente un 83% de la población realiza al menos un desplazamiento en día laborable.

Desplazamientos en día laborable

El número medio de desplazamientos realizados al día es de 2,8. Si consideramos sólo las personas con movilidad, la media es de 3,3 desplazamientos-día. El porcentaje de personas con desplazamiento aumenta con el tamaño del municipio y es más alto en las áreas metropolitanas.

La actividad económica es la variable fundamental en la intensidad de movilidad, ya que son las personas sujetas a la denominada "movilidad obligada" (estudiantes y ocupados) las que presentan, lógicamente, mayor número de desplazamientos.

Los jubilados es el grupo que presenta menor movilidad.



Desplazamientos en día laborable. Fuente: MOVILIA

Desplazamientos en fin de semana

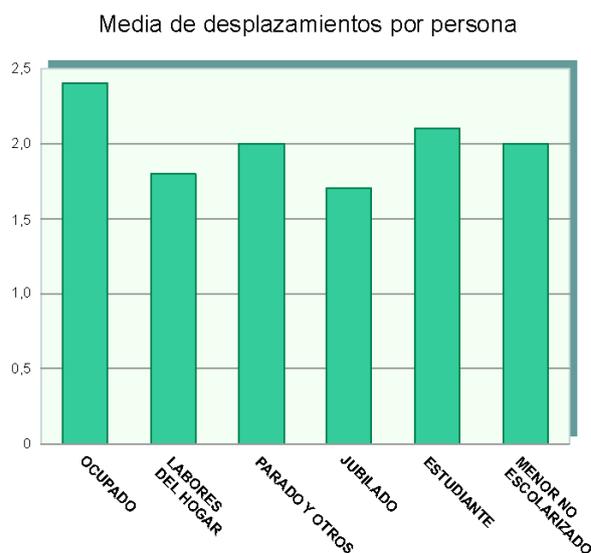
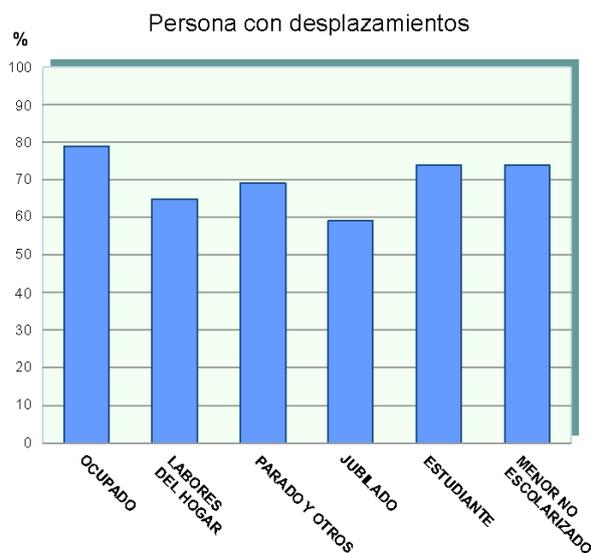
El número de personas con desplazamientos disminuye los fines de semana, bajando al 72% de la población, manteniéndose la pauta de un mayor número de personas con desplazamiento en áreas metropolitanas y en municipios grandes.

En un día-medio de fin de semana se realizan 2,1 desplazamientos por persona, lo que viene a significar un 25% menos que en un día laborable.

La media para personas con movilidad es de 2,9 desplazamientos.

Son los estudiantes los que registran un descenso mayor, y los jubilados los que registran menos diferencia.

A pesar de que en el fin de semana la actividad laboral se reduce, siguen siendo los ocupados los que mantienen una mayor movilidad.



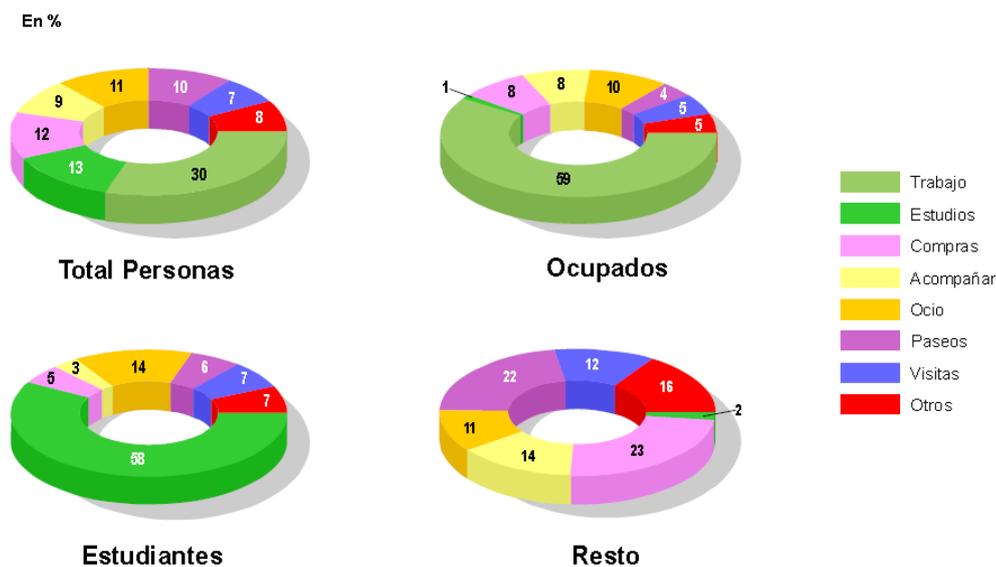
Desplazamientos en fin de semana. Fuente: MOVILIA

2.3.2. MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS

Como ya se ha dicho, el motivo "volver a la vivienda" se considera un desplazamiento independiente. Pero este motivo, está, por sus propias características, inducido por otro anterior. Por ello, resulta de mayor interés analizar la distribución del resto de motivos, que son los que originan realmente los desplazamientos.

En un día medio laborable, el 43% de los desplazamientos distintos a los de la vuelta a la vivienda están motivados por trabajo o por estudios. El porcentaje llega al 60% de los desplazamientos de los ocupados y estudiantes.

El motivo de los desplazamientos del resto de colectivos es bastante más variado, destacando los paseos y las compras.



Motivos de los desplazamientos en día laborable. Fuente: MOVILIA

Como consecuencia de la relación entre actividad y movilidad, y debido a la desigual distribución por sexo de la actividad económica, se observa como el 37% los desplazamientos de los varones están motivados por trabajo, frente al 21% de las mujeres, colectivo en el que los desplazamientos para realizar compras o acompañar a personas tienen mucha más importancia que en los varones.



Motivos de los desplazamientos en día laborable. Fuente: MOVILIA

Las relacionadas con el ocio son, como era previsible, las motivaciones principales de los desplazamientos en fin de semana.

Se observa también que en fin de semana las diferencias en la distribución por motivo entre varones y mujeres son menos significativas que las registras en día laborable.



Motivos de los desplazamientos en día de fin de semana. Fuente: MOVILIA

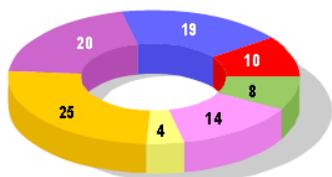
Aun así, se sigue observando una variabilidad importante según la actividad económica de las personas, fundamentalmente en los ocupados.

Los desplazamientos por motivo de trabajo siguen siendo importantes en fin de semana para este colectivo, fundamentalmente por los desplazamientos realizados en sábado.

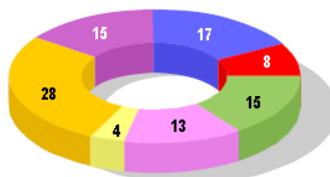
Sin embargo los desplazamientos por motivo de estudios prácticamente son inexistentes en fin de semana, teniendo una gran incidencia en los estudiantes los desplazamientos por ocio.

En el grupo de personas que no son ocupados ni estudiantes, el motivo principal de los desplazamientos en fin de semana es de pasear.

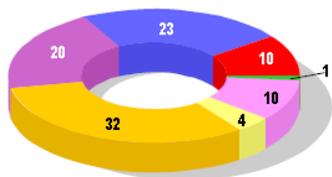
En %



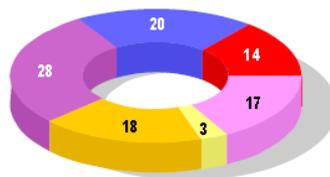
Total Personas



Ocupados



Estudiantes



Resto



Motivos de los desplazamientos en día de fin de semana. Fuente: MOVILIA

2.3.3. MODO PRINCIPAL DE LOS DESPLAZAMIENTOS

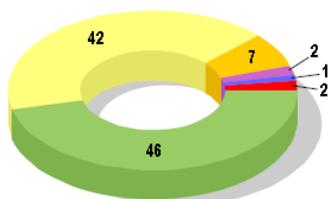
Es posible que en un mismo desplazamiento se utilicen varios modos distintos de transporte.

Para caracterizar a los desplazamientos, se utiliza el concepto de "modo principal", basado en un criterio jerárquico de selección de entre todos los modos utilizados.

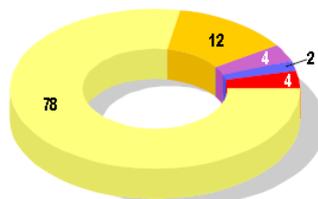
La utilización de medios no mecánicos en los desplazamientos tiene gran importancia, sobre todo en recorridos cortos.

En los desplazamientos con algún modo mecánico es el coche (incluyendo las motocicletas), el medio principal utilizado.

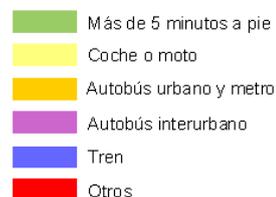
En %



Total modos



Modos mecánicos



Modos de los desplazamientos en día laborable. Fuente: MOVILIA

En la movilidad motivada por trabajo y estudios, los desplazamientos a pie son menos importantes, con mayor importancia aún, del coche.



Modos de los desplazamientos en día laborable. Fuente: MOVILIA

La distribución por modo de transporte en fin de semana, a pesar de la menor incidencia de la movilidad motivada por trabajos y estudios, es muy similar a la registrada en día laborable, sobre todo en lo relativo a desplazamientos a pie y en coche, con porcentajes que son prácticamente idénticos.

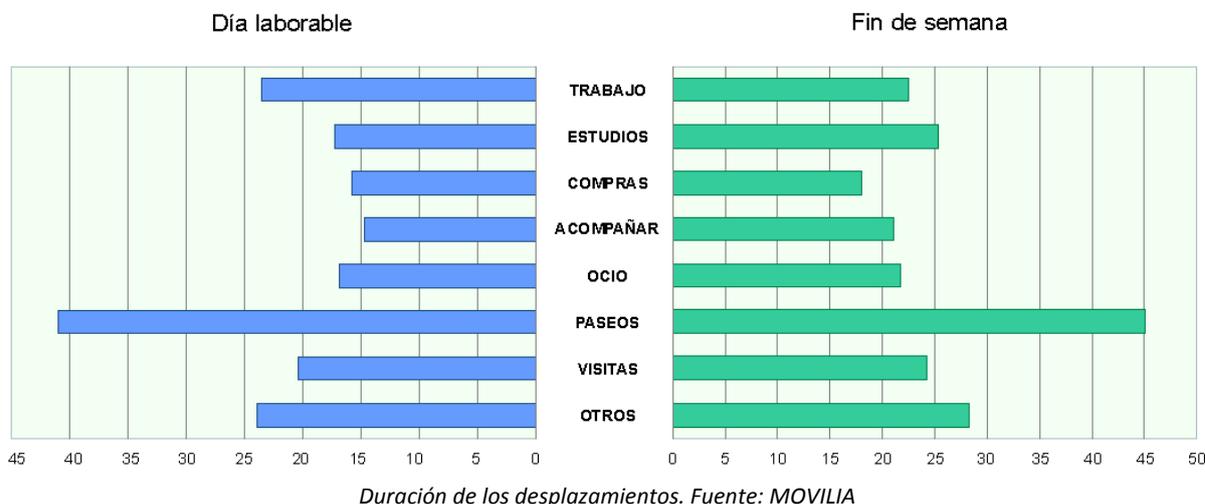


Modos de los desplazamientos en día de fin de semana. Fuente: MOVILIA

2.3.4. CARACTERÍSTICAS TEMPORALES DE LOS DESPLAZAMIENTOS

Los desplazamientos realizados por paseo son los de duración más larga, tanto en día laborable como en fin de semana.

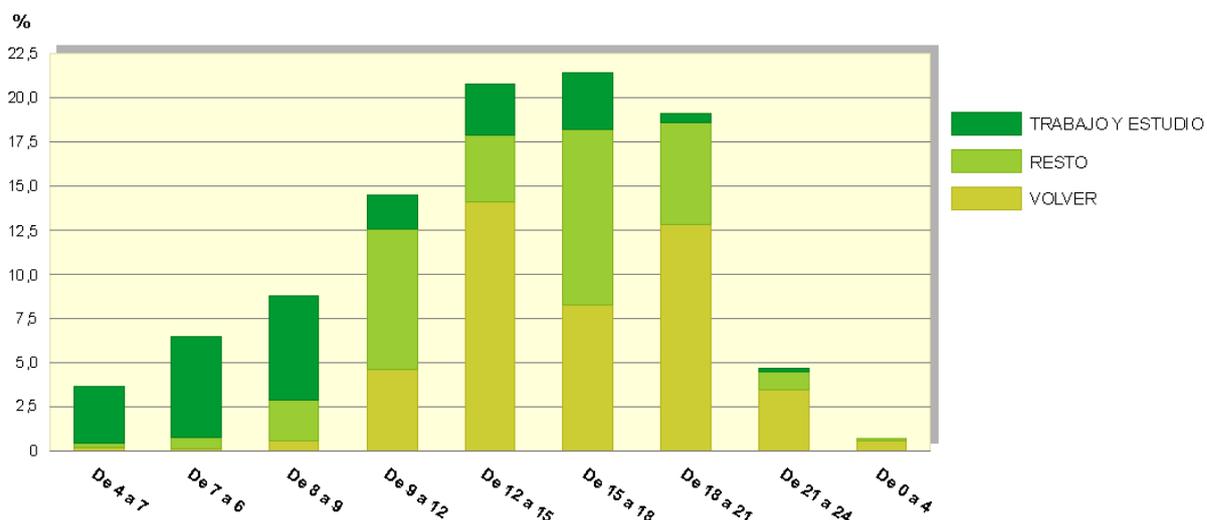
Para el resto de los motivos la duración media es bastante menor, con valores relativamente más homogéneos. La duración de los desplazamientos es un poco mayor los fines de semana.



Duración de los desplazamientos. Fuente: MOVILIA

En día laborable, el inicio de los desplazamientos está muy condicionado al motivo del mismo: casi dos tercios de los desplazamientos por trabajo o estudios se inician entre las cuatro y las nueve de la mañana, con un repunte en torno a las tres de la tarde.

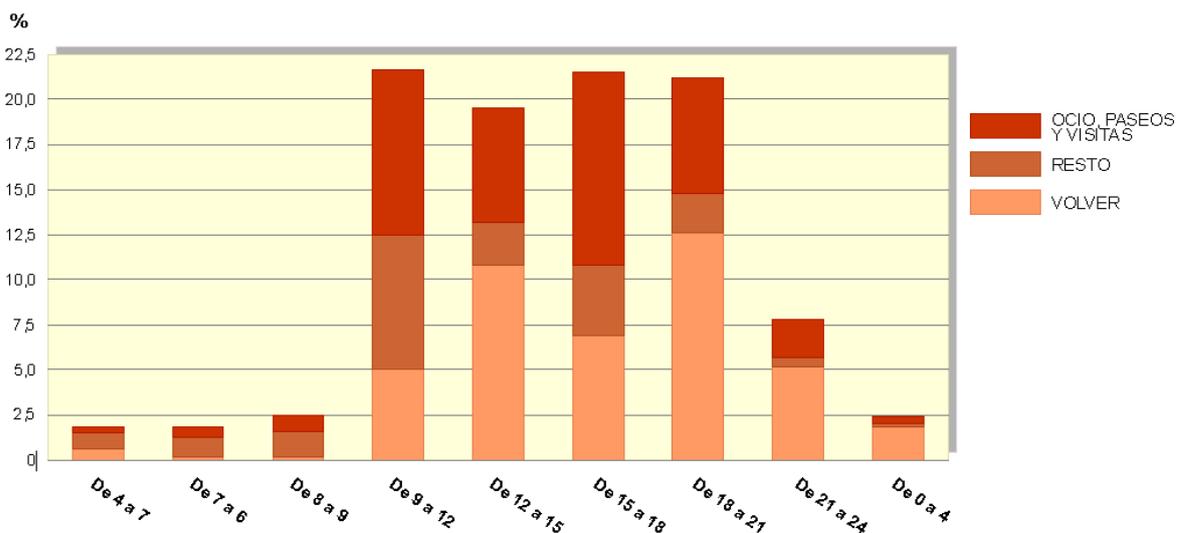
En el conjunto de otros motivos de desplazamientos, los principales intervalos horarios de inicio están entre las nueve y las doce y entre las tres y las seis. Los intervalos más frecuentes de vuelta a la vivienda principal se producen en torno a las tres y entre las seis y las nueve de la tarde.



Inicio de los desplazamiento en día laborable. Fuente: MOVILIA

En los fines de semana los desplazamientos se inician más tarde, como era de esperar, y se retrasa también la hora de regreso a la vivienda.

Tienen especial relevancia los desplazamientos por ocio, paseos y visitas, con una distribución más o menos uniforme entre las nueve de la mañana y las nueve de la tarde



Inicio de los desplazamiento en día de fin de semana. Fuente: MOVILIA

3. MARCO TERRITORIAL

3.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO

El núcleo urbano de Alcoy, está situado en un valle rodeado por la Sierra de Mariola, Biscoi, L'Ombria, la Serreta, el Carrascal de la Font Roja, la Carrasqueta y Els Plans. Los ríos Riquer, Benisaidó y Molinar, afluentes del Serpis, atraviesan la ciudad, motivo por el que a veces, se dice que es la ciudad de los tres ríos o la ciudad de los puentes por los muchos que tiene para vencerlos.

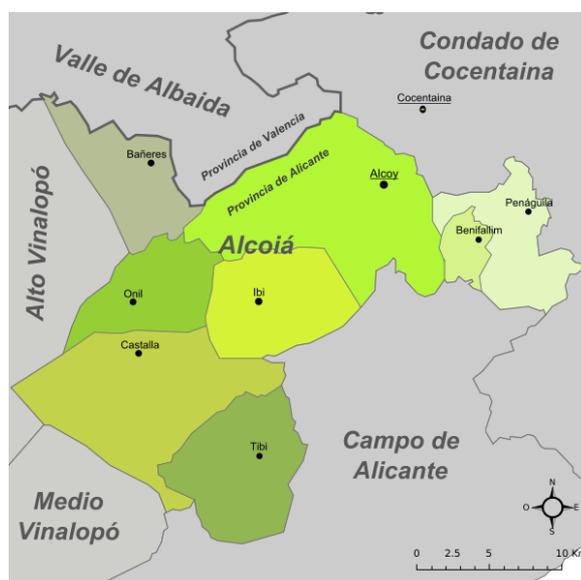
Las comunicaciones están condicionadas desde siempre por una topografía accidentada, lo que ha obligado a la construcción de numerosas infraestructuras para vencer los accidentes geográficos. La carretera N-340 (Barcelona-Cádiz), comunica la ciudad con Alicante por el Sur y con Játiva-Valencia por el Norte, con enlaces a la A-7. La red viaria se complementa con la línea 47 de Renfe Media Distancia, conocida como Valencia-Játiva-Alcoy.

Se sitúa a unos 562 metros sobre el nivel del mar, en terreno montañoso. Alcoy está envuelto por preciosos parajes naturales y montañas que llegan a rozar los 1400 metros.



Foto panorámica de Alcoy desde el Preventorio

El término municipal de Alcoy limita con los términos municipales de Bañeres, Benifallim, Benilloba, Bocairente, Cocentaina, Ibi, Jijona, Onil, Penáguila y Torremanzanas, y forma parte de la comarca conocida como l'Alcoiá que pertenece a la provincia de Alicante.



Comarca de l'Alcoiá



Alcoy presenta un clima mediterráneo levemente continentalizado, con inviernos fríos y veranos calurosos. En invierno se pueden presentar heladas, temperaturas bajo cero y precipitaciones en forma de nieve. En verano las temperaturas máximas pueden superar los 40°C, y haber temperaturas medias mensuales superiores a los 25°C. La pluviometría es variable y bastante abundante para lo que es la provincia de Alicante. El verano es la estación seca, con precipitaciones muy escasas, y en otoño se puede sufrir la gota fría, pudiendo dejar más de 100mm en 24 horas. La temperatura media anual es de 14,6°C. El número de horas de sol al año es de 2600.

El padrón oficial a 1 de enero de 2013 son 61.991 habitantes. Debido al proceso de reconversión industrial, la población de la ciudad se mantiene más o menos estable desde los años 1970.

Históricamente fue una ciudad con especial relevancia en la Revolución industrial, especialmente en el sector textil, aunque también en el metalúrgico y la industria papelera. Estos sectores influyeron en la creación del puerto de Gandía.

El sector químico y farmacéutico (principalmente cosmético), el sector alimentario (aceitunas rellenas representada por la firma La Española, productos cárnicos, pastelería y licores), la fabricación de perchas, así como la industria auxiliar relativa a las fiestas de moros y cristianos, son la principal vertiente económica de la ciudad, sustituyendo a la anterior industria metalúrgica, textil y papelera.

Actualmente existe un repunte del turismo y la restauración, debido en parte a la mejora de las comunicaciones, la rehabilitación del patrimonio histórico y la estimulación del turismo de interior, pasando de menos de 200 plazas hoteleras en el año 1997 a ser casi 500 en 2006. Estas plazas se reparten entre dos hoteles de 3 y 4 estrellas respectivamente, un hostel, un albergue y cuatro masías dedicadas al turismo rural. Es de destacar que la población se duplica en las populares fiestas de moros y cristianos, siendo por tanto la oferta hotelera insuficiente, ya que este sector está más enfocado a la explotación del turismo de un día, por la proximidad de grandes puntos turísticos como Benidorm, Alicante o Guadalest. En la actualidad se está intentando explotar el turismo de congresos.

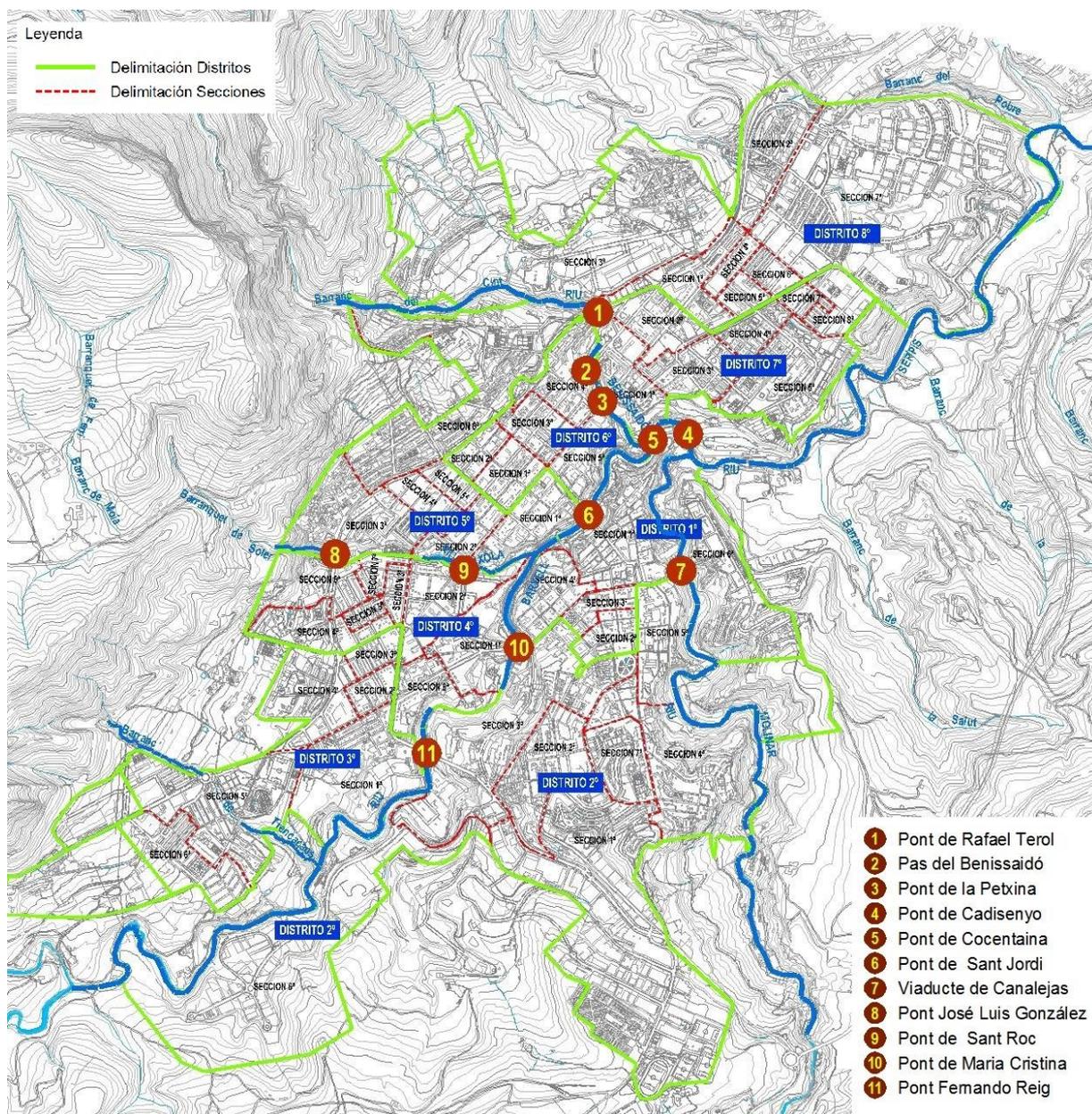
Cabe destacar la presencia del sector económico proporcionado por la educación y la investigación, debido a la existencia de la Escuela Politécnica Superior de Alcoy (EPSA) de la Universitat Politècnica de Valencia, La Escuela de Arte Superior de Diseño, el Conservatorio de Música y AITEX (Instituto tecnológico del textil).

Alcoy es conocida como la ciudad de los puentes. La peculiar orografía marcada por barrancos, que condicionaron el urbanismo y las ampliaciones sucesivas, hicieron necesaria la construcción de estos puentes. Además de los pequeños puentes que formaban la antigua red viaria (el puente de Penáguila, el de Cocentina y el puente viejo de San Roque), que datan de los siglos XVII y XVIII, hay otros menores que fueron edificados para permitir el acceso a las industrias situadas en la orilla del río Riquer.

3.2. ZONIFICACIÓN

Para realizar el estudio espacial del municipio, hay que realizar una primera abstracción del territorio que consiste en dividir el área de estudio en un conjunto de zonas, denominado zonificación.

Utilizaremos como base para la zonificación una agrupación de las secciones censales de los 8 distritos que encontramos en la zona urbana de Alcoy.



Distritos y secciones censales de Alcoy.

A continuación se adjunta una tabla donde se pueden ver los distritos de la ciudad de Alcoy asociados a sus secciones censales y éstas asociadas a los barrios o zonas en las que se divide la ciudad.



Distritos, secciones censales y zonas		
Distrito	Sección	Zona
1	1	ZONA CENTRO
1	2 y 3	ZONA CENTRO
1	4	ZONA CENTRO
1	6	VIADUCTO
2	1	ZONA ALTA
2	2	ZONA ALTA
2	3	ZONA ALTA
2	4	ZONA ALTA
2	5	ZONA ALTA
2	7	ZONA ALTA
3	1	SANTA ROSA
3	2	SANTA ROSA
3	3	SANTA ROSA
3	4	SANTA ROSA
3	5	BATOY
3	6	BATOY
4	1	SANTA ROSA
4	2	SANTA ROSA
4	3	SANTA ROSA
4	4	SANTA ROSA
4	5	SANTA ROSA
4	6	SANTA ROSA
4	7	SANTA ROSA
4	8	SANTA ROSA
5	1	ENSANCHE
5	2	ENSANCHE
5	3	ENSANCHE
5	4	ENSANCHE
5	5	ENSANCHE
5	6	ENSANCHE
6	1	ENSANCHE
6	2	ENSANCHE
6	3	ENSANCHE
6	4	ENSANCHE
6	5	ENSANCHE
7	1	ZONA NORTE
7	2	ZONA NORTE
7	3	ZONA NORTE
7	4 y 5	ZONA NORTE
7	7	ZONA NORTE
7	8	ZONA NORTE
8	1	ZONA NORTE
8	2	ZONA NORTE
8	3	DISEMINADOS Y URBANIZACIONES
8	4	ZONA NORTE
8	5	ZONA NORTE
8	6	ZONA NORTE
8	7	ZONA NORTE

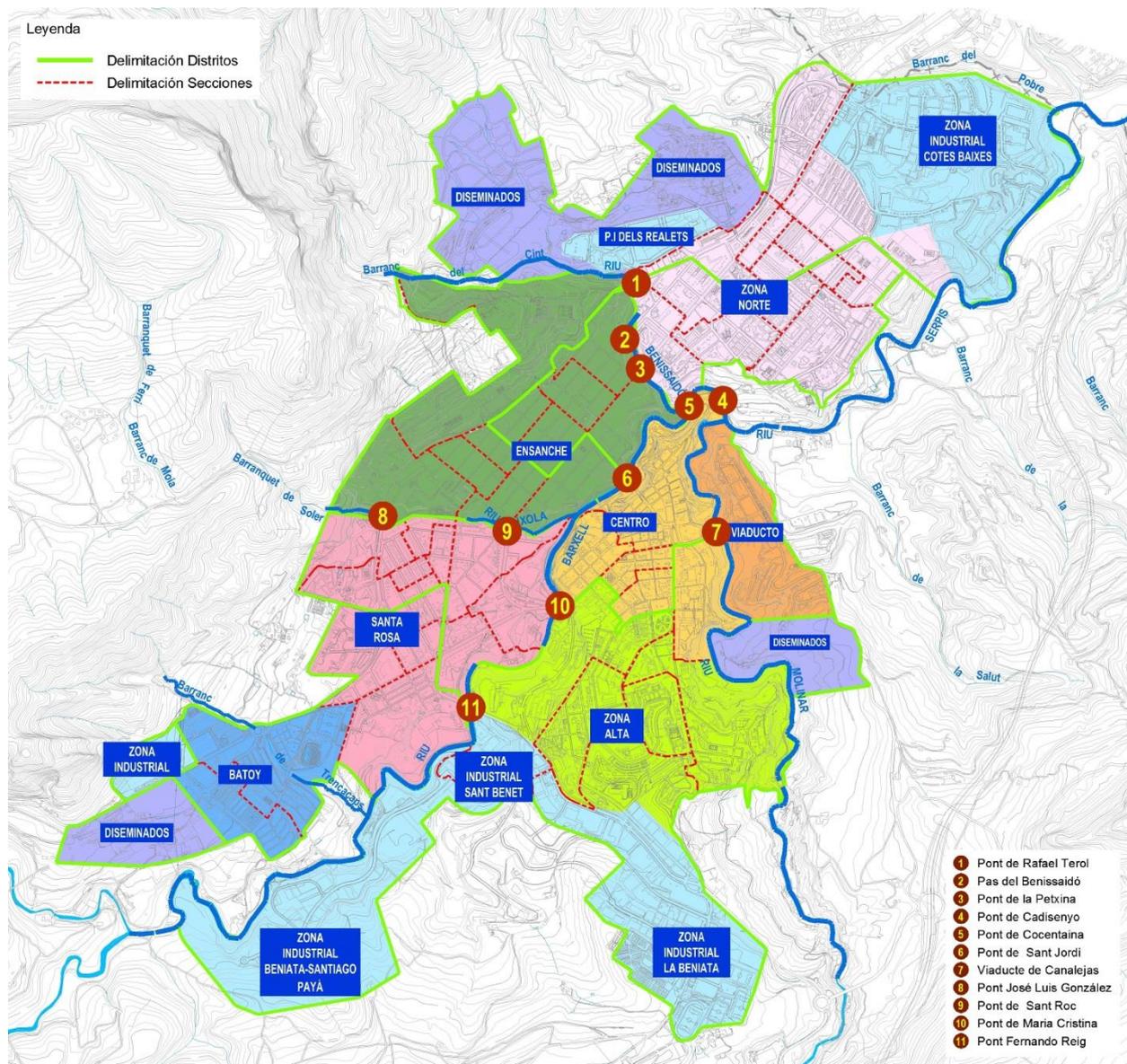
Fuente. INE y Ayuntamiento de Alcoy

Para simplificar el proceso de análisis se han agrupado las secciones censales en 9 macrozonas.

- Macrozonas.- División espacial delimitada por la configuración de las distintas zonas de la ciudad:
 - o Zona centro
 - o Zona Viaducto
 - o Zona Alta
 - o Zona Batoy
 - o Zona Santa Rosa
 - o Zona Ensanche
 - o Zona Norte
 - o Urbanizaciones
 - Estepar
 - Montesol
 - Baradello-Sargento
 - Cases del Salt
 - Sol i Camp
 - Diseminados
 - o Polígonos Industriales
 - Polígono industrial Norte
 - Polígono Industrial Cotes Baixes
 - Polígono Industrial Santiago Payá
 - Polígono Industrial Sant Benet
 - Polígono industrial la Beniata

Esta zonificación responde a un triple propósito:

- Ordenar territorialmente la información recogida, dado que la mayor parte de la información recopilada contiene datos por barrio.
- Localizar geográficamente la problemática observada en relación con la movilidad.
- Establecer una división del territorio que permita analizar la distribución espacial de la movilidad dentro del ámbito de estudio mediante la identificación de flujos.



Macrozonas.- División espacial delimitada por la configuración de las distintas zonas de la ciudad

La zonificación de la ciudad está condicionada a su topografía, se trata de un valle confinado entre montañas, que se encuentra además jalonado transversalmente por cauces secundarios, que han limitado los espacios propicios para las sucesivas expansiones de la ciudad.

Alcoi tiene una configuración de ciudad lineal, desarrollada a ambos márgenes de la carretera N-340, aprovechando todos aquellos espacios de altiplano o ladera suave que han podido dar cabida a la implantación de las diferentes zonas de la ciudad.

El principal y único eje vertebrador sobre el que se ha ido ampliando y consolidando la ciudad (con exclusión del casco antiguo) ha sido la carretera Alicante-Valencia, y su ramificación hacia Bañeres de Mariola que se adentraba por el valle del río Polop.

Son destacables los puentes de Maria Cristina (1838), San Roque (1862) y La Pechina (1863), sobre los que cruzaba la el antiguo itinerario urbano de la carretera N-340 de Alicante a Valencia.

Hay que destacar que el desarrollo y consolidación del ensanche se vio principalmente promovido por la construcción del puente de San Jorge (1931), con el que se unía el casco tradicional de Alcoi con las ampliaciones urbanas del margen norte del río Barxell o Riquer.

El barrio de Batoy se encuentra separado del Barrio de Santa Rosa por el barranco de Trencacaps, y únicamente disponen de comunicación viaria a través de la carretera de Bañeres de Mariola o mediante el Camí Vell de Batoy que cruza la parte suave del cauce, justo antes de que se vuelva más escarpado.

Por otra parte, el río Uxola separa los Barrios de Santa Rosa y del Ensanche, teniendo conexión viaria únicamente a través de 2 pasos, uno de los cuales es el puente de San Roque y otro el puente del Barranquet de Soler. El barrio de Santa Rosa conecta con el Casco Antiguo y la carretera de Alicante, cruzando sobre el río Barxell, a través de los puentes de Maria Cristina y Fernando Rey (este último es el de más reciente construcción de la ciudad).

De igual forma, el barrio del Ensanche se encuentra separado de la zona Norte por el río Benissaidó, y únicamente comunicado con este a través de 3 pasos viarios, dos de los cuales son los puentes de La Pechina y el más reciente Puente del Perú. El Ensanche cuenta además con conexión con el barrio del Casco Antiguo, a través del más emblemático de los puentes alcoyanos, el puente de San Jorge. El barrio Norte cuenta con una conexión menor con el casco antiguo a través del antiguo puente de Cocentina.

Sin embargo, se podría afirmar que el barrio peor comunicado de todos con el resto del casco urbano, es el barrio del Viaducto, al que solo se puede acceder de forma directa a través del Viaducto de Canalejas (1907) o de manera auxiliar a través de puente del Tossal (1712) por la calle de San Antonio.

3.3. PLANEAMIENTO VIGENTE Y EN DESARROLLO

3.3.1. EL NUEVO PLAN GENERAL DE ALCOY

El Plan General de Alcoy se encuentra en revisión desde hace varios años, y recientemente se ha iniciado una nueva etapa en la redacción del mismo que debe poner fin a un largo proceso de revisión del planeamiento vigente. En este proceso han sido muchos los cambios normativos que se han producido y muy diversas las situaciones económico-sociales que se han vivido; pero en la actualidad se debe definir y concretar el modelo de ciudad que Alcoy pretende desarrollar en el futuro inmediato. Para ello, dentro de la Estrategia Territorial Europea, la Estrategia Europea 2020 y la Estrategia Europea de las ciudades sostenibles, se debe incorporar el desarrollo sostenible a la planificación territorial y urbanística. Con este objetivo se está impulsando desde las Administraciones un nuevo modelo urbanístico que permita dar nuevas soluciones para los nuevos escenarios planteados.

Para ello es importante establecer tres grandes objetivos:

- Procurar una ocupación racional y prudente del territorio.
- Desarrollar instrumentos de planificación rigurosos y flexibles.
- Adecuar la elaboración y tramitación de los Planes a la Evaluación Ambiental Estratégica de la Comunidad Valenciana.

Y como criterios de desarrollo sostenible:

- Priorizar las actuaciones de rehabilitación y renovación urbana frente a nuevos desarrollos.
- Optar por tejidos urbanos compactos frente a los dispersos de baja densidad.
- Evitar los continuos urbanizados y desarrollos tentaculares.
- Integrar los desarrollos en la estructura morfológica del territorio y del paisaje.

- Preservar la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar.

Hay que resaltar que la fase que ahora se acomete es la última de un proceso que se inició hace ya algunos años y que, en su primera etapa, ha culminado con dos pronunciamientos de la Conselleria competente en urbanismo; nos estamos refiriendo a la superación de la fase de Concierto Previo y a la emisión del informe ambiental, hitos ambos que datan de finales de 2011, y que tienen una especial incidencia sobre la definición del modelo territorial.

Una vez que el modelo territorial quede establecido bajo los principios de un crecimiento sostenible y de una utilización racional de los recursos disponibles, los trabajos que a partir de entonces se acometan se centrarán especialmente en la mejora de la calidad de la ciudad consolidada.

3.3.2. ANTECEDENTES

Hasta el momento, los hitos más relevantes en el proceso de revisión del Plan General de Alcoy son los siguientes:

- Obtención del Documento de Referencia de fecha 16 de junio de 2009.
- Emisión del Informe Ambiental del Plan General según acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental de fecha 8 de noviembre de 2011.
- Superación de la fase de Concierto Previo según resolución del Director General de Evaluación ambiental y Territorial de 9 de diciembre de 2011

Los citados documentos e informes tienen como origen la Versión Preliminar del Plan, acompañada de informe de sostenibilidad ambiental y del estudio preliminar de paisaje.

En estos momentos, Alcoy cuenta con Plan General de Ordenación Urbana aprobado mediante Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de 20 de julio de 1989 (DOGV de 18/8/89). Se trata de un documento redactado al amparo del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre régimen del suelo y ordenación urbana, y sus reglamentos de desarrollo. El suelo municipal se clasifica en urbano, urbanizable -programado y no programado- y no urbanizable -protegido y no protegido-.

Según la Memoria Justificativa del Concierto Previo tramitado, el Plan General de Alcoy tiene dos objetivos generales, que son la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de Alcoy y propiciar un desarrollo sostenible que sitúe a Alcoy en posición de liderazgo de las Comarcas Centrales, como motor de desarrollo, centro cultural, referente de nuevas tendencias, innovación y tecnología y gestor de un territorio de excelencia.

Ello se traduce en los siguientes criterios de actuación urbanística y territorial:

- a) *Asumir las determinaciones de los planes de ordenación y gestión ambiental de los espacios naturales protegidos, creando una ordenación homogénea y coordinada entre los instrumentos de ordenación del territorio y de ordenación urbanística, y eliminando incertidumbres e inseguridades que pueden derivar de la falta de una ordenación coordinada.*
- b) *Actuar sobre la oferta turística, aprovechando la atracción que genera en los visitantes aquellos aspectos que trascienden del ámbito local y comarcal, su historia, su cultura, su tradición, sus paisajes, sus entornos naturales, y ampliarla para dar satisfacción a nuevas demandas de actuales y futuros visitantes, generando de este modo un importante sector de crecimiento.*
- c) *Actuar sobre la periferia urbana mejorando las transiciones entre las áreas urbanas y la ciudad y aprovechando los corredores ambientales que discurren por las áreas urbanas para dar continuidad a esa transición y mejorar la calidad urbana. En el Plan General tiene esta importancia estructurante tanto los barrancos, que tienen su origen en el espacio rural y atraviesan la zona urbana, como la vía verde, que circunda la Ciudad y se ofrece como un espacio propicio para articular esa transición de lo urbano a lo rural.*



- d) *Reajustar la forma urbana a la nueva accesibilidad proporcionada por la Autovía y los nuevos itinerarios de acceso a la ciudad, proponiendo que los nuevos desarrollos tengan en consideración la importancia de la imagen que se ofrece.*
- e) *Crear un parque empresarial dotado tecnológicamente e integrado ambientalmente como motor del liderazgo en el crecimiento de las comarcas centrales.*
- f) *Generar un sector de suelo industrial que permita la ubicación de las industrias que actualmente están ubicadas en el casco urbano de Alcoy y que por incompatibilidad con el uso residencial sería aconsejable su ubicación en un ámbito con las infraestructuras adecuadas para este uso. El Ayuntamiento mediante los instrumentos de gestión del Plan fomentará el traslado de estas instalaciones.*
- g) *Aprovechamiento de las áreas liberadas por las industrias que se trasladen a áreas industriales para desarrollar actuaciones residenciales o terciarias fomentándose la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección y de actuaciones urbanísticas y edificatorias innovadoras y de calidad que incrementen el patrimonio cultural de Alcoy y abran la ciudad a los barrancos.*
- h) *Proveer de vivienda protegida la oferta inmobiliaria para atender a los sectores de la población que lo precisen y en particular para garantizar la vivienda a las personas mayores y a los jóvenes.*
- i) *Actuar en las áreas urbanas mediante instrumentos de ordenación específicos que atendiendo a sus circunstancias establezcan las medidas de la actuación a realizar, bien sea rehabilitando edificaciones cuando su estado de conservación así lo permita, bien sea sustituyendo las edificaciones por otras adecuadas a su entorno. En este caso se procurará la introducción de nuevos tipos edificatorios acordes con el ámbito, la generación y mejora de los espacios públicos y colectivos y la consideración del patrimonio cultural arquitectónico y urbanístico de Alcoy, desarrollando medidas para su conservación y vitalización.*
- j) *Apoyar la oferta de servicios y el desarrollo de la ciudad del conocimiento.*

A partir de los objetivos y criterios expuestos se elaboró un modelo territorial que se apoya en el del Plan General de Ordenación Urbana vigente con algunos nuevos crecimientos, lo que da lugar al cuadro resumen de superficies que se indica a continuación:

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES DEL DOCUMENTO VIGENTE

CLASIFICACIÓN DEL SUELO	PGOU	DESARROLLO PLAN HASTA 2006		SUELOS URBANIZABLES EN CONCIERTO
		TRANSFORMADO	NO TRANSFORMADO	
	M2S			
SUELO URBANO	8.135.389,00	8.449.718,47		
CASCO URBANO PRINCIPAL	5.267.836,00	5.582.145,00		
SECTORES RESIDENCIALES EXTRARRADIO	2.867.553,00	2.867.573,47		
MONTESOL	464.868,00	464.887,75		
BARADELLO	1.064.867,00	1.064.867,59		
ESTEPAR	1.337.818,00	1.337.818,13		
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO	597.332,00	359.183,00		
SUP-1 POLIGONO INDUSTRIAL SUR	298.827,00	296.791,00		
SUP-2 POLIGONO INDUSTRIAL NORTE	83.312,00	62.392,00		
SUP-3 RIQUER (A)	215.193,00		215.193,00	
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	2.168.807,00	1.411.284,87		
SUNP-1 LLOMETES (1-2-3)	209.764,00	209.764,00		
SUNP-2 COTES ALTES	146.561,00		123.299,00	
COTES ALTES ESTE (C-2)	102.406,00		102.406,00	
COTES ALTES OESTE (C-1)	44.155,00		20.893,00	
SUNP-3 SAN BENET (B)	101.435,00		101.435,00	
SUNP-4 SARGENTO	1.460.785,00			
SARGENTO 1 (D-1)	951.259,00	951.258,87		
SARGENTO 2 Y 3 (D2 Y D3)	509.526,00		509.526,20	
SUNP-5 SERELLES/solana (PP Modific)	250.262,00	250.262,00		
TOTAL SUELO URBANIZABLE		2.145.545,07		
NUEVO SUELO URBANIZABLE				3.134.249,00
Sector 1: Xirillent				889.125,00
Sector 2: Serelles/Solana 2				177.432,00
Sector 3: Serelles /Solana 3				197.966,00
Sector 4: Nou Estepar				150.003,00
Sector 7: Nou Batol				161.645,00
Sector 8: Nou Alcoy Sur 8				236.846,00
Sector 9: Nou Alcoy Sur 9				85.600,00
Sector 5: La Canal 5				609.615,00
Sector 6: La Canal 6				268.262,00
PID (CEMENTERIO)				25.283,00
PED (POLIDEPORTIVO)				42.833,00
PQL-1				104.120,00
PQL-2				185.519,00
S.N.U. DE RÉGIMEN GENERAL	20.899.243,00		26.815.359	
BORDES URBANOS	4.205.025,00			
FORESTAL Y PAISAJISTICA	80.227.642,00			
CAUCES Y ACUIFEROS	212.541,00			
VIARIA	8.380.564,00			
ARQUEOLOGICA	3.132.862,00			
S.N.U. PROTEGIDO TOTAL	96.158.634,00		88.286.425	
RECLASIFICACIONES S.N.U.		264.780,00		
S.N.U. DE BORDES URBANOS (El Clérigo)		167.219,00		
S.N.U. RÉGIMEN GENERAL (Castelar)		97.561,00		
TOTAL SUELO TRANSFORMADO A EFECTOS DEL CÁMPUTO DEL UMBRAL 2 DEL ROGTU (29,89%)		10.484.966,34		3.134.249,00

Del resultado del trámite del Concierto Previo y del contenido del Informe Ambiental se desprende fundamentalmente la necesidad de prestar especial atención a los efectos medioambientales y paisajísticos de algunas de las actuaciones propuestas, lo que implica de alguna manera la conveniencia de ser más restrictivos en los que a la ocupación de suelo se refiere.

Valga como resumen de lo afirmado anteriormente una de las recomendaciones más contundentes del Informe Ambiental, en el sentido de que "Los ámbitos denominados Solana-Serelles, Xirillent y La Canal, así como el acceso y conexión vial desde la autovía hasta Alcoy con afección al Paisaje Protegido del Río Serpis, cuentan con pronunciamientos ambientales precedentes, declaraciones de impacto ambiental, resoluciones e informes de carácter ambiental emitidos por la Conslleria de Medio ambiente y por las administraciones públicas consultadas, que estiman no aceptable para el medio ambiente o con importantes efectos negativos para las actuaciones propuestas. En el documento de planeamiento que se tramita no se da solución diferente a los



aspectos ambientales expuestos y evaluados, cuya información se utiliza en el Documento de Referencia, por lo que no procede un pronunciamiento ambiental distinto a los ya emitidos referidos a estos ámbitos.”

Si bien los objetivos genéricos del Concierto Previo pueden ser en líneas generales asumibles, de lo dicho respecto a la valoración concreta del modelo territorial propuesto en la Versión Preliminar del Plan General se desprende que habrá que revisar parcialmente dicho modelo con el fin de satisfacer los requerimientos formulados por los distintos servicios implicados en la superación condicionada de la fase de Concierto Previo y en la emisión del Informe Ambiental. Todo ello sin perjuicio de la aplicación, en su caso, de los nuevos preceptos cuya consideración resulta exigible, entre los que cabe destacar la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV en adelante), aprobada mediante Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell.

Al respecto, hay que tener en cuenta que la Versión Preliminar del Plan General, junto con el ISA y demás documentos anexos, se sometió a información pública mediante edicto publicado en el DOCV de 14 de abril de 2010, anterior a la aprobación de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana. Dado que, como es conocido, la ETCV carece de régimen transitorio, habrá que hacer la consulta antes la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente acerca del grado de aplicación de la ETCV ya que ni en el Concierto Previo ni en el Informe Ambiental se hace referencia al texto en cuestión. No obstante, dado que la definición de la infraestructura verde y la de unos criterios que conduzcan a una ocupación racional del suelo son preceptos que ya vienen establecidos desde la ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, se velará por la consideración de estos conceptos en el documento que ahora se redacta, tal y como se justifica en los apartados siguientes.

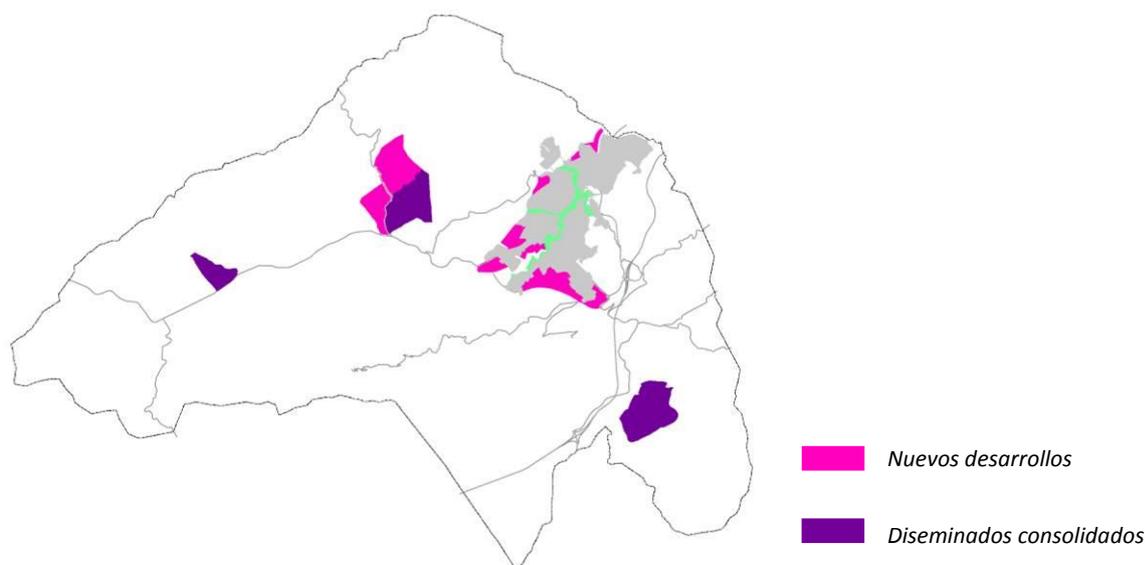
3.3.3. PROPUESTA DE ACTUACIONES ESTRATÉGICAS PARA UNA NUEVA POLÍTICA TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

Priorizar las actuaciones sobre la ciudad consolidada frente a los nuevos desarrollos.

Nos encontramos desde hace algunos años inmersos en una coyuntura económica que ha comportado un cambio importante en la cultura urbanística. El urbanismo tradicional de ensanche ha sido sustituido por un urbanismo en el que la actuación sobre la ciudad consolidada ha ganado protagonismo.

El caso de Alcoy resulta especialmente paradigmático por los problemas de deterioro del centro histórico que exigen una actuación intensiva sobre estos suelos con el fin de frenar la pérdida de su carácter residencial y de centralidad. Asimismo, es necesario actuar sobre la ciudad consolidada con el fin de resolver el problema de los enclaves industriales en entornos residenciales o en los márgenes de cauces que han quedado en situaciones centrales de la ciudad en difícil convivencia con los nuevos usos dominantes.

Por otra parte, hay que resaltar que afortunadamente los suelos de baja densidad en el municipio se encuentran sensiblemente acotados (Montesol, Baradello, Sargento, Estepar) con unas superficies de parcela superiores a la media de actuaciones de similares características, siendo por lo general escasa la implantación de diseminados en suelo no urbanizable.

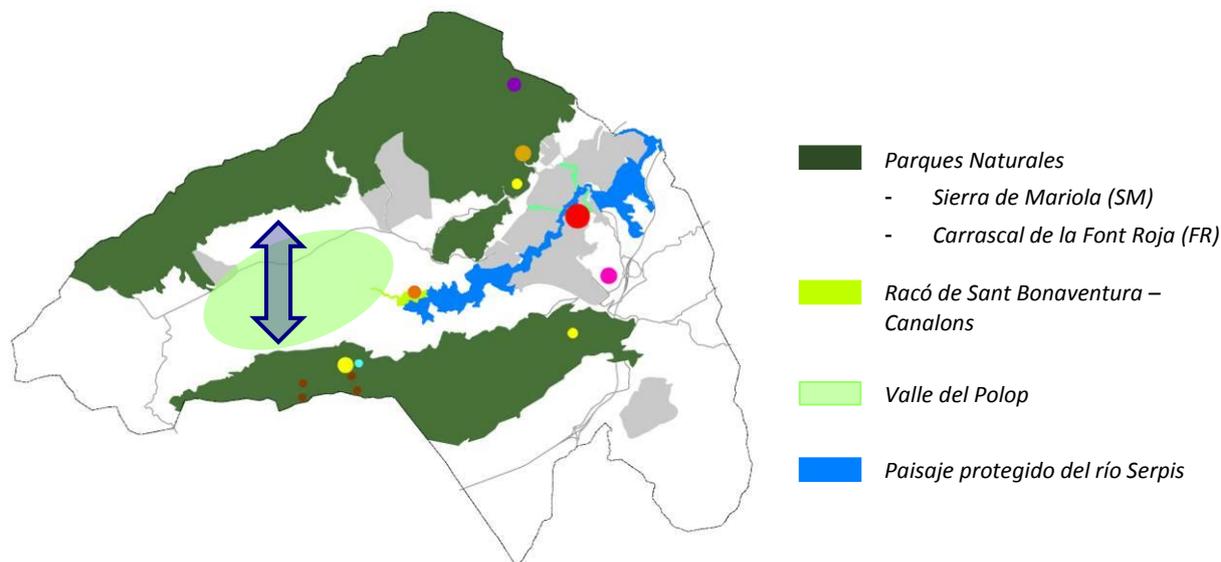


Compatibilizar las políticas que incentiven el desarrollo económico con la preservación del medio ambiente.

El término municipal de Alcoy se encuentra limitado por dos parques naturales: El de Sierra de Mariola y el del Carrascal de la Font Roja, que a su vez forman parte del LIC Serres de Mariola y Carrascar de la Font Roja y de la ZEPA Serres de Mariola y de la Font Roja. Además nos encontramos con el paraje natural municipal del Racó de Sant Bonaventura-Canalons y con el paisaje protegido del río Serpis, que atraviesa el casco de la población.

Quiere ello decir que la preservación de los valores naturales debe ser una de las actuaciones estratégicas prioritarias, por su valor medioambiental y por su influencia sobre la potenciación del sector turístico, entendido como un factor de desarrollo económico complementario al tradicional industrial. En este sentido, es de especial importancia el tratamiento del valle del Polop por su carácter de conector entre los entornos de los parques naturales anteriormente citados, y la previsión

de suelos de amortiguación o reserva en el entorno de la población para futuros crecimientos o implantación de usos de alto valor estratégico integrados en el medio ambiente.



Puntos de interés medioambiental o turístico:

- Centro histórico de Alcoi
- Zona histórica industrial del Molinar
- Racó de Sant Bonaventura – Canalons
- Poblado del Bronce de la Mola Alta (SM)
- Barranco del Cint (SM)
- Font dels Xops (FR)
- Hitos itinerario principal Font Roja
 - Cova Gelada y cava Coloma
 - Mirador de Pilatos y El Menejador
- Edificios religiosos en parques naturales:
 - Ermita de Sant Cristófol (SM)
 - Ermita de Sant Antoni Abad (FR)
 - Santuario de la Font Roja (FR)

Una muestra concreta de la incidencia de este objetivo sobre el modelo territorial propuesto, y que tiene su fundamento en las recomendaciones del Informe Ambiental emitido respecto a la Versión Preliminar del Plan General, es la desclasificación de los sectores denominados Xirillent, Solana/Serelles y La Canal, habida cuenta de que su presencia no tiene unos efectos deseables sobre la preservación de los valores ambientales del territorio. Otro tanto cabe decir del nuevo enlace previsto desde la A-7 como acceso centro, cuya funcionalidad puede ser sustituida por los accesos existentes, con la modificación prevista en el acceso sur, que más adelante se detallará.



Vista de Alcoi con el parque natural del Carrascal de la Font Roja al fondo.



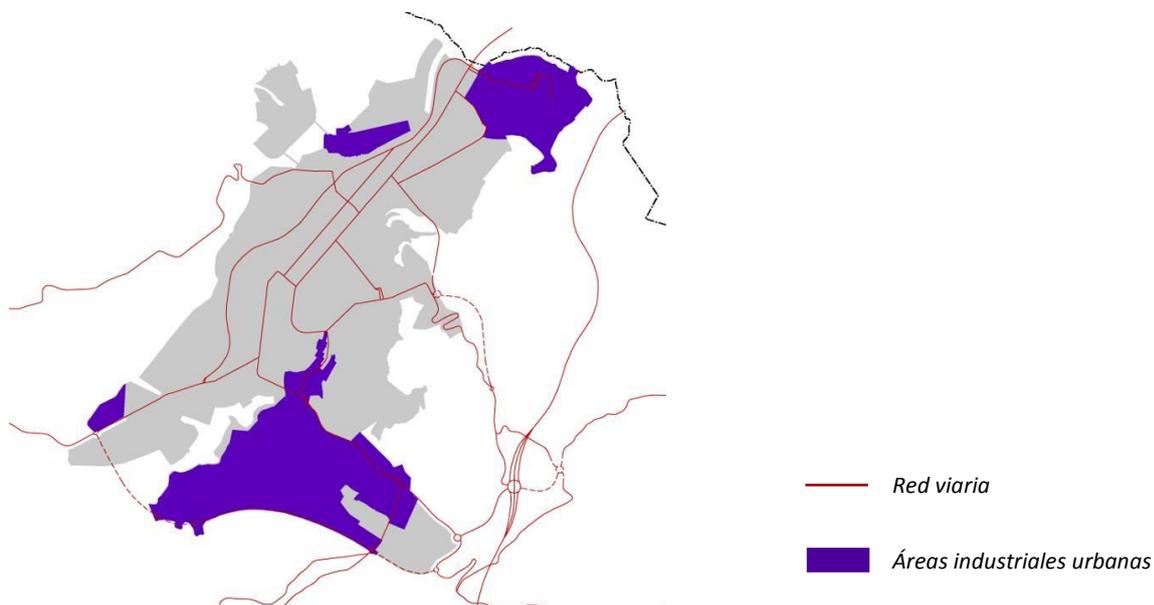
Vista de Alcoy con el parque natural de la Sierra de Mariola al fondo.

Consolidación de la tradición industrial. Remate e interrelación de las áreas industriales urbanas que permita una comunicación entre ellas sin interferencias.

Alcoy tiene una tradición industrial que viene de antiguo. Fruto de ello es la declaración de área industrial prioritaria de marzo de 2011 que debe permitir la agilización del desarrollo de propuestas encaminadas a la generación de empleo en el sector.

Por otra parte, hay que resaltar que algunos de los asentamientos industriales históricos han sobrevivido a las recientes transformaciones urbanas, por lo que necesitan ser desplazados para asegurar una convivencia más pacífica entre usos sin alterar el carácter compacto de la ciudad y evitando desplazamientos en vehículo privado.

Se considera que resulta un factor positivo en la configuración de la ciudad el que exista una cierta concentración de las superficies industriales y que se asegure su interrelación con una trama viaria que no interfiera en los suelos residenciales. Para ello se crea un nuevo sector industrial como remate de la zona sur que debe ser capaz de albergar la demanda de nuevo suelo industrial, bien como consecuencia de los traslados desde las zonas centrales, bien como resultado de nuevos asentamientos. La gestión de este sector debe ser capaz de asegurar el remate de la ronda viaria por el sur.



Potenciación de la ciudad y del municipio como centros turísticos de interior: incremento de la oferta hotelera y reconversión de los mases.

Como se ha dicho anteriormente, uno de los criterios de actuación urbanística y territorial es el de "Actuar sobre la oferta turística, aprovechando la atracción que genera en los visitantes aquellos aspectos que trascienden del ámbito local y comarcal, su historia, su cultura, su tradición, sus paisajes, sus entornos naturales, y ampliarla para dar satisfacción a nuevas demandas de actuales y futuros visitantes, generando de este modo un importante sector de crecimiento." En este sentido, hay que destacar la abundancia de espacios con un elevado valor medioambiental y paisajístico situados a poco más de 60 Km de algunas de las zonas de mayor desarrollo turístico de la Comunidad Valenciana (Benidorm, Alicante o Gandia). Además hay que resaltar el valor del patrimonio cultural de Alcoy, lo que unido a la abundancia de mases en un entorno rural que permite su reconversión en centros hoteleros propicia que el fomento de la actividad turística deje de tener un valor testimonial o acotado a determinadas fechas del año.



Casco Histórico y conexión con el Ensanche a través del puente de Sant Jordi.



Vista de Alcoy desde el BIC del Molinar

Revitalización del centro histórico: actuaciones de renovación y rehabilitación urbanas.

Hay que tener en cuenta que Alcoy tenía una población en torno a las dos terceras partes de la actual cuando se construyó el puente de Sant Jordi, que supone un auténtico hito por lo que refiere a la ampliación de la ciudad al otro lado del río. Quiere ello decir que el fenómeno de despoblamiento

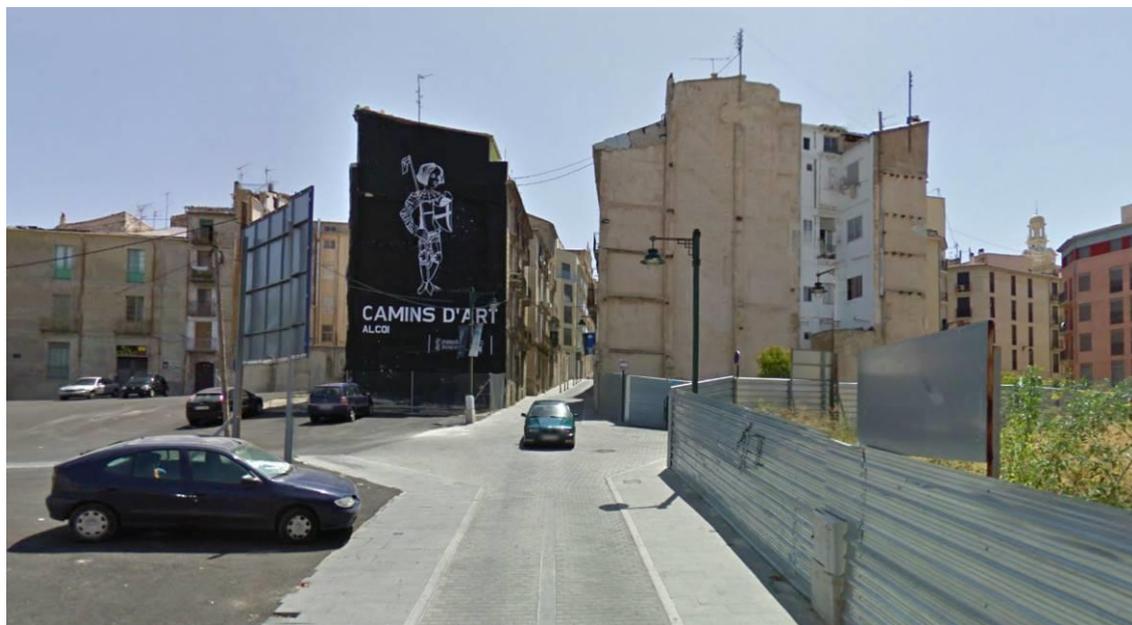
del casco histórico ha sido realmente importante, con el consiguiente proceso de degradación física y de actividad que ello comporta.



Calle Pintor Casanova

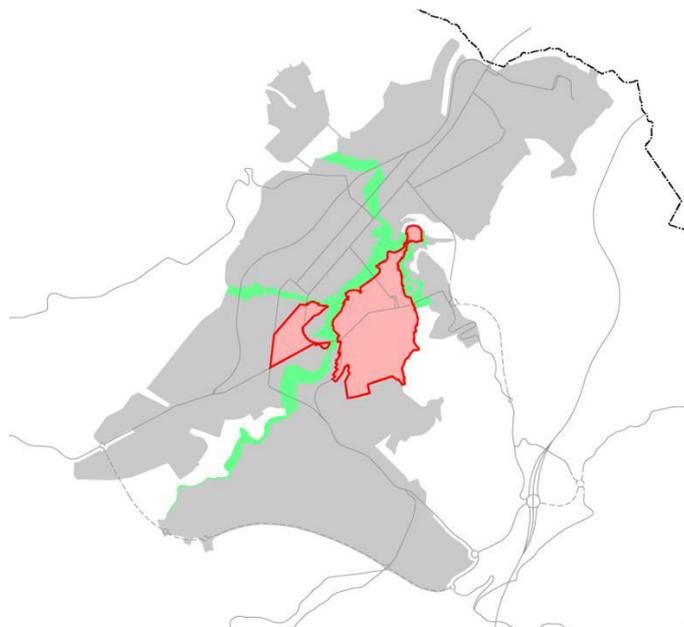


Calle Virgen de Agosto esquina calle Embajador Irlles



Calle Pintor Casanova

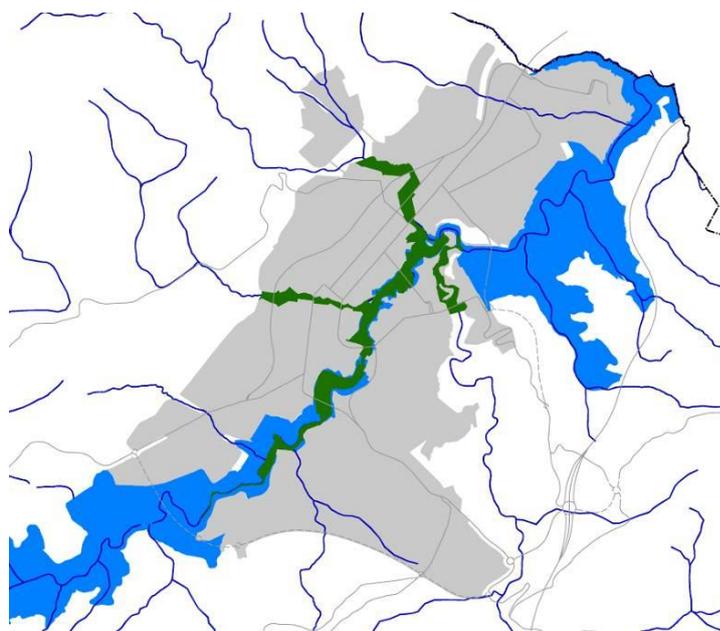
Con el fin de acometer el problema, ya en el año 2003 se redactó la Homologación de dicho ámbito que va acompañada de la delimitación de cinco sectores y el desarrollo del número 1. Se pretende ahora que el Plan General trate el problema de la degradación del casco histórico, analizado con la globalidad que supone su interrelación con el resto de la ciudad y aborde su tratamiento con el grado de detalle propio de un Plan de Reforma Interior, de manera que se puedan aplicar las medidas necesarias para la regeneración del centro histórico y para su mantenimiento como hito que ha merecido su consideración como Bien de Interés Cultural.



 *Centro histórico*

Potenciación de la relación con el río y los barrancos como elementos estructurantes del desarrollo urbano. Recuperación de espacios e integración en la infraestructura verde urbana.

Alcoi se ve surcado por los cauces de diversos ríos y barrancos que configuran su imagen urbana peculiar. Lo que en un principio eran espacios de borde y residuales han ido adquiriendo un carácter central configurador de la infraestructura verde del territorio, lo que contribuye a acentuar su papel como conectores del medio natural con el medio urbano. La potenciación de estos espacios, el dotarlos de un carácter público y estructurante y la mejora de la imagen urbana asociada a ellos es una de las actuaciones estratégicas que se persigue en el nuevo Plan General.



 *Paisaje protegido del río Serpis*

 *Espacios urbanos en cauces*

 *Cauces de ríos y barrancos*

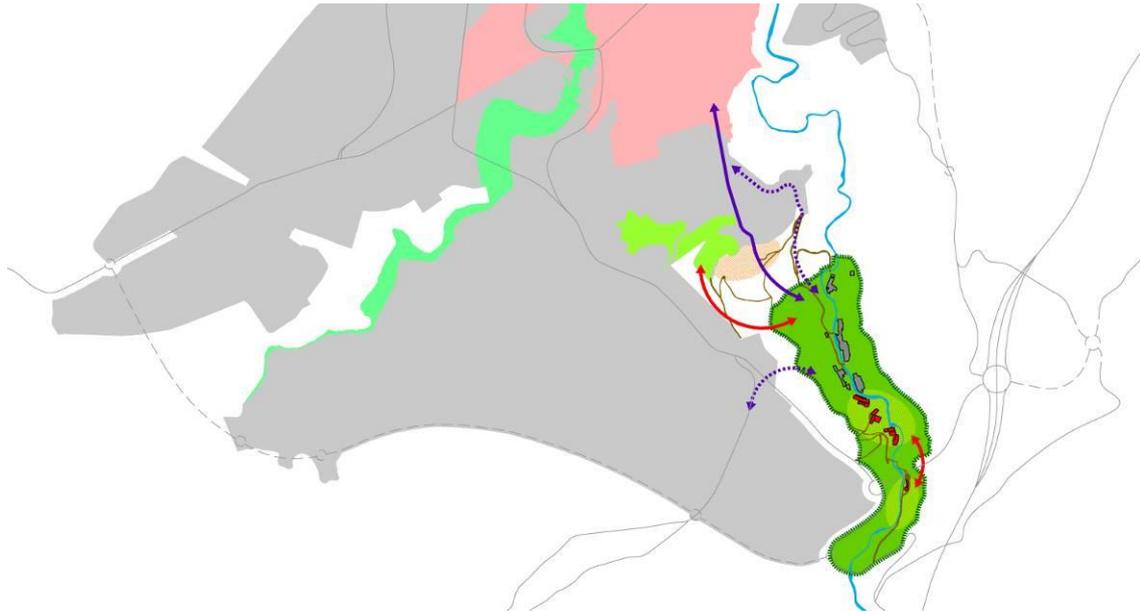


Paisaje protegido del río Serpis



Vista del cauce desde el puente de María Cristina

Una de las cuestiones a tratar de forma prioritaria es la integración del ámbito de la zona histórica industrial del Molinar, que tiene rango de Bien de Interés Cultural, integrándolo en la ciudad y dotándolo del carácter de espacio cultural representativo de la arqueología industrial de Alcoy.



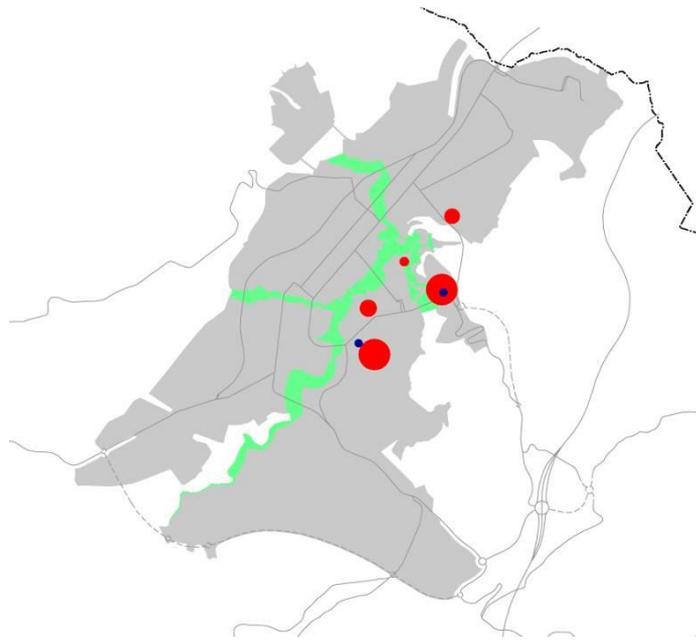
Integración del BIC del Molinar.

Consolidación del papel del municipio como centro educativo y cultural. El papel de la Universidad como regenerador urbano.

A la hora de establecer el rango de un asentamiento urbano en el actual sistema de ciudades de la Comunidad Valenciana tiene especial importancia su capacidad para ser soporte de actividades vinculadas a la investigación y a la actividad docente con rango universitario. En estos momentos, siguiendo una tradición que viene de antiguo, Alcoy cuenta con una sede universitaria además de diversos centros docentes y culturales de rango comarcal. Hay que aprovechar la ubicación de estos espacios para reforzar la centralidad de los espacios urbanos históricos huyendo de la creación de guetos culturales que en nada contribuyen a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, para lo que se propondrá una mejora del sistema de accesos al actual espacio universitario de la UPV.



Sede de la Universidad Politécnica en Alcoy.



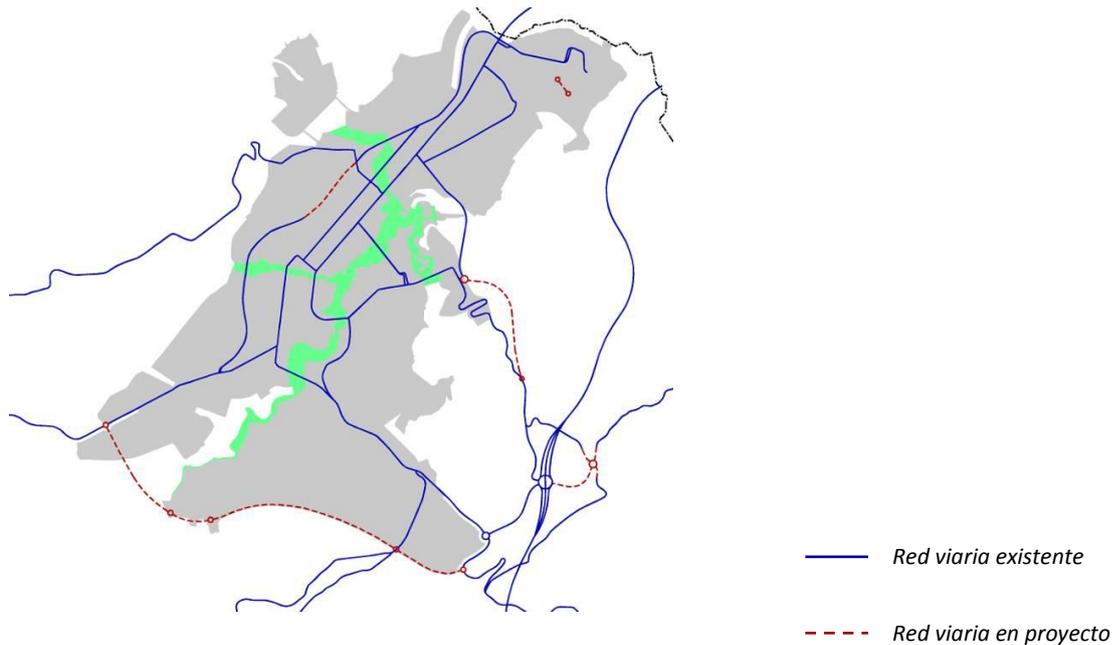
- Centros docentes de rango supracomarcal*
- Centros docentes de rango comarcal*

Mejora de las condiciones de accesibilidad y conexión entre barrios. Importancia de la movilidad urbana sostenible.

La construcción de la autovía ha marcado un hito por lo que se refiere a la mejora de la accesibilidad de Alcoi desde una óptica territorial, reduciendo sensiblemente los tiempos de comunicación con otros enclaves con los que guarda relación, en especial Alicante, Gandia y Xàtiva. Esto tiene la ventaja de que lo que antes era una carretera nacional por el interior de la ciudad ahora se ha convertido en un viario urbano.

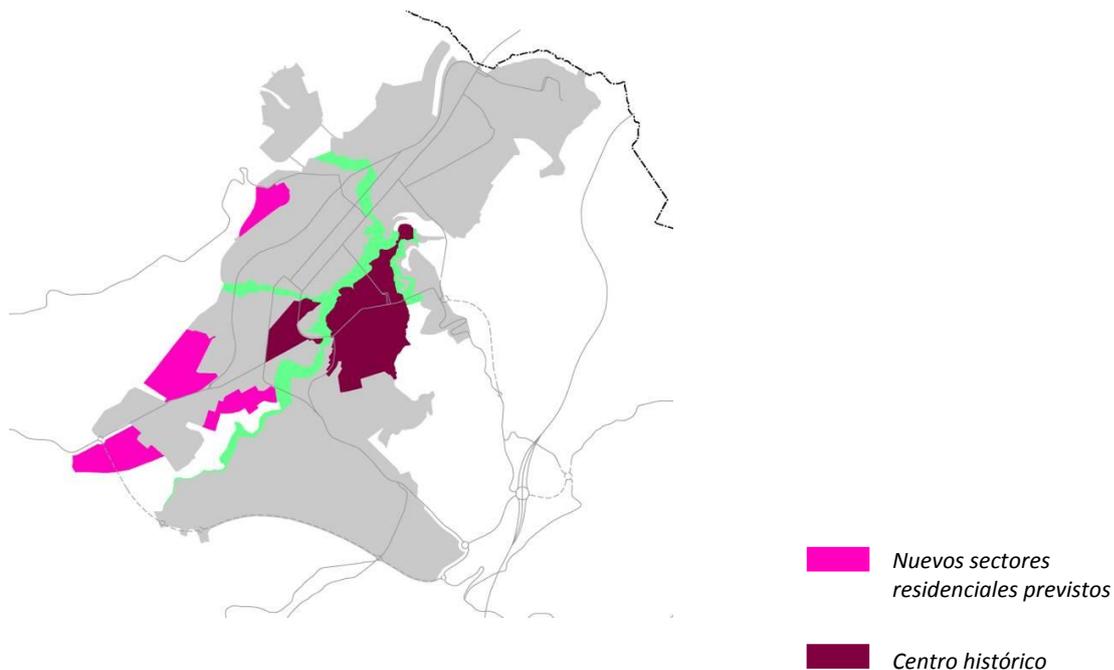
No obstante, hay que mejorar la comunicación entre las diferentes partes de la ciudad, para lo que se propone una ronda perimetral que evite el tráfico por el centro de la ciudad. Es de resaltar que en estos momentos está en ejecución la conexión entre la zona norte y la del viaducto, y que el plan preverá un nuevo acceso desde el sur hasta la altura del recinto ferial evitando las curvas actualmente existentes. Se prevé asimismo la culminación de la ronda por el sur que permite la interconexión de las áreas industriales así como el desvío del tráfico de la carretera de Banyeres.

Hay que asegurar la movilidad urbana sostenible, potenciando la utilización de la vía verde, creando carriles bici, mejorando en transporte público y apostando por un modelo de ciudad compacta y por una implantación de usos industriales que permita ir a trabajar sin necesidad de utilizar el vehículo privado.



Previsión de actuaciones residenciales estratégicas que mejoren la imagen urbana y la dotación de VPP.

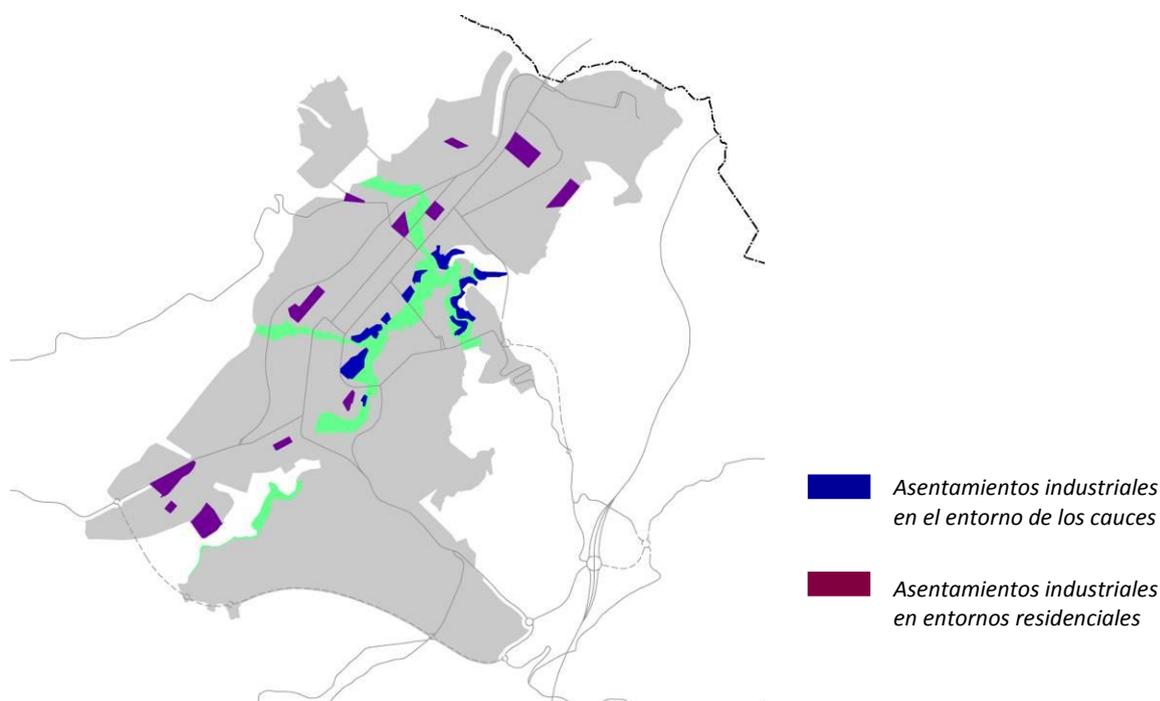
En los nuevos sectores residenciales (Sant Benet, Riquer y Nou Batoi) se preverán densidades y tipologías que permitan la implantación de VPP. También será ello posible en las áreas de renovación urbana a delimitar en las zonas del centro histórico que se encuentren más degradadas así como en las actuaciones de dotación que supongan el transvase de usos incompatibles con los dominantes en el entorno y que supongan una mejora de la imagen urbana. Se propone que la cuantía mínima de edificabilidad con destino a VPP en los sectores anteriormente citados cuyas tipologías sean acordes con la implantación de VPP no sea inferior al 30% de la edificabilidad total del sector.



Mejora de la calidad de vida de los barrios con cambios de uso y actuaciones dotacionales a pequeña escala.

Aun reconociendo el esfuerzo realizado en la etapa de los ayuntamientos democráticos por la mejora de las dotaciones públicas, hay que reconocer que existen posibilidades de seguir por este camino. En este sentido, hay que resaltar la posibilidad que ofrecen los asentamientos industriales en entornos residenciales y en el entorno de los cauces. La regeneración de estas zonas debe plantearse como una oportunidad para mejorar la calidad de vida de los barrios afectados mediante actuaciones de dotación que permitan la generación de nuevos equipamientos y la recuperación de las plusvalías que un cambio de uso a otro más lucrativo puede generar.

Una de las actuaciones pendientes es el tratamiento de la plaza de Al Azraq como un ejemplo de intervención sobre un espacio estratégico en el ensanche de la ciudad y remate de la avinguda Hispanitat.



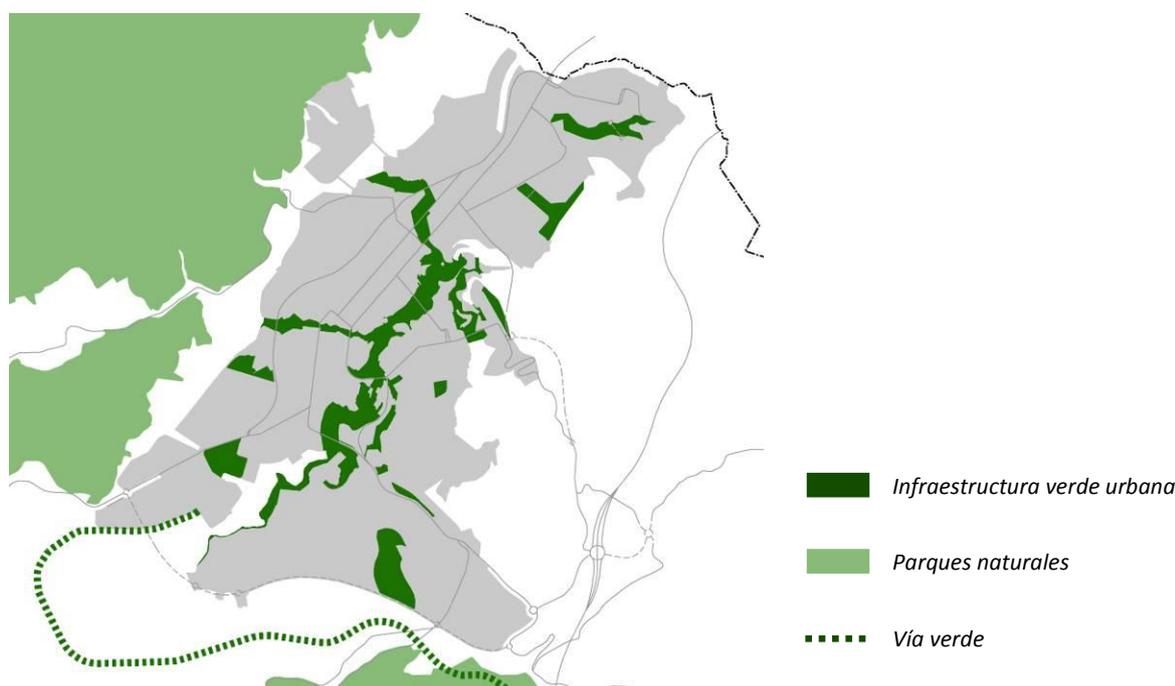
Incremento de la infraestructura verde urbana y creación de una malla interconectada de espacios libres.



Jardines junto al paisaje protegido del río Serpis

Hay que entender la infraestructura verde como un continuo de espacios libres y de suelos dotacionales interconectados que den lugar a una malla que facilite la accesibilidad a unos espacios que enriquecen la estructura urbana. Es importante que esa malla se encuentre a su vez conectada con los espacios exteriores de mayor valor medioambiental, entre los cuales los cauces desempeñan un papel determinante. Se trata de que haya una secuencia y continuidad de suelos dotacionales desde los de escala municipal hasta los de escala de barrio.

La reconversión de la N-340 a su paso por el casco urbano ofrece una oportunidad de mejora de este espacio, lo que irá unido a un cambio de la sección, de forma que se incremente el espacio peatonal y se permita su ajardinamiento, lo que supondrá una mejora sustancial de la imagen urbana. Hay que resaltar la importancia de la vía verde cuyo papel se verá reforzado mediante el acabado de su trazado en la parte pendiente.

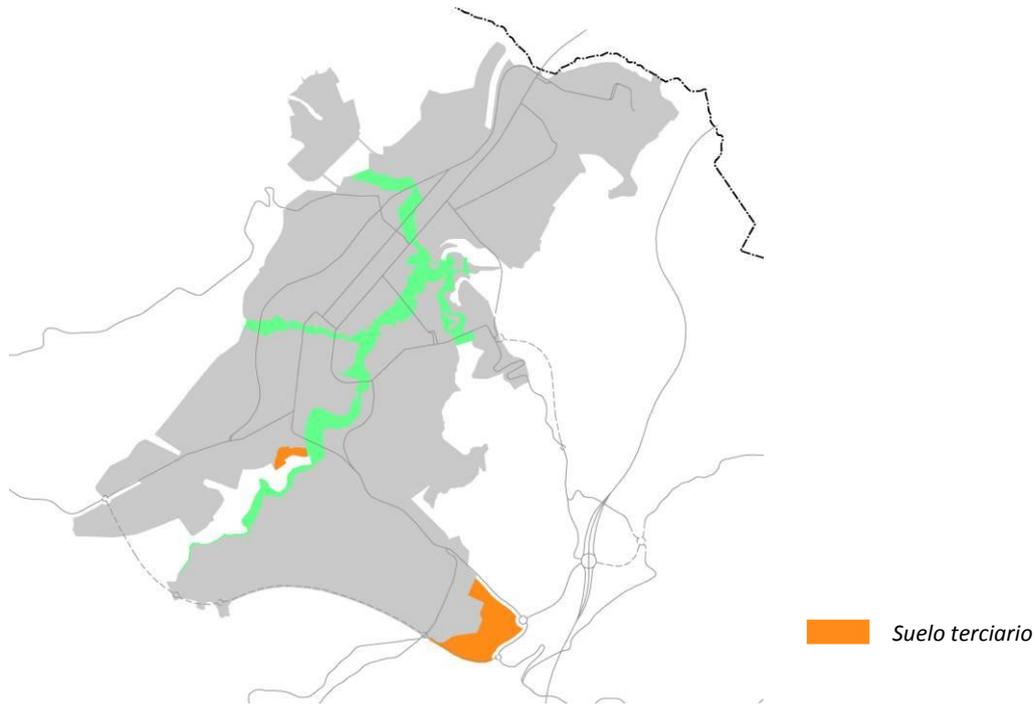


Incremento del suelo terciario en lugares estratégicos que revitalicen las áreas degradadas y mejoren la imagen de los accesos urbanos.

Alcoi es una ciudad con una antigua vocación industrial, lo que se refleja en la abundancia de suelo dedicado prioritariamente a dicho uso cuya ubicación ha ido evolucionando en función de cuál ha sido el factor determinante en su localización: cauces, carreteras, accesos a la población.

No ocurre lo mismo por lo que se refiere a los espacios destinados al uso terciario pese a que en las últimas décadas ha habido un transvase de actividad hacia el sector servicios. Ello conduce a una mezcla de usos no siempre deseable. La reconversión de enclaves industriales en situaciones estratégicas a un uso terciario es una oportunidad para la mejora de estas piezas urbanas por lo que puede incidir sobre su revitalización.

En este sentido, la recuperación y mantenimiento del pequeño comercio en el centro histórico es uno de los objetivos del plan. También hay que valorar la introducción de usos terciarios ligados a actividades lúdicas y de esparcimiento en el entorno del río con el fin de que la zona adquiriera la vitalidad deseada. Por otra parte, hay que tener en cuenta la importancia que el sector terciario puede tener como elemento de mejora de la fachada urbana en los accesos a la ciudad, lo que se traduce en la previsión de un sector de uso dominante terciario en el acceso sur desde la autovía.



Mejora de las fachadas urbanas mediante operaciones de remate en los accesos y programas de paisaje en las zonas más visibles.

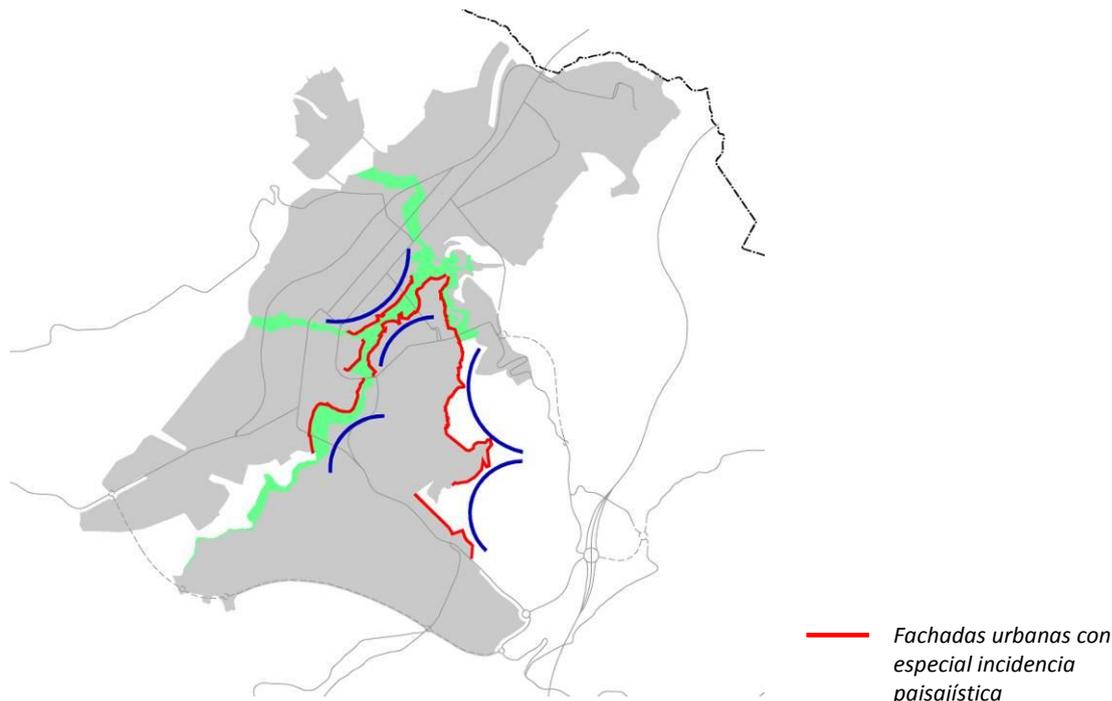
La mejora de las fachadas urbanas es uno de los objetivos básicos con mayor incidencia sobre el paisaje. En nuestro caso, la ciudad adquiere nuevas perspectivas como consecuencia del trazado de la A-7, lo que ha producido asimismo un vuelco importante en el sistema de accesos. El mayor margen de maniobra se encuentra en el acceso sur, consecuencia de lo cual resulta la previsión del nuevo sector terciario, que irá acompañado de un trazado más urbano de la carretera de acceso. Una zona especialmente sensible al cambio de perspectiva al que se ha hecho referencia es la fachada este del casco histórico que resulta muy visible desde la A-7. Otro tanto cabe decir de las fachadas recayentes a cauces, antiguos espacios de servicio que en la actualidad han adquirido una centralidad y un carácter estructurante importantes.



Fachadas de la zona este de Alcoy.



Fachadas del centro urbano recayentes a cauce.



Aplicación de mecanismos de gestión que garanticen la regeneración urbana a costa de las plusvalías que el plan genere.

El plan no debe ser sólo la expresión gráfica del modelo deseado; debe ir acompañado de los compromisos entre administraciones y con la iniciativa particular que garanticen su gestión en un proceso en el que la secuencia lógica implica que la urbanización vaya por delante de la edificación y en el que exista una correspondencia entre suelo lucrativo y suelo dotacional.

Para garantizar la viabilidad de un plan es necesario dotarlo de los necesarios mecanismos de gestión que lo conviertan en el verdadero motor de la política urbanística municipal. Para ello, el plan debe ser realista en su concepción y agotar todas las medidas que la legislación urbanística pone a su alcance con el fin de asegurar su gestión a corto y medio plazo, lo que implica una diversidad de la oferta inmobiliaria ajustada a las características del mercado, una estrecha colaboración entre la gestión directa y la iniciativa privada y, en cualquier caso, un equilibrio entre los beneficios y cargas que comporta el desarrollo urbano de forma que sea viable la ejecución del planeamiento propuesto.

En cualquier caso, se considera prioritario que el plan tenga prevista la gestión de todo el suelo dotacional, de forma que su obtención se asegure a costa del aprovechamiento que el propio plan general, alcanzando un equilibrio mediante el cual se garantice el desarrollo de los nuevos crecimientos con la consiguiente recuperación de las plusvalías que ello genera.

3.3.4. PRINCIPALES MAGNITUDES DEL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO

Resultado de las actuaciones estratégicas enunciadas en el apartado anterior es el modelo territorial propuesto a modo de avance que tiene su origen en la Versión Preliminar del Plan General que ha servido de referencia para los procesos de Concierto Previo y de Evaluación Ambiental llevados a cabo hasta el momento, con los ajustes requeridos en el Documento de Referencia, en el Informe del Concierto Previo y en el Informe Ambiental.

Las principales magnitudes del nuevo modelo territorial propuesto son las siguientes:

CLASE DE SUELO	SUPERFICIE (Ha)
SUELO URBANO	935,30
SUELO URBANIZABLE	258,56
SUZR-1 Cotes Altes	9,29
SUZR-2 Llometes	7,14
SUZR-3 Riquer	18,74
SUZR-4 Sant Benet	8,25
SUZR-5 Nou Batoi	15,80
SUZR-6 Sargento	91,90
SUZR-7 Barxell	45,78
SUZI-1 Industrial Sur	47,58
SUELO NO URBANIZBLE	11.772,49
PROTEGIDO	9.968,50
COMÚN	1.803,99
TOTAL TÉRMINO MUNICIPAL	12.966,35

Sobre la base de este nuevo modelo territorial, y con el enriquecimiento que resulte del proceso de participación pública, se formalizará el nuevo documento urbanístico, que junto con los estudios sectoriales específicos será sometido al trámite de información pública como paso previo a su aprobación provisional municipal y definitiva autonómica.

3.4. CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS

La movilidad de un ámbito territorial determinado, entendida como los viajes que se producen con origen y destino en dicho ámbito, depende de las características demográficas y socioeconómicas de la población residente, así como de la localización de actividades económicas, ya sean productivas, de servicios, comerciales, etc.

Para hacer la radiografía de la población de la ciudad de Alcoy, se han utilizado datos existentes en estudios previos, datos recogidos durante la fase de prediagnóstico y los que se han podido extraer de los trabajos de campo que se han realizado, encuestas, reuniones, etc.

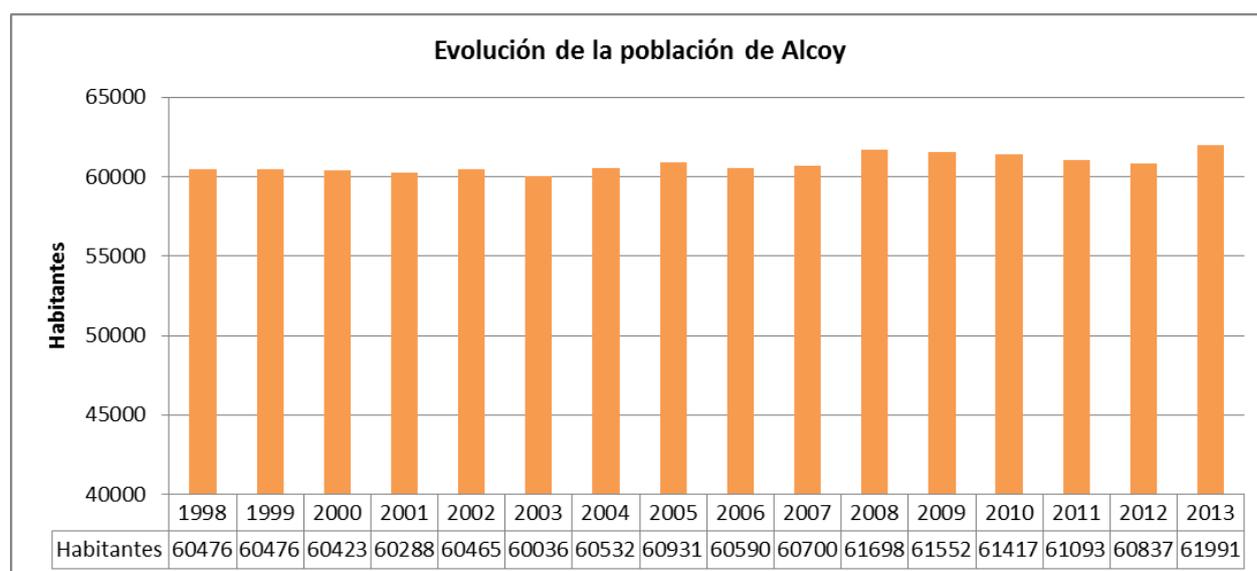
En este apartado se hace un análisis global de los resultados, ya sea por macro ó microzonas, según se disponga de la información adecuada, de las variables explicativas o incidentes en la movilidad, siendo las que a continuación se enumeran:

- Distribución espacial de la población.
- Densidad de población.
- Tasas de crecimiento de la población.
- Distribución de unidades de familia.
- Grupos de edad, índice de envejecimiento.
- Actividad económica. Población activa y en paro. Mercado de trabajo.

Además de estos datos, debido a la gran importancia y repercusión que causan otros como el índice de motorización, ofertas de puestos educativos, etc., éstos se estudian y analizan en un apartado correspondiente para cada uno de ellos.

3.4.1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN

Tal y como se puede ver en el gráfico siguiente el municipio no ha experimentado ningún crecimiento de población en la última década.



Evolución de la población de Alcoy. Fuente: Banco de datos de la Caixa y Ayuntamiento de Alcoy

Debido al proceso de reconversión industrial, la población de la ciudad se mantiene más o menos estable desde los años 1970.

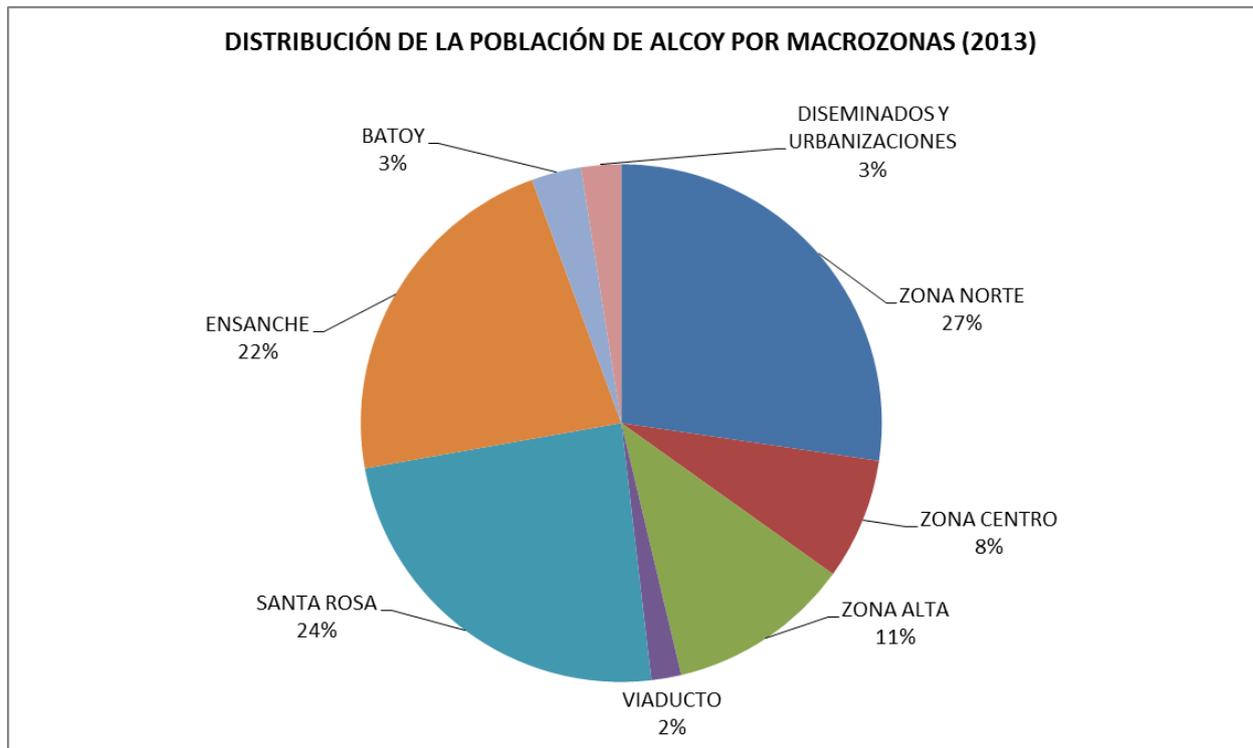
3.4.2. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN

Según los datos extraídos del censo poblacional de Alcoy, la población existente en Alcoy en el año 2013 es de 61.991 habitantes, esta población se distribuye por secciones censales de la siguiente forma;

Población por secciones censales y zonas						
Distrito	Sección	Área (km ²)	Zona	Población 2013	% de la población total	Densidad de la Población (habitantes/km ²)
1	1	0,2016	ZONA CENTRO	1424	2,30%	7062,71
1	2 y 3	0,0753	ZONA CENTRO	1582	2,55%	21013,54
1	4	0,0822	ZONA CENTRO	834	1,35%	10151,56
1	6	0,2413	VIADUCTO	1149	1,85%	4760,86
2	1	0,1365	ZONA ALTA	844	1,36%	6181,41
2	2	0,1208	ZONA ALTA	2212	3,57%	18308,78
2	3	0,2323	ZONA ALTA	1190	1,92%	5123,07
2	4	0,2605	ZONA ALTA	1242	2,00%	4767,11
2	5	0,1156	ZONA CENTRO	853	1,38%	7380,58
2	7	0,0727	ZONA ALTA	1576	2,54%	21684,81
3	1	0,1961	SANTA ROSA	1215	1,96%	6197,23
3	2	0,0291	SANTA ROSA	1510	2,44%	51925,40
3	3	0,0297	SANTA ROSA	1545	2,49%	51962,77
3	4	0,4390	SANTA ROSA	1450	2,34%	3303,04
3	5	0,2231	BATOY	1098	1,77%	4920,58
3	6	0,1017	BATOY	818	1,32%	8045,38
4	1	0,1086	SANTA ROSA	845	1,36%	7784,03
4	2	0,1019	SANTA ROSA	1811	2,92%	17770,98
4	3	0,0213	SANTA ROSA	1159	1,87%	54477,56
4	4	0,0732	SANTA ROSA	1210	1,95%	16520,29
4	5	0,0146	SANTA ROSA	725	1,17%	49499,69
4	6	0,0860	SANTA ROSA	1121	1,81%	13040,08
4	7	0,0217	SANTA ROSA	962	1,55%	44308,63
4	8	0,0794	SANTA ROSA	1347	2,17%	16958,37
5	1	0,0957	ENSANCHE	1406	2,27%	14691,83
5	2	0,0541	ENSANCHE	1101	1,78%	20356,09
5	3	0,1546	ENSANCHE	1595	2,57%	10320,08
5	4	0,0412	ENSANCHE	1208	1,95%	29343,58
5	5	0,0254	ENSANCHE	1184	1,91%	46544,40
5	6	0,3274	ENSANCHE	1299	2,10%	3967,39
6	1	0,0502	ENSANCHE	1653	2,67%	32959,65
6	2	0,0319	ENSANCHE	1048	1,69%	32901,29
6	3	0,0536	ENSANCHE	1200	1,94%	22369,82
6	4	0,0886	ENSANCHE	1293	2,09%	14594,01
6	5	0,0814	ENSANCHE	796	1,28%	9773,92
7	1	0,1010	ZONA NORTE	1238	2,00%	12260,25
7	2	0,0679	ZONA NORTE	1956	3,16%	28819,07
7	3	0,0751	ZONA NORTE	1199	1,93%	15956,38
7	4 y 5	0,1954	ZONA NORTE	1587	2,56%	8121,76
7	7	0,0183	ZONA NORTE	1016	1,64%	55647,32
7	8	0,0526	ZONA NORTE	1105	1,78%	21020,43
8	1	0,0830	ZONA NORTE	2163	3,49%	26048,94
8	2	0,1173	ZONA NORTE	1606	2,59%	13688,56
8	3	-	DISEMINADOS Y URBANIZACIONES	1540	2,48%	-
8	4	0,0231	ZONA NORTE	792	1,28%	34223,28
8	5	0,0251	ZONA NORTE	1431	2,31%	57050,13
8	6	0,0277	ZONA NORTE	1433	2,31%	51811,21
8	7	0,1593	ZONA NORTE	1420	2,29%	8912,58
TOTAL 2007				61991		

Población por secciones censales. Fuente: INE y Ayuntamiento de Alcoy

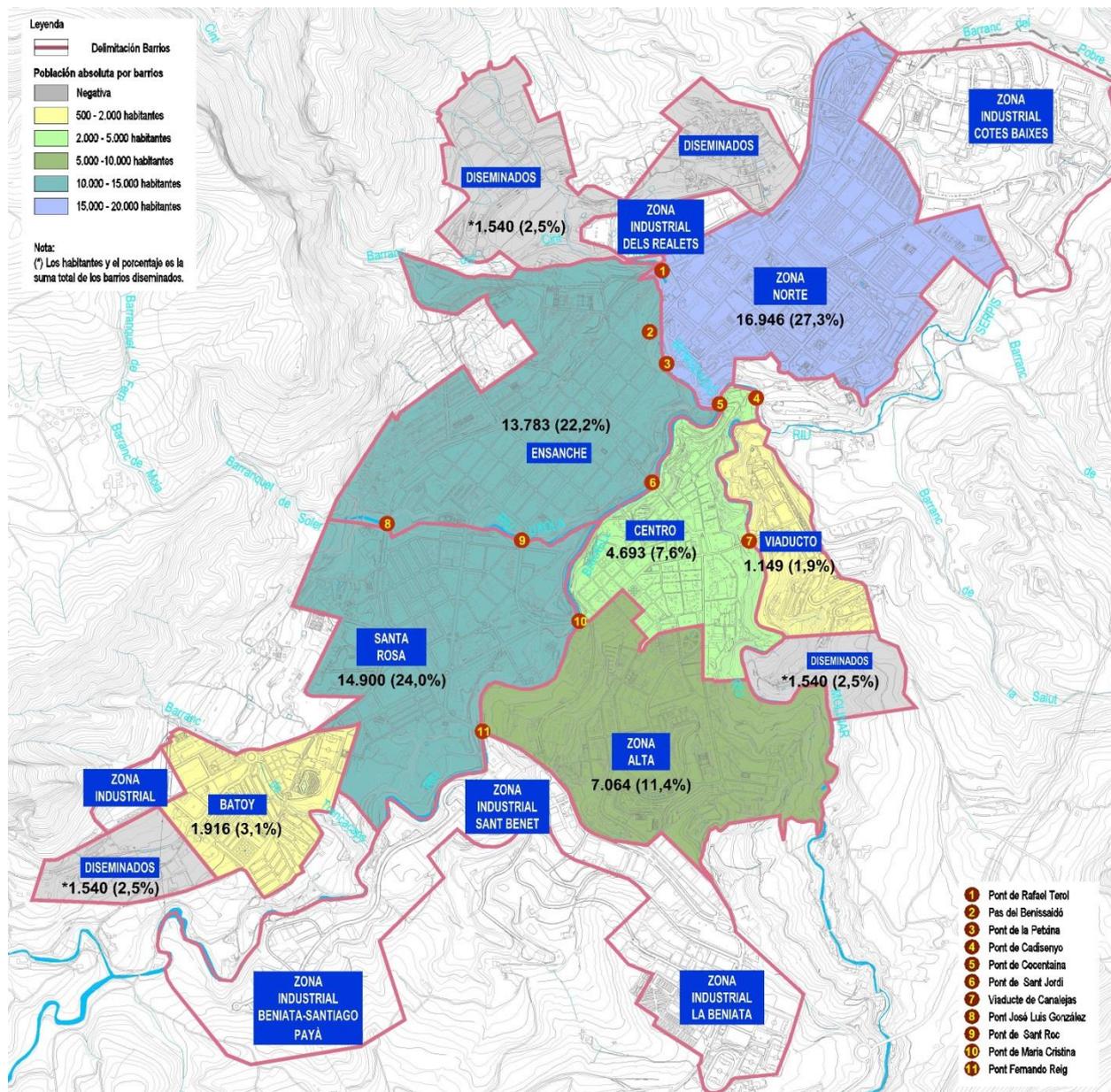
Agrupando los datos de la tabla anterior por las macrozonas definidas obtenemos la siguiente distribución de la población en la zona urbana de Alcoy;



Fuente: INE y Ayuntamiento de Alcoy

A la vista del diagrama, se deduce fácilmente que las zonas más pobladas son la Zona Norte, Santa Rosa y Ensanche, donde residen el 75% de la población total del municipio. El restante 25 % se reparte entre el barrio de Batoy, la Zona del Viaducto, Zona Alta, Zona Centro y los diseminados.

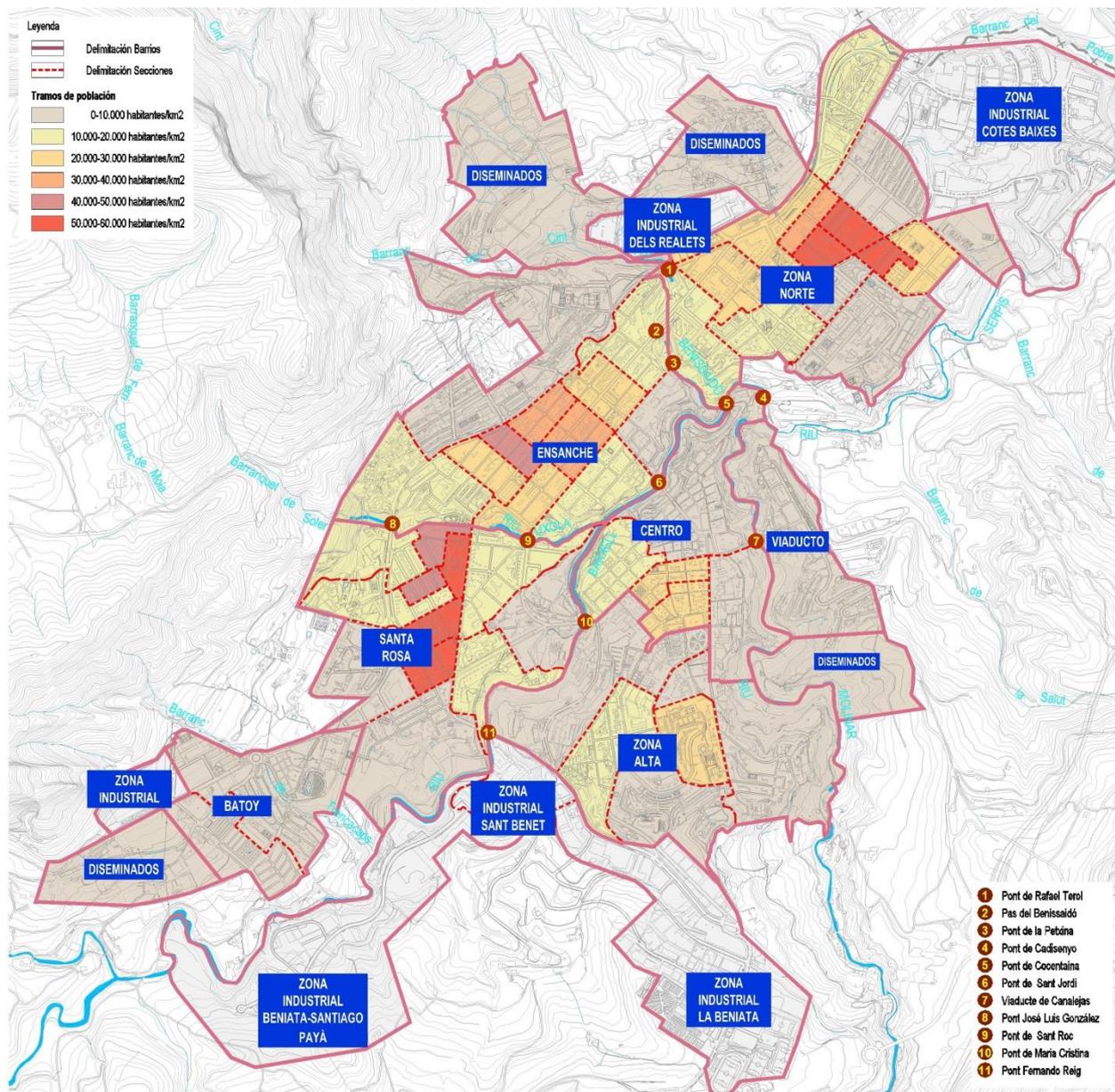
En la siguiente figura se puede ver la distribución espacial de la población en la zona urbana de Alcoy, se puede observar que los barrios más poblados, son también los que más superficie ocupan.



Población por barrio año 2013. Fuente: Elaboración propia

3.4.3. DENSIDAD DE POBLACIÓN

Del reparto de población zonal traspasado a las microzonas se puede determinar la densidad de población medida en habitantes/km², lo que da una idea del tipo de construcción de viviendas existentes y las costumbres de la población en lo que ha residencia y movimiento zonal se refiere.



Densidad de la población en microzonas (secciones). Fuente: Elaboración propia

La primera conclusión que se obtiene del estudio de la imagen mostrada de densidades de habitantes por superficie, es que en las zonas Centro y Viaducto, correspondientes al casco histórico, tiene una densidad baja de ocupación, debido a que el tipo de construcción suele ser viviendas plurifamiliares de baja altura (2 o 4 plantas máximo) y las unidades familiares bajas (personas de edad alta con hijos independizados).

Así mismo, en las zonas de Santa Rosa, Ensanche y Norte podemos ver núcleos de alta densidad, donde las edificaciones tienen más alturas y reside el mayor porcentaje de población.

3.4.4. TASAS DE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN.

Las tasas de crecimiento de la población por zonas son datos que determinan la migración en el interior de una ciudad de los propios habitantes, de tal forma, que datan desde donde y hacia donde se han ido estableciendo las unidades familiares, como con un incremento medio tipo de la población, los registros censales han variado al alza o a la baja, determinando zonas de envejecimiento de la población o zonas de nueva construcción o de expansión de la urbe.

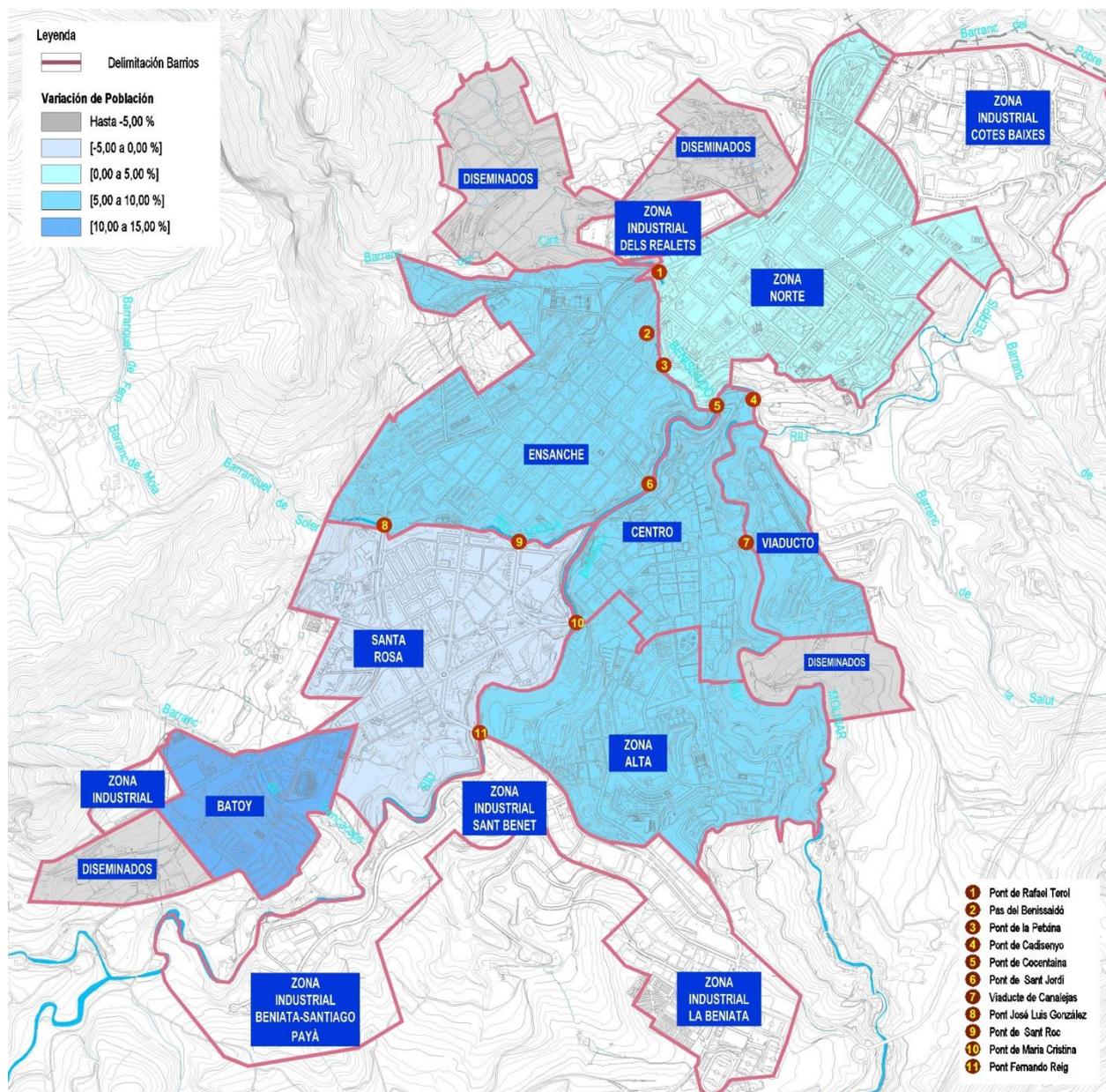
Población por zonas

Zona	POBLACIÓN 2013	% Habitantes por zona	Área (km2)	Variación de la población 2007-2013	Densidad de población (hab/km)
ZONA NORTE	16946	27,3%	0,946	0,5%	17917,362
ZONA CENTRO	4693	7,6%	0,475	9,1%	9887,586
ZONA ALTA	7064	11,4%	0,823	8,9%	8584,795
VIADUCTO	1149	1,9%	0,241	10,9%	4760,862
SANTA ROSA	14900	24,0%	1,201	-4,0%	12410,531
ENSANCHE	13783	22,2%	1,004	8,2%	13727,372
BATOY	1916	3,1%	0,325	11,8%	5898,696
DISEMINADOS Y URBANIZACIONES	1540	2,5%	-	-50,9%	-

TOTAL

61991

Población por Barrios. Fuente: INE y Ayuntamiento de Alcoi

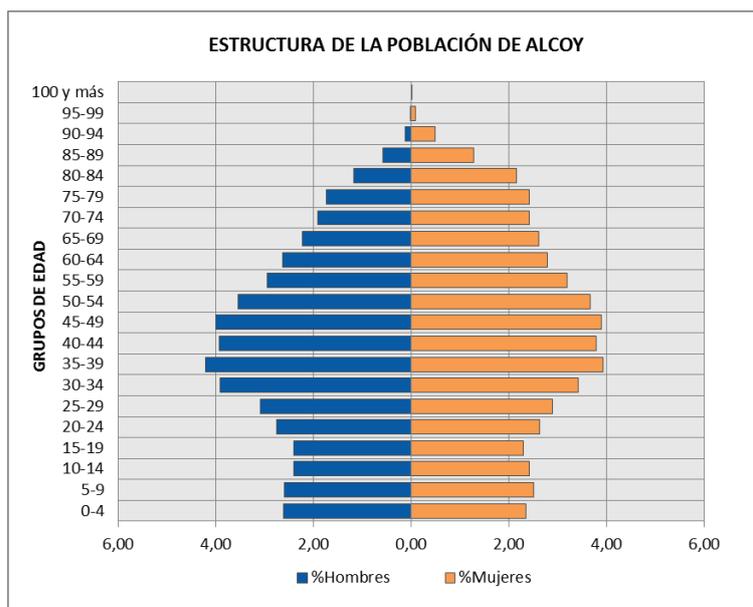


Variación de la población por Barrios (2007-2013). Fuente: Elaboración propia

De la imagen anterior se deduce que las zonas Alta, Centro, Viaducto, Ensanche y Batoy en los últimos cinco años ha experimentado un claro crecimiento, mientras que la Zona de Santa Rosa ha tenido una tendencia negativa, al igual que los diseminados.

3.4.5. GRUPOS DE EDAD, ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO.

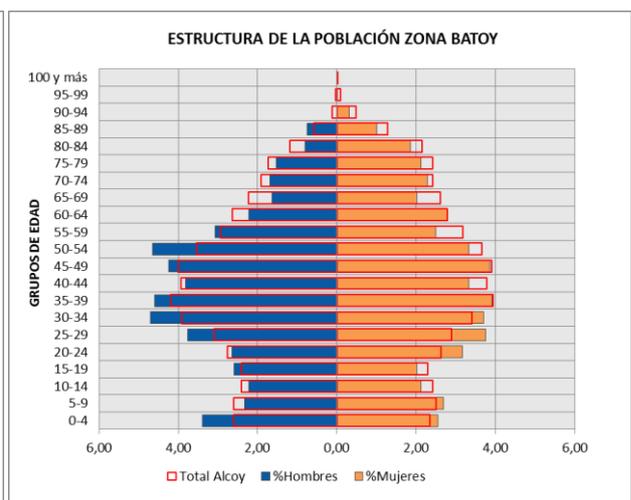
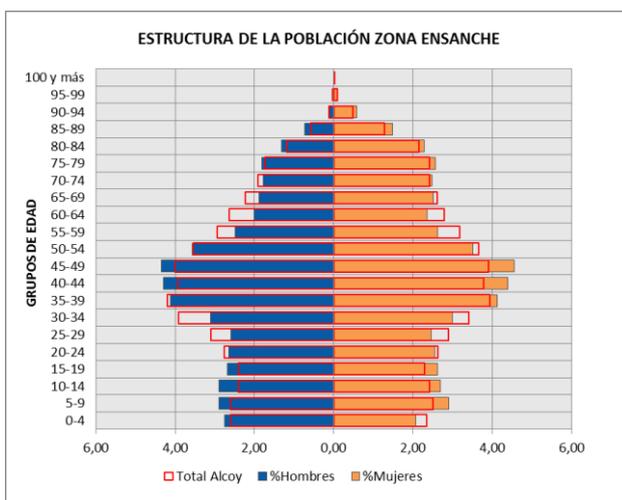
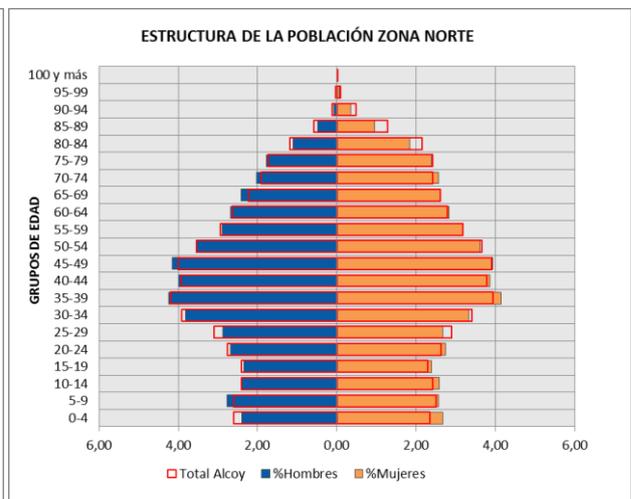
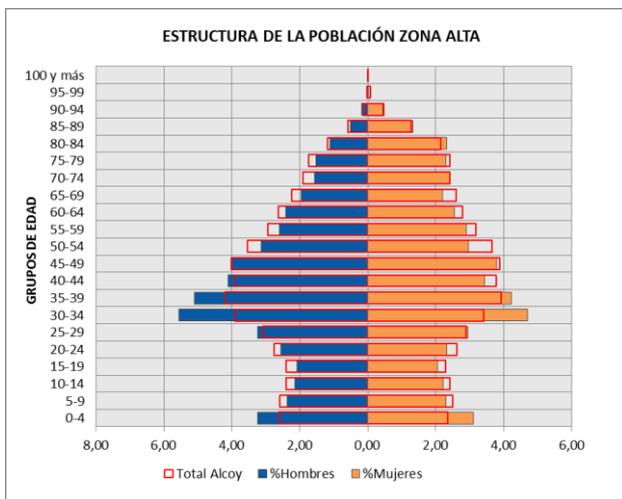
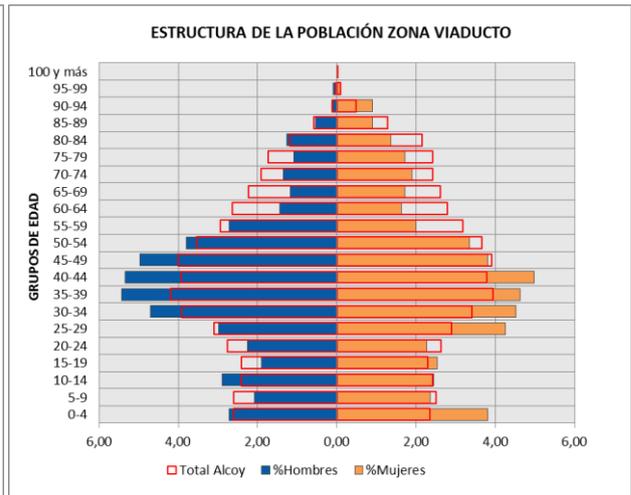
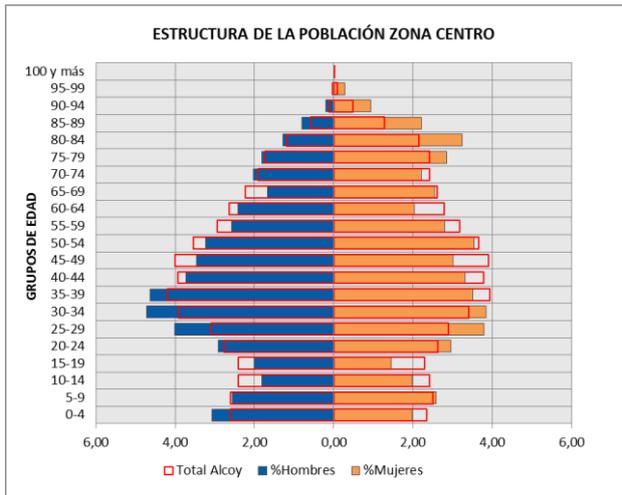
La población de Alcoy presenta un nivel de envejecimiento relativamente alto, tal y como se puede ver en la figura siguiente la forma de la pirámide es regresiva. Con una natalidad reducida y una mortalidad también baja, la mayor parte de la población se encuentra entre las franjas de edades 30 a 55 años.

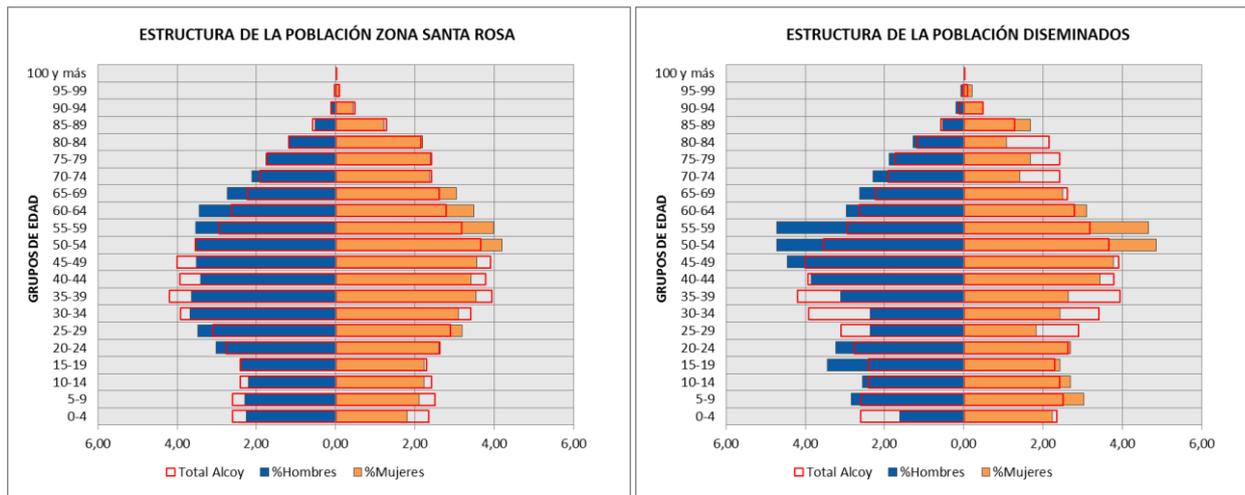


Estructura de la población de Alcoy. Fuente: Elaboración propia e INE

En la pirámide de población anterior se puede observar que presenta un fuerte estrangulamiento en la base, motivado por el descenso de la natalidad y la fecundidad a partir de la mitad de los años 70, se puede apreciar un ligero incremento en la base debido al aumento de natalidad provocado por la llegada de inmigrantes y por la llegada a la edad fértil de la generación del baby-boom. Por otro lado hay un notable incremento de la población adulta, sobre todo entre los 30-50 años, pero a pesar del elevado número de mujeres en edad fértil, el número de nacimientos es reducido.

En los gráficos siguientes podemos ver la estructura de la población de Alcoy comparada con la estructura de la población de cada macrozona;





3.4.6. MERCADO DE TRABAJO

A grandes rasgos, el mercado de trabajo nacional se caracteriza en la actualidad por la desigualdad en el acceso al mercado laboral (mujeres, jóvenes y mayores de 40 años), predominio de los contratos temporales que provocan una situación de inestabilidad laboral, una economía que cuenta cada vez más con una mayor presencia del Sector Servicios, y sobre todo una importancia creciente en la formación y cualificación de los recursos humanos para adquirir una ventaja comparativa en el acceso al mercado laboral.

El Municipio de Alcoy, como se verá a lo largo de este análisis, presenta aspectos propios en la evolución de las diferentes variables que conforman el mundo laboral. Un factor importante que caracteriza a la estructura demográfica y de empleo de la provincia, es el despoblamiento constante de las zonas del interior, como consecuencia de la crisis económica, que provoca el traslado de los jóvenes a las zonas metropolitanas de las grandes ciudades, atraídos por mejores perspectivas laborales.

También es de obligada referencia el comentario sobre la incorporación progresiva de la mujer al mercado laboral, y su aún lejana equiparación con la población masculina en materia de empleo, aunque se vienen poniendo en marcha medidas económicas y políticas de empleo encaminadas a la corrección de esta desigualdad.

Para proceder al análisis del mercado de trabajo se han utilizado dos fuentes estadísticas básicas: los datos contemplados en la Encuesta de Población Activa (EPA), realizada por el Instituto Nacional de Estadística (INE), y las elaboradas por el Servicio público de Empleo (SEPE).

En relación con la actividad económica y la participación de los ciudadanos en ella, la población total puede dividirse en población económicamente activa y población económicamente inactiva.

Activos

Se considera población activa al conjunto de personas que suministran mano de obra para la producción de bienes y servicios o que están disponibles y hacen gestiones para incorporarse a dicha producción. La población activa comprende a todas aquellas personas de 16 y más años que satisfacen las condiciones necesarias para su inclusión entre las personas ocupadas o paradas.

La población activa en el Término Municipal de Alcoy, al igual que su población se ha mantenido estable;



Activos	
Año	Alcoy
2.001	26.492
1991	26.041

Evolución de la Población Activa. Fuente: Presidencia de la Generalitat Valenciana. Área de Documentación y Análisis de datos.

En la actualidad en Alcoy existen 8.288 personas que demandan empleo. Como podemos comprobar en la tabla siguiente, la demanda por parte de hombres es ligeramente inferior a la demanda de mujeres. Siendo la demanda de empleo de los menores de 25 años bastante inferior al resto de grupos.

POBLACIÓN ACTIVA DEMANDANTE DE EMPLEO POR SEXO Y EDAD						
TOTAL	HOMBRES			MUJERES		
	<25	25 - 44	>=45	<25	25 - 44	>=45
8.288	303	1.807	1.820	295	1.962	2.101

Población activa demandante de empleo Septiembre de 2013. Fuente: Servicio público de empleo estatal SEPE

Datos del indicador Tasa de desempleo. Alcoy/Alcoi	
Fecha	Valor (%)
31/08/2013	20,96
31/03/2013	20,89
31/03/2012	19,34
31/03/2011	18,63
31/03/2010	18,13
31/03/2009	15,76
31/03/2008	9,57
31/03/2007	8,91
31/03/2006	9,21

Tasa de desempleo. Fuente: Presidencia de la Generalitat Valenciana. Área de Documentación y Análisis de datos.

Ocupados

Forman parte de la población ocupada las personas de 16 y más años que han tenido un trabajo por cuenta ajena o ejercido una actividad por cuenta propia, pudiendo haber estado durante la encuesta de referencia: trabajando a cambio de un sueldo, salario, beneficio empresarial o ganancia familiar, en metálico o en especie; con empleo pero sin trabajar, debido a cualquier contingencia, y que al finalizar esta pueda volver a reincorporarse.

Existen diversos sectores económicos dentro de los cuales la población activa puede desarrollar su actividad. Las diversas ramas profesionales se han aglutinado en cuatro:

- Agricultura, pesca y ganadería.
- Industria.
- Construcción.

- Servicios.

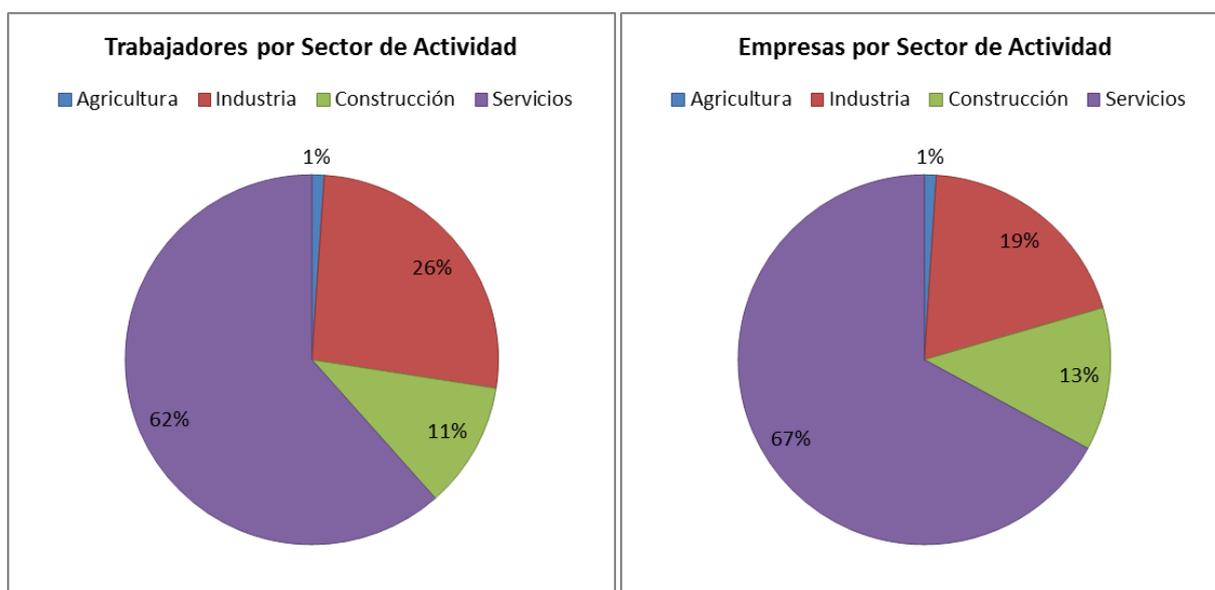
El mayor o menor porcentaje de estos sectores proporciona información de la sociedad en la cual se desarrollan. Los datos obtenidos en Alcoy se representan en la siguiente tabla y en el gráfico que le sigue:

Trabajadores por sector de actividad		
Agricultura	194	1,1%
Industria	4.766	26,4%
Construcción	1.990	11,0%
Servicios	11.107	61,5%

Total	18.057	100.00%
Autónomos	4.194	23,2%
Por cuenta ajena	13.863	76,8%

Empresas por sector de actividad		
Agricultura	24	1,0%
Industria	452	19,4%
Construcción	291	12,5%
Servicios	1.560	67,0%

Total 2.327 100.00%



*Trabajadores y empresas por sector y actividad (diciembre 2007)
Fuente: Estudio socioeconómico de Caja España (2008). Elaboración propia.*

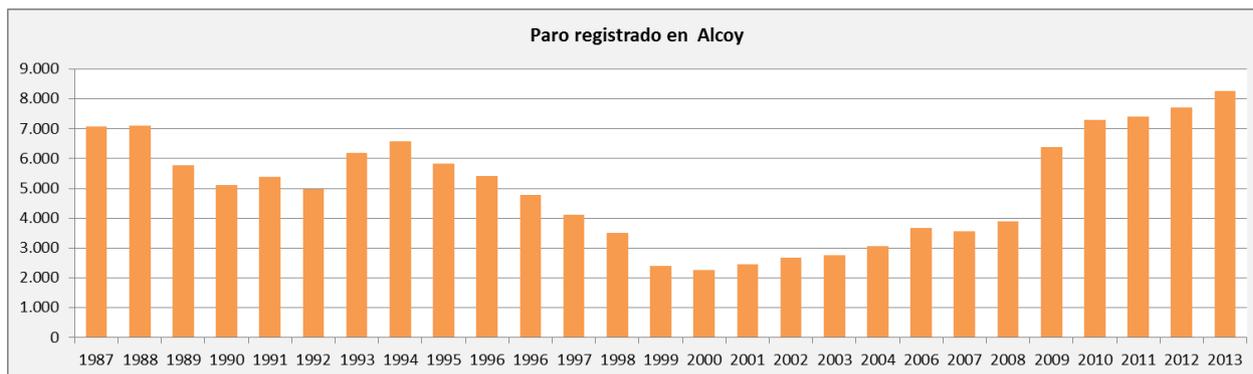
Parados

La población parada es aquella de 16 y más años que durante la encuesta de referencia haya estado sin trabajo, en busca de trabajo y disponible para trabajar. Por su parte, se consideran inactivas a todas aquellas personas de 16 y más años no clasificadas como ocupadas o paradas durante la encuesta, englobando a las siguientes categorías: personas que se ocupan de su hogar, estudiantes, jubilados o retirados, pensionistas, personas que realizan trabajos benéficos, sociales,

etc., sin remuneración; así como personas que, sin ejercer ninguna actividad económica, reciben ayuda pública o privada y todas aquellas que no estén incluidas en ninguna de las categorías anteriores.

Datos del indicador Paro registrado. Alcoy/Alcoi	
Fecha	Valor (personas)
31/08/2013	8.288
31/03/2013	8.258
31/03/2012	7.699
31/03/2011	7.417
31/03/2010	7.297
31/03/2009	6.388
31/03/2008	3.890
31/03/2007	3.570
31/03/2006	3.680
31/03/2005	3.073
31/03/2004	2.774
31/03/2003	2.678
31/03/2002	2.458
31/03/2001	2.252
31/03/2000	2.394
31/03/1999	3.511
31/03/1998	4.122
31/03/1997	4.788
31/03/1996	5.416
31/03/1995	5.831
31/03/1994	6.586
31/03/1993	6.179
31/03/1992	4.982
31/03/1991	5.385
31/03/1990	5.115
31/03/1989	5.785
31/03/1988	7.097
31/03/1987	7.087

Paro registrado. Fuente: Presidencia de la Generalitat Valenciana. Área de Documentación y Análisis de datos.



Evolución del Paro en el Municipio de Alcoy. Fuente: Presidencia de la Generalitat Valenciana. Área de Documentación y Análisis de datos.

En la tabla que se detalla a continuación, se muestra el número de desempleados por grandes grupos de actividad económica, que es como quedan registrados en las oficinas del Servicio Nacional de Empleo.

Paro registrado según sector productivo					
	Agricultura, Ganadería y Pesca	Construcción	Industria	Servicios	Sin empleo anterior
1º Trimestre 2013	120	973	2.049	4.515	601
4º Trimestre 2012	115	960	2.014	4.392	604
3º Trimestre 2012	106	966	1.976	4.351	603
2º Trimestre 2012	99	935	1.938	4.194	585
1º Trimestre 2012	108	966	1.886	4.112	627

Paro registrado según sector productivo. Fuente: Área de estadista de la diputación de Alicante

4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN ALCOY

Además de todos los datos suministrados hasta ahora, que nos aportarán la información necesaria a la hora de tomar decisiones de las conclusiones que se vislumbren del estudio de la ciudad y el porqué de éstas conclusiones, es necesario saber cómo se distribuye la movilidad de la ciudad, los índices de movilidad, el reparto modal, los motivos de los viajes, etc. Este conocimiento dará información sobre donde incidir en cada uno de los sectores para reconducir la movilidad hacia una movilidad sostenible, una movilidad acorde con el bienestar de los ciudadanos y mejorar la calidad de vida de la ciudad, desestimando el uso del vehículo privado como único o mayoritario modo de transporte viable.

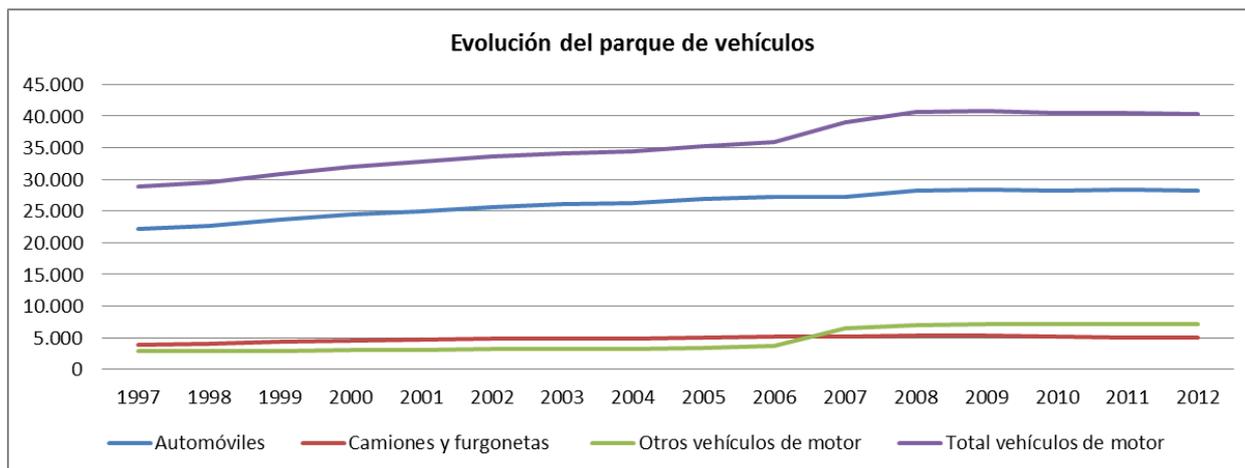
Para la obtención de los datos necesarios se han estudiado los siguientes documentos o fuentes de información: Aforos manuales de vehículos/peatones/bicicletas, encuestas de opinión/movilidad y entrevistas con diversos agentes sociales implicados.

4.1. PARQUE DE VEHÍCULOS

Hay que tener en cuenta que el uso del vehículo privado no se limita solo al turismo, sino que compete a todos aquellos vehículos motorizados que no se utiliza para transporte público, es decir, turismos, ciclomotores, motocicletas, camiones, furgonetas, etc.

Por lo tanto primero se mostrara la evolución del parque de vehículos en la ciudad y posteriormente se realizara el reparto por zonas, por habitantes (índice de motorización), etc. Así se verá la evolución del parque de vehículos y se estudiara la situación actual frente a la motorización de la población y su uso.

Evolución del parque de vehículos por categoría. Evolución 1997 -2012				
Año	Automóviles	Camiones y furgonetas	Otros vehículos de motor	Total vehículos de motor
2012	28.211	4.939	7.096	40.246
2011	28.348	5.071	7.096	40.515
2010	28.276	5.167	7.121	40.564
2009	28.407	5.318	7.124	40.849
2008	28.265	5.375	7.033	40.673
2007	27.324	5.182	6.480	38.986
2006	27.185	5.148	3.656	35.989
2005	26.934	5.040	3.334	35.308
2004	26.310	4.884	3.205	34.399
2003	26.026	4.834	3.171	34.031
2002	25.688	4.795	3.132	33.615
2001	25.012	4.638	3.105	32.755
2000	24.522	4.508	3.005	32.035
1999	23.599	4.280	2.898	30.777
1998	22.671	4.042	2.850	29.563
1997	22.201	3.848	2.853	28.902



*Evolución del parque de vehículos por categoría 97-12
Fuente: Anuario estadístico de la Caixa*

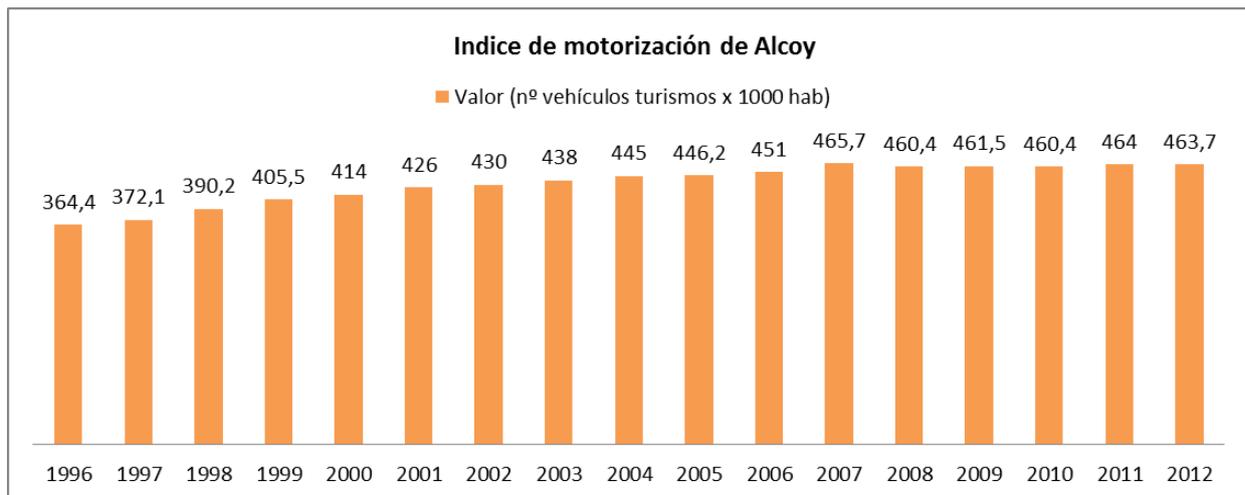
Tal y como se aprecia en el gráfica a pesar de que la población se ha mantenido estable en los últimos diez años el parque de vehículos ha tendido a aumentar, experimentando en los últimos años un estancamiento debido a la crisis económica.

4.1.1. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN

Una vez vista la evolución del parque de vehículos y la composición del mismo en fechas actuales se puede establecer la evolución del índice de motorización en la ciudad, dato fundamental para determinar hacia donde discurrirá el futuro de la movilidad de Alcoy si no se hace ningún tipo de actuación.

Cantidad de vehículos turismos por cada 1000 habitantes.

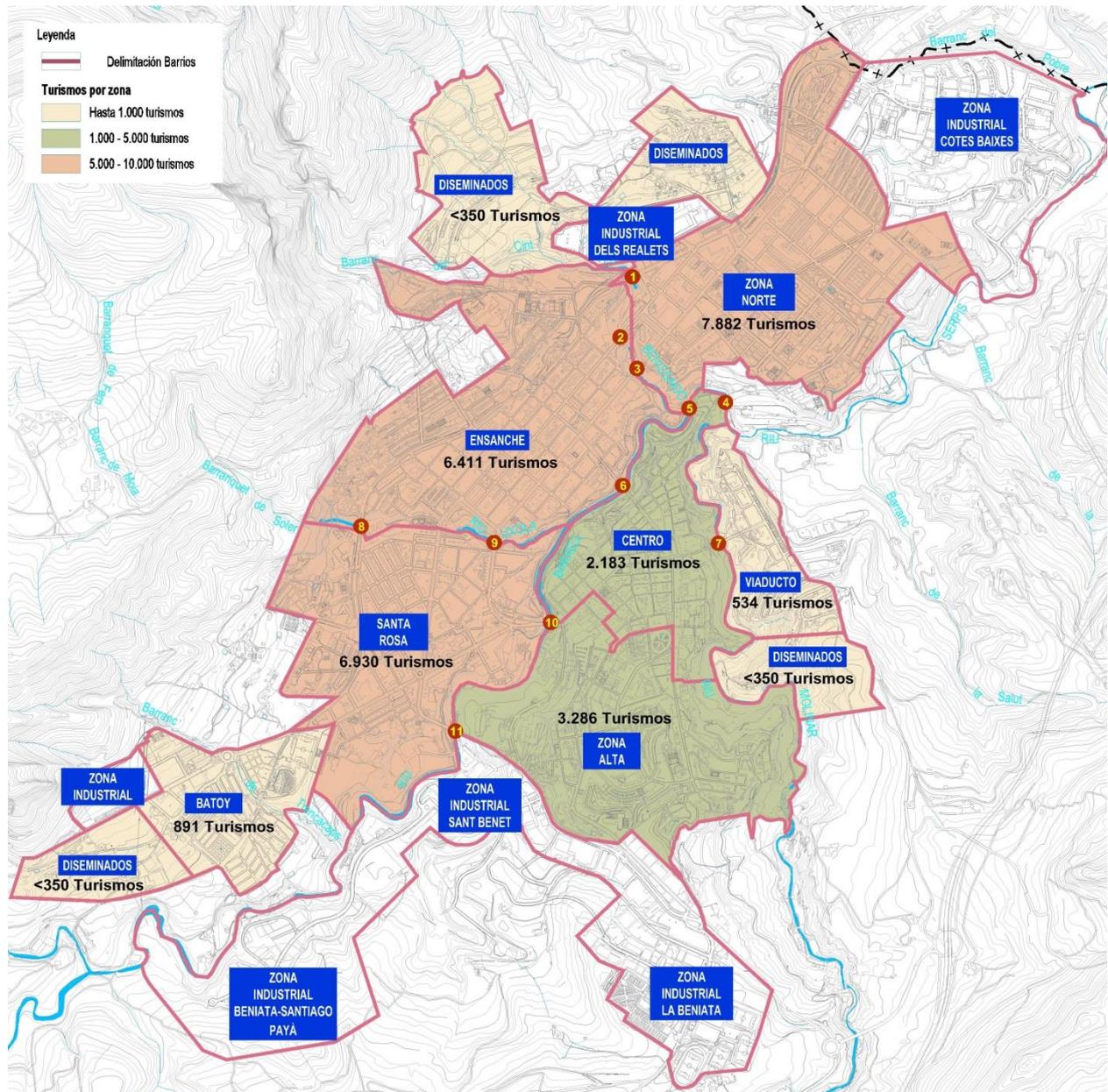
Índice de motorización en Alcoy	
Fecha	Valor (nº vehículos turismos x 1000 hab)
2012	463,7
2011	464,0
2010	460,4
2009	461,5
2008	460,4
2007	465,7
2006	451,0
2005	446,2
2004	445,0
2003	438,0
2002	430,0
2001	426,0
2000	414,0
1999	405,5
1998	390,2
1997	372,1
1996	364,4



Evolución del índice de motorización en Alcoy. Fuente: ARGOS. Banco de datos municipal.

El índice de motorización de Alcoy actual es de 463,7 vehículos turismos por cada 1.000 habitantes. Se ha pasado de que en el año 1996 el 36,4% de la población disponía de vehículo privado turismo a que en la actualidad es el 46,3%, teniendo en cuenta el descenso de matriculaciones sufrido en los dos últimos años debido a la crisis económica.

Este índice de motorización indica que por cada 2.15 habitantes hay un turismo. Trasladando este dato a la distribución espacial en macrozonas obtenemos la siguiente figura;



Turismos por zona. Fuente: Elaboración propia.

4.2. CENTROS Y ZONAS ATRACTORAS.

La movilidad de una ciudad viene marcada por la generación y atracción de los desplazamientos, para lo cual habrá que determinar qué zonas son las generadoras (de donde parten los desplazamientos) y hacia donde van éstos o zonas atractoras. Se puede considerar un centro atractor todo aquel punto o núcleo funcional que por sí solo es fin de un conjunto significativo de desplazamientos, por lo cual, se han de considerar y estudiar centros de concurrencia pública como Hospitales, Centros de Estudio, Centros Comerciales (abiertos o cerrados), etc.

Teniendo en cuenta el peso que tienen los desplazamientos cautivos en la movilidad (trabajo y los estudios), habrá que estudiar los puntos de generación y atracción de dichos movimientos.

Lo que es de lógica es que aquellas zonas donde exista mayor concentración de residentes sean las que más viajes generen y las que mayor atracción de viajes atraigan sean las de mayor concentración de empleo y oportunidades (plazas escolares, comercio, etc.).

A continuación se hace un estudio de los centros atractores, para posteriormente determinar que atracción generan en su conjunto sobre la movilidad de Alcoy.

Teniendo en cuenta lo considerado como centro atractor, a continuación se enumeran y se identifican los siguientes:

- Centros educativos.
- Centros de trabajo.
- Monumentos y lugares de interés.
- Hospitales y centros de salud.
- Lugares de atracción específica.
 - o Estaciones de autobuses y tren.
 - o Centros comerciales.
 - o Centros deportivos.
 - o Universidades.

4.2.1. CENTROS EDUCATIVOS

Los centros educativos, por sus características, atrae un tipo de movilidad muy particular, sobre todo en aquellos centros donde la edad de los estudiantes no supera los 12 años, la movilidad está referida a la del propio estudiante y su acompañante. Esta peculiaridad es importante sobre todo en aquellos centros educativos que se encuentran físicamente situados en el Centro de la Ciudad y que por su ubicación afectan a la movilidad, a la comodidad del ciudadano, y lo que es más importante, a la seguridad de los niños que acceden a los colegios o institutos.



A continuación se listan todos los centros educativos localizados en Alcoi;

ALCOI - 03802

CENTRO	03000497 CPRIPS SAN VICENTE DE PAÚL	
RÉGIMEN	CONCERTADO	
DIRECCIÓN	C. LA MILAGROSA, 1; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	3	45
CICLOS FORMATIVOS	2	56
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	2	33
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	150
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	8	240
TOTAL		824

CENTRO	03000230 CEIP EL ROMERAL	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. MESTRE RIBERA MONTÉS, 10; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	8	200
EDUCACIÓN PRIMARIA	18	450
TOTAL		650

CENTRO	03013042 CELDANZA INMA CORTÉS	
RÉGIMEN	PRIVADO	
DIRECCIÓN	C. MURILLO, 7; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO		
ENSEÑANZAS ELEMENTALES DE DANZA		

CENTRO	03014629 EEI1 MUNICIPAL JESUSET DEL MIRACLE	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	Pza. DE LA CONCÒRDIA, 1; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	8	105
TOTAL		105



CENTRO	03000503 CPRIPS SANTA ANA	
RÉGIMEN	CONCERTADO	
DIRECCIÓN	C. ISABEL II, 5; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	1	15
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	2	33
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	3	75
EDUCACIÓN PRIMARIA	6	150
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	4	120
TOTAL		393

CENTRO	03012165 CENTRE INTEGRAT PÚBLIC DE FP DE BATOI	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. LA SERRETA, 5; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
CICLOS FORMATIVOS	53	1590
TOTAL		1590

CENTRO	03014401 EEI1 MUNICIPAL BATOI	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. SERRELLA, 23; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	6	82
TOTAL		82

ALCOI - 03801

CENTRO	03016493 EPRMUS SOCIETAT UNIÓ MUSICAL	
RÉGIMEN	PRIVADO	
DIRECCIÓN	C. PINTOR CABRERO, 119; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO		
ESCUELAS DE MÚSICA		



CENTRO	03000308 CEDESP TOMÀS LLÀCER	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. PERIÓDICO CIUDAD, 4; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	7	56
TOTAL		56

CENTRO	03000357 CPRIPS LA PRESENTACIÓN	
RÉGIMEN	CONCERTADO	
DIRECCIÓN	C. PINTOR CASANOVA, 22; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	2	30
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	125
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	8	240
TOTAL		695

CENTRO	03010855 CPUFPA OROSIA SILVESTRE	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	Pas. DEL VIADUCTE, 1; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN DE ADULTOS	9	315
TOTAL		315

CENTRO	03011033 EASD	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. BARRANC DE NA LLOBA, S/N; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO		
CICLOS FORMATIVOS DE ARTES PLÁSTICAS Y DISEÑO		
ESTUDIOS SUPERIORES DE ARTES PLÁSTICAS Y DISEÑO		

CENTRO	03014058 ESCOLA PRIVADA DE MÚSICA AMANDO BLANQUER	
RÉGIMEN	PRIVADO	
DIRECCIÓN	C. LA CORDETA, 10; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO		
ESCUELAS DE MÚSICA		

CENTRO	03013789 CONSERVATORI ELEMENTAL DE DANSA	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. JUAN CANTÓ, 2; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO		
ENSEÑANZAS ELEMENTALES DE DANZA		



CENTRO	03013789 CONSERVATORI	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. JUAN CANTÓ, 2; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO		
ENSEÑANZAS ELEMENTALES DE DANZA		
ENSEÑANZAS PROFESIONALES DE MÚSICA		
ENSEÑANZAS ELEMENTALES DE MÚSICA		

CENTRO	03000485 CPRIPS SAN VICENTE FERRER	
RÉGIMEN	PRIVADO	
DIRECCIÓN	Pza. MOSSÉN JOSEP, 1; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	1	15
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	149
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	8	240
TOTAL		704

CENTRO	03013561 EEI1 EL PARTIDOR	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. SAN NICOLÁS, 183; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	4	66
TOTAL		66

CENTRO	03019342 CPRI1 SOL, SOLET	
RÉGIMEN	PRIVADO	
DIRECCIÓN	C. VERGE DELS LLIRIS, 34; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	3	46
TOTAL		46

CENTRO	03000266 CEIP SAN VICENTE	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. SAN VICENTE, 50; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	150
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
TOTAL		450



CENTRO	03000394 IES PARE VITORIA	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	Avda. DE ELCHE, 15; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
BACHILLERATO	8	280
CICLOS FORMATIVOS	4	120
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	12	360
TOTAL		760

ALCOI - 03803

CENTRO	03000448 CPRIPS LA SALLE	
RÉGIMEN	PRIVADO	
DIRECCIÓN	Ctra. CHORRADOR, 1; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	2	30
BACHILLERATO	6	210
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	150
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	8	240
TOTAL		930

CENTRO	03000451 CPRI EL SALVADOR	
RÉGIMEN	PRIVADO	
DIRECCIÓN	C. ENTENZA, 78; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	4	56
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	3	55
TOTAL		111

CENTRO	03010727 IES ANDREU SEMPERE	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. ISABEL LA CATÓLICA, 46; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
BACHILLERATO	10	350
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	11	330
TOTAL		680

CENTRO	03011628 CEIP HORTA MAJOR	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. ISABEL LA CATÓLICA, S/N; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	150
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
TOTAL		450



CENTRO	03000473 CPRIPS SANT ROC	
RÉGIMEN	CONCERTADO	
DIRECCIÓN	C. ESPRONCEDA, 1; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	3	45
BACHILLERATO	4	140
CICLOS FORMATIVOS	6	160
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	9	224
EDUCACIÓN PRIMARIA	24	600
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	12	360

TOTAL 1529

ALCOI - 03804

CENTRO	03000400 IES COTES BAIXES	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	Pol. COTES BAIXES, S/N; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
BACHILLERATO	8	280
CICLOS FORMATIVOS	23	690
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	9	270

TOTAL 1240

CENTRO	03000424 CPRIPS SALESIANOS JUAN XXIII	
RÉGIMEN	CONCERTADO	
DIRECCIÓN	C. SAN JUAN BOSCO, 37; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
CICLOS FORMATIVOS	7	210
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	3	65
EDUCACIÓN PRIMARIA	6	150
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	4	120

TOTAL 545

CENTRO	03000382 CPRIPS SAGRADA FAMILIA	
RÉGIMEN	CONCERTADO	
DIRECCIÓN	C. ARZOBISPO DOMENECH, 19; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	2	30
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	150
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	8	240

TOTAL 720



CENTRO	03014794 EEI1 MUNICIPAL ZONA NORD	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. GENERAL PRIETO, 16; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	7	107
TOTAL		107

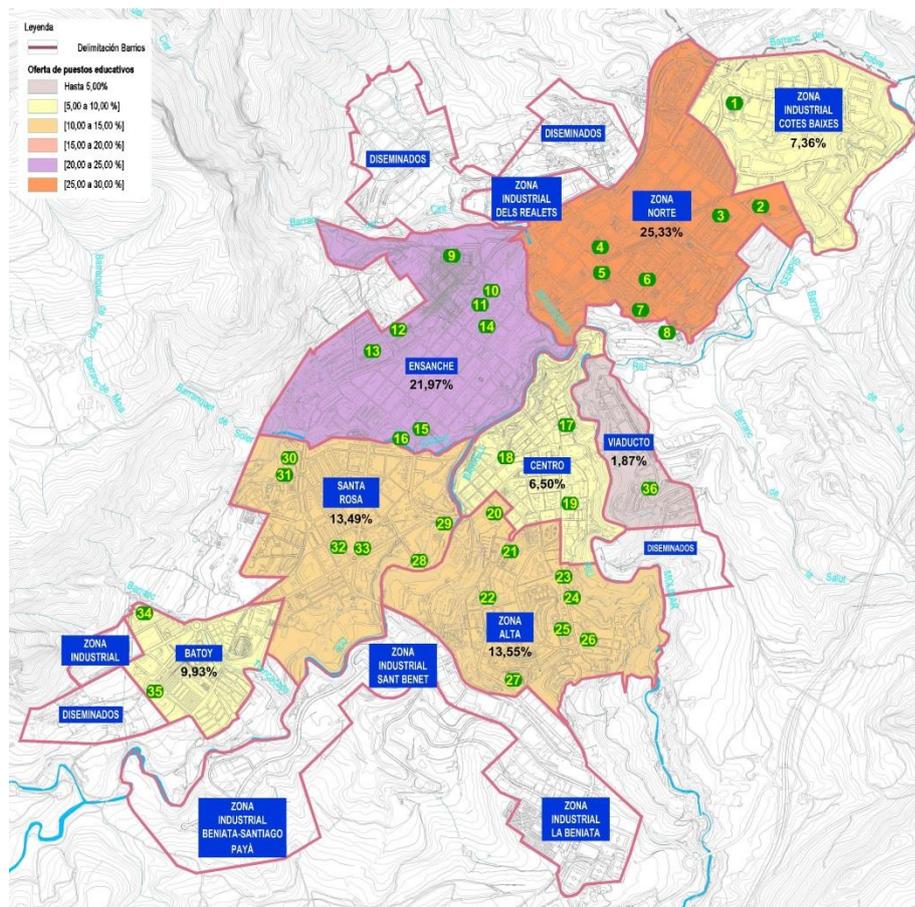
CENTRO	03000345 CPRIPS JOSÉ ARNAUDA	
RÉGIMEN	CONCERTADO	
DIRECCIÓN	C. PADRE POVEDA, 1; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN ESPECIAL	3	45
EDUCACIÓN INFANTIL PRIMER CICLO	2	40
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	6	145
EDUCACIÓN PRIMARIA	12	300
EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA	8	240
TOTAL		770

CENTRO	03017825 EOI	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	Avda. DE ANDALUCÍA, 4; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO		
IDIOMAS		

CENTRO	03010284 CEIP MIGUEL HERNÁNDEZ	
RÉGIMEN	PÚBLICO	
DIRECCIÓN	C. SANTA TERESA DE JORNET, 2; ALCOI	
NIVEL EDUCATIVO	UNIDADES AUTORIZADAS	PUESTOS AUTORIZADOS
EDUCACIÓN INFANTIL SEGUNDO CICLO	7	175
EDUCACIÓN PRIMARIA	18	450
TOTAL		625

Fuente: Conselleria d'Educació, Cultura i Esport

Teniendo en cuenta la oferta de puestos escolares de escolaridad obligada y la ubicación de la población estudiante de cada uno de las macrozonas (demanda), podemos determinar claramente cómo se cubren dichos parámetros, y que posible flujo de movimientos o viajes que se generan o atraen entre las distintas macrozonas debido al estudio.



Centros Educativos

- 1- Institut Secundària Cotes Baixes
- 2- Col·legi Salesians Joan XXIII
- 3- Col·legi Esclaves Sagrada Família
- 4- Colegio Miguel Hernández
- 5- Col·legi José Arnauda
- 6- Escola Infantil Zona Nord
- 7- Escuela de Idiomas
- 8- Col·legi Miguel Hernandez
- 9- Col·legi la Salle
- 10- Unión Musical
- 11- Formación Personas Adultas
- 12- Institut Secundària Andreu Sempere
- 13- Col·legi Horta Major
- 14- CEI El Salvador
- 15- Col·legi Sant Roc
- 16- Colegio E.S.O. Sant Roc
- 17- Col·legi Presentació
- 18- Escola d'Art i Superior de Disseny
- 19- Escola Privada de Música Amando Blanquer
- 20- Conservatori Música i Dansa Joan Cantó
- 21- Col·legi Salesians Sant Vicent Ferrer
- 22- Col·legi Santa Anna
- 23- Escola Infantil el Partidor
- 24- Formació Adults Orosia Silvestre
- 25- Col·legi Sant Vicent
- 26- Col·legi d'Educació Especial Tomàs Llàcer
- 27- Institut Secundària Pare Vitòria
- 28- Col·legi Santa Anna
- 29- Escola Arts i Oficis Cervantes
- 30- Col·legi Sant Vicent de Paul
- 31- Col·legi el Romeral
- 32- Centro de Danza Inma Cortés
- 33- Escola Infantil Jesuset del Miracle
- 34- Institut Secundària de Batoí
- 35- Escola Infantil de Batoí
- 36- Col·legi Major Ovidi Montllor

Centros educativos Alcoi. Fuente: Conselleria de educación y Ayuntamiento de Alcoi

DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LA POBLACIÓN ESTUDIANTE Y LOS PUESTOS ESCOLARES

ZONAS	PUESTOS AUTORIZADOS	% DE PUESTOS POR ZONA	ESTUDIANTES
ZONA INDUSTRIAL COTES BAIXES	1240	7,36%	0
ZONA NORTE	4267	25,33%	2569
ZONA ENSANCHE	3700	21,97%	2204
ZONA CENTRO	1095	6,50%	509
ZONA VIADUCTO	315	1,87%	180
ZONA ALTA	2282	13,55%	1190
ZONA SANTA ROSA	2272	13,49%	1890
ZONA BATOY	1672	9,93%	289

TOTAL 16843

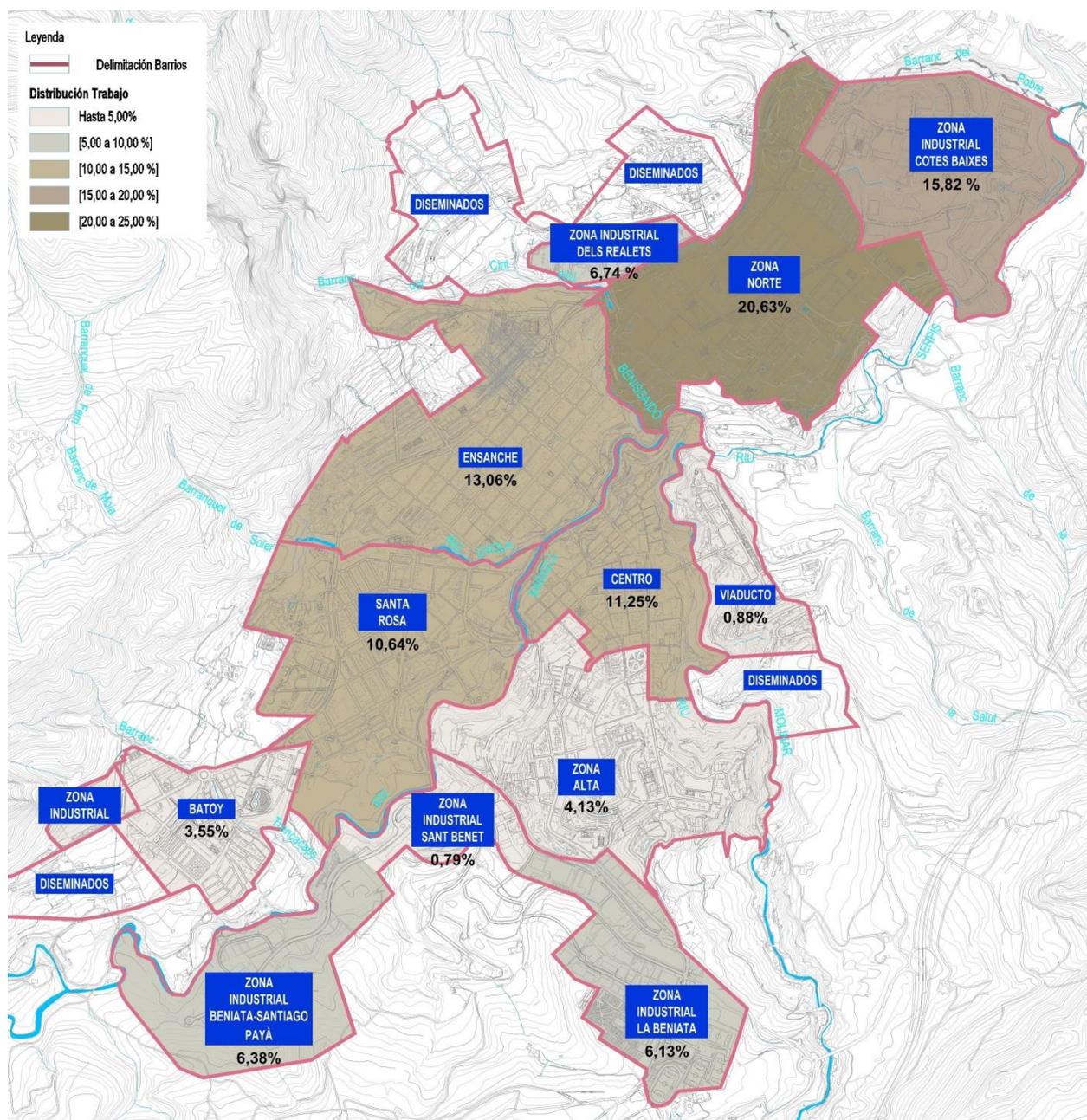
Distribución de oferta-demanda de puestos escolares. FUENTE: Conselleria de Educación

Uno de los factores a tener en cuenta, es la gran oferta existente frente a la demanda en las macrozonas del centro, Batoy y Cotes Baixes. Esto es por la presencia en estas zonas de los Institutos públicos de Bachiller y Formación Profesional, lo que indica que existe un desplazamiento obligado de otras macrozonas a estas. Tras comprobar en campo esta situación, se ha descubierto, que muchos de esos desplazamientos se llevan a cabo en el vehículo privado, lo que genera inconvenientes y puntos de conflictos en horas punta de salida o entrada en los colegios.

Por el contrario, en todas la macrozonas existen Escuelas de Educación Infantil, de lo que se deduce que el número de desplazamientos entre macrozonas para llevar a los menores de 6 años al centro educativo será muy bajo.

4.2.2. CENTROS DE TRABAJO

Del estudio de los datos económicos de la ciudad y de los distintos documentos existentes y adaptando los datos a los que se disponen de la situación socio-económica de Alcoi, se obtiene la siguiente distribución espacial de la ubicación de los puestos de trabajo;



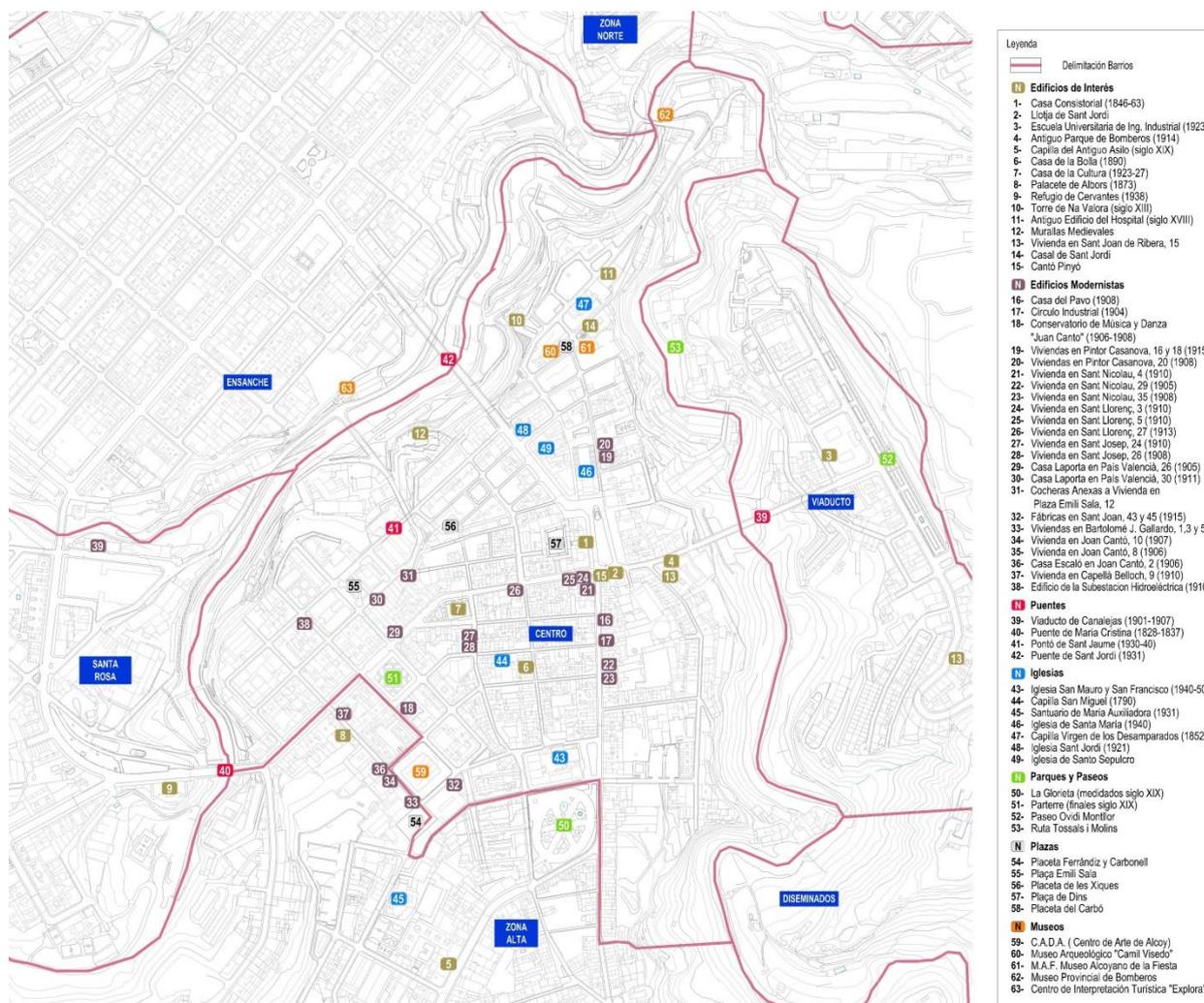
Distribución porcentual de los puestos de trabajo en la zona urbana de Alcoi. Fuente: Conselleria de educació i Ayuntamiento

En la figura anterior podemos ver que las zonas que van a atraer más viajes por motivos laborales son la zona norte y el polígono industrial de cotes baixes, seguidas de las zonas ensanche, santa rosa y centro.

4.2.3. MONUMENTOS Y LUGARES DE INTERÉS

Alcoy atrae una cantidad significativa de viajeros por interés cultural. En Alcoy Existen diversos lugares de interés turístico. Por lo que la afluencia de viajeros por este motivo hay que tenerla en cuenta a la hora de la distribución de las ofertas y demandas de los viajes generados en la ciudad.

Así, en Alcoy se dispone de la siguiente oferta de lugares de interés y monumentos, los cuales son considerados como centros atractores:



Lugares de interés y monumentos de la zona urbana de Alcoy. Fuente: Oficina de Información y Turismo de Alcoy

De la figura anterior se deduce que la zona centro será la zona que más viajes atraerá por este motivo.

4.2.4. HOSPITALES Y CENTROS DE SALUD

Un centro atractor de viajes, tanto como centro de trabajo como de usuarios y visitantes, son los hospitales y centros de salud.

Los hospitales disponen de una zona de aparcamientos para usuarios y trabajadores lo que no supone un punto problemático en el final del trayecto, pero si hay que tener en cuenta la atracción de viajes que se producen por la asistencia de los hospitales.

Los centros de salud, al contrario que en los hospitales, suelen ser puntos de estudio en su ubicación final, ya que el usuario de los centros de salud que accede a los mismos mediante su vehículo privado, suele tener problemas de aparcamientos, creando una circulación indecisa de búsqueda, aparcamientos ilegales, etc.

En Alcoi se dispone de las siguientes instalaciones hospitalarias, centros de salud, residencias o clínicas:

Centros sanitarios ordenados por tipo de centro

Centro de Salud

C.S. de Alcoi / Alcoi La Bassa	
Dirección :	C/ Lluís Vives, s/n
Código postal :	3804

C.S. de Alcoi / Alcoi La Fabrica	
Dirección :	C/ Alcoleja, 4
Código postal :	3802

C.S. de Alcoi / Alcoi Plaça de Dins	
Dirección :	Pl. España, 2
Código postal :	3801

Centro de Especialidades

C.E. de Alcoi/Alcoi	
Dirección :	C/ Alcoleja, 4
Código postal :	3802

Centros de Salud Pública

C.S.P. de Alcoi	
Dirección :	C/ Alameda, 41
Código postal :	3800

Consultorio Auxiliar

C.A. de Alcoi / Alcoi Batoy	
Dirección :	C/ Olivar, 34
Código postal :	3802

Hospital

Hospital Virgen de Los Lirios Alcoi	
Dirección :	Polígono Caramanxell, s/n
Código postal :	3804

Salud Mental

U.S.M. Area 14 Alcoi	
Dirección :	C/ Alcoleja, 4
Código postal :	3802

U.S.M. Infantil Alcoi	
Dirección :	C/ Polígono Caramanxel, s/n
Código postal :	3802

Unidad de Planificación Familiar

C.S. Sexual y Reproductiva Alcoi	
Dirección :	Pl. de España, 2
Código postal :	3801

Unidad de Prevención del Cáncer de Mama

U.P.C.M. Alcoi	
Dirección :	C/ Alcoleja, 3
Código postal :	3802

Unidades de Conductas Adictivas

U.C.A. Departamento 15	
Dirección :	C/ Alameda, 41
Código postal :	3803

Unidad de Alcoholología

Unidad de Alcoholología - Alcoi	
Dirección :	C/ Onofre Jorda, 21
Código postal :	3802

Fuente: Conselleria de Sanitat

Menor

Centro de Día de Apoyo Convivencial y Educativo de Menores Casa de Beneficencia	
Dirección:	Isabel Ii, 2
CP:	3802
Propiedad:	---
Sector:	Menor

Mujer

Centre Infodona d'Alcoi	
Dirección:	Cl. Major 10
CP:	3801
Propiedad:	GV
Sector:	Mujer

Personas con Discapacidad

Centro de Día Gormaget	
Dirección:	Cotes Altes, 27
CP:	3800
Propiedad:	---
Sector:	Personas con Discapacidad

Centro de Día Gormaget	
Dirección:	Cotes Altes, 27
CP:	3803
Propiedad:	---
Sector:	Personas con Discapacidad

Centro Ocupacional "Gormaget"	
Dirección:	Cotes Altes, 27
CP:	3804
Propiedad:	---
Sector:	Personas con Discapacidad

Residencia Gormaget	
Dirección:	Cotes Altes 27
CP:	3803
Propiedad:	---
Sector:	Personas con Discapacidad

Personas con Enfermedad Mental

Cris Cruz Roja Alcoy	
Dirección:	Roig de Corella, 2
CP:	3804
Propiedad:	---
Sector:	Personas con Enfermedad Mental

Cruz Roja Española	
Dirección:	Avd. Juan Gil Albert Nº 73 Planta 5
Propiedad:	---
Sector:	Personas con Enfermedad Mental

Personas Mayores

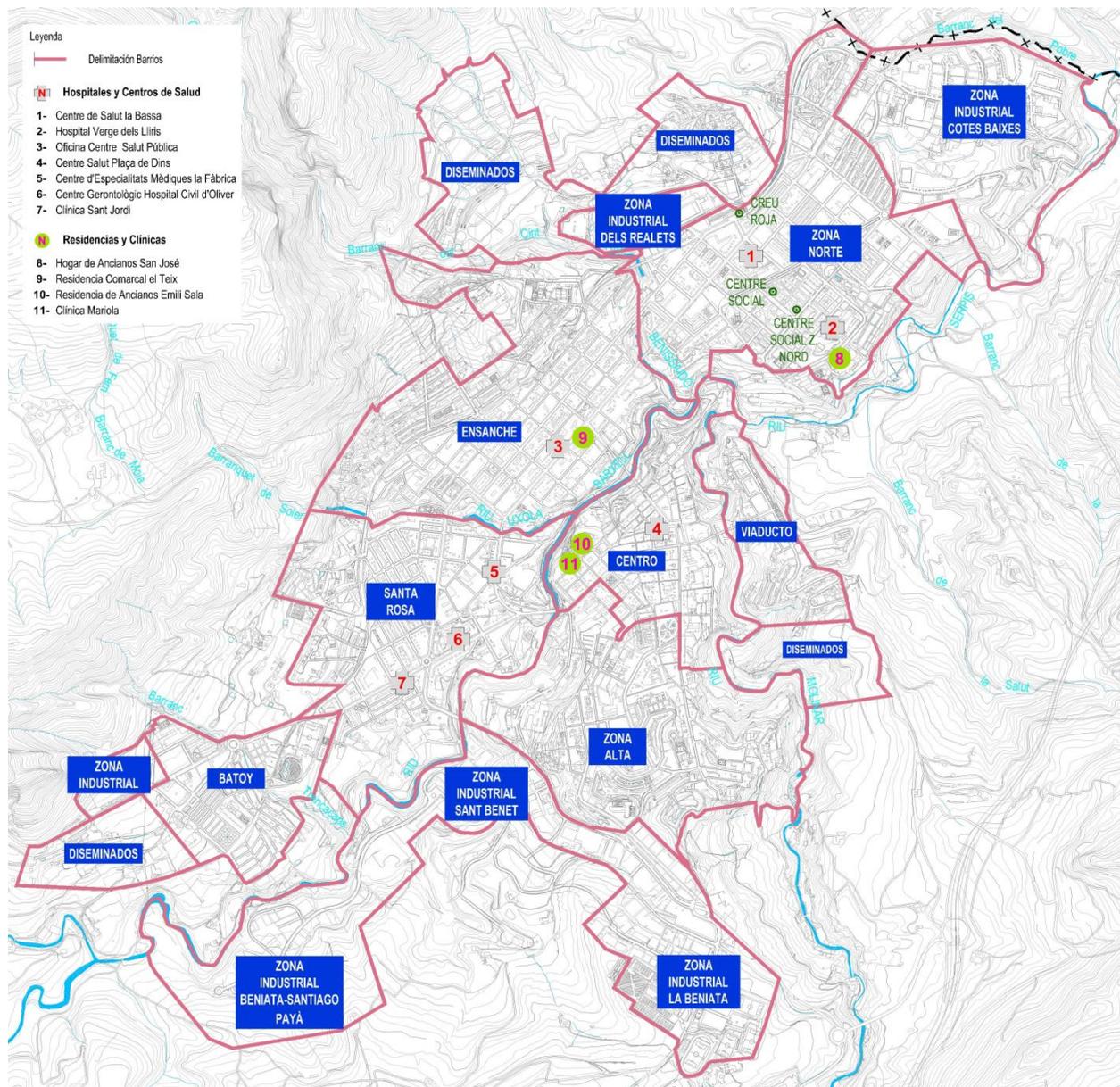
Nombre	Propiedad
Centro de Asistencia para Enfermos de Alzheimer de Alcoy	
Dirección:	Partida Riquer Baix s/n(Caseta Solroja)
CP:	3800
Propiedad:	---
Sector:	Personas Mayores



Centro de Día de Alzheimer de Alcoy	
Dirección:	Cl. Encaro, 14
CP:	3802
Propiedad:	---
Sector:	Personas Mayores
Centro de Día Novaire Hospital Oliver	
Dirección:	Cl. Oliver nº 22
CP:	3802
Propiedad:	---
Sector:	Personas Mayores
Centro Residencial para Personas Mayores Hogar San José	
Dirección:	Santa Teresa de Jornet, 2
CP:	3804
Propiedad:	---
Sector:	Personas Mayores
Club de Convivencia de Te el Serpis	
Dirección:	Cl.Gabriel Miro 12 bajo
CP:	3804
Propiedad:	---
Sector:	Personas Mayores
Residencia P.M.D. "Mariola"	
Dirección:	Partida Huerta Mayor, 11
CP:	3800
Propiedad:	G.V
Sector:	Personas Mayores
Residencia P.M.D. Novaire Alcoy Hospital Oliver	
Dirección:	Cl. Oliver, 22
CP:	3802
Propiedad:	---
Sector:	Personas Mayores
Residencia y Centro de Día P.M.D. "Pintor Emilio Sala"	
Dirección:	Orbera, 2
CP:	3800
Propiedad:	GV
Sector:	Personas Mayores

Fuente: Conselleria de Benestar Social

Localizándolos en el mapa del área urbana de Alcoy, obtenemos la siguiente distribución espacial;



Centros Sanitarios de la zona urbana de Alcoi. Fuente: Conselleria de Sanidad y Ayuntamiento.

4.2.5. ZONAS Y CENTROS COMERCIALES

Las zonas y centros comerciales, tanto abiertos como cerrados, suponen una parte importante del total de los viajes diarios, por los motivos de ocio y las compras. Además, a este porcentaje habría que sumar los desplazamientos correspondientes a razones laborales, asuntos personales y otros, que tengan como destino final los centros comerciales.

Son por tanto, uno de los centros atractores con mayor repercusión en lo que movilidad se refiere, ya que generan por ellos mismos casi una quinta parte de los desplazamientos diarios de una ciudad.

Las dinámicas residenciales y urbanas de un municipio condicionan el desarrollo del tejido comercial, dando lugar a nuevas implantaciones que permiten la aparición de nuevos ejes comerciales o incluso de nuevas zonas comerciales.

El objetivo de este apartado es analizar la actividad comercial minorista de la ciudad desde el punto de vista del territorio. La orografía del municipio ha configurado la ciudad en cuatro grandes

barrios (Zona Centro-Viaducte- Alta, Santa Rosa – Batoi, Ensanche y Zona Nord– Diseminado) en los que se incluyen los principales ejes comerciales que a continuación se detallaran y que dan servicio a la población que en ella convive, pudiendo encontrar tanto comercios de proximidad como comercios de atracción.

El tejido comercial muestra una distribución relativamente homogénea entre las distintas zonas. Salvo la zona Centro (que engloba también la zona Alta) con un 18,9% de la oferta comercial, el resto de zonas acogen un porcentaje global de establecimientos comerciales superior al 23%. La zona Ensanche acoge una dotación comercial superior al 32%.

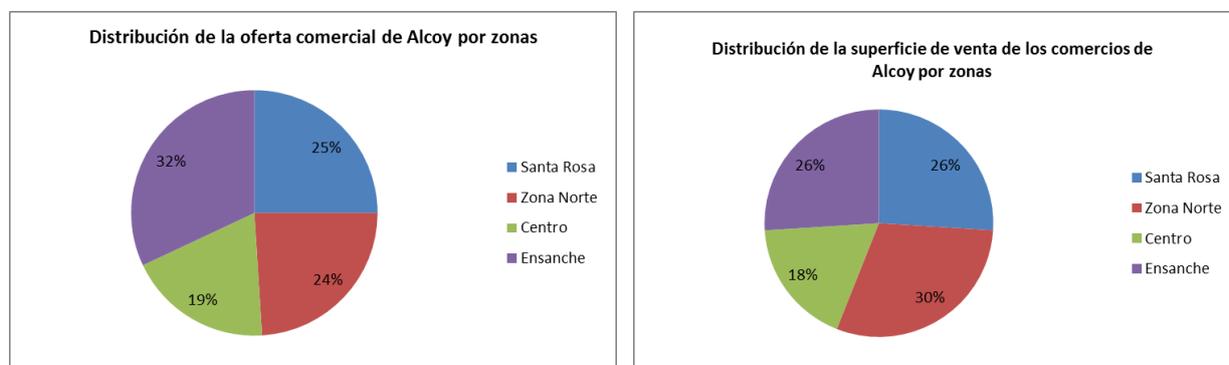
La actividad comercial de la zona Centro ha sufrido un descenso neto de comercios minoristas con el paso de los años. Aunque sigue siendo una zona con bastante representatividad comercial con el 18,9% de los puntos de venta y el 17,6% de la superficie de venta minorista. La aparición de nuevos polos comerciales ha supuesto un desplazamiento de ésta que se ha traducido en una pérdida del peso comercial. Por tanto, esta área o zona puede calificarse como zona decadente o en peligro si no se acometen actuaciones de reequilibrio comercial.

Esta deslocalización comercial se ha dirigido, principalmente, hacia las zonas de crecimiento poblacional y de mayor tránsito peatonal, espacio configurado por las zonas de Ensanche y Nord.

Además del comercio de proximidad ubicado en las cuatro zonas o barrios de Alcoi, el municipio cuenta con un macro eje comercial ubicado a lo largo de tres calles (Alzamora, Alameda y Juan Gil Albert) que dota a la ciudad de una oferta comercial concentrada, variada y compacta. Si bien este eje comercial se ha constituido como eje comercial principal, se observa la importancia cada vez mayor de la calle Na Saurina d'Entença, con una vía más amplia y con mayores facilidades de implantación de nuevos negocios, con locales comerciales de mayores dimensiones y mejores servicios y que puede calificarse como eje comercial emergente.

En este sentido, se concluye que la dinámica comercial de Alcoi seguirá produciéndose en los próximos años y que esta tenderá a desplazarse hacia la calle Alzamora, la calle Alameda y calles adyacentes a este eje, por lo que las estrategias futuras del comercio de Alcoi pasa por preservar la importante concentración comercial y mantener los nexos de unión entre las distintas zonas comerciales.

Además de este eje comercial por excelencia cada zona de Alcoi tiene unas calles con mayor concentración comercial.



Fuente: Plan de Acción Comercial de Alcoi



Número de establecimientos y estructura comercial minorista de Alcoi, por grupos de actividad y zonas comerciales.

Grupos de actividad	Zona Centro	Zona Ensanche	Zona Norte	Zona Santa Rosa	Alcoi
Productos de alimentación, bebidas y perfumería	59	97	83	59	298
Equipamiento personal	37	80	28	48	193
Equipamiento del hogar	26	36	42	32	136
Otro comercio al por menor	38	66	51	73	228
Comercio mixto al por menor, por secciones	6	4	6	7	23
Autoservicios (40-120 m ²)	0	1	0	2	3
Superservicios(121-399 m ²)	0	0	1	0	1
Supermercados (400-2.500 m ²)	3	2	4	4	13
Maxisuper(+2.500 m ²)	0	0	0	0	0
Hipermercados	0	0	1	0	1
Autoservicios de descuento	1	1	0	1	3
Tiendas de conveniencia	2	0	0	0	2
Total	166	283	210	219	878

Fuente: Plan de Acción Comercial de Alcoi

Superficie de venta y estructura comercial minorista de Alcoi, por grupos de actividad y zonas comerciales.

Grupos de actividad	Zona Centro	Zona Ensanche	Zona Norte	Zona Santa Rosa	Alcoi
Productos de alimentación, bebidas y perfumería	2.522	3.213	2.371	2.827	10.933
Equipamiento personal	2.476	9.323	2.021	4.562	18.383
Equipamiento del hogar	2.692	4.184	7.607	4.468	18.951
Otro comercio al por menor	3.795	4.707	4.764	5.665	18.931
Comercio mixto al por menor, por secciones	4.416	2.250	10.359	5.937	22.962
Autoservicios (40-120 m ²)	0	120	0	180	300
Superservicios(121-399 m ²)	0	0	150	0	150
Supermercados (400-2.500 m ²)	3.266	1.879	3.941	5.578	14.664
Maxisuper(+2.500 m ²)	0	0	0	0	0
Hipermercados	0	0	6.268	0	6.268
Autoservicios de descuento	750	251	0	179	1.180
Tiendas de conveniencia	400	0	0	0	400
Total	15.900	23.677	27.122	23.460	90.160

Fuente: Plan de Acción Comercial de Alcoi

Principales ejes urbanos comerciales de Alcoi

Zona Centro – Viaducte – Zona Alta:

Los principales ejes comerciales son las calles Llorenç, El Camí y Sant Nicolau;

- Calle Sant Llorenç (27 establecimientos / 1.607 m²).
- Calle El Camí (24 establecimientos / 4.141 m²).
- Calle San Nicolás (15 establecimientos / 616 m²).

En la calle Sant Llorenç y Sant Nicolau conviven tanto actividades comerciales minoristas como otras actividades de servicios complementarios, tales como entidades financieras, aseguradoras, entidades públicas, entre otras, que convierten a estas calles en una de las más transitadas de la ciudad.

La dinámica de crecimiento de la población y la vivienda han incidido en el desarrollo de esta zona comercial, convirtiéndola en una zona decadente no solo de población sino también de dotación comercial.

En esta zona comercial se ha producido una disminución del número de establecimientos comerciales a lo que hay que añadir la falta de atractivo del comercio que permanece cuya imagen no se adecua a la que debe tener la zona, la zona más turística y emblemática de la ciudad.

En los tres principales ejes comerciales de la zona se localizan 66 actividades comerciales minoristas que ofrecen una sala de ventas de 6.364 m².

La zona del Centro ha sido sometida a un conjunto de actuaciones urbanísticas – ensanchamiento de las aceras en determinadas calles, entre otras- que debería ser aprovechado por los comerciantes para realizar un cambio de imagen de sus comercios y renovar comercialmente esta zona.

La dotación comercial de esta zona se complementa con la oferta del Mercat de Sant Mateu y la del mercadillo que se celebra los martes y viernes.



Mercado y Mercadillo de Sant Mateu

Aunque la mejora urbanística de esta zona no ha contribuido a incrementar el número de comercios sí ha proporcionado un aumento de calidad percibida en algunos establecimientos. Además, con el fin de reactivar la zona comercial los comerciantes afirman que hay de dotar a la zona de una mayor oferta de ocio.

Zona Santa Rosa y Batoy:

Las calles con mayor concentración comercial de la Zona Santa Rosa son;

- Calle Alzamora (40 establecimientos / 7.389 m²).
- Calle Santa Rosa (32 establecimientos / 4.601 m²).
- Calle Oliver (20 establecimientos / 2.003 m²).
- Calle Murillo (18 establecimientos / 1.158 m²).
- Calle Xixona (13 establecimientos / 964 m²).

El principal eje de esta zona es la calle Alçamora que cuenta con la presencia de una locomotora comercial con importante peso: el Centro Comercial Alçamora. Los comercios ubicados en este centro tienen una influencia supramunicipal, capaces de atraer consumidores de otras poblaciones, debido a su oferta singular.

Si bien el comercio de la calle Alçamora, puede considerarse comercio de atracción, con una combinación de minoristas de compra ocasional – equipamiento personal, equipamiento del hogar y otros servicios- que han ayudado a consolidar esta zona como una de las más representativas de la ciudad, el comercio ubicado en el resto de ejes considerados en esta zona comercial se podría definir como comercio de barrio cuyas función básica es abastecimiento de los residentes del barrio de modo que puedan tener autonomía y no necesiten desplazarse para cubrir las necesidades básicas. La calle Santa Rosa es otra de las vías de comunicación interna del municipio y por tanto de las más transitadas.

La zona Santa Rosa es uno de los ejes que más requiere emprender acciones de accesibilidad a los comercios (sobre todo en la calle Oliver).

Zona Ensanche:

La dotación comercial de esta zona es de 283 comercios minoristas que ofrecen una superficie de venta de 23.677 m². Esta oferta comercial equivale al 32,2% de la dotación global del municipio, en tanto que la sala de ventas representa el 26,3%, inferior a la que absorbe la Zona Nord (30,1%).

La zona Ensanche es la que concentra un mayor número de establecimientos comerciales, a pesar de que durante el periodo 2001-2011 ha perdido más de 50 comercios minoristas. En 2001 esta zona concentraba 336 establecimientos comerciales que ocupaban una superficie de venta de 24.784 m².

Las principales calles comerciales de Alcoi se localizan en esta zona de Alcoi;

- Avda. Alameda (83 establecimientos / 12.659 m²).
- Calle Na Saurina d'Entença (46 establecimientos / 3.226 m²).
- Calle Isabel la Católica (23 establecimientos / 1.479 m²).
- Calle Cid (13 establecimientos / 1.941 m²).

La calle Alameda y las calles adyacentes a esta vía, como las calles Na Saurina d'Entença, Isabel la Católica y la calle Cid, son los principales ejes comerciales del municipio. En estos cuatro ejes comerciales se localizan 165 negocios minoristas con una superficie de venta de 19.305 m².

La calle Alameda es el principal eje comercial del municipio, con una vía más amplia, zonas peatonales más cómodas y con mayores facilidades de implantación de nuevos negocios, con locales comerciales de mayores dimensiones y mejores servicios. Además, es la principal vía de salida de Alcoi. En este eje comercial se han contabilizado 83 comercios minoristas con una superficie de venta de 12.659 m².

En este eje comercial donde conviven tanto actividades comerciales minoristas como otras actividades de servicios complementarios, tales como entidades financieras, aseguradoras, entre otras, que convierten a esta calle en una de las más transitadas de la ciudad.

Si bien en un principio el Eje Comercial Alameda se constituyó como eje principal de Alcoi junto con la calle Alçamora, se observa la importancia cada vez mayor de los ejes adyacentes a la calle Alameda.

El actual desvío de la carretera nacional N-340, con la creación de la nueva autovía, debe ser aprovechado por los futuros emprendedores para implantar locomotoras comerciales y de servicios en la calle Na Saurina d'Entença aprovechando la cercanía al eje comercial Alameda.

Si bien el comercio de la calle Alameda se considera como un comercio de atracción, con una combinación de minoristas de compra ocasional – equipamiento personal, equipamiento del hogar y otros servicios- que han ayudado a consolidar a este eje comercial como el principal eje de la ciudad, el comercio ubicado en el resto de ejes considerados en esta zona comercial se podría definir también como un comercio de atracción.

La dotación comercial de esta zona se complementa con la oferta del Mercat de Sant Roc y la del mercadillo que se celebra los miércoles y sábados, que convierten en esta zona en un polo de atracción importante para los residentes en el municipio y para visitantes que acuden al municipio y que son clientes potenciales.

Zona Norte:

La zona Norte, zona nueva y de expansión del municipio cuenta con tres ejes comerciales;

- Calle Juan Gil Albert (29 establecimientos / 3.502 m²).
- Avda. Hispanidad (29 establecimientos / 2.483 m²).
- Calle Sabadell (20 establecimientos / 2.762 m²).

En estos ejes comerciales se detectan algunas carencias dotacionales de equipamientos comerciales de atracción. La zona, pese a disponer de una oferta comercial amplia y diversa en cuanto a los distintos productos que ofrece, carece del conjunto de formatos y enseñas comerciales de atracción, sobre todo de moda. Lógicamente, este tipo de oferta se implanta generalmente en grandes ciudades.

La calle Juan Gil Albert es la integrada junto con las calles Alçamora y Alameda en el macro eje comercial de Alcoi. Además de ser otra de las vías de comunicación interna del municipio y por tanto de las más transitadas. En este eje se localizan 29 negocios minoristas con una superficie de venta de 3.502 m², con una importante oferta comercial concentrada especialmente en establecimientos de artículos de consumo ocasional. No obstante, la oferta comercial minorista se combina con otros negocios.

En esta zona, además, se encuentra el Hospital Verge dels Liris con una área de influencia similar a la del Área Comercial de Alcoi y que ejerce en esta zona en un polo de atracción importante para residentes y para visitantes, y que pueden ser clientes potenciales del comercio de la zona.

La dinámica de crecimiento de la población y la vivienda han incidido en el desarrollo de esta zona comercial, convirtiéndola en una zona con mayores posibilidades de crecimiento comercialmente.

Centros Comerciales

Alcoi cuenta con dos de los tres centros comerciales que dispone el Área Comercial Alcoi. El Hipermercado Eroski y el Centro Comercial Alzamora ofrecen una Superficie Bruta Alquilable de 27.611 m².

Ambas locomotoras comerciales tienen un área de influencia supramunicipal; aunque en los últimos años el centro Eroski ha ido reduciendo su área de influencia debido a la competencia del Centro Comercial El Altet de Cocentaina, donde se ubica la enseña Carrefour.

Centro Comercial Alzamora.

Desde el año 2003 el municipio de Alcoi cuenta con un centro comercial de 19.070 metros cuadrados de SBA, se trata de un centro comercial pequeño. Dispone de un aparcamiento en superficie con una capacidad para 580 vehículos.

Su oferta comercial se compone de una amplia oferta de comercio de equipamiento personal, la mayoría pertenecientes a cadenas sucursalistas y franquicias de gran reconocimiento.

Su localización en el municipio es céntrica, se encuentra ubicado en la zona Santa Rosa y hace de nexo de unión entre la zona Ensanche y la zona Centro.

El centro comercial cuenta con 25 establecimientos minoristas, que suponen el 2,7 % de la oferta minorista local. Estos establecimientos ocupan una superficie de venta de más de 6.000 m², lo que representa el 6,7% de la superficie de venta del municipio.



Centro comercial Alzamora de Alcoi, exterior.

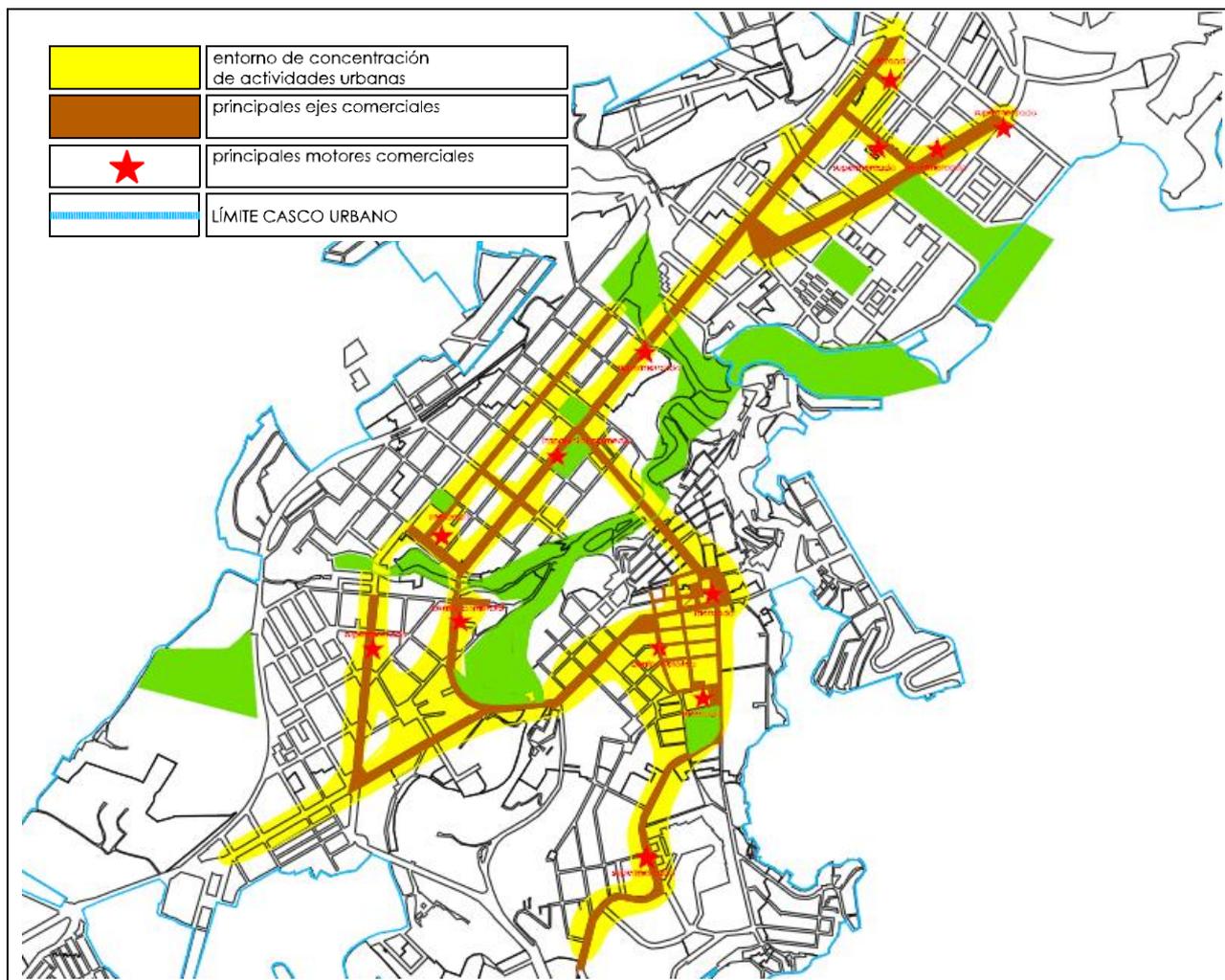


Centro comercial Alzamora de Alcoi, interior.

La oferta de equipamiento personal, restauración y el supermercado Supercor son las principales locomotoras de atracción del centro comercial Alzamora.

El área de influencia de este equipamiento comercial no solamente se limita a los residentes en el municipio, sino que su área de influencia se extiende a municipios del Área Comercial Alcoi (Cocentaina, Ibi, Muro de Alcoy, etc.). La afluencia media de visitantes por año es de aproximadamente 2,5 millones de personas.

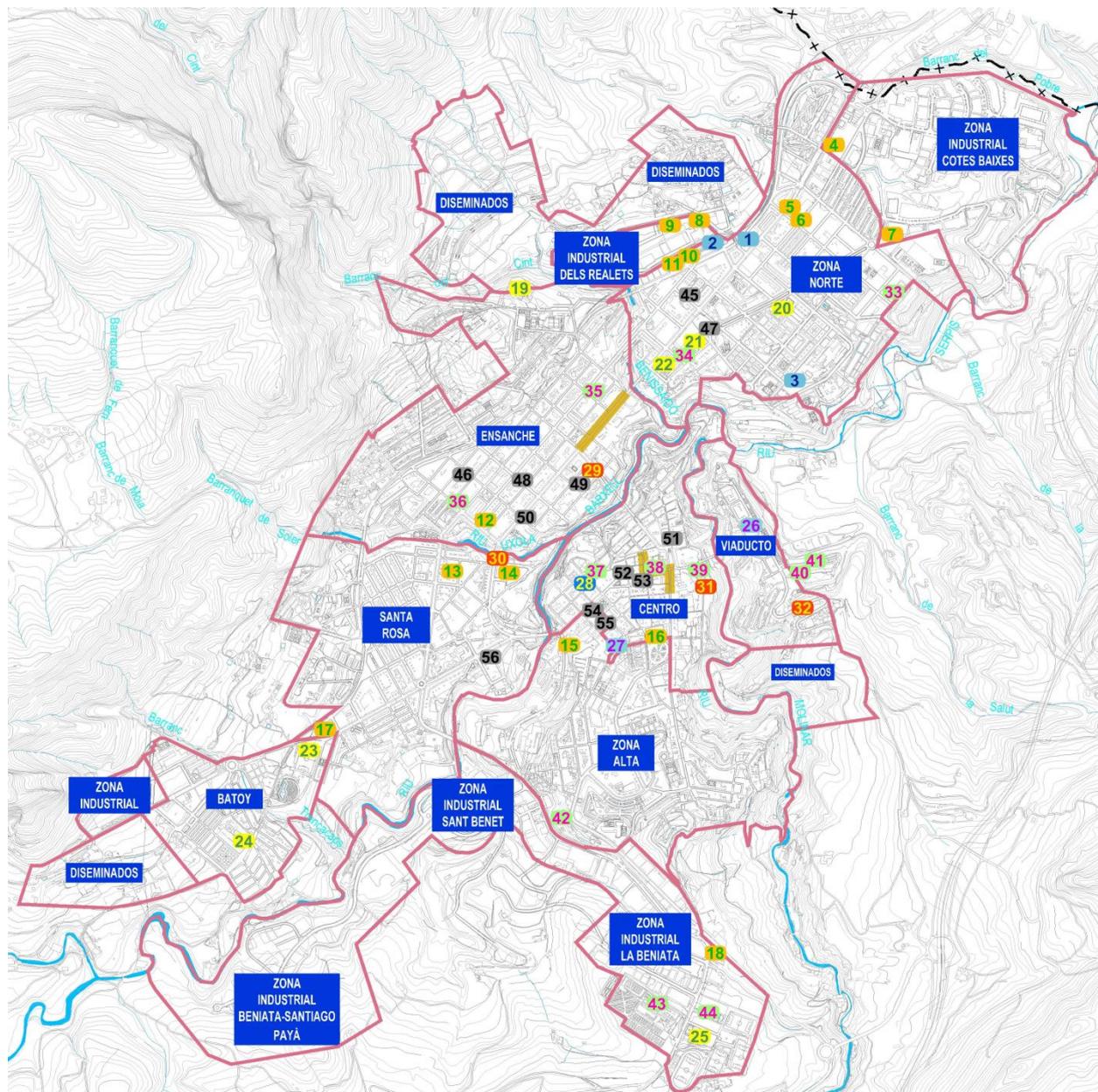
La tendencia de los centros comerciales pasa por una mayor presencia de negocios dedicados al ocio. En este sentido, los comercios de ocio y cultura y los negocios de ocio y restauración (boleras, parques infantiles, cafeterías, etc.) son una tendencia que se encuentra ya en los últimos centros comerciales abiertos. El centro comercial Alzamora alberga en sus instalaciones salas de cine, un gimnasio y una gran y variada oferta de restauración.



Principales ejes comerciales de Alcoi. Fuente: Plan de Acción Comercial de Alcoi

4.2.1. LUGARES DE ATRACCIÓN ESPECÍFICA

A continuación se describen y ubican los centros atractores específicos de la ciudad, como pueden ser las estaciones de autobuses, tren, universidades, etc., que de una forma o de otra son el motivo de algún tipo de desplazamiento, ya sea por motivos laborales, ocio, trabajo, etc.



Leyenda



Delimitación Barrios
Zonas Comerciales

N Estaciones de Autobuses y Trenes

- 1- Estació Autobusos
- 2- Estació Renfe
- 3- Helipuerto

N Centros Comerciales / Comercios

- 4- Hipermercado
- 5- Supermercado
- 6- Mercat Zona Nort
- 7- Supermercado
- 8- Supermercado
- 9- Bncolaje
- 10- Supermercado
- 11- Gasolinera
- 12- Mercat Sant Roc
- 13- Supermercado
- 14- Centre Comercial i d'Oci Alzamora
- 15- Gasolinera
- 16- Mercat Sant Mateu
- 17- Gasolinera
- 18- Gasolinera

N Instalaciones Deportivas

- 19- Piscina Municipal José Trenzano Alós
- 20- Poliesportiu Caramanxell
- 21- Pistas de Petanca
- 22- Poliesportiu Municipal Eduardo Latorre
- 23- Camp de Futbol el Collao
- 24- Poliesportiu de Batoí
- 25- Poliesportiu Municipal Francisco Laporta

N Universidades

- 26- Escola Politècnica Superior Ed. Viaducte
- 27- Escola Politècnica Superior

N Instituto Tecnológico

- 28- AITEX / CEEI

N Hoteles

- 29- Hotel Reconquista
- 30- AC Hotel Ciutat d'Alcoi
- 31- Hostal Savoy
- 32- Apartahotel R.A.-Residencial Alcoy

N Servicios

- 33- Tanatori Zona Nord
- 34- Guardia Civil
- 35- Iberdrola
- 36- Policia Nacional
- 37- Correus
- 38- Tourist INFO
- 39- Policia Municipal
- 40- Parc de Vehicles Policia Municipal
- 41- Recinte Firal
- 42- Centre Recollida Selectiva Ecoparc
- 43- Cementeri Municipal Sant Antoni Abad
- 44- Inspecció Tècnica de Vehicles I.T.V.

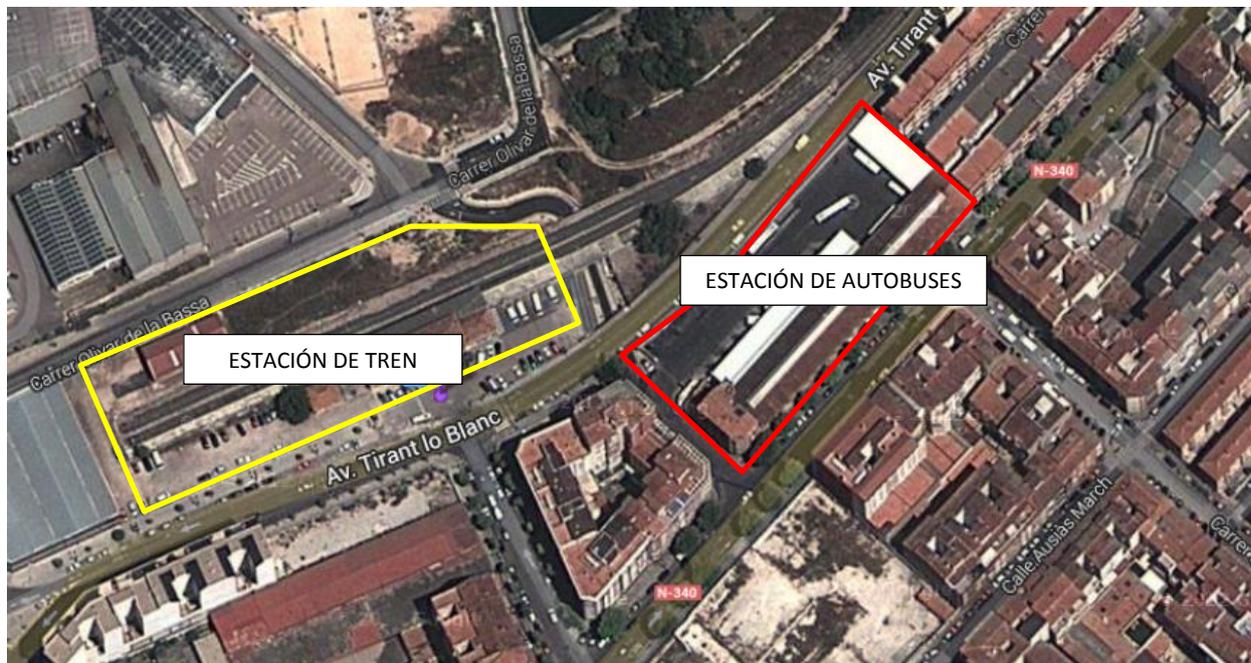
N Centros Administrativos

- 45- Registre Propietat
- 46- Tresoreria Seguretat Social
- 47- Juljats
- 48- Servef
- 49- Administració Seguretat Social
- 50- Delegació de la Once
- 51- Ajuntament
- 52- SUMA
- 53- Cambra Comerç
- 54- Gerència Àrea Salut d'Alcoi
- 55- Delegació Hisenda
- 55- Servef

Lugares de atracción específica la zona urbana de Alcoy. Fuente: Elaboración propia y Ayuntamiento.

Estaciones de autobuses y tren

La estación de tren y la de autobuses, por su ubicación cercana (separadas ambas por la Avenida de Tirant lo Blanc) la una a la otra son consideradas en su conjunto como un nodo intermodal, donde confluyen distintos modos de transporte, vehículo privado, tren, autobuses interurbanos, autobuses urbanos, taxi... además dispone de una zona de aparcamiento público.



Ubicación de Estación de Autobuses y Estación de Tren de Alcoi. Fuente: Elaboración propia y Ayuntamiento.

Universidades

Anteriormente se han estudiado los centros educativos infantiles, primaria y secundaria, pero una mención especial, como centros atractores y de desplazamientos obligados, hay que hacer a la universidad de Alcoi, donde los Alumnos, Profesores y Personal no docente tienen que desplazarse diariamente de forma obligada, ya sea en vehículo privado, autobús, a pie o en bicicleta.

El campus de Alcoi se compone de varios edificios emblemáticos que datan de la época de la industrialización. Por una parte, se encuentra el inmueble del paseo del Viaducto, situado en el centro de la ciudad, y a menos de un kilómetro, se alcanzan las antiguas fábricas de Ferrándiz y Carbonell, dos grandes empresas textiles que hoy son sede de la Escuela Politécnica Superior de Alcoi.

Entre las instalaciones que alberga, figuran la biblioteca, los laboratorios, el gimnasio, el salón de actos, el salón de grados, la cafetería y el colegio mayor. Y próximamente el campus de Alcoi contará con un nuevo pabellón cubierto, pistas de deportes al aire libre, alrededor de 250 aparcamientos y más zonas verdes.



Localización del campus en el plano de la ciudad

Mercados

La función de los mercados municipales es importante en la determinación del equilibrio de una zona y funcionan en muchos casos como centro de actividad comercial de un barrio o ciudad, de la importancia de su preservación y desarrollo.

En el municipio existen tres mercados municipales, dos de ellos gestionados de manera privada (Mercat de Sant Roc y Mercat de Sant Mateu) y el Mercado Municipal de la Zona Nord gestionado desde el Ayuntamiento26.

Mercados Municipales de Alcoi.								
Grupos de actividad	Mercat de Sant Roc		Mercat Zona Nord		Mercat de Sant Mateu		Total Mercados	
	Nº Puestos	Superficie (m ²)	Nº Puestos	Superficie (m ²)	Nº Puestos	Superficie (m ²)	Nº Puestos	Superficie (m ²)
Frutas, verduras y hortalizas	26	454	19	222	5	106	50	782
Carne, Charcutería, quesos y leche	16	306	9	108	5	104	30	518
Pescados y mariscos	4	82	2	24	2	34	8	140
Productos congelados	3	58	2	36	--	--	5	94
Panadería, bollería, confitería, etc.	4	72	3	36	1	17	8	125
Venta tradicional de alimentación y bebidas. Mixto tradicional	7	206	7	84	2	39	16	329
Droguerías y perfumería	1	32	--	--	--	--	1	32
Otros productos de consumo ocasional	5	100	--	--	--	--	5	100

Total 66 1.310 42 510 15 300 123 2.120

Fuente: Plan de Acción comercial de Alcoi

Mercados ambulantes

En Alcoi se celebran dos mercadillos semanales los miércoles y sábados en el entorno del Mercat de Sant Roc y en el del Mercat de la Zona Norte. El nivel de actividad complementa la oferta comercial del Mercado Municipal y el área de influencia se limita a los clientes del propio mercado. Además, los martes y viernes se celebra en las inmediaciones del Mercat de Sant Mateu otro mercadillo, con apenas 5 puestos de equipamiento personal.

Desde el año 2007, el barrio de Batoy alberga semanalmente un mercadillo ambulante, que cuenta con un máximo de 63 puestos, de los que una parte son de equipamiento personal y de alimentación, concretamente de frutas y verduras. Este barrio carece de mercado municipal, apenas cuenta de establecimientos comerciales y está alejado de las principales zonas comerciales de la ciudad.

El área de influencia de este mercadillo, a diferencia de los otros que se celebran en Alcoi, no solamente se limita a los vecinos del Barrio de Batoy sino que a él se desplazan vecinos residentes en otros barrios e incluso de pueblos de los alrededores.

Mercados ambulantes de Alcoi.

Grupos de actividad	Mercadillo de San Roque	Mercadillo Zona Norte	Mercadillo de San Mateo	Mercadillo de Batoy	Total
Alimentación	1	--	--	12	13
Equipamiento personal	13	34	5	40	92
Ropa	11	26	5	31	73
Calzado	2	5	--	4	11
Complementos	--	3	--	5	8
Equipamiento para el hogar	2	4	--	4	10
Otros productos de consumo ocasional	--	--	--	7	7
Total	16	38	5	63	122

Fuente: Plan de Acción comercial de Alcoi

Centros deportivos

Lo centros deportivos, a pesar del poco peso o influencia que pueden ejercer sobre la movilidad, hay que tenerlos en consideración. Estos centros atractores, en momentos puntuales del día o en circunstancias esporádicas, pueden atraer una cantidad considerable de usuarios, que no tanto en los desplazamientos pero si en el destino final, puedan afectar a la normal situación de la zona, por la circulación de vehículos que buscan aparcamientos, aparcamientos ilegales, etc.

En el caso, de eventos especiales, tipo conciertos o demás que se puedan celebrar en los centros deportivos, se pueden atraer de forma excepcional una cantidad de usuarios que si afectaran en los datos de movilidad, por lo que se ha contemplado dichos datos para la solución a proponer.

Los centros Deportivos de Alcoi son los Siguietes;

- Piscina Municipal José Trenzano Alós
- Polideportivo de Caramanxel
- Polideportivo municipal Eduardo Latorre
- Campo de Fútbol "El Collao"
- Polideportivo de Batoy
- Polideportivo Municipal Francisco Laporta

Los centros deportivos se encuentran ubicados en las zonas periféricas de la ciudad, por norma general, en puntos donde el acceso a los mismos sea de una forma cómoda. El usuario diario de estos centros de atracción suele ser del tipo peatón o ciclista.

De especial atención como centros atractores son el Campo de Fútbol y el Polideportivo Francisco Laporta, debido a la afluencia de usuarios que reciben en momentos de competiciones deportivas de importancia, o con la celebración de actos culturales, tipo conciertos multitudinarios.

4.3. SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD URBANA

4.3.1. ÍNDICES DE MOVILIDAD. MOVILIDAD MECANIZADA Y NO MECANIZADA.

Según se desprende de la información existente, recopilada y de los estudios de campo, en Alcoy se realizan un total de 173.574,8 viajes en un día laborable tipo, que con sus 61.991 habitantes supone un índice de movilidad de 2,8 viajes por habitante y día.

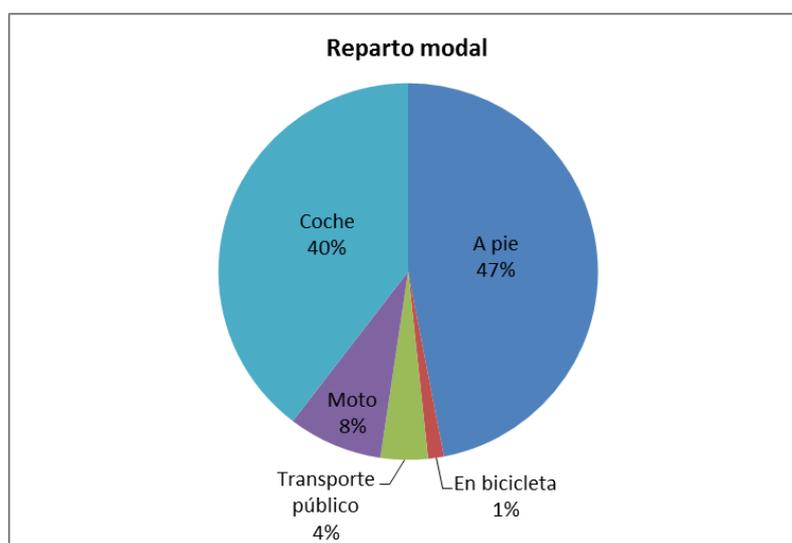
De los viajes diarios el 51,68% se está realizado en medios mecanizados y un 48,32% en medios no mecanizados (peatones y ciclistas).

Reparto modal

La mayoría de los viajes no motorizados son viajes a pie, con una reducida participación de la bicicleta, de los pocos usuarios de bicicleta que se pueden ver por las calles de Alcoy más del 90% de estos son deportistas.

Los viajes motorizados suponen el 51,68% de los viajes, el 40% del total en coche, un 8% en moto y un 4% en transporte público.

Globalmente, la ciudad presenta un índice de movilidad sostenible poco favorable, destacando el bajo porcentaje en la movilidad del modo de transporte público y en modo bicicleta.



Reparto modal de Alcoy. FUENTE: Elaboración propia

4.3.2. DISTRIBUCIÓN POR MOTIVOS

La distribución por motivos muestra que el motivo principal de los viajes es por trabajo o estudios, seguido de las compras, ocio y acompañar a otras personas.

Más de la mitad de los encuestados manifiestan que utilizan el vehículo privado para ir al trabajo por comodidad, de los pocos que utilizan el transporte colectivo lo hacen por ahorro económico o por no caminar.

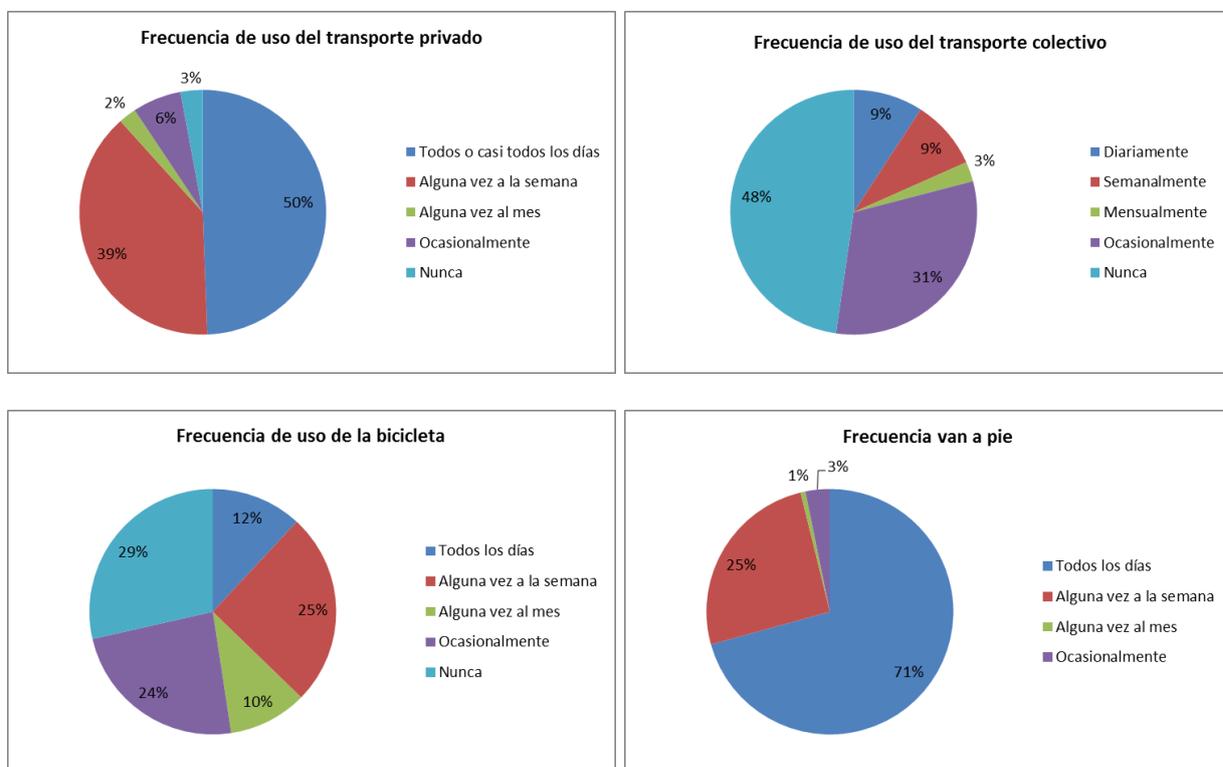
Por el contrario, los ciudadanos encuestados que van a pie a su lugar de trabajo o estudio, lo hacen principalmente por motivos de salud y ahorro económico.

Los usuarios de bicicleta que han realizado la encuesta manifiestan, en su gran mayoría, que utilizan este medio de transporte para realizar deporte.

4.3.3. FRECUENCIA Y TIEMPO DE LOS DESPLAZAMIENTOS

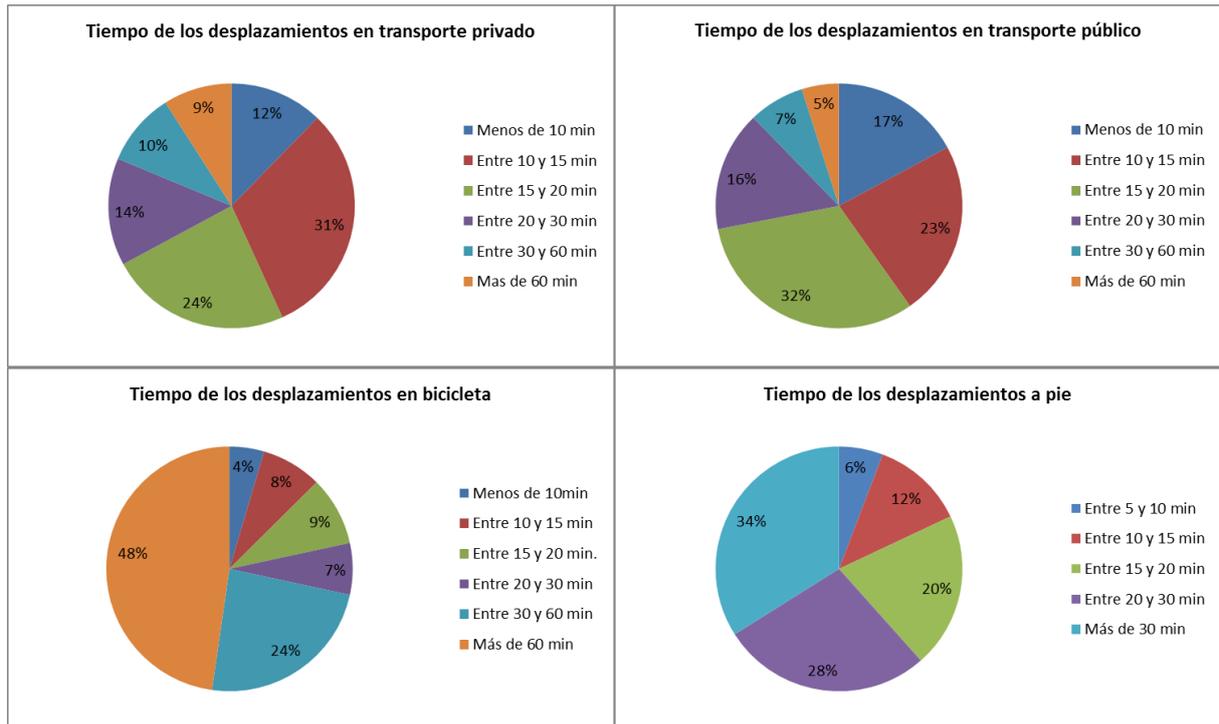
En Alcoy hay un alto porcentaje de viajes que se realizan diariamente, lo cual indica un alto índice de viajes asociados a la movilidad obligada.

Los modos más utilizados diariamente son el transporte privado y el modo no mecanizado "a pie". El transporte colectivo y la bicicleta se utiliza ocasionalmente.



Por otro lado, el tiempo medio de los desplazamientos varía mucho según el modo. Más del 50% de los desplazamientos en transporte privado duran entre 5 y 20 minutos, y un 25% de los encuestados dedica más de media hora a desplazarse en este modo. Esto nos indica que hay una parte de los usuarios que podrían utilizar un modo de transporte no motorizado para realizar esos desplazamientos, ya que hay un porcentaje importante que llega a su destino en 15 minutos.

En el 75% de los desplazamientos a pie el tiempo dedicado es menos de 30 minutos,



5. RED VIARIA. TRÁFICO Y CIRCULACIÓN

En el presente apartado se hace un estudio de las infraestructuras viarias existentes en el Municipio de Alcoy, describiendo los distintos tipos, jerarquizando las mismas y viendo su utilización por parte de los usuarios de las vías, plasmando las IMD, así como la ubicación de cruces de vías semaforizadas.

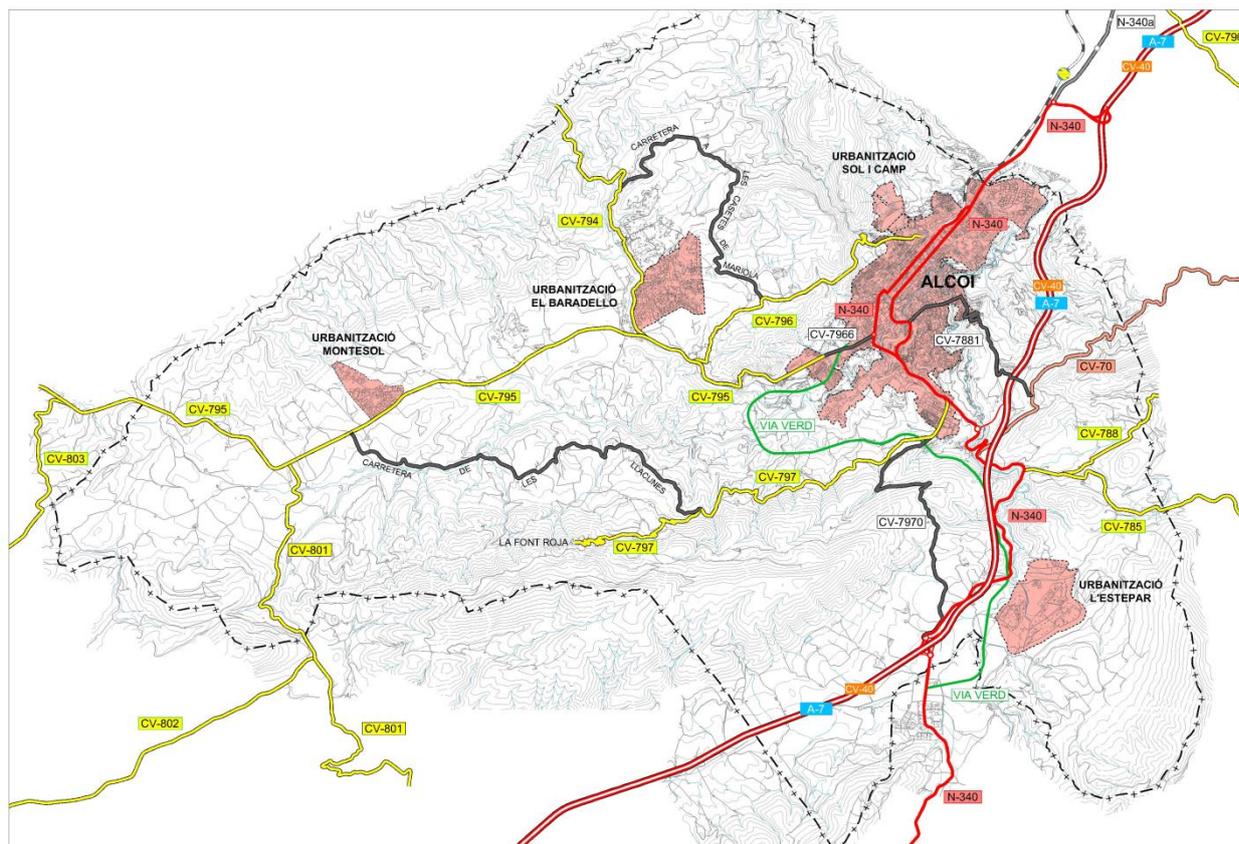
5.1. CONFIGURACIÓN GENERAL DE LA RED VIARIA

Como primer paso, analizaremos el estado actual de la infraestructura y red viaria existente en el término municipal de Alcoy.

La configuración viaria del término municipal de Alcoy está muy condicionada a la orografía montañosa del término municipal.

El principal eje de comunicación con la capital provincial (al sur) y capital autonómica (al norte), se realiza a través de la A-7 corredor topográfico Sur-Norte.

Dicho corredor conecta también con los otros dos municipios más importantes de la comarca, Cocentaina y Muro de Alcoy, situados como Alcoy, al pie de las estribaciones orientales de la Sierra de Mariola.



Principales vías de comunicación del término municipal de Alcoy.

Los ejes viarios secundarios de comunicación local con las poblaciones vecinas de menor entidad, se han configurado siguiendo una orientación E-W que aprovecha los espacios de topografía más suaves al seguir un trazado sensiblemente paralelo a los numerosos valles conformados entre las elevadas sierras del entorno.

Por condicionantes geográficos, sobre la ciudad de Alcoy, confluyen todas estas vías de comunicación local, comarcal, provincial y regional, lo que le ha otorgado históricamente, un puesto central relevante en la actividad comarcal, con ventajas para su desarrollo social, industrial y económico; pero, su singularidad topográfica, también le ha supuesto tener que soportar desde hace más de un siglo, la incómoda carga del tráfico pesado interurbano, incrustado en el interior del mismo centro de casco urbano, a través de la servidumbre de la carretera N-340.

El encajonamiento de la ciudad entre elevadas montañas, así como los numerosos y muy abruptos cauces que atraviesan, eran suficiente motivo para descartar la viabilidad de plantear soluciones viarias alternativas por el exterior de su casco urbano. Toda posibilidad de trazado de nueva planta requería la ejecución de elevados viaductos y enormes movimientos de tierras en zonas de difícil topografía y en las proximidades de entornos naturales con diferentes grados de protección paisajística y medioambiental.

Prueba de estas dificultades existentes para plantear una solución a la travesía de la carretera nacional N-340 por Alcoy es que, a pesar de la importancia industrial y demográfica de la ciudad, la solución ha tenido que venir con la ejecución de la autovía central, como única infraestructura capaz de aportar la suficiente inversión para habilitar un nuevo corredor viario en un entorno tan agreste.

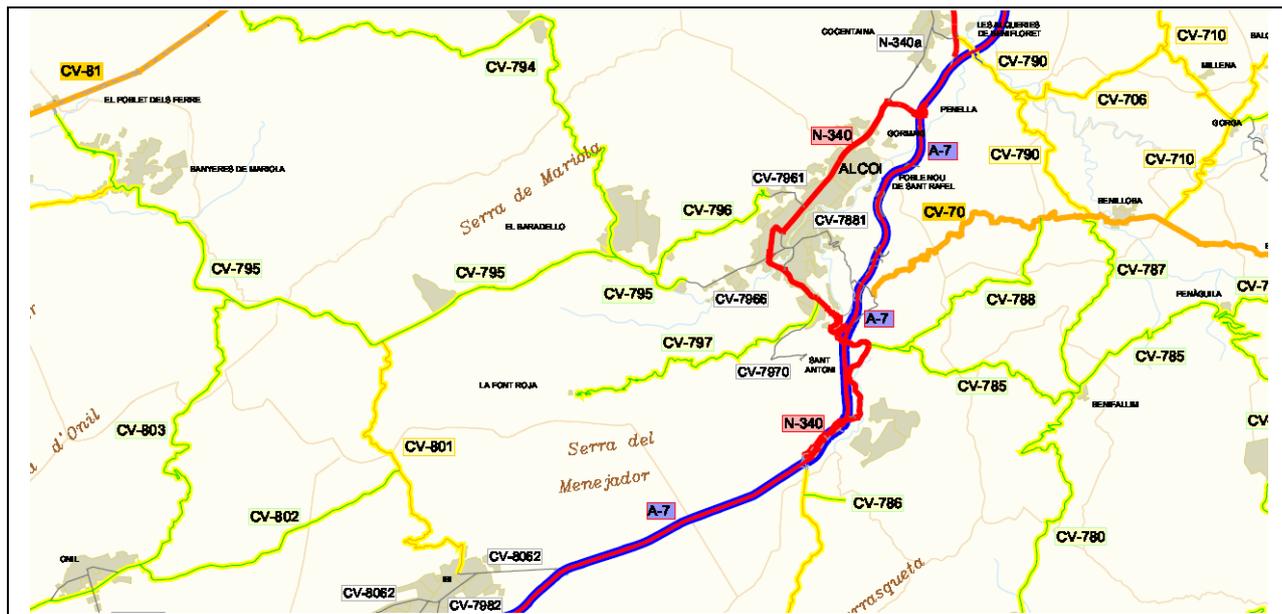
5.2. INFRAESTRUCTURA VIARIA

5.2.1. CARRETERAS Y ACCESOS.

Dentro del término municipal de Alcoy, además de la red viaria municipal, otras tres administraciones (Diputación, Generalitat y Gobierno central) tienen carreteras adscritas a su titularidad.

A continuación se presenta una relación del parque viario disponible relacionado con la movilidad en Alcoy, ordenado según jerarquía y titularidad de la carretera.

- **Carreteras del estado (Ministerio de Fomento):**
 - o A7 "Alicante-Valencia"
 - o N-340 "Cádiz y Gibraltar-Barcelona" (Tramo I, Muro-San Juan de Alicante)
- **Carreteras de la Generalitat Valenciana:**
 - o CV-800 "Sant Joan d'Alacant-Alcoi" (Red local)
 - o CV-70 "Alcoy-Benidorm" (Red básica)
 - o CV-801 "Ibi - CV-795" (Red local)
- **Carreteras de la Diputación Provincial:**
 - o CV-785 "Barranco de la Batalla-Puerto de Tudons"
 - o CV-794 "Bocairent-Alcoy (por Mariola)"
 - o CV-795 "Alcoi-Banyeres de Mariola"
 - o CV-796 "Acceso al Preventori de Sierra de Mariola"
 - o CV-797 "Alcoi-Font Rotja"



Mapa de carreteras del término municipal de Alcoy. Fuente: Conselleria de infraestructuras y transporte

El reciente trazado de la A-7, la autovía central entre Alicante y Valencia por el interior, con salida a Alcoy, quedó completado el pasado 2011 con la apertura al tráfico de los últimos cinco kilómetros, correspondientes al tramo del Barranc de la Batalla.

Esto posibilita circular entre las dos capitales de forma íntegra por autovía, empleando un recorrido que acorta la distancia en 20 kilómetros en relación al de la costa -y también al que discurre por La Font de la Figuera.

En cuanto a la ciudad de Alcoy, la construcción de esta autovía ha eliminado la mayor parte del tráfico de paso que circulaba por la población.

La red viaria se complementa con la línea 47 de Renfe Media Distancia, conocida como Valencia-Játiva-Alcoi.

5.2.2. RED VIARIA INTERIOR

El origen de la población de Alcoy se centra en la zona del centro histórico. A partir de un pequeño núcleo original de callejuelas, la ciudad antigua fue creciendo basándose en una trama irregular que había de adaptarse a la topografía hasta alcanzar los límites de la zona habitable con el barranco que supone el paso del río Barxell por el oeste y subiendo por la Zona Alta por el sur. Estas extensiones iban desarrollándose conforme a ejes ortogonales adaptados al territorio, con manzanas cada vez mayores y viales de mayor anchura.

Una vez sobrepasados los límites físicos del territorio del centro urbano, fueron desarrollándose ampliaciones urbanas mediante ensanches hacia el oeste y el norte, dentro de los límites establecidos por la abrupta topografía. Estos Ensanches presentan un trazado en su mayoría más homogéneo pero con manzanas de mayores dimensiones organizadas en torno a tramas urbanas cuyos ejes directores siguen la dirección marcada por el mejor aprovechamiento de los terrenos según su relieve.

La especial configuración de la ciudad, ha creado un conjunto urbano organizado en diferentes barrios casi autónomos conectados por los numerosos puentes de la ciudad, con tramas urbanas de base ortogonal pero adaptadas a las condiciones físicas del lugar, ya sean elementos de la topografía como trazas de anteriores caminos o absorción de antiguas zonas industriales.

La construcción reciente de la A-7 ha transformado buena parte de las avenidas de la ciudad que constituyen la N-340, en avenidas de uso local, quedando exenta la población del paso de vehículos rodados en tránsito, con los consiguientes beneficios para el uso peatonal y rodado.

5.2.3. VÍAS URBANAS PRINCIPALES

Desde las vías interurbanas, ya sean autovías, carreteras, etc., se accede a varias avenidas o viales principales que se integran en la trama urbana, como son: C/ de Valencia, C/ Oliver, Av/ de Elche, C/ Alicante o C/ San Juan de la Ribera.

La red de viales principales de la ciudad varía en su tipología dependiendo de la zona de estudio, así los hay de hasta 3 carriles por sentido, viales de 2 carriles y en algún caso hasta de un solo carril, pero teniendo en cuenta la funcionalidad de la misma ha de ser considerada como vial principal.

Estas vías principales dan servicio por la calzada a vehículos privados, transporte público, motoristas, en algunos casos bicicletas, etc., y por la zona de la acera o espacio reservado para peatones, a estos últimos.

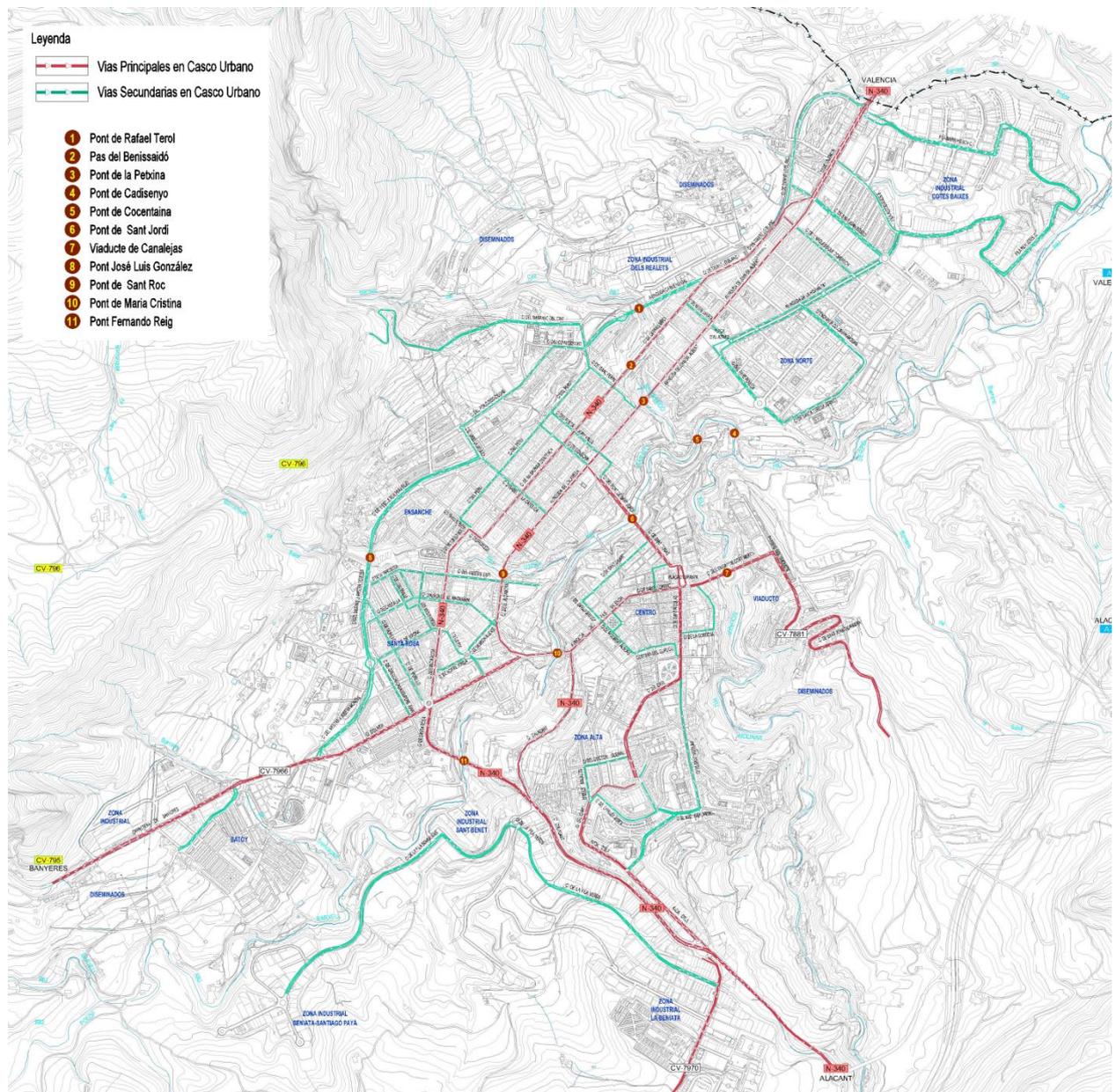
La capacidad de las vías principales, en un principio y en condiciones normales de un día de circulación laboral tipo, no se ve comprometida, salvo en momentos muy puntuales del día, horas punta, cuya saturación no llega a ser cierta, pero da un carácter de ralentizamiento y casi congestión que el usuario de la vía con desplazamiento motorizado asume como un "atasco" indeseado.

Entre las vías principales de distribución del flujo mecanizado se encuentran:

- C/ de Valencia
- Av/ Juan Gil-Albert
- Av/ de la Alameda
- C/ de los Alzamora
- C/ de Tiran Lo Blanc
- C/ de Gabriel Miró
- C/ de Na Saurina D'Entença
- C/ d'Espronceda
- C/ de Victor Espinos
- C/ de Santa Rosa
- C/ de Oliver
- Carretera de Banyeres
- C/ del Pont de San Jordi
- C/ de Santo Tomas
- P/ de España
- C/ de San Nicolás
- C/ de San Lorenzo

- Av. del País Valencià
- C/ del Enginyer Cor Merita
- Passeig del Viaducte
- C/ Sant Joan de Ribera
- C/ del Camí
- C/ d'Alacant
- Av/ de Elche

Las vías principales de la ciudad se han estudiado en un estudio exhaustivo de campo, cuya recogida de datos ***se adjunta en el Anexo correspondiente***. A continuación se adjuntan una figura de dichas vías, donde se puede ver la configuración espacial de las mismas en la trama de la ciudad.



Red viaria. Vías principales y secundarias.

5.2.4. VÍAS URBANAS LOCALES O SECUNDARIAS

Estas vías de la red principal dan accesos a las calles secundarias o lo que se ha denominado vías urbanas locales, que discurren por los distritos y cuya función principal es la de dar acceso a los barrios, usos y equipamientos.

Los movimientos que se dan por las mismas son de corta distancia o como destino u origen de trayectos más prolongados que se realizan por las vías principales. Normalmente no se suelen dar movimientos de paso.

Aquellas vías urbanas locales o secundarias de mayor importancia o relevancia en la movilidad de Alcoi han sido revisadas y comprobadas por equipos de campo, tomando de cada una de ellas datos de anchura, longitudes, sentidos, etc. Uno de los principales datos es que la mayoría de las vías urbanas secundarias son de un solo sentido, según se muestra en el plano correspondiente.

5.2.5. DISEÑO DEL VIARIO. SECCIONES Y PAVIMENTACIÓN.

Los diferentes tipos de sección viaria presentes en Alcoi corresponden con la configuración de la trama urbana en la que se ubican, presentando las características propias de la época en la que surgieron. Para el análisis de calzadas, aceras y pavimentos se han tenido en cuenta como principales parámetros su dimensión y diseño, la materialización de su superficie de acabado y el estado de conservación de la misma. En este sentido se distinguen en Alcoi, a grandes rasgos, distintos tipos de sección viaria y, por lo tanto de aceras, atendiendo a su diseño y materialización.

Centro histórico

La trama del núcleo histórico se caracteriza por la estrechez en el tejido de sus calles, flanqueadas por construcciones de tres o cuatro alturas, y los fuertes desniveles de algunas de sus calles. La trama urbana presenta diferentes zonas según la orientación de su trama y su topografía: conjuntos de calles más sinuosas y con fuertes pendientes como la zona universitaria y los barrios a ambos lados de la calle Santo Tomás conviven con plazas de grandes dimensiones como la plaza de España, y tramas urbanas de forma más geométrica y regular como la situada entre las calles San Lorenzo y San Nicolás.

La mayor parte de los viales del centro histórico han sido reurbanizados recientemente desde que este fue declarado Conjunto Histórico-Artístico en 1982. En los primeros años se actuó en la zona "noble", entre las calles País Valencià y San Nicolás, quedando la zona junto al Pont de Sant Jordi como un reducto degradado que paulatinamente se iba despoblando. En los últimos años este tejido ha ido renovándose, desde la reurbanización de los viales hasta la rehabilitación del parque edificatorio y la creación de museos y otros edificios municipales cuya ubicación pretende impulsar la renovación del barrio.

La mayor parte de las calles del centro histórico se han reurbanizado con piedra natural de diferentes tipos, con predominancia de tonos grises, combinando piezas pulidas con adoquines, unificando niveles de aceras y calzada en plataforma única. La imagen urbana se ha actualizado pero manteniendo un diseño acorde con el carácter histórico del lugar. Así, encontramos diseños de pavimento tanto lisos como con motivos geométricos, combinando colores según la calle. La mayor parte de los viales de la trama histórica son de coexistencia, dadas las reducidas dimensiones de las calles.

Zonas de expansión

Las zonas de expansión más antiguas presentan siempre tramas ortogonales de manzanas irregulares cuya orientación responde a la topografía, girándose los ejes según las condiciones más óptimas. Algunos barrios han ido incorporando en el tejido urbano antiguas zonas industriales que

introducen alteraciones en la trama. Los barrios de trama más regular en Alcoi son el Ensanche y la zona Norte, de topografía igualmente menos accidentada.

En las zonas de ensanche la sección viaria es mayor y más elevada la altura de las edificaciones. Esta anchura más amplia no se traduce sin embargo siempre en aceras más generosas sino en una calzada mayor que incluye uno o dos carriles de circulación y una o dos bandas de aparcamiento en cordón o batería, lo que traduce una clara prioridad a la movilidad motorizada. El espacio para caminar es reducido, eliminando la posibilidad de presencia de arbolado, de zonas de descanso y, en general, las condiciones de habitabilidad del peatón. En las avenidas de mayor anchura, las aceras cuentan con dimensiones más amplias y arbolado de gran porte, aunque sigue mostrándose prioridad para el tránsito rodado, el mobiliario urbano es escaso, de aspecto anticuado y no siempre bien ubicado. La materialización de la superficie de acabado de los pavimentos es casi exclusivamente mediante baldosas hidráulicas prefabricadas de hormigón en aceras y calzada de asfalto, con algunas intervenciones puntuales en las que se combinan colores y formas en los pavimentos como en la calle el Camí, por ejemplo.



Pavimentos, texturas y materiales en viales de Alcoi

Barrios de nueva construcción

En los barrios de nueva construcción de la población, la configuración de las calles se ve marcada por las exigencias de urbanización actuales lo que se refleja en la homogeneidad de alturas de la edificación, la anchura de los viales y las aceras, mayor presencia de zonas verdes y una presencia comercial más dinámica y actual. No obstante, se ha priorizado igualmente la movilidad motorizada frente a la peatonal pues la mayor parte de las calles de nuevo diseño cuentan con plazas de aparcamiento en superficie.

Este tipo de calles poseen dos o más carriles para circulación de vehículos, bandas de aparcamiento a ambos lados de la calzada y aceras de anchura variable: en general amplias en

avenidas de grandes dimensiones pero en ocasiones de anchuras mínimas en otras zonas en las que se ha priorizado el aparcamiento. La existencia de plazas y zonas verdes introduce la presencia del elemento vegetal, con resultados dispares. En la mayor parte de los viales de esta zona los materiales de pavimentación son similares a los anteriores: baldosa hidráulica o de hormigón y calzada de asfalto.

Estado de conservación

El estado de conservación de las aceras, es en general deficiente salvo en aquellas zonas de reciente creación o reurbanización. Esto se traduce en una imagen urbana degradada de asfalto y baldosas hidráulicas, debido al desgaste, la escasa calidad de visual del material, las continuas zanjas abiertas para la realización de obras sobre las infraestructuras urbanas, etc. Destaca especialmente el mal estado de la pintura vial en el conjunto de viales de la ciudad.

Señalización.

Se analizan en este punto aquellos elementos que tienen como función la de exposición de información pública ya sea de denominación de espacios públicos, recorridos, planimetrías, relojes, termómetros, paneles de publicidad, etc.

En Alcoi, dada su peculiar configuración, esta señalización cobra especial importancia y debe llevarse a cabo de forma clara sin saturar el espacio urbano.

Existe una oficina de información y turismo situada en la plaza de España, sin duda el lugar más céntrico y simbólico de la ciudad aunque muy alejado de puntos de acceso como las estaciones de FFCC y autobuses. Se han observado igualmente varios puntos de información repartidos a lo largo de la ciudad con planos de la población y otras informaciones de interés, aunque escasos. La señalización direccional es poco abundante pero clara y efectiva. La señalización urbana referente a la dirección de salidas y localización de puntos de interés está presente en los accesos y a lo largo de las principales avenidas de todos los barrios y principales calles del casco histórico. Son paneles individuales en forma rectangular que se superponen en un mismo poste, aunando la información considerada importante en esos puntos.

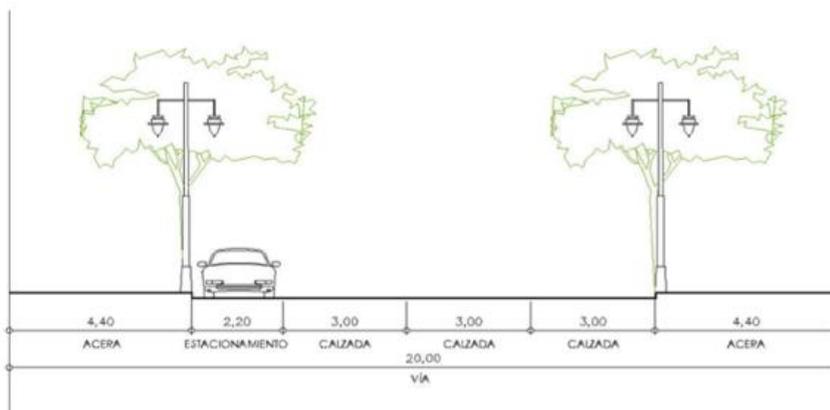


Señalizaciones en Alcoi y puestos de información municipal sobre las aceras

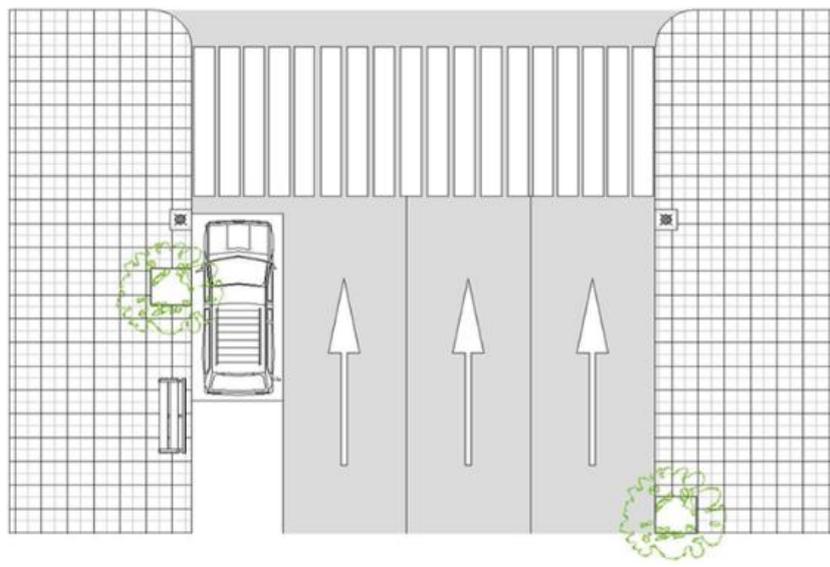
Caracterización de las vías urbanas más representativas

Av. Alameda. Zona ensanche

Esta vía tiene una longitud de 773,10 m y un ancho total de 20 m. El sentido de circulación es unidireccional con tres carriles de circulación de tres metros cada uno, uno de ellos es de circulación restringida para Bus-Taxi. Tiene una fila de aparcamiento en cordón a uno de los lados y un ancho de aceras de unos 4 m aproximadamente.



SECCIÓN



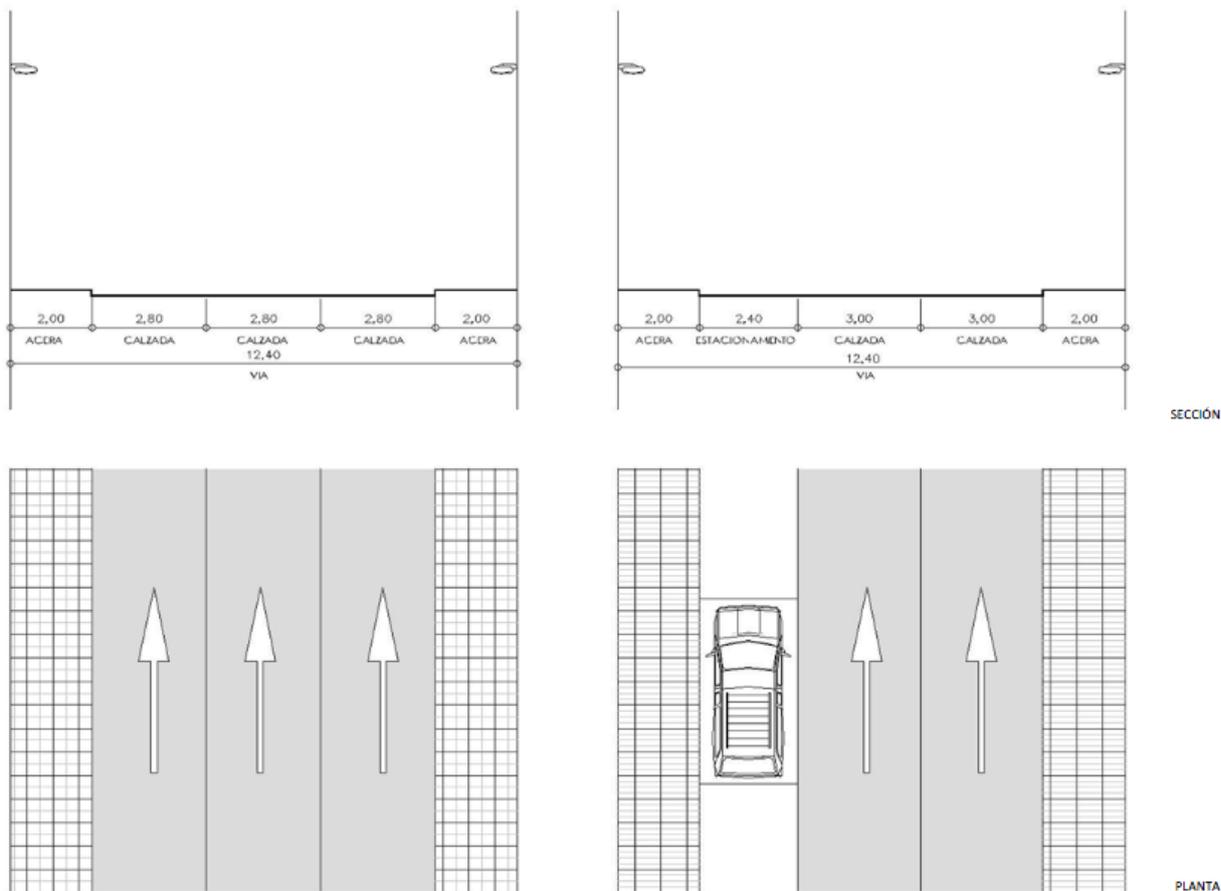
PLANTA

Planta y sección de la Av. Alameda. Zona Ensanche



C/Na Saurina d'Entença. Zona ensanche

Esta vía tiene una longitud de 783,80 m y un ancho total de 12.40 m. El sentido de circulación es unidireccional con tres/dos carriles de circulación de tres metros cada uno dependiendo del tramo. Tiene una fila de aparcamiento en cordón a uno de los lados y un ancho de aceras de unos 2 m aproximadamente.

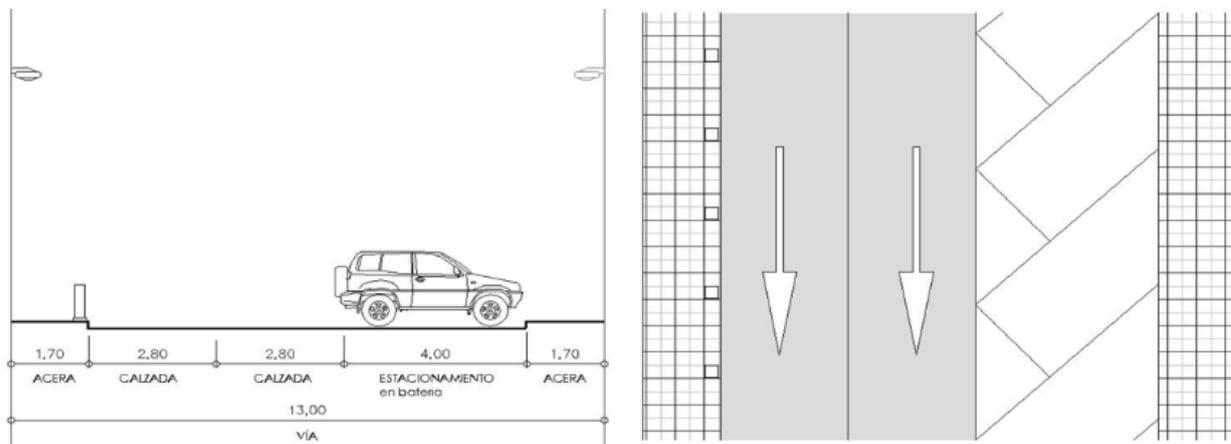


Planta y sección de la C/Na Saurina d'Entença. Zona ensanche



C/ Isabel la Católica. Zona Ensanche

Esta vía tiene una longitud de 484.60 m y un ancho total de 12.20 m. El sentido de circulación es unidireccional con dos carriles de circulación de ancho variable. Tiene una fila de aparcamiento en batería a uno de los lados y un ancho de aceras de unos 1,80 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es malo.

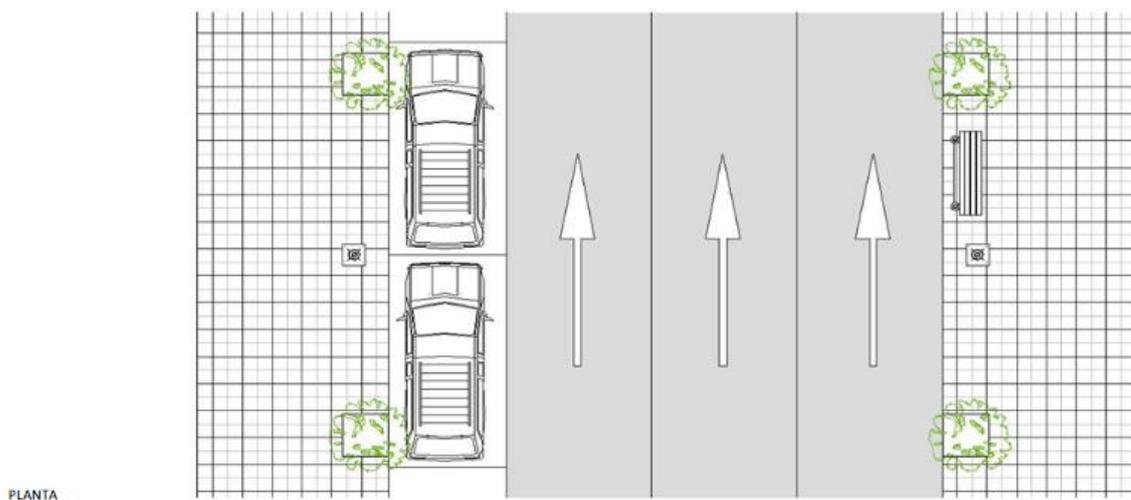
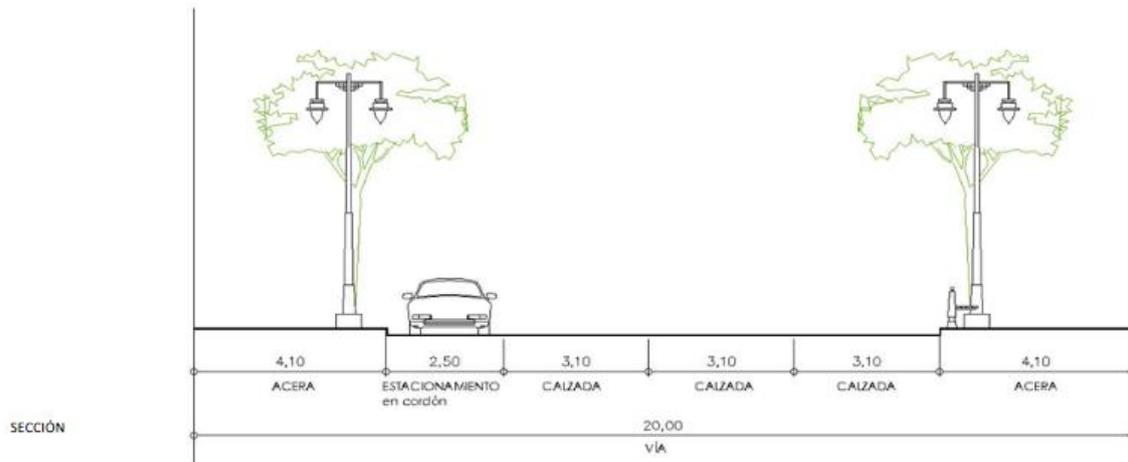


Planta y sección de la C/Isabel la Católica. Zona ensanche



C/ Juan Gil Albert. Zona Norte

Esta vía tiene una longitud de 863,45 m y un ancho total de 20 m. El sentido de circulación es unidireccional con tres carriles de circulación de ancho 3 m. Tiene una fila de aparcamiento en cordón a uno de los lados y un ancho de aceras de unos 4,00 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es medio.

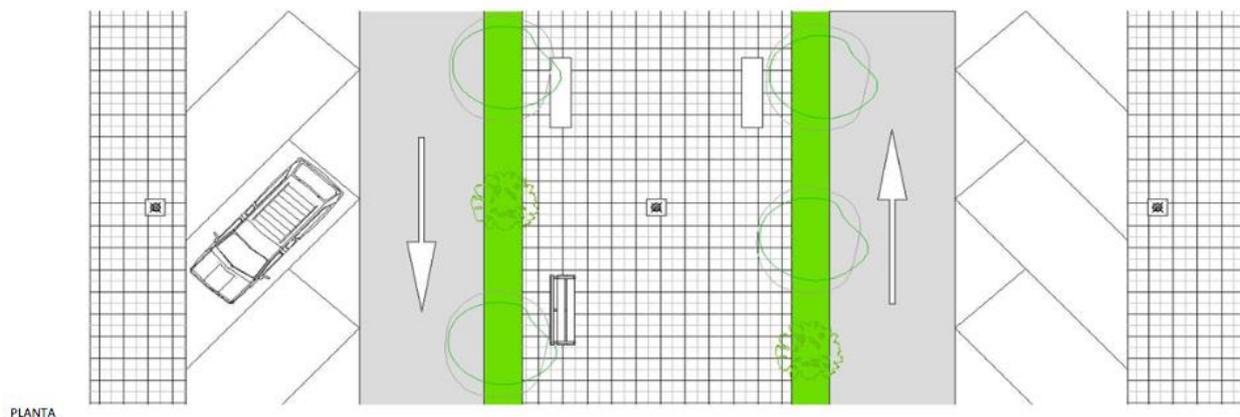
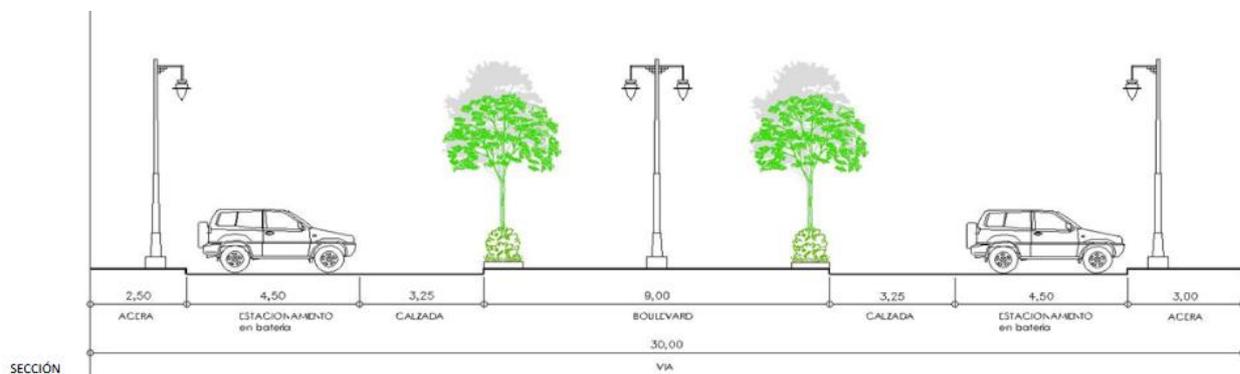


Planta y sección de la C/Juan Gil Albert. Zona ensanche



Av/ de la Hispanitat. Zona Norte

Esta vía tiene una longitud de 765,00 m y un ancho total de unos 30 m. El sentido de circulación es bidireccional con un carril de circulación por sentido. Tiene una fila de aparcamiento en batería a cada lado y un ancho de aceras variable. En general el estado de conservación de la vía es medio.

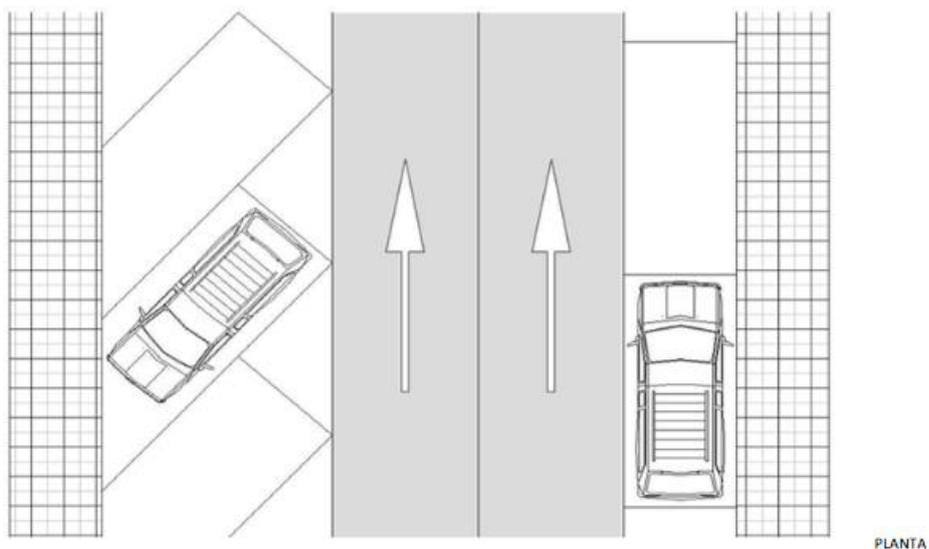
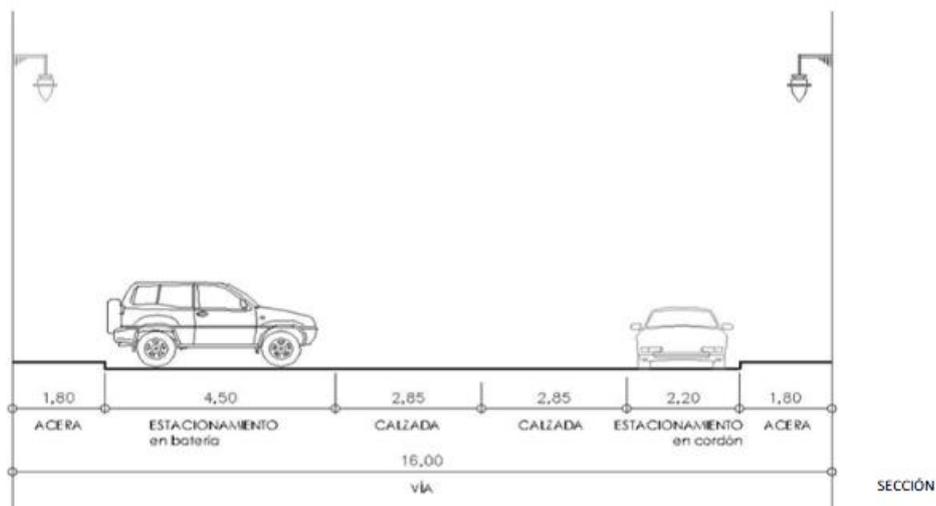


Planta y sección de la Av. de la Hispanitat. Zona ensanche



C/ Sabadell. Zona Norte

Esta vía tiene una longitud de 498,10 m y un ancho total de 15 m. El sentido de circulación es unidireccional con dos carriles de circulación de ancho variable. A un lado tiene una fila de aparcamiento en batería y al otro lado una fila de aparcamiento en cordón y un ancho de aceras de unos 1,80 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es malo.

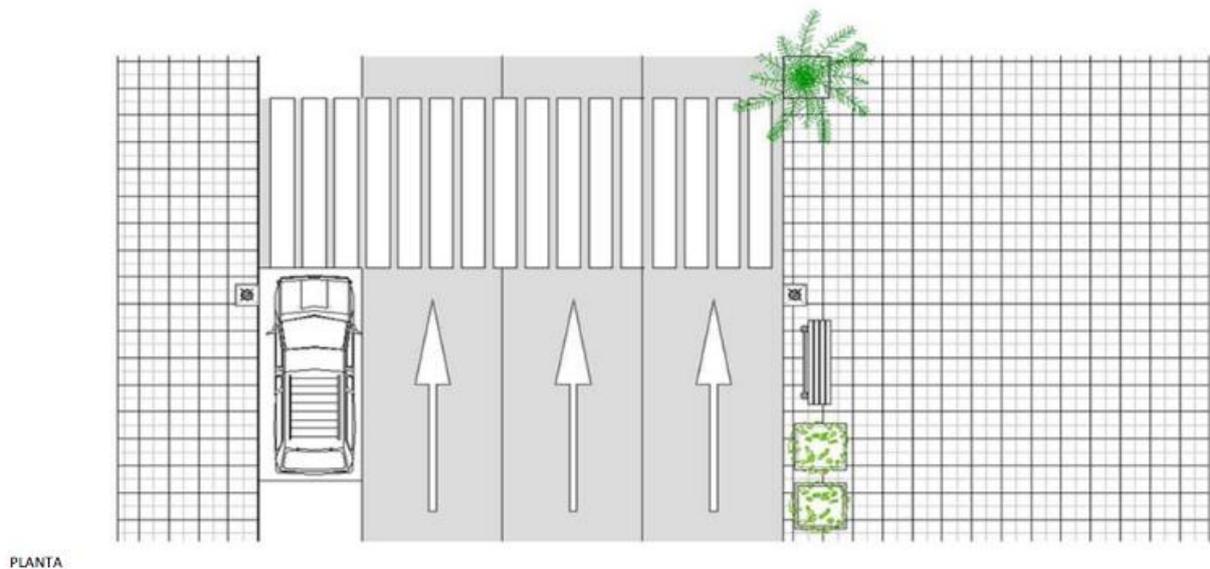
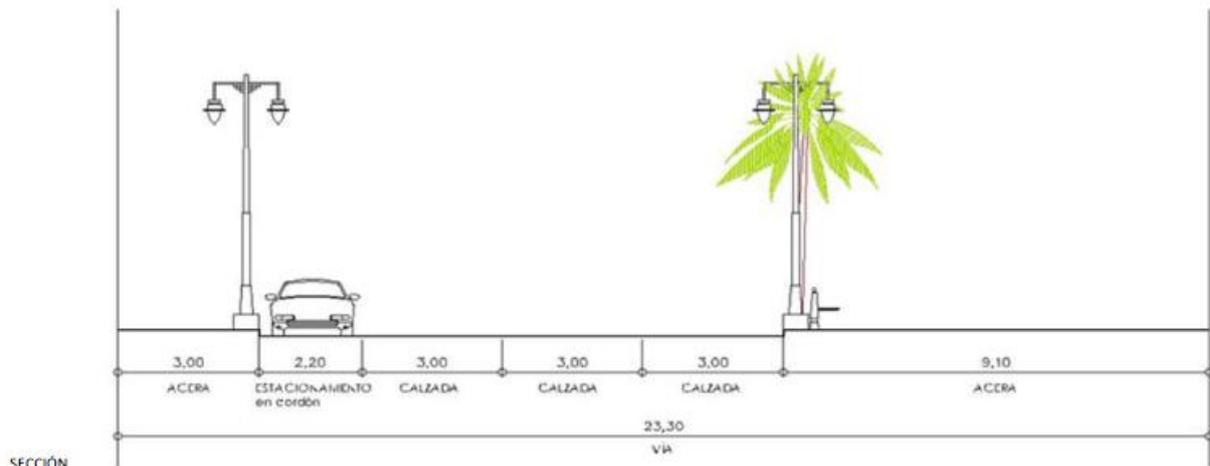


Planta y sección de la C/Sabadell. Zona Norte



C/ Els Alçamora. Zona Santa Rosa

Esta vía tiene una longitud de 342,00 m y un ancho de 23,30 m en el tramo del centro comercial. El sentido de circulación es unidireccional con tres carriles de circulación de ancho 3 m cada uno. A un lado tiene una fila de aparcamiento en cordón y un ancho de aceras que varía dependiendo del tramo de 3 a 9 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es bueno.

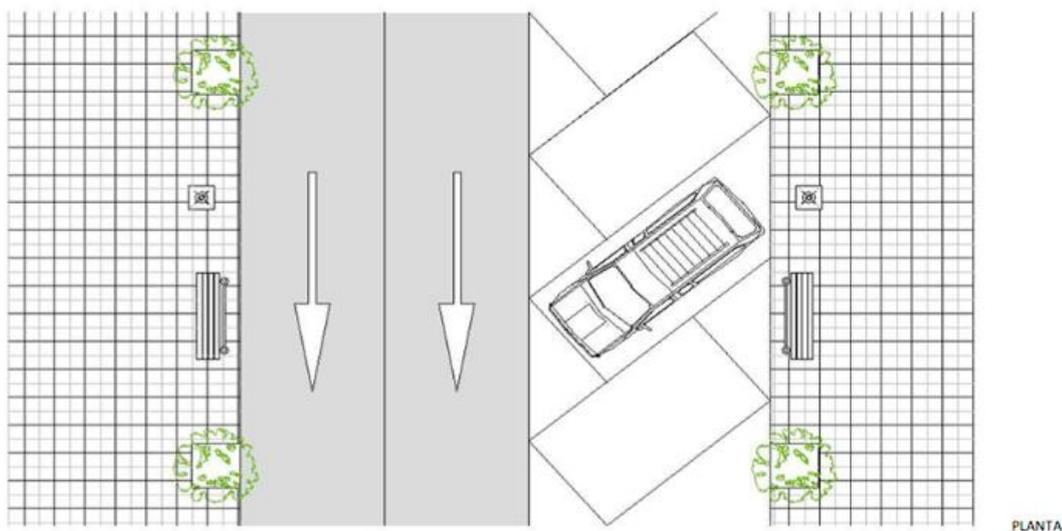
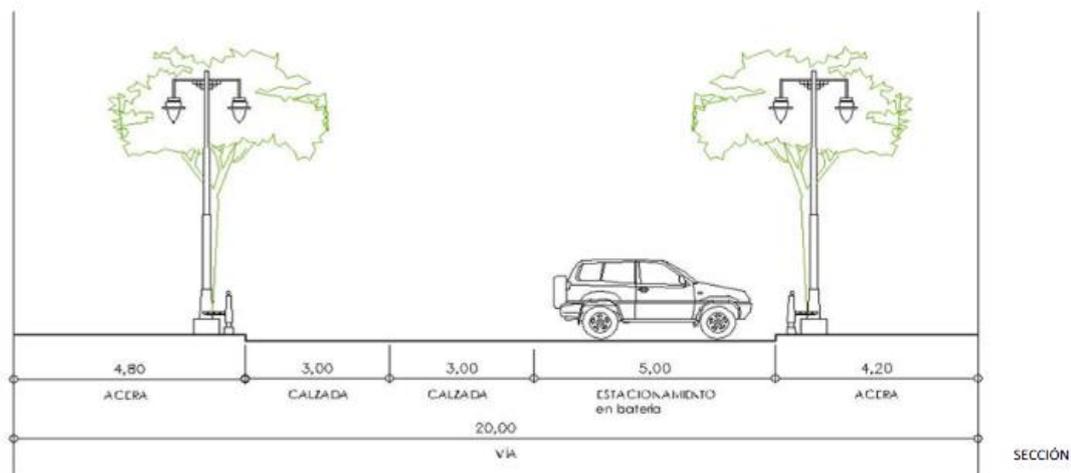


Planta y sección de la C/els Alçamora, tramo centro comercial. Zona Santa Rosa



C/ Santa rosa. Zona Santa Rosa

Esta vía tiene una longitud de 507,15 m y un ancho de 20 m. El sentido de circulación es bidireccional con tres/dos carriles de circulación de ancho 3 m cada uno. A un lado tiene una fila de aparcamiento en batería y un ancho de aceras de 4,5 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es bueno.

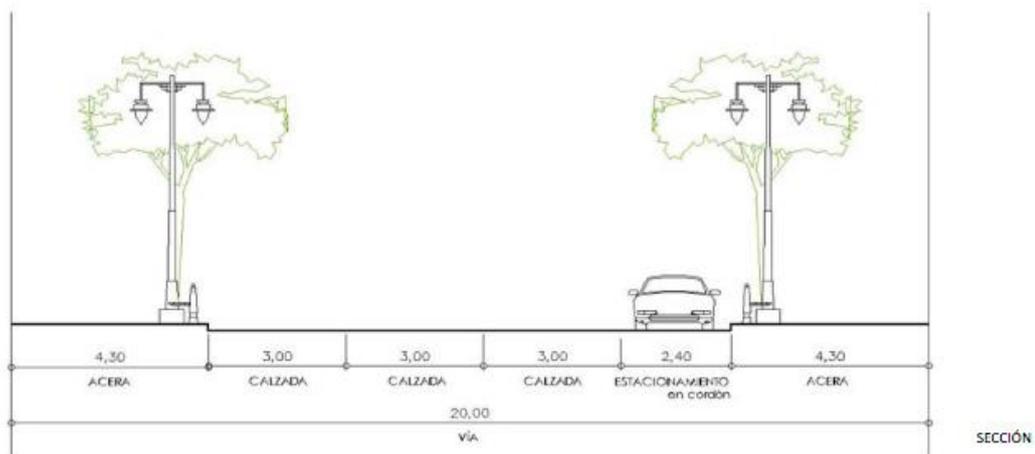


Planta y sección de un tramo de la C/Santa Rosa. Zona Santa Rosa

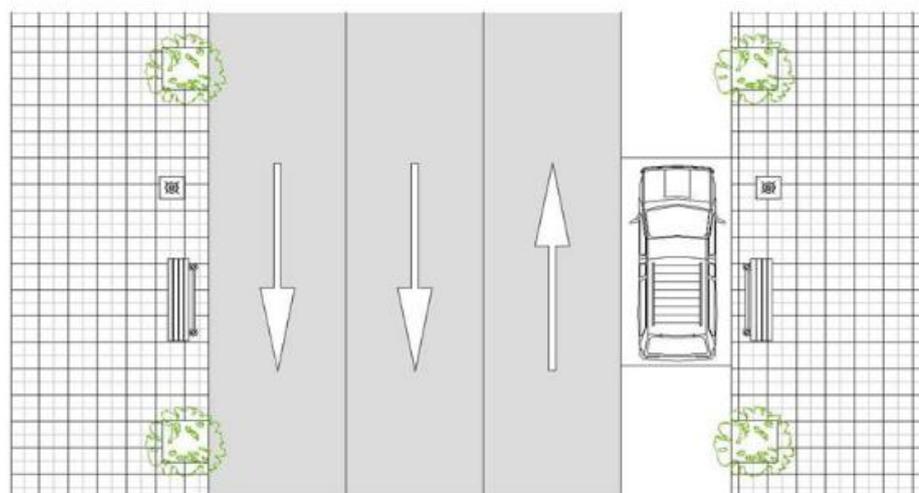


C/ Oliver. Zona Santa Rosa

Esta vía tiene una longitud de 928,60 m y un ancho variable dependiendo del tramo. El sentido de circulación es bidireccional con tres carriles de circulación de ancho 3 m cada uno. A un lado tiene una fila de aparcamiento en cordón y un ancho de aceras que varía entre 1,50 y 4,30 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es malo.



SECCIÓN



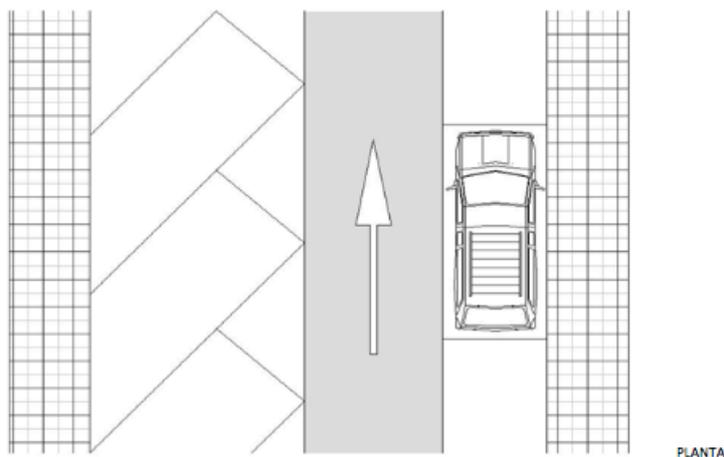
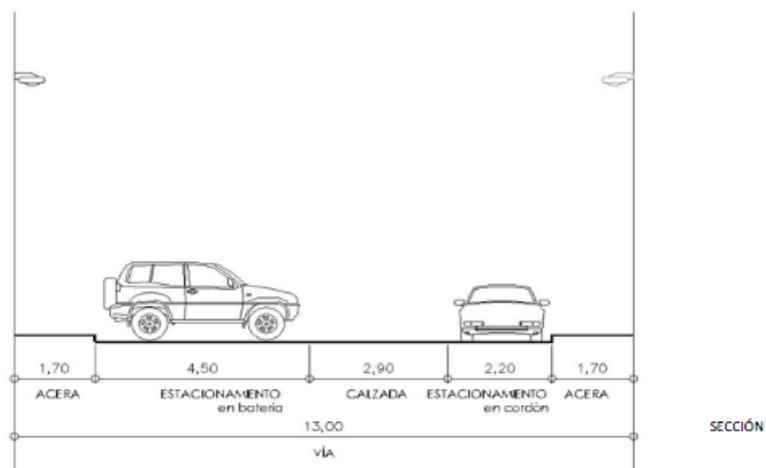
PLANTA

Planta y sección de un tramo de la C/Oliver. Zona Santa Rosa



C/ Murillo. Zona Santa Rosa

Esta vía tiene una longitud de 370,90 m y un ancho de 13 m. El sentido de circulación es unidireccional con un carril de circulación de ancho 3 m. A un lado tiene una fila de aparcamiento en batería y al otro una fila de aparcamiento en cordón. El ancho de las aceras es de unos 1,70 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es medio.

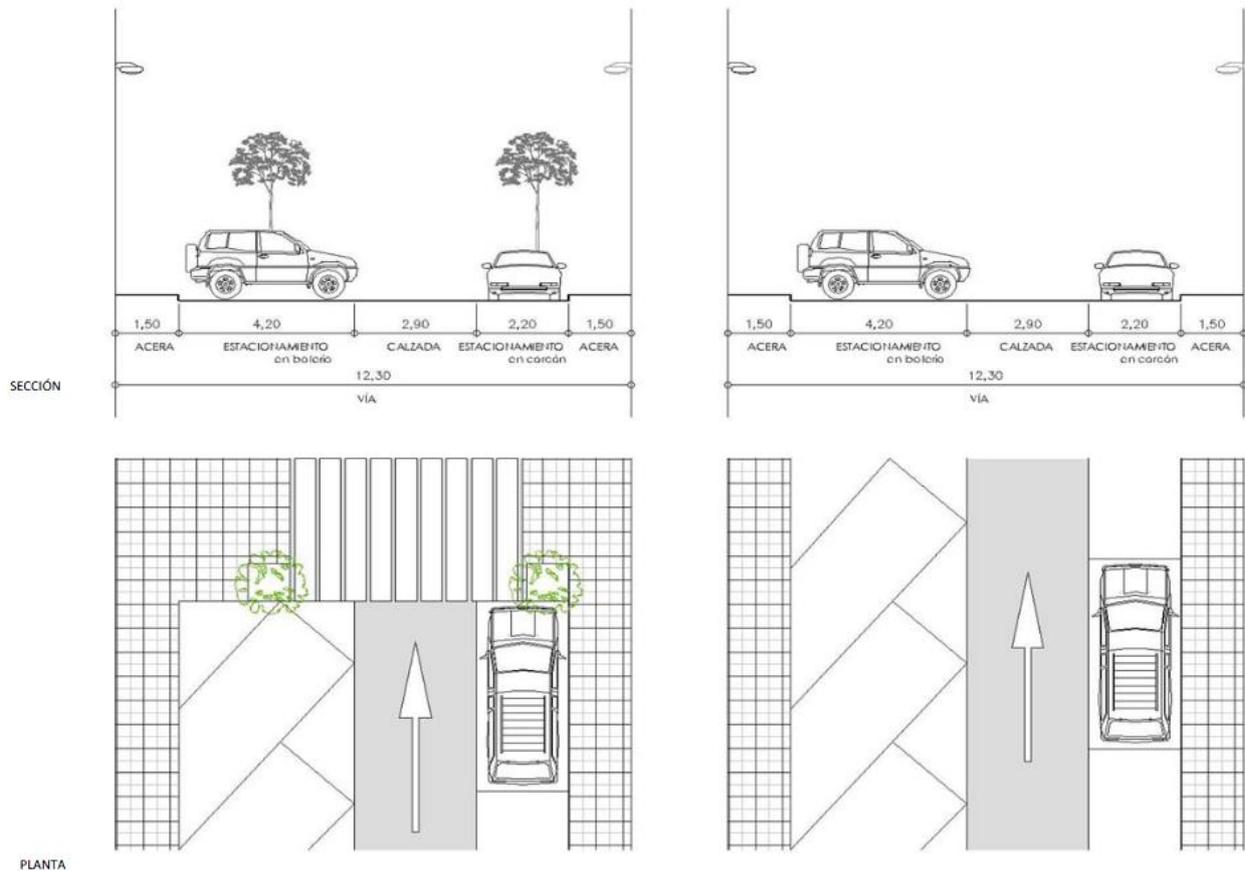


Planta y sección de la C/Murillo. Zona Santa Rosa



C/ Xixona. Zona Santa Rosa

Esta vía tiene una longitud de 234,95 m y un ancho de 12,3 m. El sentido de circulación es unidireccional con un carril de circulación de unos 3 m de ancho. A un lado tiene una fila de aparcamiento en batería y al otro una fila de aparcamiento en cordón. El ancho de las aceras es de unos 1,50 m aproximadamente. En general el estado de conservación de la vía es medio.



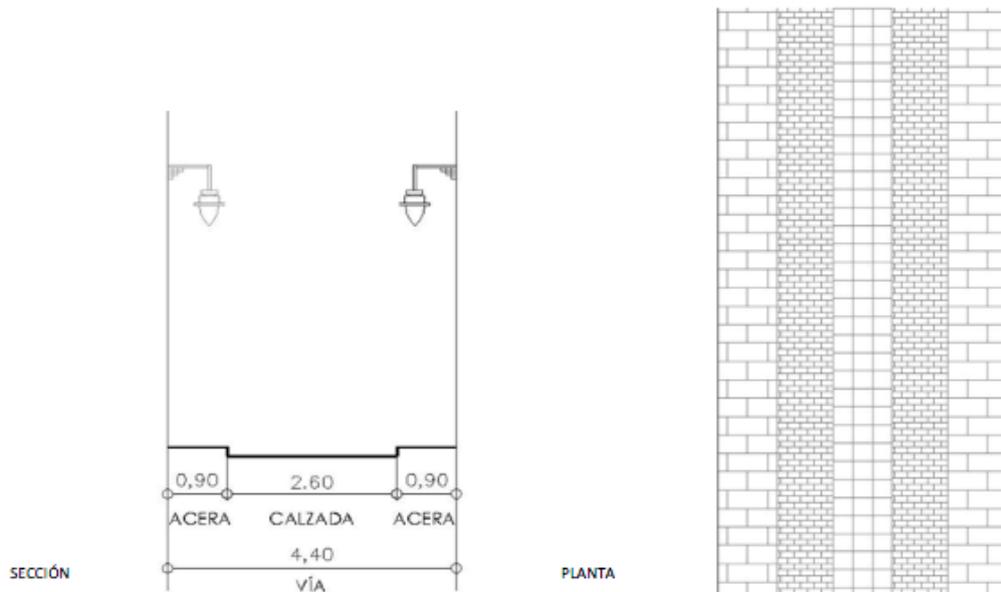
Planta y sección de la C/Xixona. Zona Santa Rosa



C/ San Francisco. Zona Centro

Esta vía tiene una longitud de 201,80 m y un ancho de 4,40 m. El sentido de circulación es unidireccional. Se trata de una vía de plataforma única, donde el peatón y el tránsito rodado coexisten. No tiene zona para aparcar. En general el estado de conservación de la vía es bueno.

Al inicio de la calle existe señalización de prohibición de aparcamiento y zona peatonal. Incluso horario restringido para carga y descarga.

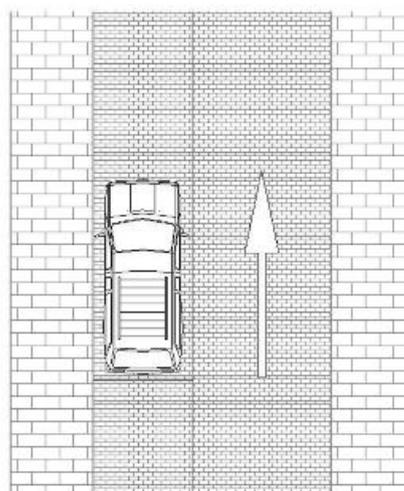
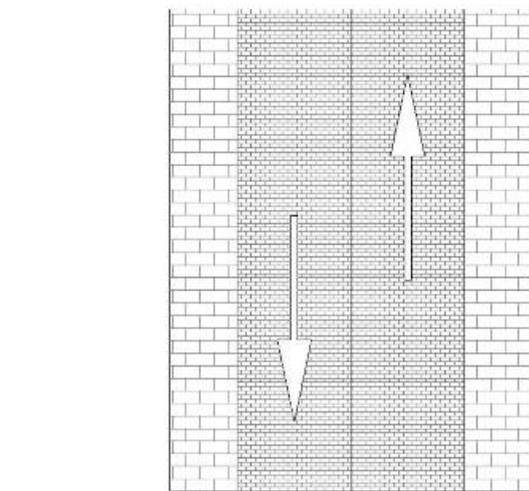
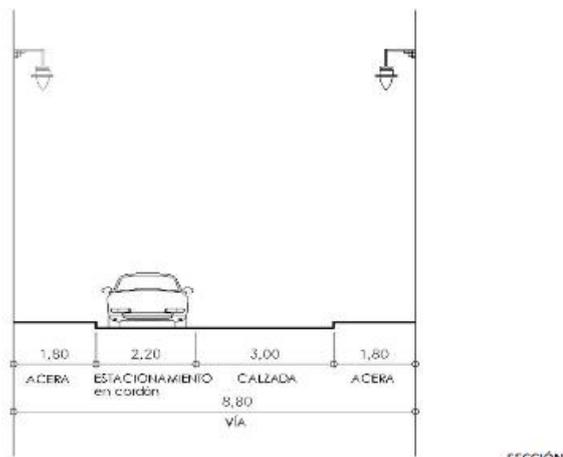
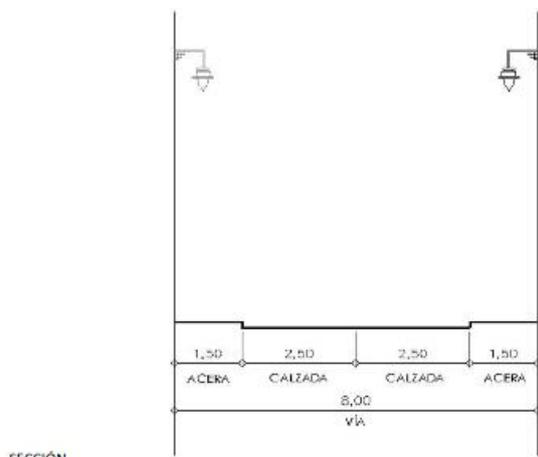


Planta y sección de la C/San Francisco. Zona Centro



C/ San Nicolás. Zona Centro

Esta vía tiene una longitud de 494,60 m y un ancho 8,00 m aproximadamente. El sentido de circulación es unidireccional o bidireccional dependiendo del tramo considerado. En el tramo bidireccional no tiene zona para aparcar, y en el tramo unidireccional tiene una fila de aparcamiento en cordón. En general el estado de conservación de la vía es bueno.



Planta y sección de la C/San Nicolás. Zona Centro



5.2.6. INTERSECCIONES

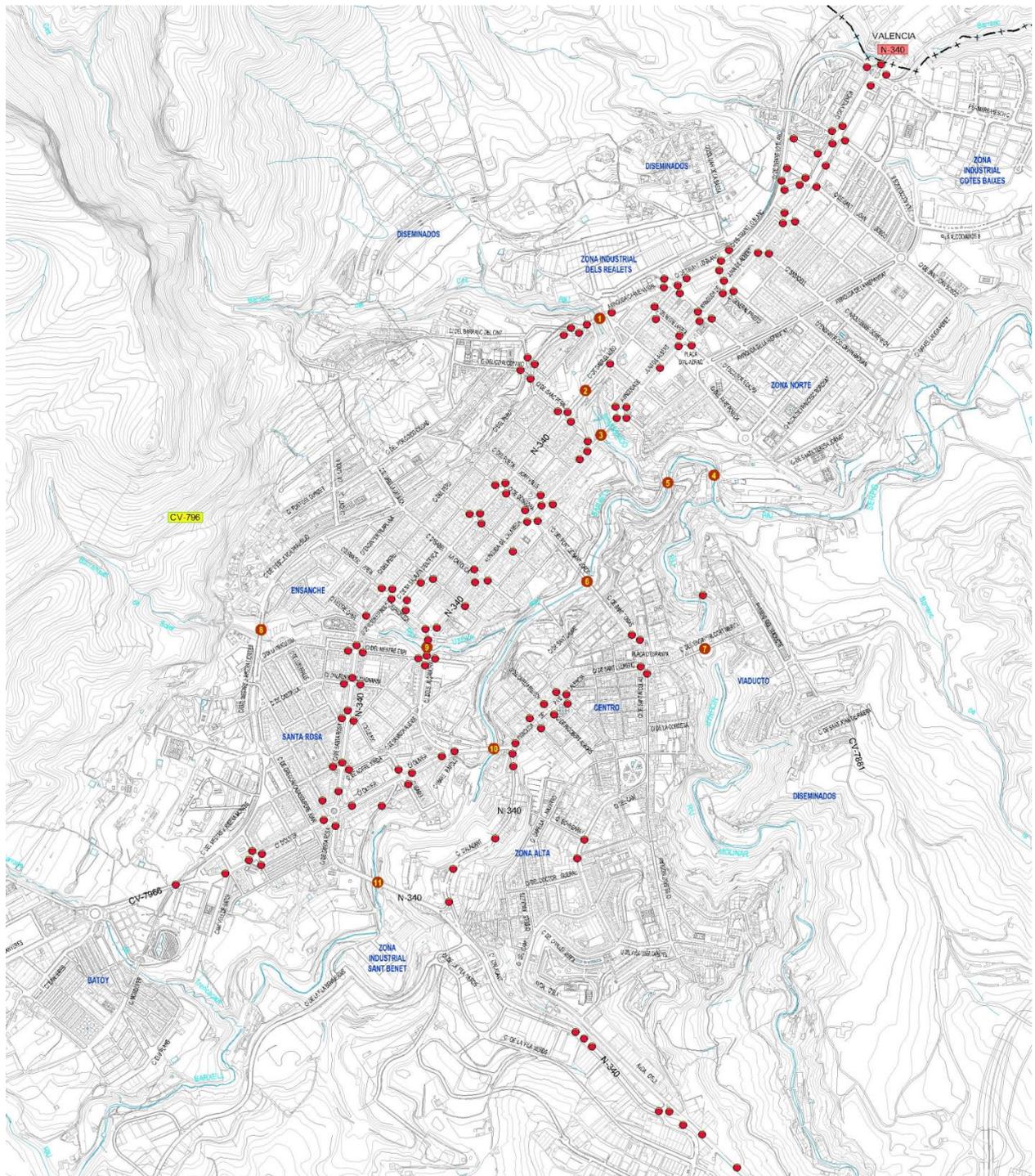
En Alcoy hay actualmente 64 intersecciones semaforizadas, entre aisladas y centralizadas. Estas intersecciones regulan el tráfico motorizado, tanto público como privado. Casi todas ellas se encuentran a lo largo de la travesía de la N-340 por la ciudad.

Tras la revisión de los cruces y estudiando las interferencias causadas por la regulación en la gestión del tráfico, estas interferencias no son distintas a la de cualquier intersección semaforizada en una ciudad donde el vehículo privado toma cada vez más supremacía sobre las vías, es decir, existen las normales retenciones causadas por la saturación de las capacidades de las intersecciones en las horas puntas. Una vez pasadas las horas punta de circulación la afección de la regulación del tráfico a la circulación motorizada queda en un plano de gestión del paso y no de explotación, ya que en ningún momento se llega a estar en el límite de saturación de las vías e intersecciones.

El tiempo medio de espera, incluso en hora punta, en una intersección semaforizada es de una sola fase.

La regulación de las intersecciones semaforizadas se realiza in situ de forma manual.

A continuación se muestran los cruces o intersecciones semaforizadas en la ciudad de Alcoy;



Intercesiones semaforizadas en Alcoi. Fuente: Elaboración propia.

Una forma de favorecer al transporte público es darle prioridad en las intersecciones sanforizadas al paso del mismo, de tal forma que si el semáforo se encuentra en rojo se acorte dicha fase, o si por el contrario la fase se encuentra en fase de verde, esta perdure en el tiempo hasta el paso del autobús.

Con el sistema de prioridad al transporte público, junto con los carriles dedicados a los mismos, se consigue un aumento de las velocidades comerciales, lo que hace más atractivo al usuario dicho modo de transporte, ya que los tiempos de desplazamientos se acortan.

El Alcoi no existe ninguna intersección semaforizada con prioridad para el transporte público.

5.2.7. ZONAS DE ACCESO Y DE CIRCULACIÓN RESTRINGIDA

El templado del tráfico es una medida encaminada a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos que circulan por una zona para conseguir una utilización peatonal confortable y segura del espacio público.

Tiene por objeto la mejora de la calidad de vida en áreas residenciales, y comprende actuaciones tales como cambios de alineación, badenes, elevaciones de la calzada, obstáculos que impidan determinados movimientos, o cambios de material y de color en la pavimentación.

Se denominan Zonas 30 al conjunto de calles en las que se establece un templado de tráfico, imponiendo limitación de velocidad a 30 km/h, muchas veces reforzado mediante actuaciones sobre la calzada (badenes y estrechamientos de calzada)

La pacificación del tráfico en estas zonas, se materializa en un estado de bienestar y seguridad para los vecinos y usuarios de las mismas, donde la calle es usada por todos los protagonistas posibles (peatón, ciclista, motorista y vehículo privado)

Las actuaciones necesarias para establecer las zonas 30 favorecen intrínsecamente la movilidad de los medios de transporte blandos (peatones y ciclistas) frente a los medios de transporte motorizados, ya que, la limitación de velocidad, el estrechamiento de la calzada, con la consecuente ampliación de aceras, y la disposición de obstáculos en la zona reservada al tráfico rodado, provocan que peatones y ciclistas ganen protagonismo frente al vehículo privado.

En Alcoy, en la única zona donde se pueden encontrar zonas de circulación restringida es en la zona centro, aunque la mayoría no están señalizadas adecuadamente, ni tienen una tipología uniforme.



C/ Pintor Casanova de plataforma única donde la circulación está limitada a 20 Km/h



C/ de San Francesc, perpendicular a la C/ San Lorenzo, En la cual se restringe la circulación con la instalación de bolardos abatibles, utilizándose este tipo de sistema en diversas calles del centro urbano de la ciudad.



C/ Hermanitas Carmelitas Vedrunas de plataforma única donde la circulación está limitada a 10 Km/h



Entorno Plaza Ferrandiz i Carbonell, Espacio peatonal vinculado al campus universitarios de Alcoi.

5.2.8. ACTUACIONES VIARIAS PROPUESTAS A CORTO PLAZO

La oportuna desviación del tráfico rodado de paso o de largo recorrido fuera del casco urbano, mediante su canalización a través de la autovía A - 7, conlleva la posibilidad de abordar la promoción de nuevas infraestructuras y conexiones que permitan completar una malla viaria urbana estructural.

El único corredor viario vertebrador de la ciudad es el representado por la N-340, y se compone de dos ramales:

- Eje Noreste – Suroeste: C/ València, C/Tirant Lo Blanc, C/Gabriel Miró, C/Na Saurina d'Entença, C/Víctor Espinós, C/Santa Rosa, Puente Fernando Reig y carretera de Alicante.
- Eje Suroeste – Noroeste: C/Alacant, Puente Maria Cristina, C/Els Alçamora, Av. l'Alameda, Av. Juan Gil-Albert y C/València.

Con el objeto de romper esta disposición lineal, que conlleva una marcada rigidez de la movilidad del tráfico rodado, es prioritaria la ejecución de nuevas vías de interconexión entre barrios, con las que permitir itinerarios alternativos al citado corredor (Norte-Ensanche-Santa Rosa-Casco Antiguo y viceversa)

En este sentido, en los últimos años se han proyectado una serie de actuaciones, que actualmente están en ejecución, destinadas a la conexión entre diferentes barrios de la ciudad:

Conexión viaria de los Barrios Santa Rosa y Batoy:

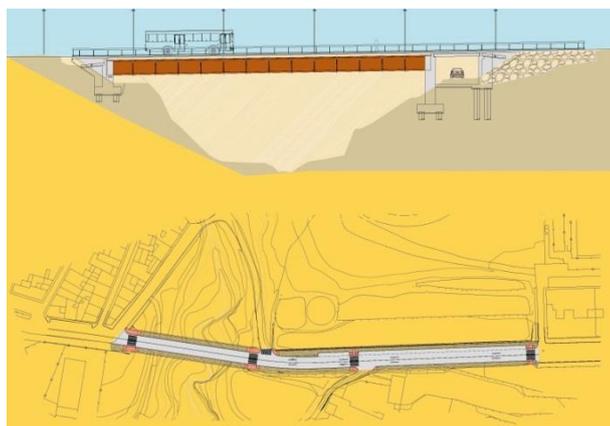
Con esta actuación se pretende conseguir una alternativa de acceso al barrio del Batoy más directa y segura, descongestionando la conexión que actualmente discurre por un tramo de la carretera comarcal CV-795 de Alcoi a Bocarent (por Bañeres)

La actuación se compone de dos intervenciones:

- Puente sobre el barranco de Trencacaps

Incluye la ejecución de un puente recto, sobre el barranco de "Trencacaps", desde el extremo de la calle Montcabrer en el Barrio de Batoy hasta alcanzar, en su ribera izquierda, el Camino Viejo de Batoy. Está compuesto de dos vanos asimétricos de luces 22,3 y 40,7 m, una altura de la rasante con respecto del fondo de 18 m, un apoyo intermedio de 9 m de altura y un ancho útil del tablero de 12 m y total de 13 m.

Se ha diseñado una sección donde el ancho de la calzada en el puente sea uniforme con la del vial, compuesta por calzada de dos carriles de 3,40 m. de ancho y dos aceras de 2.70 m. de ancho.



Puente proyectado sobre el Barranco de Trencacaps

- Tramo Camino Viejo de Batoy

Esta intervención complementa a la anterior, permite la conexión viaria entre los barrios de Santa Rosa y Batoy, arranca donde finalizada el puente en su ribera izquierda y se prolonga hasta la zona que actualmente se encuentra urbanizada. Se ha previsto la ejecución de un vial con la siguiente sección: calzada de 2 carriles de 3,40 m. de ancho, dos aceras de 2.00 m. de ancho y aparcamiento margen derecho de 2.2 m. de ancho.

Conexión viaria entre los barrios de Zona Norte y Viaducto:

Ejecución de un nuevo vial de unión entre los barrios de zona norte y viaducto de la ciudad de Alcoy. Esta importantísima conexión directa cerrará la red viaria de la ciudad por el sur, uniendo el Casco Antiguo (zona administrativa de la ciudad) y el barrio Zona Nord, y establecerá una comunicación directa del barrio del Viaducto con el Hospital comarcal Virgen de los Lirios, con el polígono industrial Cotes Baixes y con la travesía de la carretera N-340 a Cocentaina.

El nuevo vial tendrá 683,47 m de longitud y se compone de un ancho constante de 13.50 m con dos carriles de tráfico (uno por sentido) y una acera compartida para tráfico peatonal y ciclista.



Puente entre los barrios de Zona Norte y Viaducto en ejecución

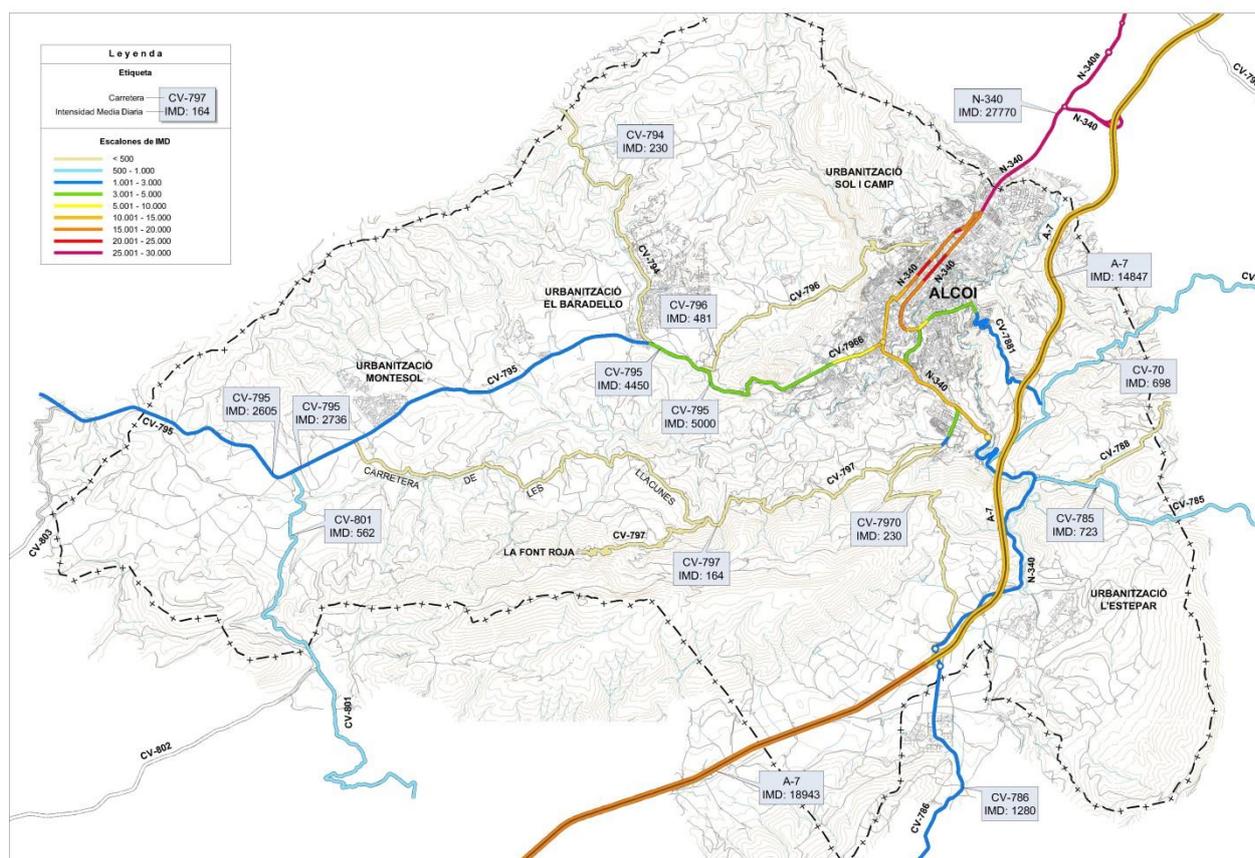
5.3. TRAFICO EN LA CIUDAD

El principal dato indicador del grado de utilización de una vía es la IMD de vehículos que pasan por una sección de carretera concreta. Los datos de tráfico disponibles de las principales vías de comunicación que afectan a la movilidad en el término municipal de Alcoi son de procedencia dispar y no mantienen una continuidad temporal que permita analizar la evolución del tráfico a lo largo de amplios periodos de tiempo.

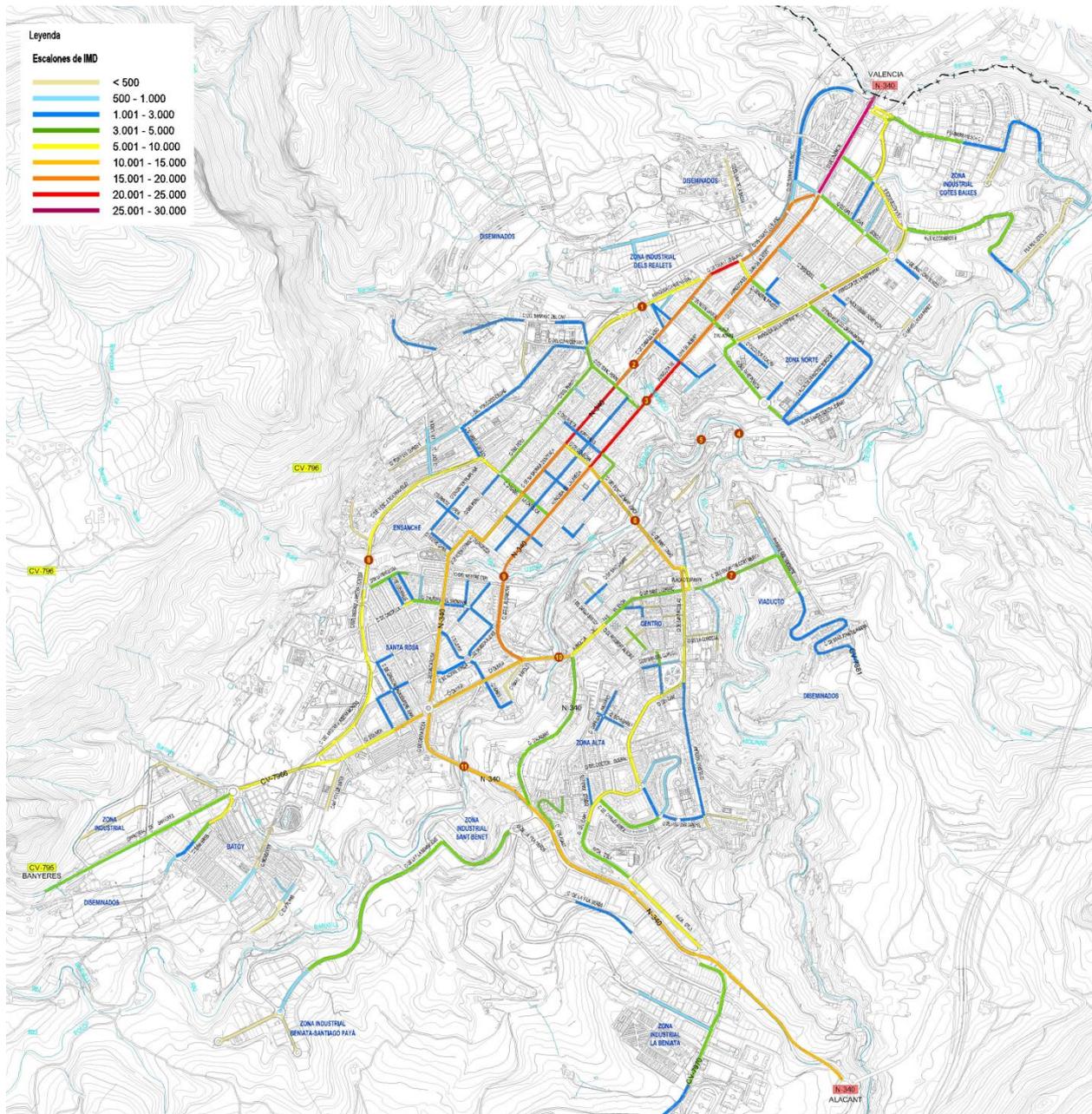
Las propias administraciones han cambiado los criterios de publicación de los datos recabados en sus campañas anuales de aforos. Unas lo ofertan en páginas web oficiales accesibles por cualquier usuario interesado, mientras que otras lo tratan como información específica que deben solicitarse mediante conducto oficial sin garantía de obtención de la información deseada.

Habiéndose obtenido para este caso, datos parciales correspondientes a distintos años y desde diferentes fuentes, las principales hipótesis de partida se han debido deducir de forma indirecta mediante comparación de diferentes datos.

A continuación se muestra gráficamente las IMD de las principales vías del término municipal de Alcoi;



IMD's Carreteras término municipal de Alcoi. Fuente: Elaboración Propia



IMD's Casco Urbano. Fuente: Elaboración Propia

5.4. CIRCULACIÓN

La circulación interna de los vehículos por el centro de la ciudad se encuentra muy condicionada por la existencia de los dos corredores viarios reservados a cada uno de los sentidos de la travesía de la N-340. Por motivos de fluidez, la travesía de la N340 se encuentra segregada en 2 sentidos de circulación ubicados en calles diferenciadas, para poder aprovechar una configuración de alta capacidad mediante sección viaria de múltiples carriles, todo ello ajustado a las relativamente estrechas secciones de paso disponibles entre alineaciones de fachada existentes en los barrios Norte, Ensanche y Santa Rosa.

La configuración topográfica de la ciudad se caracteriza por haber generado numerosas divisiones internas con elementos naturales (principalmente barrancos), que sectorizan la ciudad en barrios semi-aislados, conectados entre ellos a través de la travesía de la carretera N-340. Esto es



debido a que la N-340 se trataba de la principal infraestructura vertebradora interior de la ciudad, cuya gestión y explotación era dependiente de un organismo de tipo estatal, con capacidad técnica y económica suficiente para construir las infraestructuras necesarias con las que dar continuidad al eje viario a través de los diferentes accidentes geográficos interpuestos.

El resto de la ciudad se ha ido articulando tomando como referencia la carretera nacional y el corredor longitudinal que representaba, asumiendo las distintas adaptaciones de trazado sufridas por la travesía urbana a lo largo del siglo pasado, en aras a conseguir una mayor flexibilidad y fluidez del tráfico en el denso y concentrado casco urbano de Alcoy, de modo similar a un collar de cuentas (barrios) ensartadas sobre el hilo conector de la carretera (travesía de la N-340) adaptada a la topografía y organización urbana existente.

La presencia de la travesía urbana en los dos principales itinerarios longitudinales que recorren la ciudad suponen que, de una u otra forma, la mayoría de los desplazamientos internos desde un punto a otro de la ciudad, deban utilizar algún tramo, o al menos cruzar, dicho eje de comunicación interurbana.

Estos dos corredores paralelos, por motivos de jerarquía viaria, magnitud del tráfico soportado y por mantenimiento preferente de la prioridad de paso a la travesía, se encuentran regulados en la mayor parte de las intersecciones con el resto de las vías perpendiculares más importantes, mediante regulaciones semafóricas, que si bien representan la mejor solución para la configuración viaria y composición de tráfico actual, al mismo tiempo suponen ciertos inconvenientes frente a otras soluciones de organización viaria urbana.

Una vez expuesta, de manera muy superficial, la singular composición de la estructura viaria de Alcoy, es fácil hacerse una composición de lugar sobre las pautas de movilidad que se manifiestan actualmente en la ciudad. Básicamente se trata de la superposición de tres tipos de tráfico, de generación y motivación diferenciada, pero que terminan confluyendo sobre la misma estructura viaria.

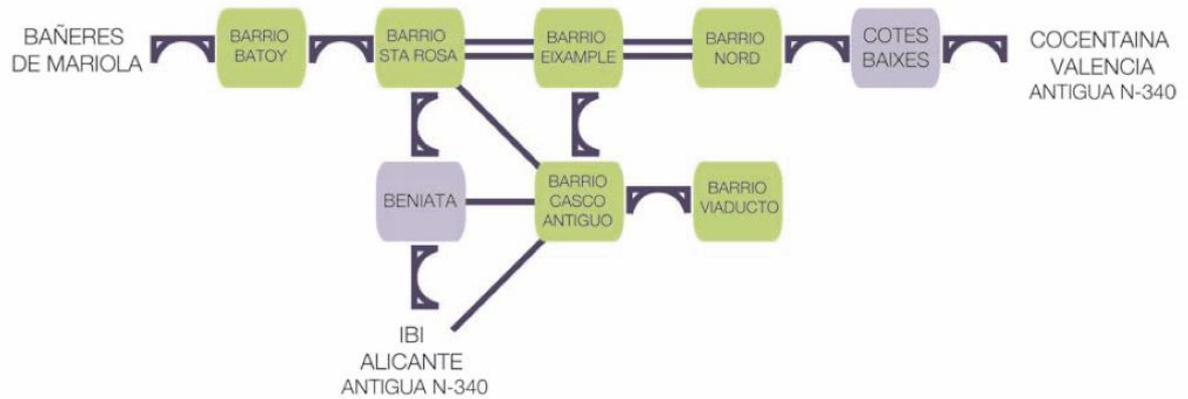
- En primer lugar, existe un volumen de tráfico pasante, por la N-340, que se ha reducido mucho desde la apertura de la A-7.
- En segundo lugar, un tráfico de corta o media distancia, y en gran medida de tipo industrial o comercial, con origen o destino en Alcoy, su comarca (l'Alcoiá) y el cinturón de poblaciones fabriles como son Muro, Cocentaina, Ibi, Onil y Castalla.
- En último lugar, un tráfico local, que por la propia configuración viaria interna de ciudad lineal, se ven obligados a compartir largos tramos de las principales arterias de la ciudad, con los otros dos flujos de tráfico circulante. Un ejemplo característico de este caso puede ser motivado por la asistencia al trabajo en los polígonos industriales de Cotes Baixes o Beniata, ambos situados en los extremos exteriores del corredor principal de paso de la travesía de N-340.

El flujo circulatorio en sentido Valencia se realiza manteniendo el antiguo itinerario a través de las avenidas de l'Alameda, Juan Gil Albert y carretera de Cocentaina; mientras que el sentido de retorno hacia Alicante utiliza un recorrido por las avenidas paralelas de Tirant Lo Blanc, Gabriel Miró, Na Taurina d'Entensa.

Este tipo de ordenación circulatoria, supone que casi el 85% de las calles transversales de los barrios Norte, Ensanche y Santa Rosa, crucen en algún momento con alguna de estas 2 arterias de tráfico.

Los patrones de circulación en la ciudad de Alcoy se pueden esquematizar de la siguiente forma;

Patrones de MOVILIDAD ACTUAL DE ALCOY



Como principal conclusión se podría extraer que para la mejora de la movilidad de la ciudad es imprescindible corregir la marcada configuración de corredor lineal, por el que forzosamente debe discurrir la mayoría del torrente circulatorio en uno u otro sentido.

6. APARCAMIENTO.

La oferta de aparcamiento es un componente más en el global de la oferta de movilidad en vehículo privado. Todo desplazamiento realizado en vehículo privado necesita un espacio para estacionar, tanto en el origen como en el destino.

Es por ello por lo que, la posibilidad de encontrar sin dificultad dicho espacio de estacionamiento va a influir en aspectos tan importantes como la elección del modo de desplazamiento (vehículo privado – transporte público – modos no motorizados), y aun mayor influencia, en la intensidad de tráfico registrado en la red viaria de la ciudad.

En efecto, la disponibilidad de aparcamiento en destino puede regular el volumen de coches que salen del origen, así como la reducción de esa disponibilidad supone una notable reducción del vehículo privado, y su inexistencia puede implicar la desaparición del tráfico.

Por ello, la regulación, localización, dimensionamiento, y tipo de aparcamientos van a definir el modelo de transporte de la ciudad y no exclusivamente un conjunto de medidas para garantizar la accesibilidad a un número determinado de edificios o actividades.

En el sentido de regular el sistema de movilidad haciendo uso del sistema de aparcamientos, actualmente se tienen en cuenta en Alcoy los nuevos tipos de aparcamiento disuasorios, intermodales, y los reservados un determinado tipo de usuarios.

El uso excesivo del coche para todo tipo de desplazamiento está provocando unos niveles de congestión preocupantes en determinadas vías y zonas de la ciudad, y da lugar a un flujo continuo y considerable de tráfico de agitación en busca de aparcamiento.

De esta manera, la inadecuada regulación y gestión del aparcamiento puede suponer en primer lugar el mal uso del espacio público a favor del vehículo privado y en segundo lugar, el aumento descontrolado de las ilegalidades en sus diferentes formas, con sus correspondientes consecuencias.

El aparcamiento en la ciudad constituye desde hace años uno de los problemas de más difícil solución.

La falta de estacionamiento en zonas residenciales de alta densidad de población, como la insuficiencia de plazas de garaje en algunas zonas constituidas a finales del siglo XX, son señales de la planificación llevada a cabo años atrás.

A finales del siglo XX, el uso desmesurado del coche hizo que las calles de la ciudad se vieran invadidas, dejando al viandante en un segundo lugar. El aparcamiento no estaba regulado, por lo que su realización indiscriminada dio lugar al consiguiente incremento de la congestión viaria.

En el presente estudio, se aborda el sistema de aparcamientos desde una clasificación fundamental: aparcamientos no regulados y aparcamientos regulados.

Los aparcamientos no regulados se corresponden con los aparcamientos que se sitúan en superficie en la vía pública sin ninguna tipo de regulación, lo que se puede llamar aparcamiento libre.

Por otro lado, los aparcamientos regulados, son aquellos aparcamientos creados para tal uso, y con regulación específica, ya sean en superficie o en edificaciones. Entre estos se distinguen los aparcamientos regulados públicos y los de residentes.

El estacionamiento urbano en Alcoy presenta características propias que pueden ser atribuidas a las características históricas y topográficas de ciudad. Alcoy presenta una trama urbana edificación residencial en bloque con alta densidad de viviendas, similar al de otras ciudades de tamaño medio y

carácter claramente industrial ubicadas en la cornisa cantábrica (más concretamente País Vasco y Asturias) o en zonas industriales de Cataluña.

Se trata de ciudades de población obrera, consolidadas en los años 50 y 60 del siglo pasado, que tuvieron un fuerte crecimiento poblacional a consecuencia de las distintas fases expansivas de los sectores industriales que se alojaban en sus ciudades.

Las reducidas tasas de motorización familiar del momento y una escasa visión urbanística de los organismos responsables de la planificación urbana, conllevaron el desarrollo y consolidación de tramas viarias de poca capacidad y extremadamente densas, carentes de cualquier tipo de atención hacia el ciudadano de "a pie", sin espacios suficientes para el estacionamiento de vehículos, ni tampoco espacios libres para el esparcimiento de los residentes.

El paulatino incremento del parque automovilístico privado en nuestras ciudades, consecuencia del desarrollo económico y de las escasas políticas de fomento del transporte público, han terminado por saturar las escasas reservas estacionamiento en vía pública, convirtiéndose en un grave problema que sufren a diario gran parte de los residentes.

Alcoy, en comparación con otras ciudades de similar población, pero de desarrollo más extensivo de su trama urbana, sufre más gravemente las consecuencias de su concentración poblacional dentro de una trama urbana que ha quedado obsoleta, y que por razones topográficas tienen mayores dificultades para expandirse y ofrecer nuevos espacios comunitarios a la ciudad.

En consecuencia, la ciudad de Alcoy tiene un grave problema de falta de estacionamiento en vía pública. Es por ello que los vecinos buscan alternativas en los diferentes solares, explanadas y cauces públicos accesibles como lugares provisionales para dejar estacionar sus vehículos particulares.

6.1. OFERTA DE APARCAMIENTOS

La oferta de aparcamiento en Alcoy es variada, existen aparcamientos privados, en la vía pública y solares habilitados como aparcamientos.

6.1.1. APARCAMIENTOS PRIVADOS

Los aparcamientos privados que se pueden encontrar en Alcoy son los siguientes;

- Aparcamiento de Clientes Supermercado Eroski
- Aparcamiento de Clientes Supermercado Lidl
- Aparcamiento de Clientes Mercado Municipal Zona Norte
- Aparcamiento de Clientes Supermercado Mercadona
- Aparcamiento de Clientes Bricomania
- Aparcamiento de Clientes Supermercado Consum
- Aparcamiento Privado de Residente en Altura
- Aparcamiento de Clientes Supermercado Vidal
- Aparcamiento de Clientes Supermercado Mas y Mas
- Aparcamiento Público Misto en Altura
- Aparcamiento Privado Circulo Industrial

- Aparcamiento Privado de Residentes y Clientes del mercado Sant Mateu
- Aparcamiento en Rotación de la U.P.V

6.1.2. APARCAMIENTOS EN VÍA PÚBLICA

Los aparcamientos en la vía pública que se pueden encontrar en Alcoy son los siguientes;

- Aparcamiento Pública Libre de la Estación de Renfe
- Aparcamiento Público Libre del Centro Salud la Bassa
- Aparcamientos Públicos Libres
- Aparcamientos libres asfaltados en solares de la vía pública
- Aparcamiento Asfaltado en Vía Pública Libre para Cementerio y Polideportivo Municipal.

6.1.3. APARCAMIENTOS EN SOLARES

Los solares habilitados como aparcamientos en Alcoy son los siguientes:

- Aparcamiento en Terrenos del Colegio Salesianos
- Aparcamiento Libre en terrenos municipales zona juzgados
- Aparcamiento Libre en terrenos del Hospital Virgen de los Lirios
- Aparcamiento Libre en Solar Público – Zona Campo de Fútbol “El Collao”
- Aparcamiento Libre zona Polideportivo y cementerio.

En la figura siguiente se puede ver la localización de los aparcamientos enumerados anteriormente;

Legenda

Aparcamientos Privados

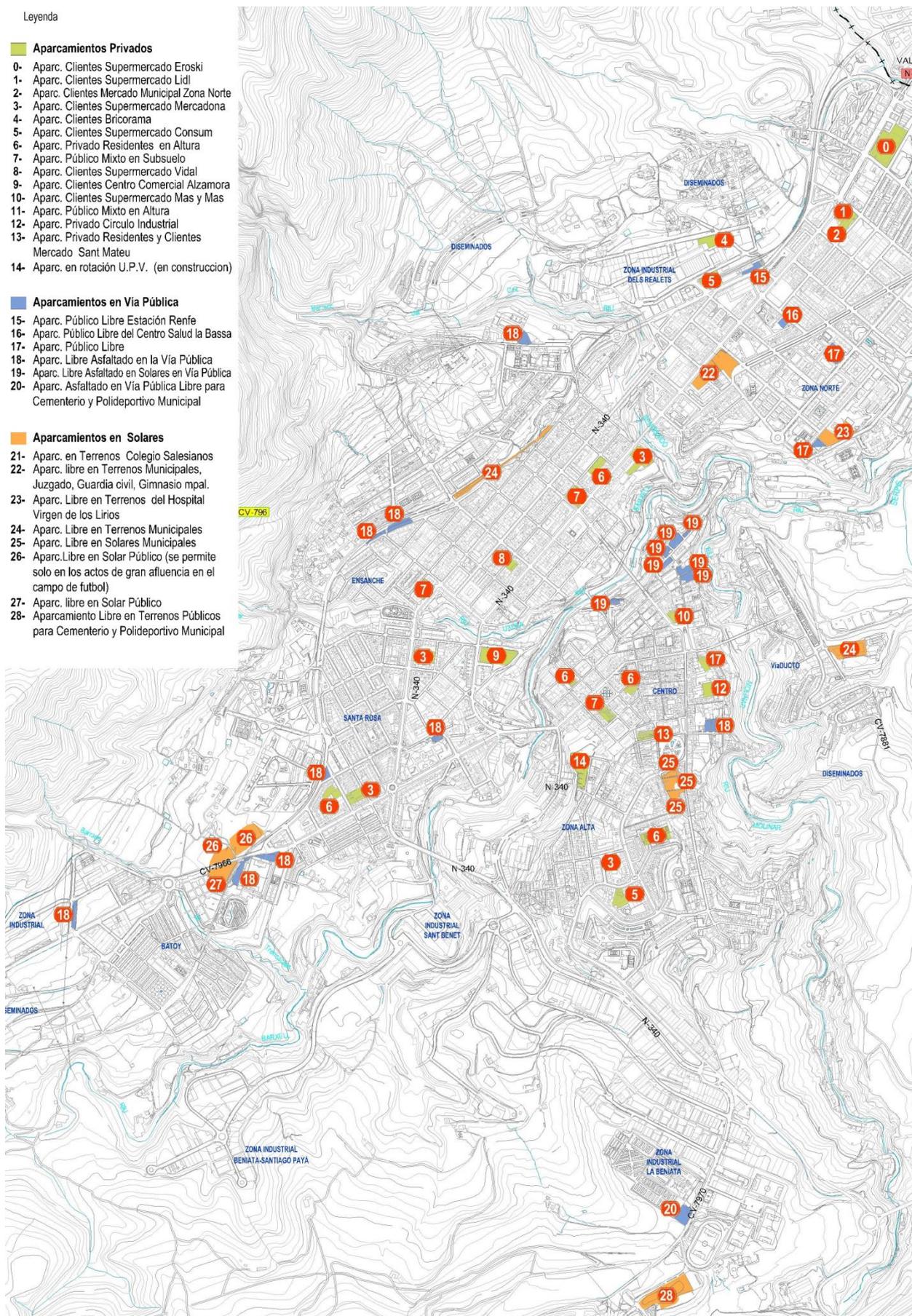
- 0- Aparc. Clientes Supermercado Eroski
- 1- Aparc. Clientes Supermercado Lidl
- 2- Aparc. Clientes Mercado Municipal Zona Norte
- 3- Aparc. Clientes Supermercado Mercadona
- 4- Aparc. Clientes Bricorama
- 5- Aparc. Clientes Supermercado Consum
- 6- Aparc. Privado Residentes en Altura
- 7- Aparc. Público Mixto en Subsuelo
- 8- Aparc. Clientes Supermercado Vidal
- 9- Aparc. Clientes Centro Comercial Alzamora
- 10- Aparc. Clientes Supermercado Mas y Mas
- 11- Aparc. Público Mixto en Altura
- 12- Aparc. Privado Circulo Industrial
- 13- Aparc. Privado Residentes y Clientes Mercado Sant Mateu
- 14- Aparc. en rotación U.P.V. (en construccion)

Aparcamientos en Via Pública

- 15- Aparc. Público Libre Estación Renfe
- 16- Aparc. Público Libre del Centro Salud la Bassa
- 17- Aparc. Público Libre
- 18- Aparc. Libre Asfaltado en la Via Pública
- 19- Aparc. Libre Asfaltado en Solares en Via Pública
- 20- Aparc. Asfaltado en Via Pública Libre para Cementerio y Polideportivo Municipal

Aparcamientos en Solares

- 21- Aparc. en Terrenos Colegio Salesianos
- 22- Aparc. libre en Terrenos Municipales, Juzgado, Guardia civil, Gimnasio mpal.
- 23- Aparc. Libre en Terrenos del Hospital Virgen de los Lirios
- 24- Aparc. Libre en Terrenos Municipales
- 25- Aparc. Libre en Solares Municipales
- 26- Aparc. Libre en Solar Público (se permite solo en los actos de gran afluencia en el campo de futbol)
- 27- Aparc. libre en Solar Público
- 28- Aparcamiento Libre en Terrenos Públicos para Cementerio y Polideportivo Municipal



Localización de aparcamientos en Alcoi. Fuente: Ayuntamiento

6.1.4. APARCAMIENTOS ZONA AZUL

En la actualidad, en el casco urbano de Alcoy se ha implantado el Servicio de Ordenación y Regulación de Aparcamiento (ORA), en la modalidad de Zona Azul (sistema destinado a la rotación de vehículos) en las siguientes zonas: Centro comercial Alzamora, Mercado de San Roc, Centro Histórico y Av. l'Alameda.

El servicio existente se considera insuficiente para lograr el objetivo disuasivo perseguido. Es por lo que se propone ampliar el mismo a otras vías públicas de la ciudad en las que la actividad del sector terciario pueda demandar su implantación.

Además, el precio de estos aparcamientos no difiere de unas zonas a otras de la ciudad, por lo que aparcar en determinados focos es más "rentable" en tiempo y económicamente hablando, que aparcar en algún aparcamiento disuasorio o utilizar el transporte público.

A continuación se muestra la localización de las zonas azules de la ciudad;



Localización de Aparcamientos de Zona Azul en Alcoy. Fuente: Ayuntamiento

6.1.5. APARCAMIENTO NO REGULADO EN EL VIARIO

Los desplazamientos por la ciudad en vehículo privado motorizado son tan numerosos, principalmente, porque existe una gran oferta de aparcamientos en la vía pública, en su mayoría sin regulación, lo que casi asegura una plaza de estacionamiento al usuario.

Teniendo en cuenta que la situación actual no disuade del uso del vehículo privado en los desplazamientos interiores de la ciudad, no cabe esperar un menor uso del vehículo privado, a no ser que se implanten medidas de persuasión, generando y desarrollando una cultura de "pagar por aparcar".

Este aspecto no se debe tomar como una cuestión baladí, pues mientras los usuarios del vehículo privado motorizado no estén concienciados de la necesidad de pagar por aparcar, otras acciones como promover la construcción de aparcamientos destinados al uso de residentes, rotación o mixtos, no podrán ser factibles.

6.1.1. APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS.

En Alcoy podemos encontrar solo dos aparcamientos destinados a las bicicletas, éstos están situados en las siguientes ubicaciones;

- *Plaza Ferrandiz y Carbonell;*



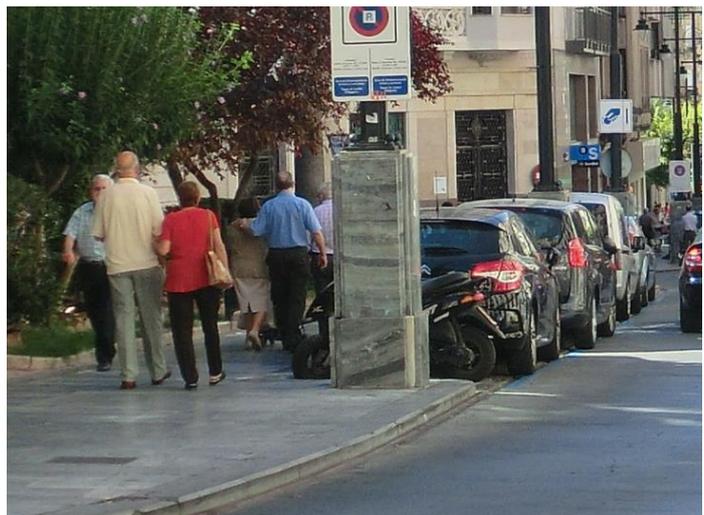
- *Frente al Centro Comercial Alzamora;*



Teniendo en cuenta las dimensiones de la ciudad de Alcoy, tanto en superficie como en población, el número de aparcamientos para bicicletas se estima del todo insuficiente para dar un servicio de calidad e interesante al usuario.

6.1.2. APARCAMIENTOS PARA MOTOCICLETAS.

Al igual que el aparcamiento para bicicletas, los aparcamientos para motocicletas son escasos. Realizando una inspección superficial de las calles de Alcoi, descubrimos que las motocicletas generalmente aparcan sobre las aceras, zonas cabreadas, entre los coches o en los chaflanes. Reduciendo por tanto el espacio del viandante. A continuación se pueden ver algunos ejemplos de la situación descrita;



6.1.3. APARCAMIENTOS RESERVADOS PARA DISCAPACITADOS.

La oferta de aparcamientos a PMR, en el casco urbano de Alcoy es la siguiente;

CENTRO	28 Plazas
ZONA NORTE	43 Plazas
SANTA ROSA	20 Plazas
ENSANCHE	21 Plazas
BATOY	6 Plazas
TOTAL	118 Plazas

La cual se considera insuficiente, en la documentación gráfica se puede ver la distribución espacial de estas plazas de aparcamiento.

6.2. DEMANDA DE APARCAMIENTOS

La demanda de aparcamientos en Alcoy varía según la zona y el horario. En horario diurno la demanda de aparcamientos se localiza en la zona centro donde se ubican la mayor parte de los centros atractores de la zona urbana. Por el contrario la demanda de aparcamientos en horario nocturno se localiza en las zonas residenciales con mayor densidad de población, esto es en las zonas de Santa Rosa, Ensanche y Zona Norte, Aunque esta última zona debido a la presencia en ella del Hospital Virgen de los Lirios y otros centros atractores como la escuela oficial de idiomas, presenta problemas para aparcar durante todo el día.

6.3. ÁMBITOS DE CONFLICTO. ILEGALIDADES

La zona Centro de la ciudad supone un punto de conflicto en el ámbito de los aparcamientos. Por un lado concentra una parte de la actividad económica de la ciudad, comercial, de servicio y turística, lo que lo convierte en centro atractor, y por el otro lado es la Zona donde menos oferta de plazas de aparcamiento hay.

La generación de tráfico de agitación en busca de aparcamiento unido con la morfología viaria de las calles, inciden muy negativamente en el tráfico motorizado y no motorizado de la zona. Por todo ello, el Centro requiere acciones específicas para la regulación del aparcamiento y el espacio público.

Otras Zonas como la zona de Santa Rosa o la Zona del Ensanche, en las cuales hay una densidad demográfica alta y un alto índice de motorización, han dado como resultado una red viaria saturada de vehículos, e ilegalidades, con las correspondientes consecuencias sobre el tránsito de otros modos y la seguridad vial en la zona.

Los principales conflictos generados con el estacionamiento son los provocados por las ilegalidades en los diferentes puntos de la ciudad.

En las zonas no reguladas, en vía pública, se produce una gran atracción de viajes motorizados debido a la gratuidad de estos estacionamientos y la posibilidad de dejar el vehículo estacionado durante un periodo de tiempo sin límite.

De hecho se registran mayor número de ilegalidades en zonas no reguladas que en las reguladas.

A continuación mostramos algunas de las ilegalidades detectadas en los estudios de campo realizados;



Según datos facilitados por el ayuntamiento, la estadística de retirada de vehículos de la vía pública por estacionamiento indebido durante el año 2012 es de dos vehículos al día.

7. TRANSPORTE PÚBLICO

Alcoi es, por su tradición industrial, su demografía y su gran patrimonio histórico artístico y a pesar de las evidentes dificultades, una ciudad necesariamente bien comunicada con su entorno.

Tanto la Estación de FFCC como la de Autobuses se sitúan a la entrada de la carretera de Valencia, en la zona Norte. Ambas estaciones son centros neurálgicos de una serie de líneas interurbanas que conectan la ciudad con sus poblaciones cercanas y con Alicante o Valencia, desde las que se puede acceder a otras partes de España o del extranjero ya que ambas cuentan con aeropuerto.

Por otro lado, el transporte público interurbano entre casco urbano de la ciudad y las urbanizaciones periféricas del término municipal Baradello, Montesol y Estepar, es escaso y con poca frecuencia, queda confiado únicamente a los autobuses de línea interurbanos con Alicante y Bañeres de Mariola, o al servicio de taxi precontratado telefónicamente.

7.1. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El transporte público urbano de Alcoy está gestionado por la empresa Tuasa perteneciente al grupo Subus.

En la actualidad, el transporte urbano de la Ciudad de Alcoy mueve más de 1.500.000 viajeros al año, recorriendo más de 700.000 Km. Con una flota de 13 autobuses, repartidas entre las seis líneas que recorren el casco urbano de la Ciudad.

Datos de la flota de autobuses en el transporte público.				
2012				
Nº de Vehículo	ANTIGÜEDAD	Km 2012	CONSUMO (%)	POTENCIA (Kw)
1	6,61	63569	52,02	220
2	6,61	56526	53,94	220
3	7,14	54077	49,81	162
4	7,14	58567	48,31	162
5	7,14	59747	48,22	162
6	7,14	69716	44,96	162
7	7,14	57505	49,6	162
8	3	61596	48,21	162
9	3	59336	49,39	162
11	12,2	39046	50,09	162
12	12,2	34364	41,28	162
13	12,2	39447	44,85	162
14	12,2	41983	49,6	162

Los vehículos más nuevos de la flota se encuentran adaptados para personas con movilidad reducida, lo que permite realizar un transporte cómodo y seguro.

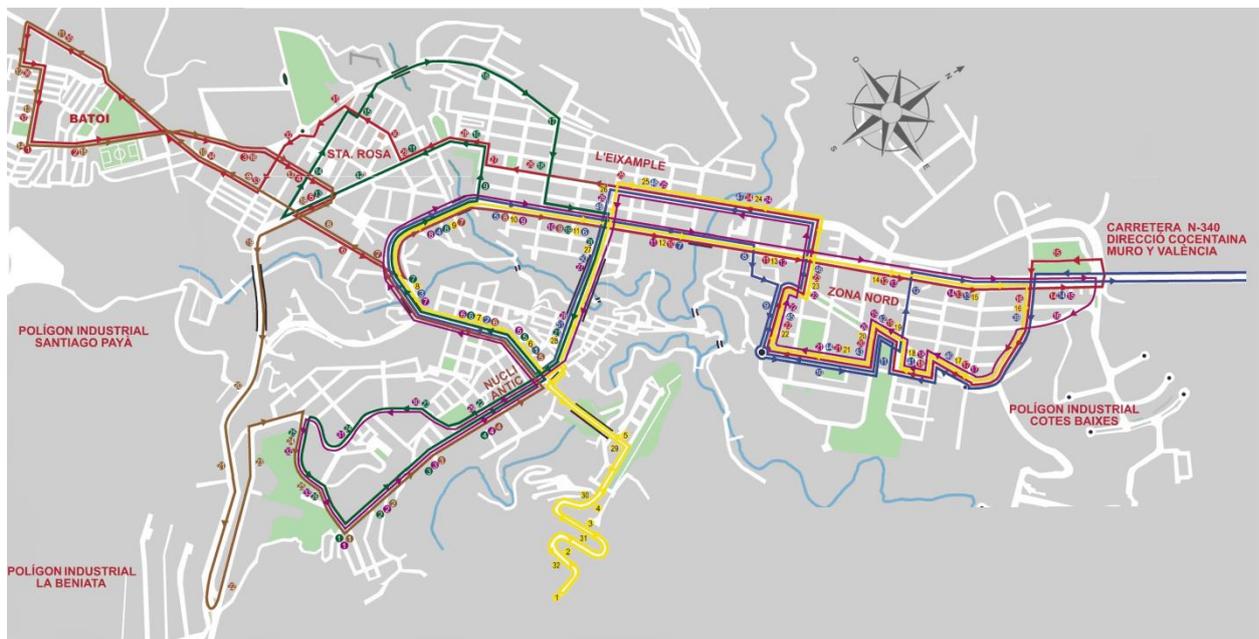
Además de nuevos vehículos, otras inversiones están previstas a corto y medio plazo. La implantación de un sistema de billeteaje moderno y basado en tecnología Chip.

7.1.1. CARACTERIZACIÓN OFERTA ACTUAL

El transporte urbano comunica los diferentes barrios de la ciudad con otros puntos de interés mediante las siguientes líneas de autobús:

- Línea A: Batoi- Santa Rosa periferia- Ensanche- Zona Norte
- Línea B: Sant Vicent – Santa Rosa - Ensanche
- Línea C: Viaducto – Zona Norte
- Línea D: Batoi- Sant Vicent
- Línea U: Sant Vicent – Zona Norte
- Línea 5: Cementerio - Polideportivo

En la figura siguiente se puede ver el plano general del recorrido de las líneas de transporte urbano de Alcoy;



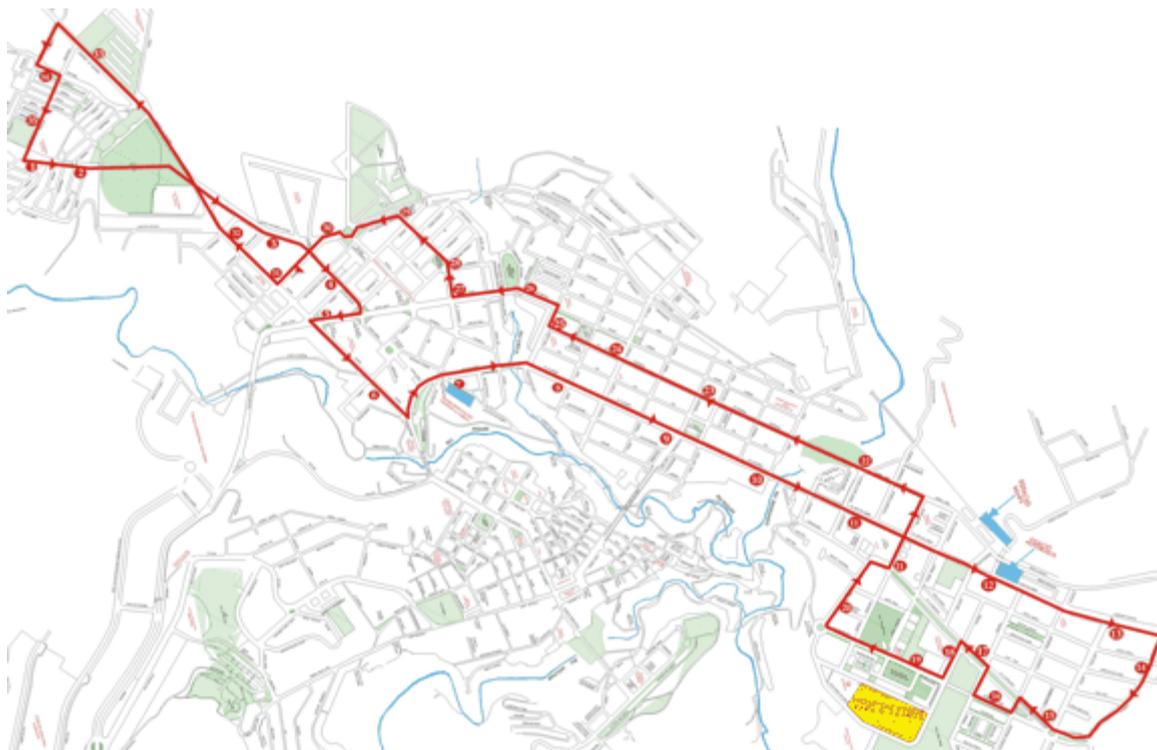
Plano general del recorrido de las líneas de transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

Línea A

La línea A, comunica al barrio de Batoy con la Zona Norte, pasando por Santa Rosa y el Ensanche, realizando el siguiente recorrido;

LÍNEA A: BATOY - SANTA ROSA - ZONANORTE	
MONTDÚBER -> D'ANDALUSIA	D'ANDALUSIA -> MONTDÚBER
MONTDÚBER S/N (POLIESPORTIU)	D'ANDALUSIA S/N (CENTRE SOCIAL)
Montdúber S/N	Pare Poveda Nº 5 - 7
Mestre J. Ribera Montes Nº 29 - 31	Mestre Laporta Nº 2 - 4
Joan de Joanes (C/ Murillo)	Pas del Benissaidó S/N
Santa Rosa (Caixa de Crèdit)	Muebles Mengual
Oliver (SERVEF)	Autoescuela Jorda
Els Alçamora Nº 24 - 34	Entença Nº 7
L'Alameda Nº 10 - 12	Víctor Espinós Nº 3
L'Alameda Nº 54 - 56	Santa Rosa Nº 8 - 10
L'Alameda Nº 86 - 88	Jaume El Conqueridor Nº 5
Joan Gil Albert S/N (G. Civil)	E. Jordi Valor i Serra S/N
Joan Gil Albert Nº36 -38 (Estació)	Mestre J. Ribera Montes
València Nº 4 - 6	Oliver Nº 44 - 46
C/ Alcodianos S/N	Oliver Nº 58
C/ Alcodianos S/N (SEAT)	Carretera de Banyeres
Hispanitat Nº 64	Banyeres S/N
Ferran el Catòlic Nº 1 - 5	Montgó S/N
Hispanitat Nº 39	MONTDÚBER S/N (POLIESPORTIU)
Enginyer Colomina Raduan S/N	
D'ANDALUSIA S/N (CENTRE SOCIAL)	

Recorrido de la línea A del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



Plano del recorrido de la línea A del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

Los horarios y la frecuencia de paso de la línea A son los siguientes;

LÍNEA A: BATOY - SANTA ROSA - ZONANORTE

SALIDAS INVIERNO

TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	BATOI	ZONA NORD	BATOI	ZONA NORD	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	5:05	5:27	22:05	22:25	12 MIN.	12 MIN.
SÁBADOS	6:45	7:06	21:56	22:15	15 MIN.	24 MIN.
DOMINGOS	8:35	8:57	22:05	22:25	24 MIN.	24 MIN.

SALIDAS JULIO

TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	BATOI	ZONA NORD	BATOI	ZONA NORD	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	5:05	5:27	22:05	22:25	12 MIN.	12 MIN.
SÁBADOS	6:45	7:06	21:56	22:18	15 MIN.	24 MIN.
DOMINGOS	8:35	8:57	22:05	22:25	24 MIN.	24 MIN.

SALIDAS AGOSTO

TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	BATOI	ZONA NORD	BATOI	ZONA NORD	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	5:05	5:27	21:53	22:15	24 MIN.	24 MIN.
SÁBADOS	8:00	8:22	22:00	22:20	24 MIN.	24 MIN.
DOMINGOS	8:35	8:57	22:05	22:25	24 MIN.	24 MIN.

Horarios de la línea A del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

Línea B

La línea B, comunica al barrio de Santa Rosa con la Zona Alta, pasando por el Ensanche y la zona centro, realizando el siguiente recorrido;

LÍNEA B: SANT VICENT - SANTA ROSA - L'EIXAMPLE	
MUSIC CARBONELL -> ISABEL LA CATOLICA	ISABEL LA CATOLICA -> MUSIC CARBONELL
MÚSIC CARBONELL S/N	ISABEL LA CATÒLICA 1º
Sant Vicent Nº 29 - 31	Isabel La Catòlica 2º
Sant Vicent Nº 1 - 7	L'Alameda Nº 54 - 56
Sant Nicolau Nº 65 - 71	Pont de Sant Jordi Nº 1 - 3
Sant Llorenç Nº 2 - 6	Sant Tomàs Nº 15 - 19
País Valencià Nº 42 - 48	Ramon y Cajal S/N
Cervantes S/N	El Camí Nº 6 - 12
Els Alçamora Nº 24 - 34	El Camí Nº 68 - 70
Espronceda	Cavaller Merita S/N 1
Víctor Espinós	Cavaller Merita S/N 2
Santa Rosa Nº 8	MÚSIC CARBONELL S/N
Santa Rosa (Pça. Miguel Hernandez)	
Santa Rosa (Caixa de Crèdit)	
Murillo	
Cronista Jordan Nº 10 - 12	
Escultor Peresejo (Nova)	
ISABEL LA CATÒLICA 1º	

Recorrido de la línea B del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



Plano del recorrido de la línea B del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



Los horarios y la frecuencia de paso de la línea B son los siguientes;

LÍNEA B: SANT VICENT - SANTA ROSA - L'EIXAMPLE

SALIDAS INVIERNO

TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SANT VICENT	EIXAMPLE	SANT VICENT	EIXAMPLE	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	6:51	7:09	22:03	22:21	12 MIN.	12 MIN.
SÁBADOS	7:45	8:05	22:05	22:25	20 MIN.	20 MIN.
DOMINGOS	8:45	9:05	22:05	22:25	20 MIN.	20 MIN.

SALIDAS JULIO

TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SANT VICENT	EIXAMPLE	SANT VICENT	EIXAMPLE	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	6:51	7:09	22:03	22:21	12 MIN.	12 MIN.
SÁBADOS	7:45	8:05	22:05	22:25	20 MIN.	20 MIN.
DOMINGOS	8:45	9:05	22:05	22:25	20 MIN.	20 MIN.

SALIDAS AGOSTO

TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SANT VICENT	EIXAMPLE	SANT VICENT	EIXAMPLE	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	6:50	7:10	22:10	22:30	20 MIN.	20 MIN.
SÁBADOS	7:45	8:05	22:05	22:25	20 MIN.	20 MIN.
DOMINGOS	8:45	9:05	22:05	22:25	20 MIN.	20 MIN.

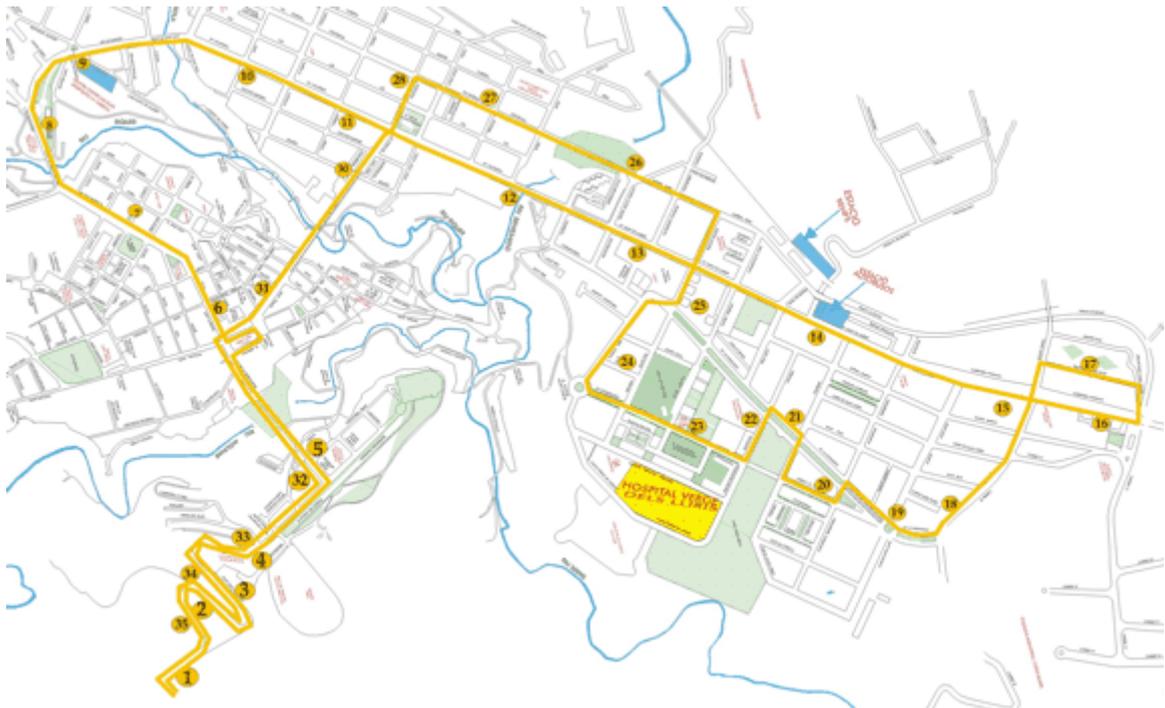
Horarios de la línea B del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

Línea C

La línea C, comunica la zona del Viaducto con la Zona Alta, pasando por el Ensanche, la zona centro y Santa Rosa, realizando el siguiente recorrido;

LÍNEA C: VIADUCTE - ZONA NORD	
CONTENIDOR -> D'ANDALUSIA	D'ANDALUSIA -> CONTENIDORS
FI TRAJECTE CONTENIDORS	D'ANDALUSIA S/N (CENTRE SOCIAL)
Sant Joan de Ribera enfront Nº 74	Pare Poveda Nº 5 - 7
Sant Joan de Ribera enfront Nº 46	Mestre La Porta (A. Verdas)
Sant Joan de Ribera enfront Nº 10	Pas del Benissaidó
Politécnica	Entença Nº 95 - 97
Sant Llorenç Nº 2 - 6	Góngora Nº 7 - 11
País Valencià Nº 42 - 48	Pont de Sant Jordi Nº 1 - 3
Cervantes S/N	Sant Tomàs Nº 15 - 19
Els Alçamora Nº 24 - 34	Politécnica (Davant Església)
L'Alameda Nº 10 - 12	Sant Joan de Ribera Nº 10
L'Alameda Nº 54 - 56	Sant Joan de Ribera Nº 46
L'Alameda Nº 86 - 88	Sant Joan de Ribera Nº 74
Joan Gil Albert S/N (G. Civil)	FI TRAJECTE CONTENIDORS
Joan Gil Albert Nº 36 -38 (Estació)	
València Nº 4 - 6	
València S/N - Eroski	
Profesor Simo Alos	
C/ Alcodianos S/N (SEAT)	
C/ Alcodianos S/N	
Hispanitat (Mercadona)	
Ferran El Catòlic Nº 1 - 5	
Hispanitat Nº 39 (Las Cañas)	
E. Colomina Raduán S/N	
D'ANDALUSIA S/N (CENTRE SOCIAL)	

Recorrido de la línea C del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



Plano del recorrido de la línea C del transporte urbano de Alcoi. FUENTE: <http://www.subus.es>

Los horarios y la frecuencia de paso de la línea C son los siguientes;

LÍNEA C: VIADUCTE - ZONA NORD						
SALIDAS PARA TODO EL AÑO						
TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	VIADUCTO	ANDALUSIA	VIADUCTO	ANDALUSIA	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	7:15	7:45	21:30	22:00	45 MIN.	45 MIN.
SÁBADOS	8:00	8:30	14:00	14:30	45 MIN.	---
DOMINGOS	---	---	---	---	---	---

Horarios de la línea C del transporte urbano de Alcoi. FUENTE: <http://www.subus.es>

Línea D

La línea D, comunica la zona de Batoy Con la zona Alta, pasando por el centro y Santa Rosa, realizando el siguiente recorrido;

LÍNEA D: BATOI - SANT VICENT	
MUSIC CARBONELL -> MONTDÚBER	MONTDÚBER -> MUSIC CARBONELL
MÚSIC CARBONELL S/N	MONTDÚBER (POLIESPORTIU)
Sant Vicent Nº 29 - 31	Montdúber S/N
Sant Vicent Nº 1 - 7	Mestre J. Ribera Montes Nº 29 - 31
Sant Nicolau Nº 65 - 71	Joan de Joanes
Sant Llorenç Nº 2 - 6	Santa Rosa Nº 48 (Caixa de Crèdit)
País Valencià Nº 42 - 48	Santa Rosa Nº 52
Oliver Nº 8	Entrada Santiago Payà
Oliver (Hospital)	Beniata (Lidl)
Oliver Nº 44 - 46	Av. D'Elx (Recauchutados Dani)
Oliver Nº 58	Institut Pare Vitòria
Carretera de Banyeres	Cavaller Merita S/N 1
Banyeres S/N	Cavaller Merita S/N 2
Montgó S/N	MÚSIC CARBONELL S/N
MONTDÚBER (POLIESPORTIU)	

Recorrido de la línea D del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



Plano del recorrido de la línea D del transporte urbano de Alcoi. FUENTE: <http://www.subus.es>

Los horarios y la frecuencia de paso de la línea D son los siguientes;

LÍNEA D: BATOI - SANT VICENT

SALIDAS PARA TODO EL AÑO

TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SANT VICENT	BATOI	SANT VICENT	BATOI	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	7:20	7:35	22:20	22:05	30 MIN.	30 MIN.
SABADOS	8:20	8:35	14:20	14:35	30 MIN.	30 MIN.
DOMINGOS	---	---	---	---	---	---

Horarios de la línea D del transporte urbano de Alcoi. FUENTE: <http://www.subus.es>

Línea U

La línea U comunica la zona Alta con la Zona Norte, pasando por el ensanche Santa Rosa y el centro, realizando el siguiente recorrido

LÍNEA U: SANT VICENT - ZONA NORD	
MUSIC CARBONELL -> D'ANDALUSIA	D'ANDALUSIA -> MUSIC CARBONELL
MUSIC CARBONELL S/N	D'ANDALUSIA S/N (CENTRE SOCIAL)
Sant Vicent Nº 29 - 31	Cavaller Merita S/N 2
Sant Vicent Nº 1 - 37	Cavaller Merita S/N 1
Sant Nicolau Nº 65 - 71	El Camí Nº 68 - 70
Sant Llorenç Nº 2 - 6	El Camí Nº 6 - 12
País Valencià Nº 42 - 48	Pza. Ramón y Cajal S/N
Cervantes S/N	Sant Tomàs Nº 15 - 19
Els Alçamora Nº 24 - 34	Pont de Sant Jordi Nº 1 - 3
L'Alameda Nº 10 - 12	Góngora Nº 7 - 11
L'Alameda Nº 54 - 56	Pas del Benisaidó S/N
L'Alameda Nº 86 - 88	Mestre Laporta (A. Verdes)
Juan Gil Albert (G. Civil)	Pare Poveda Nº 5 - 7
Juan Gil Albert (Estació Autobus)	D'ANDALUSIA S/N (CENTRE SOCIAL)
València Nº 4 - 6	
C/ Alcodianos S/N (SEAT)	
C/ Alcodianos S/N	
Hispanitat Nº 64	
Ferran El Catòlic Nº 1 - 5	
Hispanitat Nº 39 (Las Cañas)	
Enginyer Colomina Raduán S/N	
D'ANDALUSIA S/N (CENTRE SOCIAL)	

Recorrido de la línea U del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



Plano del recorrido de la línea U del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



Los horarios y la frecuencia de paso de la línea U son los siguientes;

LÍNEA U: SANT VICENT - ZONA NORD						
SALIDAS INVIERNO						
TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SANT VICENT	ZONA NORD	SANT VICENT	ZONA NORD	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	5:05	5:25	22:00	22:25	15 MIN.	15 MIN.
SÁBADOS	7:00	7:25	22:05	22:25	15 MIN.	15 MIN.
DOMINGOS	8:30	8:54	22:04	22:25	22 MIN.	22 MIN.
SALIDAS JULIO						
TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SANT VICENT	ZONA NORD	SANT VICENT	ZONA NORD	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	5:05	5:25	22:02	22:25	15 MIN.	22 MIN.
SÁBADOS	7:00	7:25	22:05	22:25	15 MIN.	22 MIN.
DOMINGOS	8:30	8:54	22:04	22:25	22 MIN.	22 MIN.
SALIDAS AGOSTO						
TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SANT VICENT	ZONA NORD	SANT VICENT	ZONA NORD	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	5:05	5:30	21:57	22:20	22 MIN.	22 MIN.
SÁBADOS	7:25	7:50	22:00	22:20	22 MIN.	22 MIN.
DOMINGOS	8:30	8:54	22:04	22:25	22 MIN.	22 MIN.

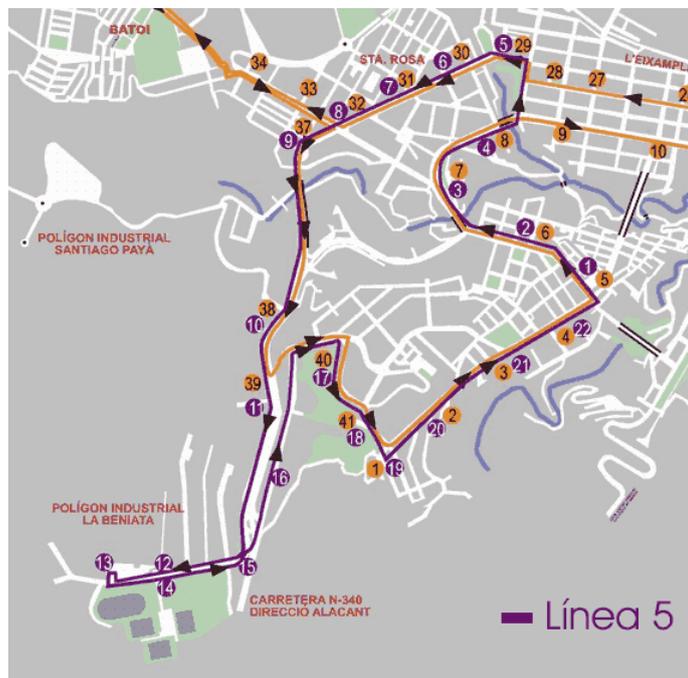
Horarios de la línea U del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

Línea 5

La línea 5 comunica el centro con la zona del cementerio-polideportivo pasando el puentes de San Jorge y de Maria Cristina, realizando el siguiente recorrido circular;

LÍNEA 5: CEMENTERIO - POLIDEPORTIVO	
SANT LLORENÇ -> POLIESPORTIU	POLIESPORTIU -> SANT LLORENÇ
SANT LLORENÇ Nº 2 - 6	CEMENTERI - POLIESPORTIU
País Valencià Nº 42 - 48	Sant Nicolau Nº 65 - 71
Cervantes S/N	Sant Vicent Nº 1 - 7
Els Alçamora Nº 24 - 34	Sant Vicent Nº 29 - 31 (Molinar)
Espronceda	Músic Carbonell S/N
Víctor Espinos	Cavaller Merita S/N 2
Santa Rosa Nº 8	Cavaller Merita S/N 1
Santa Rosa (Pça. Miguel Hernandez)	Institut Pare Vitória
Santa Rosa (Caixa de Crèdit)	Av. D'Elx (Recauchutados Dani)
Entrada Santiago Payá	Ctra. Font Roja (Opel)
Beniata (Lidl)	SANT LLORENÇ Nº 2 - 6
Ctra. Font Roja (Fte. Opel)	
CEMENTERI - POLIESPORTIU	

Recorrido de la línea 5 del transporte urbano de Alcoi. FUENTE: <http://www.subus.es>



Plano del recorrido de la línea 5 del transporte urbano de Alcoi. FUENTE: <http://www.subus.es>

Los horarios y la frecuencia de paso de la línea 5 son los siguientes;

LÍNEA 5: CEMENTERIO - POLIDEPORTIVO						
SALIDAS PARA TODO EL AÑO						
TIPO HORARIO	PRIMERA SALIDA		ULTIMA SALIDA		FRECUENCIA MEDIA	
	SAN LLORENÇ	CEMENTERI	SAN LLORENÇ	CEMENTERI	MAÑANA	TARDE
LABORABLES	---	---	---	---	---	---
SÁBADOS	9:00	9:15	14:00	14:15	30 MIN.	---
DOMINGOS	9:00	9:15	14:00	14:15	30 MIN.	---

Horarios de la línea 5 del transporte urbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

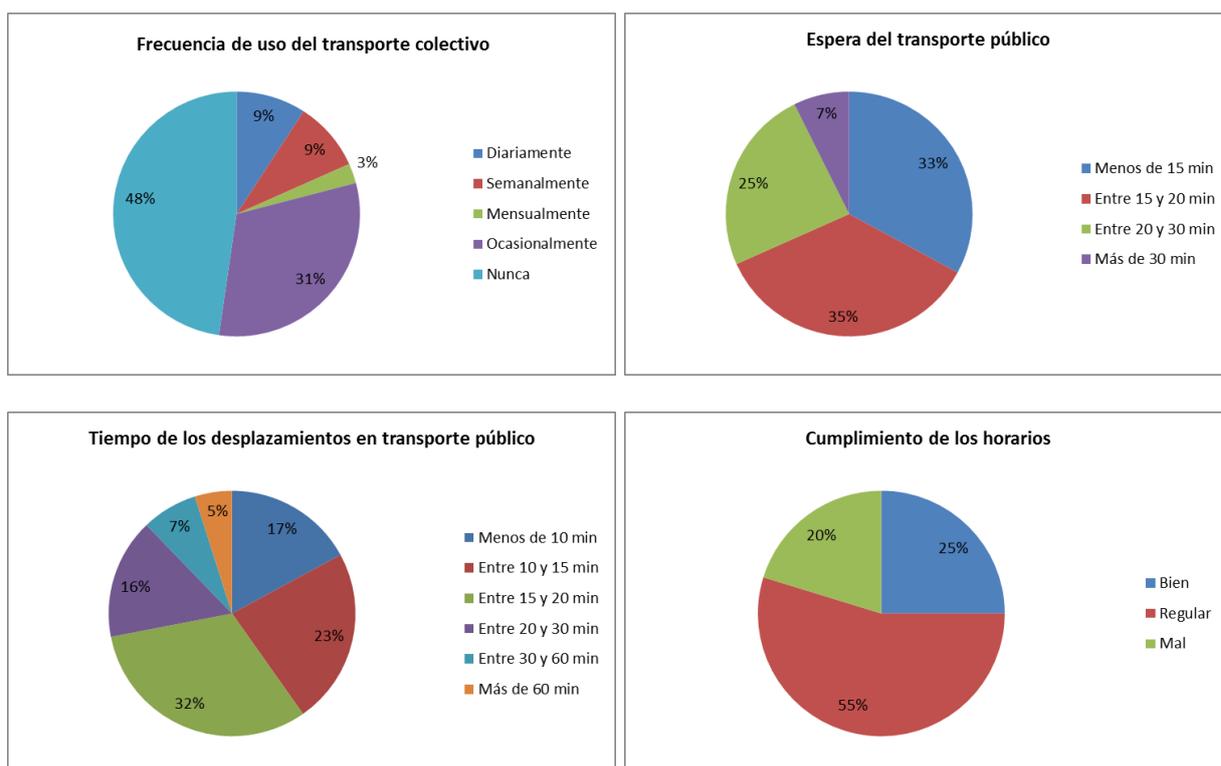
7.1.2. USO Y DEMANDA

La cifra de pasajeros transportados en los autobuses urbanos de Alcoy, gestionados por la empresa Tuasa, durante el ejercicio 2012 ascendió hasta los 1.511.846 usuarios, lo que supone 151.560 viajeros menos que en el año anterior.

El coste del billete sencillo es de 0,85 euros, mientras que el viaje con bono ordinario alcanza los 0,50 euros y el desplazamiento con los bonos de estudiante y jubilado supone 0,38 euros.

Según la encuesta de movilidad realizada, menos del 5% de los Alcoyanos utilizan el transporte público para desplazarse diariamente, siendo la frecuencia de uso del mismo muy baja, casi la mitad de los encuestados manifiestan que nunca lo utilizan. Y una cuarta parte dice que lo hace ocasionalmente.

Las zonas que más demandan este servicio son las que están más alejadas del centro; Batoy, Zona Alta y Zona Norte.



Los ciudadanos de Alcoy en general valoran como regular el transporte público de ciudad, puesto que consideran que no se cumplen los horarios y que el grado de cobertura de la red no es adecuado.

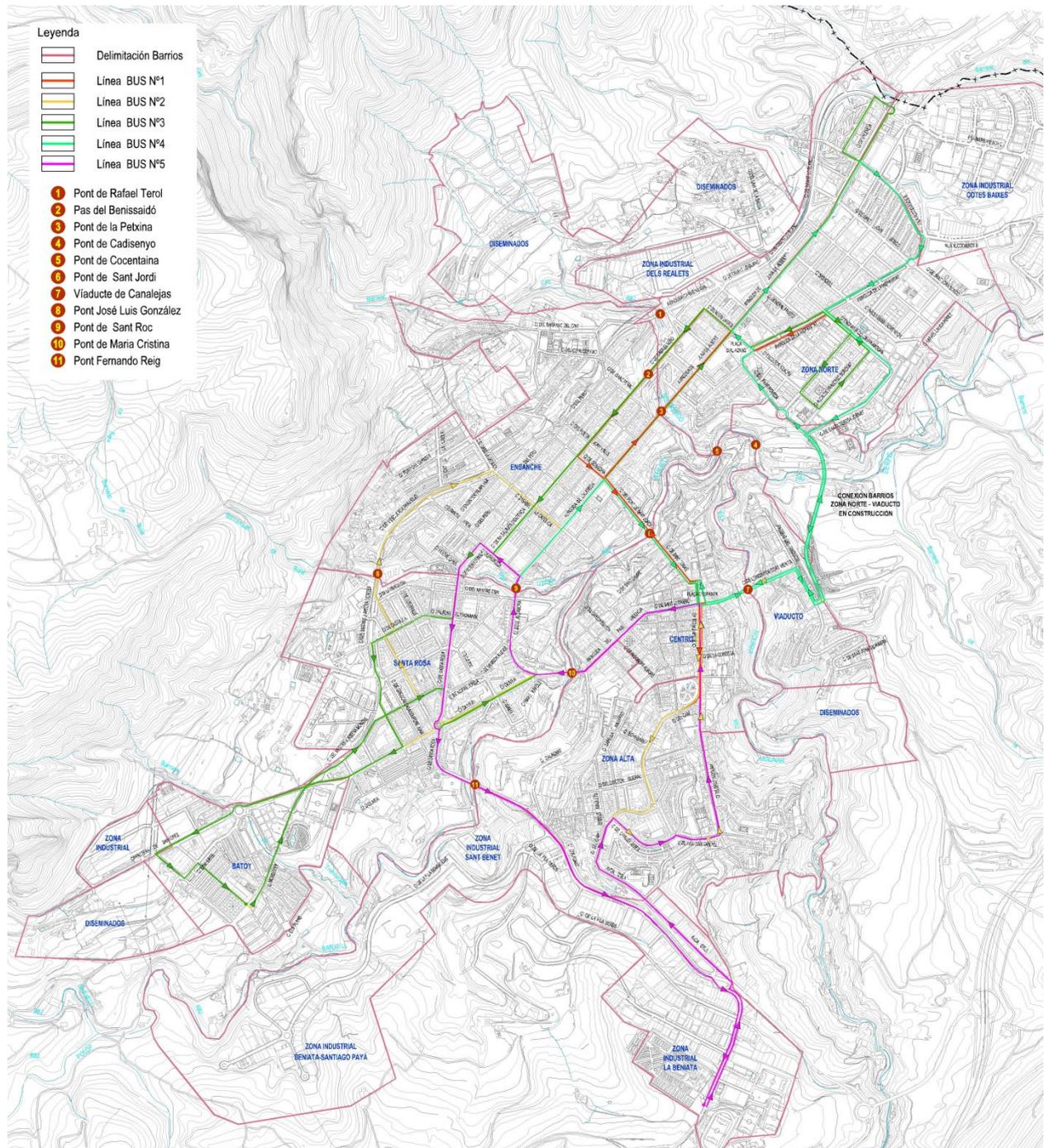
7.1.3. REMODELACIÓN PREVISTA DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El Departamento de movilidad del Ayuntamiento de Alcoy tiene previsto remodelar la red de líneas de transporte urbano. El nuevo mapa pasará de las cinco líneas actuales a cuatro.

Las líneas de autobús previstas serían las siguientes;

- Línea 1: Comunica la Zona Alta con Zona Norte, pasando por el Centro y el Ensanche
- Línea 2: Comunica la Zona Alta con el barrio de Batoy, realizando un circuito circular que pasa por Santa Rosa, Ensanche, Centro y la zona del Viaducto.
- Línea 3: Comunica el barrio de Batoy con la Zona Norte, pasando por Santa Rosa y el Ensanche.
- Línea 4: Esta línea se pondrá en servicio cuando se acaben las obras del nuevo puente que enlazará la zona del Viaducto con la zona Norte. Realizará un recorrido en forma de ocho que pasará por la zona Norte, Viaducto, Centro, Santa Rosa, Ensanche, Centro, Viaducto y zona Norte.
- Línea 5: Cementerio – Polideportivo: Esta línea no se modifica y funcionará de misma forma que lo hace actualmente.

En la figura siguiente se puede ver el plano general del recorrido de las futuras líneas de transporte urbano de Alcoy;



Plano general del recorrido de las líneas propuestas de transporte urbano de Alcoi.
FUENTE: Departamento de movilidad y Elaboración propia.

7.1.4. CARRILES BUS

La reserva de espacio exclusivo, tanto para autobuses como para taxis, tiene un doble efecto positivo:

- Mejora considerablemente los tiempos de viaje del transporte público, incrementando la velocidad comercial y frecuencia de paso, haciendo de él un modo más competitivo.
- Genera un efecto psicológico sobre el usuario del vehículo privado, que al ver desde el atasco la fluidez del sistema de transporte público se encuentra más dispuesto a cambiar de modo de transporte.

De esta manera, se optimizan las prestaciones del servicio de transporte público, mejorando las características de la oferta del mismo, por lo que su demanda aumenta, y el reparto modal de los desplazamientos de la ciudad tienden hacia los medios más respetuosos y sostenibles.

En Alcoy Existen actualmente las siguientes vías con carril bus – taxi:

- C/ Els Alçamora
- Av. l'Alameda
- Av. Juan Gil – Albert
- C/Valencia



Carril Bus-Taxi en Av/ Juan Gil -Albert

La reordenación de líneas de autobús urbano prevista en el punto anterior, supone una gran oportunidad para mejorar la red de carriles reservados a la circulación del transporte público.

7.2. TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO.

La estación de autobuses de Alcoy se sitúa a la entrada de la carretera de Valencia, en la zona Norte. Esta estación es un centro neurálgico de una serie de líneas interurbanas que conectan la ciudad con sus poblaciones cercanas y con Alicante o Valencia.

7.2.1. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA ACTUAL

BUS COMARCAL ALCOI - COCENTAINA – MURO

BUS COMARCAL ALCOI - COCENTAINA - MURO	
ALCOY -> MURO	MURO -> ALCOY
MESTRE ESPÍ	IES MURO
Av. L'Alameda 56 (Teix)	Polícia Local
Av. Juan Gil Albert (Fte. Estación Autobuses)	Av. Valencia (Pub Photos)
C/ Valencia 4 (Volkswagen)	Av. Valencia (Mercadona)
Rotonda Bombers	Rotonda Creu Roja
Frente Parque Paq. Xocolatero	Rotonda Vivers
País Valencià (Fte. San Juan Bosco)	Rotonda Estació
País Valencià (Toledo)	Av. Xativa (Garajes Catarro)
Av. Xativa (Fte. Catarro)	País Valencià (Fte. Toledo)
Rotonda Estació	País Valencià 82 (Colegio San Juan Bosco)
Rotonda Vivers	Paquito el Xocolatero
Rotonda Creu Roja	Rotonda Bombers
Av. Valencia (Mercadona)	Valencia (Mc. Donal's)
Av. Valencia (Fte. Pub Photos)	R.E.N.F.E.
Ctra. Cela (Fte. Policía Local)	Gabriel Miró (Vaguada)
IES MURO	Entenza (Muebles Mengual)
	Victor Espinós 1
	MESTRE ESPÍ

Recorrido BUS COMARCAL ALCOI - COCENTAINA - MURO transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

SALIDAS DESDE ALCOY

LUNES A VIERNES LABORABLES

5:30		7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30
		7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30							

SABADOS LABORABLES

		7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
--	--	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

DOMINGOS Y FESTIVOS

		7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
--	--	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

SALIDAS DESDE MURO

LUNES A VIERNES LABORABLES

	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:15	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00
		7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30								

SABADOS LABORABLES

		7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30		22:15
--	--	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--	-------

DOMINGOS Y FESTIVOS

		7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30		22:15
--	--	------	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--	-------

Horarios BUS COMARCAL ALCOI - COCENTAINA - MURO transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



LUNES A VIERNES LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOI

SALIDAS ALCOI			11:00	13:00	14:30		17:00	19:15	21:15
PASOS IBI			11:25	13:25	14:55		17:25	19:40	21:40
PASOS ONIL			11:40	13:40	15:10		17:40	19:55	21:55
PASOS CASTALLA			11:55	13:55	15:25		17:55	20:10	22:10
PASOS SAN VICENTE			12:20	14:20	15:55		18:20	20:40	22:40
LLEGADA ALICANTE			12:45	14:45	16:15		18:45	21:00	23:00

SALIDAS DESDE ALICANTE

SALIDAS ALICANTE	8:15	11:00	13:00	15:00	17:00	19:15	21:15
PASOS SAN VICENTE	8:35	11:20	13:20	15:20	17:20	19:35	21:35
PASOS CASTALLA	9:00	11:50	13:50	15:45	17:50	20:05	22:05
PASOS ONIL	9:15	12:00	14:00	15:50	18:00	20:10	22:15
PASOS IBI	9:30	12:10	14:15	16:05	18:15	20:25	22:30
LLEGADA ALCOI	10:00	12:45	14:45	16:45	18:45	20:50	22:45

SABADOS LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOI

SALIDAS ALCOI			13:00	15:00		18:00	21:00
PASOS IBI			13:25	15:25		18:25	21:25
PASOS ONIL			13:40	15:40		18:40	21:40
PASOS CASTALLA			13:55	15:55		18:55	21:55
PASOS SAN VICENTE			14:25	16:25		19:25	22:25
LLEGADAS ALICANTE			14:45	16:45		19:45	22:45

SALIDAS DESDE ALICANTE

SALIDAS ALCOI	10:00	13:00	15:00		21:00
PASOS IBI	10:15	13:15	15:15		21:15
PASOS ONIL	10:45	13:45	15:45		21:45
PASOS CASTALLA	11:00	14:00	16:00		22:00
PASOS SAN VICENTE	11:15	14:15	16:15		22:15
LLEGADAS ALICANTE	11:45	14:45	16:45		22:45

DOMINGOS Y FESTIVOS

SALIDAS DESDE ALCOI

SALIDAS ALCOI	9:00		15:00	17:00	21:00
PASOS IBI	9:25		15:25	17:25	21:25
PASOS ONIL	9:40		15:40	17:40	21:40
PASOS CASTALLA	9:55		15:55	17:55	21:55
PASOS SAN VICENTE	10:25		16:25	18:25	22:25
LLEGADAS ALICANTE	10:45		16:45	18:45	22:45

SALIDAS DESDE ALICANTE

SALIDAS ALCOI		13:00		19:00
PASOS IBI		13:15		19:15
PASOS ONIL		13:45		19:45
PASOS CASTALLA		14:00		20:00
PASOS SAN VICENTE		14:15		20:15
LLEGADAS ALICANTE		14:45		20:45

Horarios M-4 ALCOY - ALICANTE (POR CASTALLA) - MURO transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

M-7 ALCOY - VILLENA

M-7 ALCOY - VILLENA	
ALCOY -> VILLENA	VILLENA -> ALCOY
ALCOI: ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)	VILLENA: AV. DE LA CONSTITUCIÓN Nº 80 (SALESIANOS)
C/ Víctor Espinós Nº 1	Poblado Barrio San Francisco Nº 3
Ctra. De Bañeres S/N (Instituto de Batoy) (*)	Biar: Av. De Alicante Nº 10 (Bar Avenida)
Empalme: Cruce A-7 con N-340 Masía Pinaret	Onil: Famosa Av. De la Paz Nº 7
Ibi: Ctra. Alcoy Yecla Nº 10 (Santa Lucía)	Polideportivo Av. Constitución Nº 33
Juan Carlos I (Fte. Bar Parada)	Castalla: Av. De Onil Nº 60
Los Claveles Av. Juan Carlos I Nº 65	Ibi: Los Claveles Av. Juan Carlos I Nº 65
Castalla: Av. De Onil Nº 60	Juan Carlos I Nº 39 (Bar Parada)
Onil: Famosa Av. De la Paz Nº 7	Ctra. Alcoy Yecla Nº 10 (Santa Lucía)
Polideportivo Av. Constitución Nº 33	Empalme
Biar: Av. De Alicante Bar Avenida	Alcoi: Paseo Cervantes
Villena: Poblado Barrio San Francisco Nº 3	BBV de La Alameda Nº 54
Plaza del Rollo C/ Corredera Nº 2	ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)
C/ Joaquín María López Nº 2 (La Ibense)	
AV. DE LA CONSTITUCIÓN Nº 80 (SALESIANOS)	

Recorrido M-7 ALCOY - VILLENA transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

LUNES A VIERNES LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOI

SALIDAS ALCOI	14:30								
PASOS IBI	14:55								
PASOS ONIL	15:10								
PASOS CASTALLA	15:25								
PASOS BIAR	15:40								
LLEGADAS VILLENA	16:00								

SALIDAS DESDE VILLENA

SALIDAS VILLENA									
PASOS BIAR									
PASOS CASTALLA									
PASOS ONIL									
PASOS IBI									
LLEGADAS ALCOI									



LUNES A VIERNES LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOY

SALIDAS ALCOY					13:50				17:45
PASOS POLOP					14:05				18:00
LLEGADA BAÑERES					14:20				16:30

SALIDAS DESDE BAÑERES

SALIDAS BAÑERES	9:30								20:15
PASOS POLOP	9:45								20:30
LLEGADA ALCOY	10:00								20:45

SABADOS LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOY

SALIDAS ALCOY					12:00				
PASOS POLOP					12:15				
LLEGADA BAÑERES					12:30				

SALIDAS DESDE BAÑERES

SALIDAS BAÑERES					14:35				
PASOS POLOP					14:50				
LLEGADA ALCOY					15:05				

Horarios M-9 ALCOY - BAÑERES transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

M-10 ALCOY - ARES

M-10 ALCOY - ARES

ALCOY -> ARES	ARES -> ALCOY
ALCOI: ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)	ARES: CV-70 - AV. BENIDORM
C/ Victor Espinós Nº 1	Benasau: CV-70 - Av. Benidorm
Benifallim: CV-785 Km. 7	Alcolecha: CV-770
Penáguila: CV-781 Km. 0,50	Penáguila: CV-781 Km. 0,50
Alcolecha: CV-770	Benifallim: CV-785 Km. 7
Benasau: CV-70 - Av. Benidorm	Alcoi: Paseo Cervantes S/N
ARES: CV-70 - AV. BENIDORM	C/ Alameda (Teix)
	ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)

Recorrido M-10 ALCOY - ARES transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

LUNES A VIERNES LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOI

SALIDAS ALCOI									18:00
PASOS BENIFALLIM									18:15
PASOS PENAGUILA									18:20
PASOS ALCOLECHA									18:25
PASOS BENASAU									18:29
LLEGADAS ARES									18:30

SALIDAS DESDE ARES

SALIDAS ARES	10:35								
PASOS BENASAU	10:36								
PASOS ALCOLECHA	10:40								
PASOS PENAGUILA	10:45								
PASOS BENIFALLIM	10:50								
LLEGADAS ALCOI	11:20								

Horarios M-10 ALCOY - ARES transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

M-14 ALCOY - FAMORCA - CUATRETONDETA

M-14 ALCOY - FAMORCA - CUATRETONDETA	
ALCOY -> MILLENA	CUATRETONDETA -> ALCOY
ALCOI: ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)	CUATRETONDETA: CV 754 KM.5
Cocentaina: Ctra. Benilloba Km. 0	Famorca: CV-720 PKM+.15,600
Benilloba: Av. Valencia Nº 11 Km. 8 (Rte. la Ponderosa)	Facheca: Avda. del Comtat km.13,600
Gorga: Ctra. Quatretondeta CV-720 Km. 0 Casa Médico	Tollos: dentro del pueblo
Cuatretondeta: CV 754 Km. 5	Benimassot: CV-720 PKM.8,950
Famorca: CV-720 PKM+. 15,600	Balones: CV-720 PKM. 2,500
Facheca: Av. Del Comtat Km. 13,600	Milleña: en la carretera
Tollos: Dentro del pueblo	Gorga: Ctra. Quatretondeta CV-720 KM0 Casa Médico 16
Benimassot: CV-720 PKM. 8,950	Benilloba: Avda. Valencia nº11 KM.8 (Rte. La ponderosa)
Balones: CV-720 PKM. 2,500	Cocentaina: Ctra, Benilloba km0
MILLENA: EN LA CARRETERA	ALCOI: ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)

Recorrido M-14 ALCOY - FAMORCA - CUATRETONDETA transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

LUNES A VIERNES LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOI

SALIDAS ALCOI	18:00
PASOS COCENTAINA	18:10
PASOS BENILLOBA	18:35
PASOS GORGA	18:45
PASOS CUATRETONDETA	18:50
PASOS FAMORCA	18:55
PASOS FACHECA	19:05
PASOS TOLLOS	19:10
PASOS BENIMASOT	19:15
PASOS BALONES	19:20
LLEGADAS MILLENA	19:25

SALIDAS DESDE CUATRETONDETA

SALIDAS CUATRETONDETA	9:30
PASOS FAMORCA	9:45
PASOS FACHECA	9:50
PASOS TOLLOS	9:55
PASOS BENIMASOT	10:00
PASOS BALONES	10:10
PASOS MILLENA	10:15
PASOS GORGA	10:20
PASOS BENILLOBA	10:30
PASOS COCENTAINA	11:10
LLEGADAS ALCOI	11:20

Horarios M-14 ALCOY - FAMORCA - CUATRETONDETA transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

M-16 ALCOY - UNIVERSIDAD DE ALICANTE

M-16 ALCOY - UNIVERSIDAD DE ALICANTE	
ALCOY -> UNIVERSIDAD DE ALICANTE	UNIVERSIDAD DE ALICANTE -> ALCOY
ALCOY: ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)	ESTACIÓN CENTRAL DE AUTOBUSES DE ALICANTE
C/ Víctor Espinos Nº 1	Universidad - Av. Novelda (Max Descuento)
Universidad - Av. Novelda (Fte Max Descuento)	Alcoy: Paseo Cervantes (*)
ESTACIÓN CENTRAL DE AUTOBUSES DE ALICANTE	Av. Alameda 56 (Teix) (*)
	ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)

Recorrido M-16 ALCOY - UNIVERSIDAD DE ALICANTE transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>



LUNES A VIERNES LECTIVOS

SALIDAS DESDE ALCOI

SALIDAS ALCOI			13:45				
PASOS SAN VICENTE			14:30				
LLEGADA ALICANTE			14:45				

SALIDAS DESDE ALICANTE

SALIDAS ALICANTE		12:30		15:00			
PASOS SAN VICENTE		12:50		15:20			
LLEGADA ALCOI		13:45		16:15			

Horarios M-16 ALCOY - UNIVERSIDAD DE ALICANTE transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

M-41 ALCOY - MURO - PLANES

M-41 ALCOY - MURO - PLANES	
ALCOY -> PLANES	PLANES -> ALCOY
ALCOI: ESTACIÓN AUTOBUSES AV.JUAN GIL ALBERT 61 (1)	PLANES: AV. CIUDAD DE VALENCIA 12
v. Joan Gil Albert (Wolswagen) (1)	Benimarfull: C/ San Jaime 22
C/ Mestre Espí (2)	C/ Padre Luis Fullana 43
Av. L'Alameda 56 (Teix) (2)	Benhamer: C.V. 700 p. Km. 17,9
Av. Juan Gil Albert (Estación Autobuses) (2)	Muro de Alcoy: Av. Valencia (Pub Photos)
Ctra. Valencia (Volkswagen) (2)	Av. Valencia Nº 41 (Mercadona)
Cocentaina: Ctra. N-340 - Glorieta Bomberos	Cocentaina: Ctra. Cocentaina - Muro (Cruz Roja)
Frente Parque Paquito Xocolatero S/N	Ctra. Cocentaina - Muro (Viveros)
Av. Pais Valencia 82 (Fte. Colegio Don Bosco)	Ctra. Cocentaina - Muro (Estación)
Av. Pais Valencia S/N (Toledo)	Av. Xativa Nº 88 (Garajes Catarro)
Av. Xativa Nº 88 (Garajes Catarro)	Av. Pais Valencia S/N (Toledo)
Ctra. Cocentaina - Muro (Estación)	Av. Pais Valencia 82 (Colegio D.Bosco)
Ctra. Cocentaina - Muro (Viveros)	Parque Paquito Xocolatero S/N
Ctra. Cocentaina - Muro (Cruz Roja)	Ctra. N-340 - Glorieta Bomberos
Muro de Alcoy: Av. Valencia Nº 41 (Mercadona)	Alcoi: Ctra. Valencia (McDonald's)
Av. Valencia (Pub Photos)	Av. Tirant Lo Blanc (renfe)
Benhamer: C.V. 700 p. Km. 17,9	C/ Gabriel Miró - La Vaguada (2)
C/ Padre Luis Fullana Nº 43	C/ Entenza (Muebles Mengual) (2)
C/ San Jaime Nº 22	C/ Victor Espinós 1 (2)
PLANES: AV. CIUDAD DE VALENCIA 12	ESTACIÓN AUTOBUSES AV.JUAN GIL ALBERT 61 (1)

Recorrido M-41 ALCOY - MURO - PLANES transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

LUNES A VIERNES LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOY

SALIDAS ALCOY	13:50	17:45
PASOS MURO DE ALCOY	15:10	19:00
PASOS BENHAMER	15:25	19:07
PASOS BENIMARFULL	15:30	19:10
LLEGADA PLANES	15:40	19:15

SALIDAS DESDE PLANES

SALIDAS PLANES	8:19	19:15
PASOS BENIMARFULL	8:27	19:20
PASOS BENHAMER	8:30	19:25
PASOS MURO DE ALCOY	8:45	19:30
LLEGADA ALCOY	10:00	20:45



SABADOS LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOY

SALIDAS ALCOY	12:00	21:00
PASOS MURO DE ALCOY	13:10	21:30
PASOS BENHAMER	13:15	21:35
PASOS BENIMARFULL	13:20	21:40
LLEGADA PLANES	13:30	21:45

SALIDAS DESDE PLANES

SALIDAS PLANES	13:30	21:45
PASOS BENIMARFULL	13:40	21:50
PASOS BENHAMER	13:45	21:55
PASOS MURO DE ALCOY	13:50	22:15
LLEGADA ALCOY	15:05	22:45

Horarios M-41 ALCOY - MURO - PLANES transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

M-42 ALCOY - PEGO - DENIA

M-42 ALCOY - PEGO - DENIA

ALCOY -> DENIA	DENIA -> ALCOY
ALCOY: ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)	DENIA: PLAZA ARCHIDUQUE CARLOS S/N (EST. AUTOBUSES)
Cocentaina: Fte. Parque Paquito Xocolatero S/N	Playa Deveses: Autocine (2)
Av. Pais Valencia 82 (Fte. Colegio D.Bosco)	Ondara: Av. Dr. Fleming 48 (1)
Muro de Alcoy: Av. Valencia Nº 41 (Mercadona)	Vergel: Av. Constitución S/N (Bar Alcoyana) (1)
Av. Valencia (Pub Photos)	Pego: C/ Adsubia 56
Benhamer: C.V. 700 p.Km. 17,9	Passeig del Clot S/N (Ambulatorio)
Benimarfull: C/ Padre Luis Fullana 43	Adsubia: C/ Torres Orduña 28
C/ San Jaime 22	Benirrama: C.V. 700 P.KM. 46,500 (Cruce Benirrama)
Benillup: C.V. 704 P.KM. 3,6 (Fte. Parque)	Beniali: C/ Carretera 33 P.KM. 44,100 (Ayuntamiento)
Almudaina: C/ San Bartolomé (Fte. Marquesina)	Benissiva: C/ Carretera 5 P.KM. 43,500 (Bar Placeta)
Benialfaqui: Passeig de L'alfaqui (lado Centro Social)	La Carroja: C/ Carretera 3 P.KM. 41,300
Planes: Av. Ciudad de Valencia 12	Patro: C/ Carretera 19 P.KM. 38,700
Catamarruc: C.V. 700 P.KM. 28,600 (Cruce Catamarruc)	Benisili: C.V. 700 P.KM. 36,100 (Cruce Benisili)
Margarida: C.V. 700 P.KM. 32,00 (Venta Margarida)	Margarida: C.V. 700 P.KM. 32,00 (Venta Margarida)
Benisili: C.V. 700 P.KM. 36,100 (Cruce Benisili)	Catamarruc: C.V. 700 P.KM. 28,600 (Cruce Catamarruc)
Patro: C/ Carretera 19 P.KM. 38,700	Planes: Av. Ciudad de Valencia 1
La Carroja: C/ Carretera 3 P.KM. 41,300	Benialfaqui: Passeig de L'alfaqui (Centro Social)
Benissiva: C/ Carretera 5 P.KM. 43,500 (Bar La Casa)	Almudaina: C/ San Bartolomé (Marquesina)
Beniali: C/ Carretera 33 P.KM. 44,100 (Ayuntamiento)	Benillup: C.V. 704 P.KM. 3,6 (Parque)
Benirrama: C.V. 700 P.KM. 46,500 (Cruce Benirrama)	Benimarfull: C/ Padre Luis Fullana 58
Adsubia: C/ Torres Orduña 37	C/ San Jaime 21
Pego: C/ Adsubia 87	Benhamer: C.V. 700 p.Km. 17,9
Passeig del Clot S/N (Fte. Ambulatorio)	Muro de Alcoy: Av. Valencia Nº 41 (Mercadona)
Vergel: Av. Constitución 50 (Bar Menut Llevant) (1)	Av. Valencia (Pub Photos)
Ondara: Av. Dr. Fleming 51 (Bar Chaflán) (1)	Cocentaina: Parque Paquito Xocolatero S/N
Playa Deveses: Autocine (2)	Av. Pais Valencia 82 (Colegio D.Bosco)
DENIA: PLAZA ARCHIDUQUE CARLOS S/N (EST. AUTOBUSES)	ALCOY: ESTACIÓN AUTOBUSES (AV. JUAN GIL ALBERT 61)

Recorrido M-42 ALCOY - PEGO - DENIA transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

M-50 ALCOY - MURO - BOCAIRENT

M-50 ALCOY - MURO - BOCAIRENT	
ALCOY -> BOCAIRENT	BOCAIRENT -> ALCOY
ALCOI: ESTACIÓN AUTOBUSES AV.JUAN GIL ALBERT 61 (1)	BOCAIRENT: C/ BATALLA LEPANTO S/N
Av. Joan Gil Albert (Wolswagen) (1)	Alfafara: Ctra. CV. 700 Km. 4
C/ Mestre Espí (2)	Agres: C/ Mare de Deu (amas de casa)
Av. L'Alameda 56 (Teix) (2)	Muro de Alcoy: Av. Valencia (Pub Photos)
Av. Juan Gil Albert (Estación Autobuses) (2)	Av. Valencia Nº 41 (Mercadona)
Ctra. Valencia (Volkswagen) (2)	Alquería de Aznar: Av. De Denia 2
Cocentaina: Ctra. N-340 - Glorieta Bomberos	Alcudia: C.V. 703 P. Km. 0
Frente Parque Paquito Xocolatero S/N	Cocentaina: Av. Xativa Nº 88 (Garajes Catarro)
Av. Pais Valencia 82 (Colegio Don Bosco) (2)	Av. Pais Valencia S/N (Toledo)
Av. Pais Valencia 91 (Viajes Gheisa) (1)	Av. Pais Valencia 82 (Colegio D.Bosco)
Av. Pais Valencia S/N (Toledo)	Parque Paquito Xocolatero S/N
Av. Xativa Nº 88 (Garajes Catarro)	Ctra. N-340 - Glorieta Bomberos
Alcudia: C.V. 703 P.KM. 0	Alcoi: Ctra. Valencia (McDonald's)
Alquería de Aznar: Av. De Denia 1	Av. Tirant Lo Blanc (renfe)
Muro de Alcoy: Av. Valencia (Pub Photos)	C/ Gabriel Miró - La Vaguada (2)
Av. Valencia Nº 41 (Mercadona)	C/ Entenza (Muebles Mengual) (2)
Agres: C/ Mare de Deu (amas de casa)	C/ Victor Espinós 1 (2)
Alfafara: Ctra. C.V. 700 Km. 4	ESTACIÓN AUTOBUSES AV.JUAN GIL ALBERT 61 (1)
BOCAIRENT: C/ BATALLA LEPANTO S/N	

Recorrido M-50 ALCOY - MURO - BOCAIRENT transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

LUNES A VIERNES LABORABLES

SALIDAS DESDE ALCOY

SALIDAS ALCUDIA	8:34									19:27
PASOS ALQUERÍA DE AZNAR	8:34									19:28
PASOS MURO DE ALCOY	8:45									19:30
PASOS AGRES	9:00									19:40
PASOS ALFAFARA	9:07									19:50
PASOS BOCAIRENT	9:17									20:00
PASOS ALCOY	10:00									20:45

SALIDAS DESDE BOCAIRENT

SALIDAS ALCOY

PASOS BOCAIRENT				14:45				18:30		
PASOS ALFAFARA				14:55				18:35		
PASOS AGRES				15:00				18:40		
PASOS MURO DE ALCOY				15:10				19:00		
PASOS ALQUERIA DE AZNAR				15:20				19:05		
PASOS ALCÚDIA				15:18				19:06		

Horarios M-50 ALCOY - MURO - BOCAIRENT transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: <http://www.subus.es>

IBI - ALCOI - VALENCIA

IBI - ALCOI - VALENCIA	
Parada	Ubicación
IBI	
Parada de Bus.	Avenida Juan Carlos I, nº 39
ALCOI	
Calle Alzamora, nº 40	Parada de Bus.
Paseo de la Alameda, nº 54	Parada de Bus.
Estación de Autobuses	Andén 1º y 2º
COCENTAINA	
Avenida del País Valencià, nº 77	Parada de Bus. TextilFloc
MURO.DE.ALCOI	
Avenida Desamparados, nº 4	Parada de Bus.
ALBAIDA	
Avenida La Feria, s/n	Parada de Bus.
XATIVA	
Calle Pintor Claret, nº 9	Estación de Autobuses
LLOSA.DE.RANES	
Carretera N-340	Parada de Bus.
ALBERIQUE	
Carretera N-340	Nº 14
MASALAVES	
Carretera N-340	Nº 16
ALCUDIA	
Avenida Toni Almela, nº 11	Parada de Bus.
ALGINET	
Carretera N-340	Entrada del Pueblo.
VALENCIA	
Avenida de Menéndez Pidal, nº 13 (Fin de Trayecto)	Estación de Autobuses, andén 14

VALENCIA - ALCOI - IBI	
VALENCIA	
Avenida de Menéndez Pidal, nº 13 (Inicio de Trayecto)	Estación de Autobuses, andén 14
Gran Vía Ramón y Cajal, nº 9	Parada de Bus. Bar Tahona
ALGINET	
Carretera N-340	Salida del Pueblo
ALCUDIA	
Avenida Toni Almela, nº 12	Parada de Bus.
MASALAVES	
Carretera N-340	Nº 57. Parada de Bus.
ALBERIQUE	
Carretera N-340	Antiguo Restaurante Doménech
LLOSA.DE.RANES	
Carretera N-340	Parada de Bus.
XATIVA	
Calle Pintor Claret, nº 9	Estación de Autobuses
ALBAIDA	
Avenida La Feria, s/n	Parada de Bus.
MURO.DE.ALCOI	
Avenida Desamparados, nº 3	Parada de Bus.
COCENTAINA	
Avenida del País Valencià, nº 88	Parada de Bus. Del Bosco
ALCOI	
Calle Tirant Lo Blanc s/n	Estación RENFE
Calle Entenza, nº 39	
Calle Victor Espinos s/n	Parada de Bus.
IBI	
Avenida Juan Carlos I, nº 39 (Fin de Trayecto)	Parada de Bus.

Recorrido IBI - ALCOI - VALENCIA transporte interurbano de Alcoi. FUENTE: TRAVICOI



LUNES A VIERNES LABORABLES

Ibi	Alcoi	Cocentaina	Muro de Alcoy	Albaida	Xátiva	Llosa de Ranes	Alberique	Massalaves	Alcudi de Carlet	Valencia
-----	6:00	6:10	6:15	6:25	7:00	7:05	7:20	7:25	7:40	7:45
-----	8:15	8:25	8:30	8:40	-----	-----	-----	-----	-----	10:00
9:30	10:00	10:10	10:15	10:25	-----	-----	-----	-----	-----	11:45
-----	13:00	13:10	13:15	13:25	-----	-----	-----	-----	-----	14:45
-----	17:00	17:10	17:15	17:25	-----	-----	-----	-----	-----	18:45
-----	17:00	17:10	17:15	17:25	-----	-----	-----	-----	-----	18:45
Valencia	Alcudia de Carlet	Massalaves	Alberic	Llosa de Ranes	Xativa	Albaida	Muro de Alcoi	Cocentaina	Alcoi	Ibi
6:20	-	-	-	-	-	-	-	7:30	7:45	-
10:00	10:30	10:40	10:45	11:00	11:05	11:10	11:25	11:30	11:45	-
13:00	-	-	-	-	-	14:05	14:20	14:25	14:40	-
16:00	-	-	-	-	-	17:05	17:20	17:25	17:40	18:25
19:30	-	-	-	-	20:25	20:55	21:10	21:15	21:30	-

SABADOS

Ibi	Alcoi	Cocentaina	Muro de Alcoy	Albaida	Xátiva	Llosa de Ranes	Alberique	Massalaves	Alcudi de Carlet	Valencia
-----	7:00	7:00	7:15	7:25	-----	-----	-----	-----	-----	8:35
-----	10:00	10:10	10:15	10:25	-----	-----	-----	-----	-----	11:35
-----	17:00	17:10	17:15	17:25	-----	-----	-----	-----	-----	18:35
Valencia	Alcudia de Carlet	Massalaves	Alberic	Llosa de Ranes	Xativa	Albaida	Muro de Alcoi	Cocentaina	Alcoi	Ibi
10:00	-----	-----	-----	-----	-----	11:05	11:20	11:25	11:40	-----
13:00	-----	-----	-----	-----	-----	14:05	14:20	14:25	14:40	-----
19:00	-----	-----	-----	-----	-----	20:05	20:20	20:25	20:40	-----

DOMINGOS Y FESTIVOS

Ibi	Alcoi	Cocentaina	Muro de Alcoy	Albaida	Xátiva	Llosa de Ranes	Alberique	Massalaves	Alcudi de Carlet	Valencia
	9:00	9:10	9:15	9:25						10:35
	18:00	18:10	18:15	18:25						20:25
	20:00	20:10	20:15	20:25						21:35
Valencia	Alcudia de Carlet	Massalaves	Alberic	Llosa de Ranes	Xativa	Albaida	Muro de Alcoi	Cocentaina	Alcoi	Ibi
12:00	-----	-----	-----	-----	-----	13:05	13:20	13:25	13:40	-----
20:30	21:00	21:10	21:15	21:30	21:35	21:50	22:05	22:10	22:25	-----
22:00	-----	-----	-----	-----	-----	-----	23:10	23:15	23:30	-----

Horarios IBI - ALCOI - VALENCIA transporte interurbano de Alcoy. FUENTE: TRAVICOI

7.3. TAXIS

En Alcoy existen distintas compañías de taxi:

- Radio Taxi l'Alcoià
- EuroTaxi Alcoi
- Servi - Taxi Alcoi

7.3.1. PARADAS TAXIS

En Alcoy existen las siguientes paradas en su término municipal:

- Calle Alcoleja
- Avda. Juan Gil Albert (estación de autobuses)
- Calle Santo Tomás

- Avda. del Puente San Jorge
- Avgda. del Pais Valencià (Parterre)
- Explanada Cementerio.
- Calle Isabel II (entre la Plaza Gonzalo Cantó y Oliver)
- Calle Alcalde Francisco Boronat (entre las salidas de urgencias y de visitantes del Hospital Virgen de los Lirios)

7.3.2. FLOTA DE TAXIS

En Alcoy existe una flota de 25 taxis. Es la misma agrupación de taxistas la que nos ha facilitado los siguientes datos:

Inventario de taxis de Alcoy.

Licencia	Vehículo	Modelo	Cilindrada	Potencia (CV)	Combustible	Antgüedad	% Ciudad	%Carretera	Consumo%	Km./año
1	Seat	Altea XL	1900	105	Gasóleo	4 años	7	5,5	6,5	48000
2	Peugeot	407-SW	1999	136	Gasóleo	4,5 años	8	7	7,5	35000
3	Ford	Mondeo	1998	96	Gasóleo	9 años	7	6	6,5	12000
4	Peugeot	5008	1600	110	Gasóleo	3 años	8	7	7,5	40000
5	Skoda	Octavia	2000	110	Gasóleo	0				
6	Peugeot	407	1997	136	Gasóleo	7 años	7	5	5,5	80000
7	Wolkswagen	Passat	2000	140	Gasóleo	1 año	9	5	6,9	
8	Mercedes	E220CDI	2200	170	Gasóleo	3 años			7,2	60000
9	Citroën	C5	2000	140	Gasóleo	3 años	7,5	5	6,5	60000
10	Toyota	Corolla	2200	136	Gasóleo	4 años	8,2	4,3	6,2	35000
11	Ford	C-max	2000	136	Gasóleo	4 años	6,5	4	5	40000
12	Citroën	C4	1560	110	Gasóleo	3 años	9	7	8	30000
13	Opel	Insignia	2000	120	Gasóleo	3 años		4		38000
14	Chevrolet	Aveo	1400	94	Gasolina	5 años	7	5	6	20000
15	Skoda	Octavia	1900	105	Gasóleo	5 años	9	6	8	43000
16	Opel	Vectra	2000	100	Gasóleo	7 años	8	6	7	25000
17	Chevrolet	Cruce	1998	120	Gasóleo	2 años	6,5	5	5,8	35000
18	Skoda	SuperB	2000	140	Gasóleo	0,3 años	6	6,5	5,3	50000
19	Mercedes	C200CDI	1998	136	Gasóleo	1,5 años	8	5	6,5	40000
20	Ford	Mondeo	2000	140	Gasóleo	1 año	8,2	7,5	8	36000
21	Skoda	Octavia	2000	110	Gasóleo	1 año	6,5	4,5	5,5	35000
22	Skoda	SuperB	2000	140	Gasóleo	3 años	7	5	6	30000
23	Ford	Mondeo	1600	115	Gasóleo	1 año	10	6	8	30000
24	Citroën	C4Picasso	1600	110	Gasóleo	,5 años	7	5	6	30000
25	Seat	Altea XL	1598	105	Gasóleo	1 año	5,2	4,1	4,5	40000
25										892000

7.3.3. GUARDIAS DE TAXIS

Nocturnas

Las guardias nocturnas se desarrollan en horario entre las 22:00 horas de cada día y las 06:00 horas del día siguiente.

Las guardias normales son las que empiezan a las 22:00 horas de los domingos, lunes, martes, miércoles y jueves de cada semana.

Las guardias de fin de semana son las que empiezan a las 22:00 horas del viernes y del sábado, así como a las 22:00 horas del día víspera de festivo.

A partir de la hora citada, se hacen cargo expresamente de las llamadas de guardias las tres asociaciones de taxistas actualmente representadas en el Ayuntamiento, EuroTaxi, RadioTaxi y ServiTaxi. Para ello, dichas asociaciones acuerdan entre sí el sistema a utilizar para que en ningún supuesto pueda quedar ningún servicio de guardia sin atender.

Fin de Semana

Los viernes, sábados y víspera de festivos, entre las 22:00 h. y las 06:00 horas son las tres asociaciones representadas en el Ayuntamiento (Euro-Taxi, Radio-Taxi L'Alcoià y Servi-Taxi) las responsables de designar al taxi que realizará la guardia. Cada semana, con carácter alternativo, una asociación será la encargada de prestar el servicio completo (recepción de llamadas de urgencia y realización del servicio).

Con al menos 15 días de antelación, se remitirá al Ayuntamiento (Departamento de M.U.S.) el detalle de la Asociación (o Asociaciones) responsable que realizará las guardias de Fin de semana y Festivo.

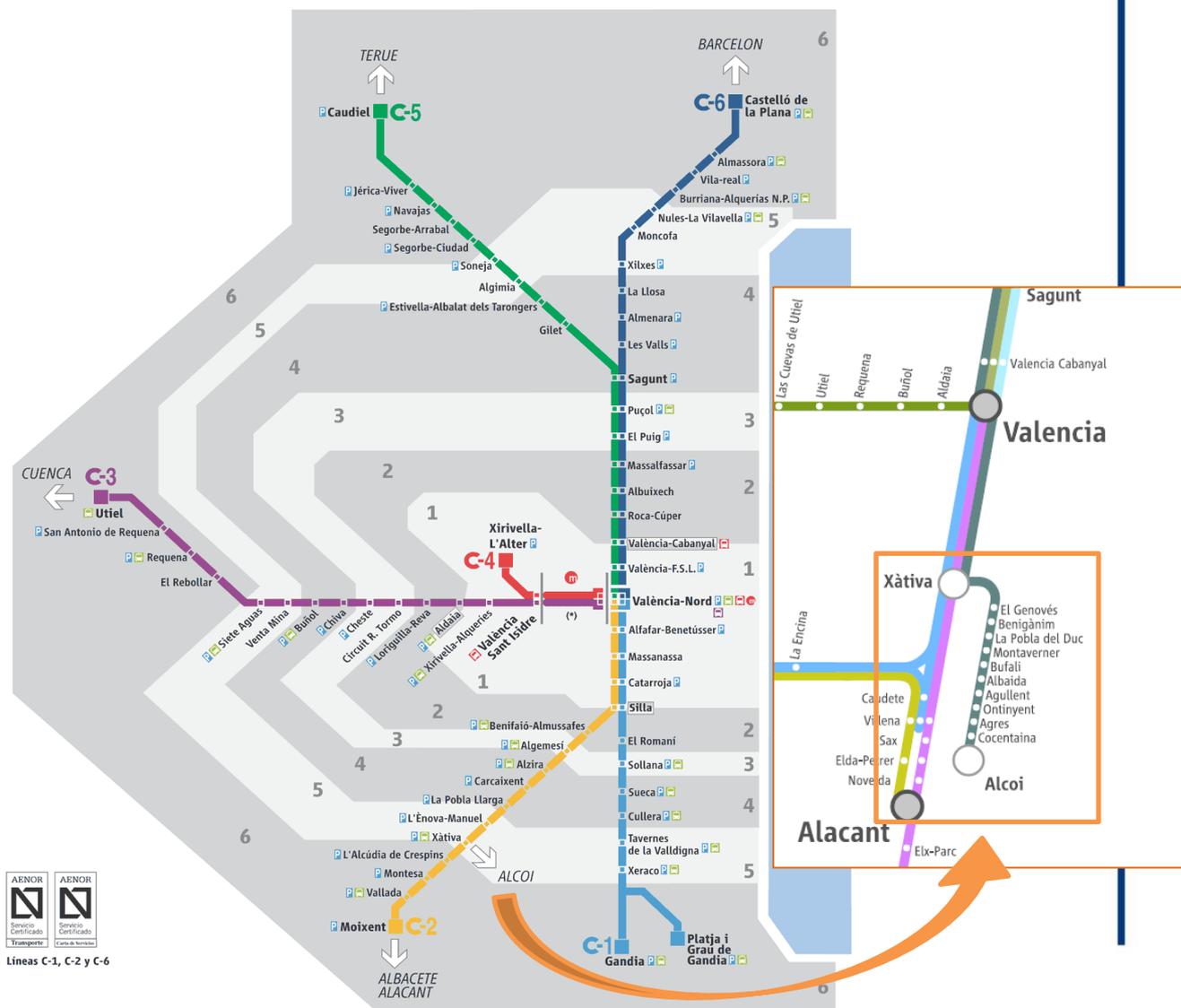
7.4. TRANSPORTE FERROVIARIO.

7.4.1. CARACTERIZACIÓN OFERTA

A Alcoy llega la línea ferroviaria 47 de Media Distancia, es un servicio regional de ferrocarril convencional. Conocida popularmente como Valencia-Játiva-Alcoy, es una de las 7 líneas de media distancia de la Comunidad Valenciana, explotada por Renfe Operadora. Su trayecto habitual circula entre Valencia y Alcoy. Anteriormente era denominada como línea L4.

Algunos servicios requieren el cambio de tren en la estación de Játiva. Los trenes de Cercanías no tienen enlace oficial con otros trenes, por tanto la duración del viaje puede variar al realizar el transbordo a la línea C-2 de Cercanías.

La duración aproximada del trayecto es de 1 hora y 48 minutos, y de 2 horas y 6 minutos en los servicios con paradas en las estaciones de Cercanías entre Valencia y Játiva. El estado de la infraestructura de la línea es malo.



AENOR
Servicio Certificado
Transporte

AENOR
Servicio Certificado
Centro de Servicio

Líneas C-1, C-2 y C-6

- C-1 València Nord / Gandia
- C-2 València Nord / Xàtiva / Moixent
- C-3 València Sant Isidre / Buñol / Utiel
- C-4 València Sant Isidre / Xirivella L'Alter
- C-5 València Nord / Caudiel
- C-6 València Nord / Castelló de la Plana

- P Parking en la estació
Aparcamen en l'estació
- Conexión con Bus urbano
Connexió bus urbà
- Conexión con Bus interurbano
- Autobús de conexión con la estación Valencia Joaquín Sorolla.
Autobús de connexió amb l'estació Valencia Joaquín Sorolla
- m Conexión con metro
Connexió amb metro

Trayecto temporalmente interrumpido. Desde o hasta la Estación de València-Sant Isidre y el centro de la ciudad, se puede realizar utilizando las líneas Uno y Cinco de Metro València desde las paradas de Sant Isidre, Plaza de España, Bailén y Colón.

(*) Trayecto temporalment interromput. Des de o fins a l'estació de València-Sant Isidre i el centre de la ciutat, es pot realitzar utilitzant les línies Un i Cinc de Metro València des de les parades de Sant Isidre, Plaça d'Espanya, Bailén i Colón.

Red de Ferrocarriles de Renfe. Conexión Alcoi. Fuente: Renfe



TREN	Obs.	Valencia	Xàtiva	El Genovés	Benigànim	La Pobla	Montaverner	Bufali	Albaida	Agullent	Ontinyent	Agres	Cocentaina	Alcoy
R	[1]	7:02	7:40	07:47 F	7:54	07:59 F	08:05 F	08:09 F	08:13	08:17 F	8:24	08:35 F	08:46 F	8:52
R		12:53	13:55	14:02 F	14:09	14:14 F	14:20 F	14:24 F	14:28	14:32 F	14:39	14:50 F	15:01 F	15:07
R		17:20	17:59	18:05 F	18:12	18:17 F	18:23 F	18:26 F	18:30	18:35 F	18:42	18:53 F	19:04 F	19:11
R	[2]	18:50	19:29	19:36 F	19:43	19:48 F	19:54 F	19:58 F	20:02	20:06 F	20:13	20:24 F	20:35 F	20:41
R	[3]	20:23	21:20	21:27 F	21:34	21:39 F	21:45 F	21:49 F	21:53	21:57 F	22:04	22:15 F	22:26 F	22:32

[1] NO CIRCULA LOS DOMINGOS. TAMPOCO LOS DIAS: 15 de Agosto, 12 de Octubre, 1 de Noviembre, 6 Y 8 de Diciembre

[2] SÓLO CIRCULA VIERNES

[3] LOS SÁBADOS NO CIRCULA ESTE SERVICIO

TREN	Obs.	Alcoy	Cocentaina	Agres	Ontinyent	Agullent	Albaida	Bufali	Montaverner	La Pobla	Beniganim	El Genovés	Xàtiva	Valencia
R	[1]	6:15	06:22 F	06:33 F	6:44	06:51 F	6:55	06:58 F	07:01 F	07:07 F	7:13	07:21 F	7:28	8:16
R		8:57	09:04 F	09:15 F	9:26	09:33 F	9:37	09:40 F	09:43 F	09:49 F	9:55	10:03 F	10:10	11:05
R		15:20	15:27 F	15:38 F	15:49	15:56 F	16:00	16:03 F	16:06 F	16:12 F	16:18	16:26 F	16:33	17:13
R	[2]	18:10	18:17 F	18:28 F	18:40	18:49 F	18:53	18:56 F	18:59 F	19:05 F	19:11	19:19 F	19:26	20:10
R	[3]	19:20	19:27 F	19:38 F	19:49	19:56 F	20:00	20:03 F	20:06 F	20:12 F	20:18	20:26 F	20:33	21:35
R	[4]	19:42	19:49 F	20:00 F	20:12	20:21 F	20:25	20:28 F	20:31 F	20:37 F	20:43	20:51 F	20:58	22:01

[1] NO CIRCULA LOS DOMINGOS. TAMPOCO LOS DIAS: 15 de Agosto, 12 de Octubre, 1 de Noviembre, 6 Y 8 de Diciembre

[2] SÓLO CIRCULA LOS DOMINGOS.

[3] NO CIRCULA VIERNES, NI SABADOS, NI DOMINGOS

[4] SÓLO CIRCULA EL VIERNES.

Horario de la línea Valencia - Játiva – Alcoy. Fuente: Renfe

7.4.2. USO Y DEMANDA

En el 2010 esta línea tubo alrededor 150.000 usuarios, diversas plataformas reivindican continuamente la mejora de la línea.

Corredor ferro-ciclista

A parte de unir Valencia, Játiva y Alcoy por tren, esta línea ferroviaria constituye un corredor ferrociclista por su accesibilidad a las vías verdes del Serpis, Xixarra y del Maigmó. Además suele llevar a aquellos que se aventuran a recorrer algunos tramos de las tres futuras vías verdes que transitan las comarcas centrales de la CV y a grupos de ciclistas que practican la bici de montaña.

También el sector turístico privado ha puesto los ojos en las posibilidades del tren para acceder a la vía verde y al entorno natural de Alcoy.



8. PEATONES Y CICLISTAS

8.1. CONDICIONES PARA LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES Y CICLISTAS

La configuración de la ciudad de Alcoi, marcada por la topografía y el paso de tres ríos que rodean el centro urbano, la dota de una forma fragmentada que dificulta la accesibilidad por aumentar los recorridos extremos. Así, mientras que la distancia máxima de avenidas vertebradoras de cada uno de los barrios raramente supera 1 km, la comunicación entre barrios necesita del acceso al punto común del puente unificador, por lo que las distancias globales de la ciudad se complican, con el añadido de los desniveles, que supone mayor esfuerzo.

8.1.1. ACCESIBILIDAD AL MEDIO.

La conciencia social sobre la accesibilidad al medio físico de personas con movilidad reducida, tanto desde el punto de vista de la motricidad como desde el punto de vista sensorial, ha introducido nuevos planteamientos sobre la forma de abordar el diseño de los espacios urbanos de convivencia y relación.

Para la adaptación de los espacios públicos urbanos al uso de todos los ciudadanos se han llevado a cabo acciones en dos ámbitos: el de la planificación sin barreras y la adaptación del medio físico existente. Las intervenciones llevadas a cabo en los últimos años, tanto en zonas de nueva urbanización como en peatonalizaciones y reurbanizaciones realizadas en el centro histórico, han tenido en cuenta estos principios y han introducido los parámetros de accesibilidad estándar del diseño urbano, pues están sometidos a reglamentación normativa.

Paralelamente se han realizado intervenciones puntuales en espacios existentes para posibilitar su uso a personas de movilidad reducida, las actuaciones de eliminación de barreras arquitectónicas más generalizadas han sido el achaflanamiento de bordillos en pasos peatonales o la creación de rampas, y la existencia de cierta dotación de estacionamientos reservados para minusválidos.

En Alcoi se han llevado a cabo actuaciones de ambos grupos, pues las renovaciones urbanas llevadas a cabo recientemente presentan un medio accesible en el que se han tenido en cuenta las exigencias actuales. En el resto de la población existen escasos desniveles, escalones, rampas y otro tipo de obstáculos realizados en espacios públicos urbanos habiéndose adaptado una gran mayoría de pasos peatonales en toda la ciudad sobre todo en cuanto a rampa de acceso y en muy contados casos en cuanto a la banda de pavimento con resaltes para detección por parte de invidentes que circulan con bastón.



Detalles de accesibilidad en las calles de Alcoi

Lamentablemente las actuaciones llevadas a cabo en cuanto a mejora de la accesibilidad se limitan a retoques puntuales en la urbanización, pues el tránsito real de personas con discapacidades

resulta afectado por la presencia de variados obstáculos como pavimentos en mal estado, mala ubicación de señalización y mobiliario urbano, aparcamiento excesivo y sobre aceras, la invasión de pasos peatonales, la presencia de salientes no detectables con el bastón, y sobre todo aceras excesivamente estrechas que resultan impracticables en ocasiones. No se han detectado itinerarios adaptados para invidentes o persona de movilidad reducida, mobiliario, equipamiento específico, señalización o semaforización adaptada, etc.



Ejemplo de barrera a eliminar para cumplir con las condiciones

El número de plazas de aparcamiento reservadas para minusválidos resulta igualmente escaso.

8.1.2. ZONAS VERDES

Existen abundantes zonas verdes en la ciudad de Alcoi de carácter histórico en su mayoría, repartidos por todos los barrios de la ciudad. Con diseños de estilo neoclásico o modernista, estos espacios cuentan con una impresionante vegetación con arbolado de gran porte además de una interesante historia que no parece sin embargo constituir una apuesta turística de la población. Tanto por su calidad como por su posición, estos jardines constituyen a priori un inmejorable punto de partida para la creación de una red de zonas verdes urbanas, pasando por una rehabilitación que debería necesariamente conllevar una modernización y mayor apertura y permeabilidad de sus límites con la ciudad.

Destaca igualmente el impresionante arbolado de la mayor parte de las avenidas de la ciudad, siendo el arbolado vial poco presente en calles de menor entidad debido a la presencia excesiva de bandas de aparcamiento.

No se observa, sin embargo, conexión entre las diferentes zonas verdes.



Zonas verdes de Alcoi

Se han observado escasos viales en el casco histórico con presencia de arbolado vial o vegetación de alguna clase, incluso en las zonas de reciente actuación. Ello es debido en parte a la estrechez de las calles o las aceras, siendo los únicos elementos vegetales presentes ejemplares plantados sobre pequeñas jardineras que no consiguen el efecto deseado al introducirse el elemento vegetal en un vial.

Los alcorques son en todos los casos de dimensiones mínimas y sin protección, por lo que el arbolado se encuentra poco apoyado en su crecimiento. Los viales que presentan arbolado viario presentan en muchos casos problemas de raíces que levantan el pavimento, problemas agravados por los reducidos alcorques y la poca atención prestada al buen desarrollo del elemento vegetal.

Pero sin duda el mayor potencial paisajístico con el que cuenta Alcoi es el de su entorno que rodea de sierras a la ciudad y la presencia de los barrancos que se insertan en la trama urbana, introduciendo el mundo vegetal en el corazón de la ciudad. Este potencial ha sido largamente olvidado, habiéndose instalado la actividad industrial original en estas zonas y ofreciendo ahora un elenco de ruinas industriales que aportan una imagen de abandono que ha de recuperarse mediante la rehabilitación dentro de un conjunto de actuaciones destinadas a crear parques y zonas de esparcimiento que unan la vida urbana de los diferentes barrios en vez de separarla como ha ocurrido hasta ahora.

La zona más céntrica del barranco ha sido ya tratada para su uso recreacional pero el ámbito de actuación es demasiado reducido y los accesos no han sido estudiados suficientemente para fluidificar la relación de la ciudad con este espacio, por lo que tiene un carácter aún residual.



Alcorques, jardineras y otros ejemplos de mobiliario urbano de Alcoi

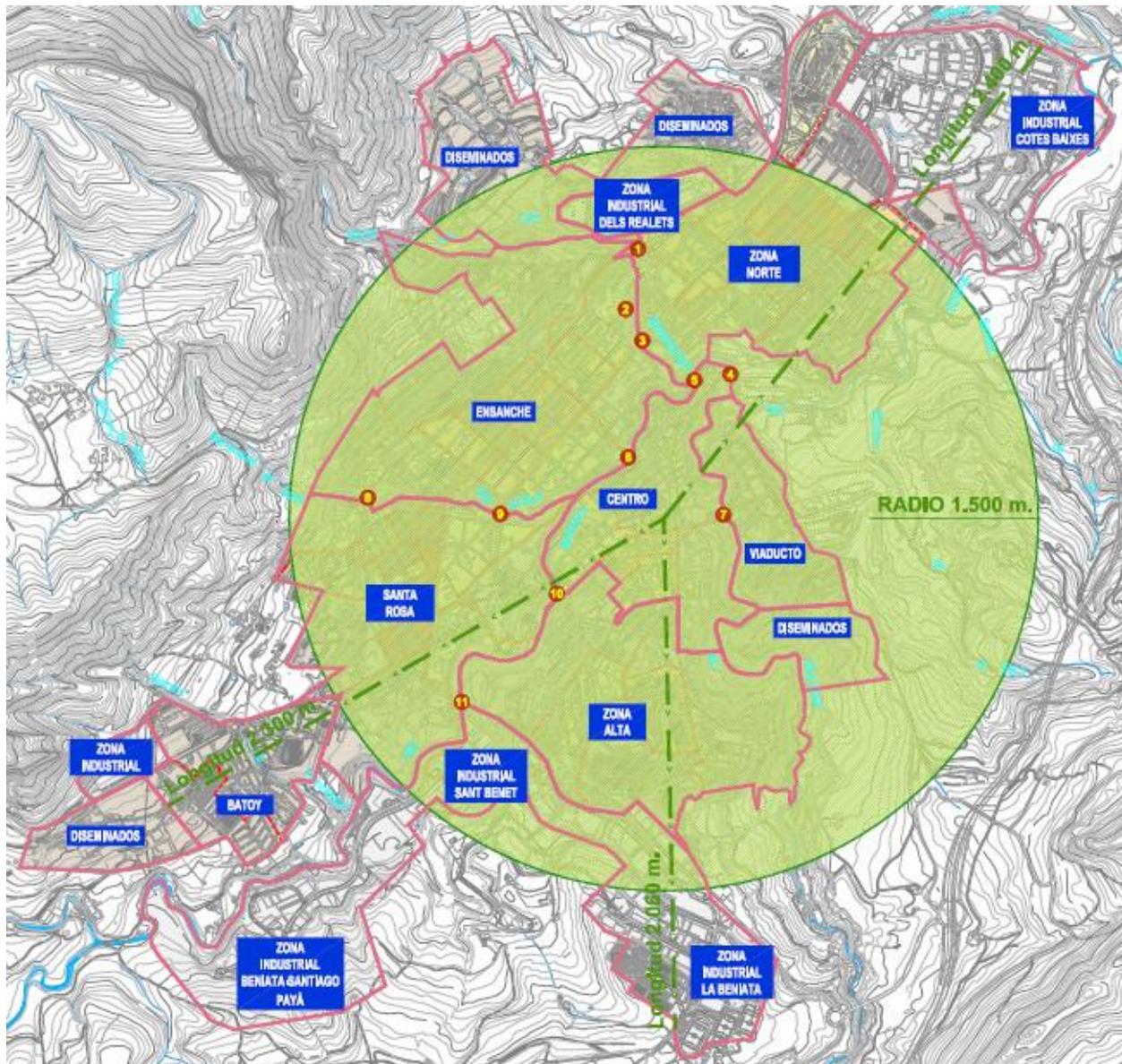
8.1.3. DISTANCIAS Y TOPOGRAFÍA

Se trata de una ciudad cuyo tamaño, forma y configuración provocan que una población que en principio presentaría un tamaño medio en el cual las distancias a recorrer peatonalmente no serían importantes se convierta en una ciudad complicada en la que las distancias son excesivas para el uso peatonal en muchos casos debido a su configuración e idiosincrasia. Como ejemplo se citan ciertas distancias representativas de recorridos habituales en la ciudad:

- Avenida Santa Rosa: 840 m,
- Calle Oliver: 915 m,
- Avenida Alameda- calle Na Saurina d'Entença: 925 m,
- Calle Isabel la católica: 495 m,
- Eje calle San Nicolás- El Camí (conexión Centro Histórico con Zona Alta): $2.0 + 880 = 1.240$ m,
- Eje calle Santo Tomás- Puente de Sant Jordi (conexión Centro Histórico con Ensanche): 240 m,
- Eje avenida País Valenciá- calle San Lorenzo (conexión Centro Histórico con Santa Rosa): 590 m,
- Avenida Juan Gil Albert: 880 m,
- Avenida Hispanitat: 880 m

Puesto que los recorridos que suponen desplazamientos en general mayores a un kilómetro son la mayoría si se considera la ciudad en su conjunto (el casco urbano presenta una configuración compacta en la que los recorridos internos no superan esa cifra), se desprende que Alcoi cuenta con una escala adecuada para el peatón tan solo si se consideran de forma autónoma cada uno de sus barrios o combinaciones de varios barrios mejor comunicados, por lo que se debería complementar con otro tipo de servicios. Esta condición, junto con el esfuerzo extra que supone muchas veces salvar desniveles importantes, sugiere que un fomento de la accesibilidad peatonal dentro de cada barrio y en especial en el centro histórico y otros medios de transporte menos contaminantes en la ciudad global mejorarían el ambiente urbano.

A pesar de que el tráfico peatonal de la ciudad de Alcoy está muy condicionado por las pendientes y anchura de los itinerarios existentes, dado que las distancias existentes entre las distintas zonas de la ciudad, tomando como referencia el centro histórico, no superan los 2 km de media, el fomentar los desplazamientos blandos (no motorizados), y más en particular los desplazamientos a pie, puede resultar bastante factible.



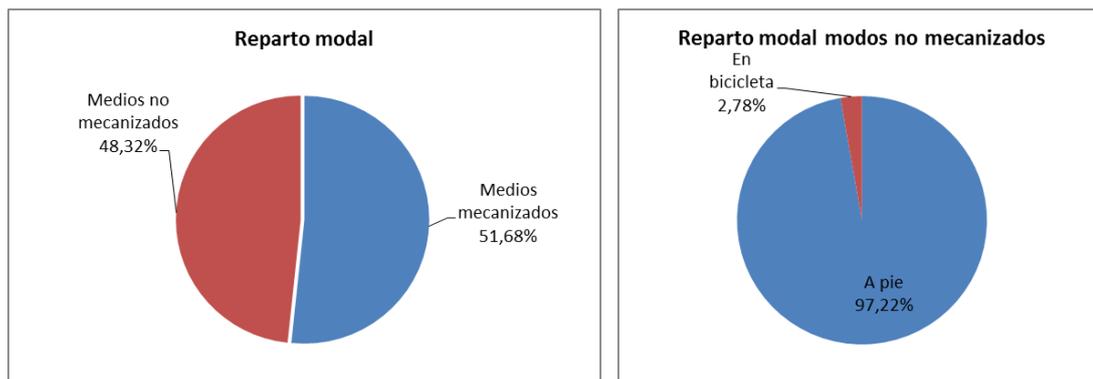
Distancias de referencia en el Casco Urbano

Dentro de las medidas desarrolladas en el presente Plan se propone la reurbanización de muchas de las principales calles de la ciudad, conformando un conjunto de gran atractivo y calidad espacial, por la propia materialización de los viales y el mayor control de la presencia dinámica y estática del automóvil. Se proponen peatonalizaciones puntuales que, manteniendo operaciones de abastecimiento, carga y descarga y servicios municipales de mantenimiento, limpieza, etc. aporten un marco en el que desarrollar una vida urbana de mayor calidad.

8.2. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

8.2.1. MOVILIDAD GENERAL DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS

Para definir la movilidad peatonal y ciclista en la ciudad de Alcoy, se ha basado principalmente en el resultado de las encuestas de movilidad realizadas en el municipio durante el periodo de elaboración del Plan, La movilidad en modos no motorizados supone un 48,32% de los viajes realizados de los cuales un 97,22% se realizan a pie, y solo el 2,78% restante del grupo se realizan en bicicleta.



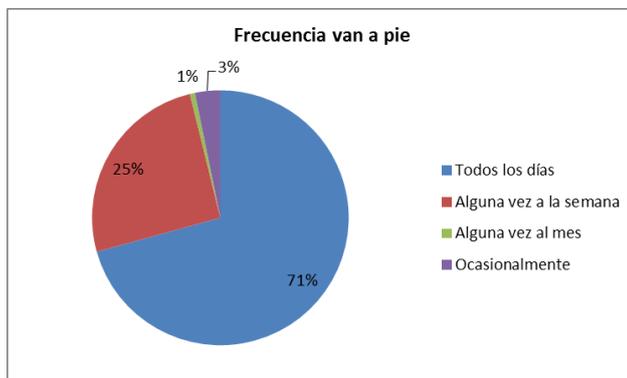
Reparto modal de los modos No Motorizados

Las figuras muestran gráficamente, como los modos de transporte no motorizados apenas se diferencian en el peso sobre los desplazamientos totales de la ciudad.

Movilidad peatonal

El peso de los desplazamientos peatonales es característico de ciudades españolas, pues el modelo urbanístico y la evolución del sistema de transporte ha conducido a usos más altos y por tanto, a una accesibilidad peatonal superior a la que existe en las ciudades europeas de urbanización más dispersa.

Según los datos de las encuestas, las mujeres se desplazan mayoritariamente a pie (al igual que es mayor el número de hombres que se identifica con el vehículo privado motorizado).



Frecuencia de los desplazamientos a pie

El 71% de los ciudadanos que han realizado la encuesta manifiestan que se desplazan a pie "todos los días", son estos los que utilizan la movilidad peatonal como medio de transporte urbano. En general van a pie porque les gusta o por ahorrar dinero.

Movilidad ciclista

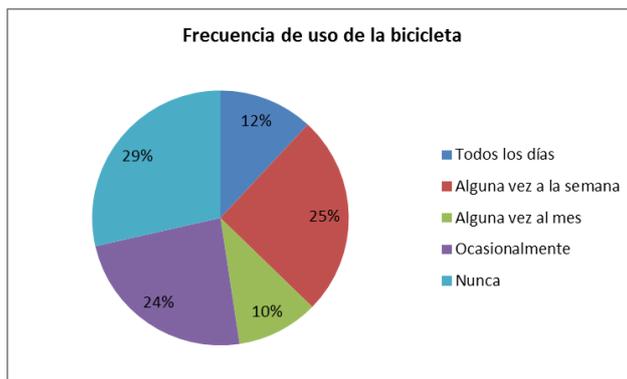
Existen unos factores clave que son determinantes para la elección de la bicicleta como modo de transporte urbano.

El tamaño de la ciudad y la distancia a los centros atractores favorecen el uso de la Bicicleta, la distancia idónea máxima para los desplazamientos en bicicleta se encuentra entre 3 y 7 km, estando la totalidad de los barrios de Alcoy dentro de este margen espacial.

Además de disponer de una planificación de movilidad y planes de promoción de la bicicleta, y de la integración en el sistema viario de la infraestructura específica para este modo de desplazamiento, una clave para la consolidación de la bicicleta como transporte urbano es la aceptación cultural, la percepción ciudadana de la bicicleta como un medio de transporte alternativo válido y real, y no como un instrumento de recreo y ocio.

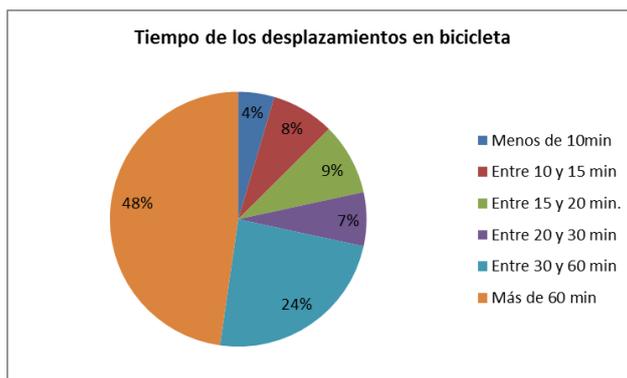
El transporte en bicicleta dentro de la ciudad no está presente ya que solo hay un pequeño tramo de carril bici habilitado, situación justificada por los abundantes y fuertes desniveles que presenta la ciudad. No obstante, un estudio pormenorizado podría detectar los recorridos con menor impacto de la topografía para su habilitación, por lo que este tema resulta uno de los principales puntos a trabajar dentro del Plan de Movilidad de la población.

Según las encuestas en Alcoy no hay muchos ciudadanos que utilicen este medio de transporte para desplazarse por la ciudad, por el contrario sí que hay una gran afición a practicar el ciclismo en todas sus modalidades. El ciclista Alcoyano es principalmente hombre.



Frecuencia de los desplazamientos en bicicleta.

Un porcentaje significativo de los usuarios de la bicicleta, un 24% y un 10% la utilizan ocasional o mensualmente respectivamente. El uso ocasional suele estar relacionado con su uso como instrumento de ocio y deporte más que con una conciencia de bicicleta como medio de transporte urbano.



Tiempo de los desplazamientos en bicicleta

Casi la mitad de los desplazamientos, un 48%, tienen una duración de 60 minutos o más, una vez más este resultado se relaciona con su uso deportivo y/o de ocio, pues por tamaño y distancias, la ciudad de Alcoy no necesita ese tiempo para sus desplazamientos urbanos. El 24% de los desplazamientos tienen una duración aproximada de entre 30 y 60 minutos y la menor parte de los mismos, un 25% una duración menor a los 30 minutos (duración lógica en los desplazamientos urbanos).

8.2.2. DEMANDA PEATONAL Y CICLISTA

De las encuestas se desprende que en general existe una demanda por parte de los ciudadanos de una infraestructura viaria adaptada a la movilidad en bicicleta.

8.3. RED DE TRÁFICO PEATONAL

En Alcoy existen una serie de itinerarios peatonales, que, sin duda, se han de mantener, potenciar, mejorar y ampliar.

- **Itinerario de la "Volta als Ponts"**: Paseo tradicional a pie en un recorrido urbano en forma de anillo por los puentes centrales de la ciudad (Pont de Sant Jordi – C/Sant Tomás – Plaça Espanya – C/Sant Llorenç – Av. País Valencià – Pont de María Cristina– Paseo de Cervantes – C/Els Alçamora – Pont de Sant Roc – Av. l' Alameda – Pont de Sant Jordi)
- **Itinerario de la Vía Verde**: Ruta que discurre por el antiguo trazado ferroviario de vía estrecha de Alicante a Alcoy, permite realizar un recorrido de aproximadamente 10 km entre el barrio de Batoi (Alcoy) y La Sarga (pedanía de Jijona) y disfrutar del paisaje del Parque Natural del Carrascal de la Font Roja.



Vía Verde - Viaducto de las Siete Lunas

- **Itinerario de la Zona Norte**: paseo a través de la Av. Hispanitat, permite acercarse a los parques vecinos de Caramanxel y de la Zona Nord, así como aproximarse al Hospital Vigen de los Lirios.
- **Itinerario de la C/Alzamora – Av. l' Alameda**: recorrido asociado a la actividad comercial de estas vías.

Por otro lado, dada la intensidad del tráfico rodado en la ciudad, destaca especialmente la existencia de señalizaciones de recorridos seguros para escolares por medio de paneles y pintura vial que marca una línea verde marcando los trayectos. Estas iniciativas, si bien presentan un gran interés, necesitan de un desarrollo mayor para que su presencia sea efectiva y no meramente anecdótica.



8.4. RED DE TRÁFICO CICLISTA (ITINERARIOS PRINCIPALES)

A diferencia de otras ciudades, cuya topografía es más plana, la orografía de Alcoy dificulta la implantación de una red ciclista integral y completa que conecte entre sí todos sus barrios. A pesar de ello se puede ver por las calles de la ciudad algunos usuarios de bicicletas.



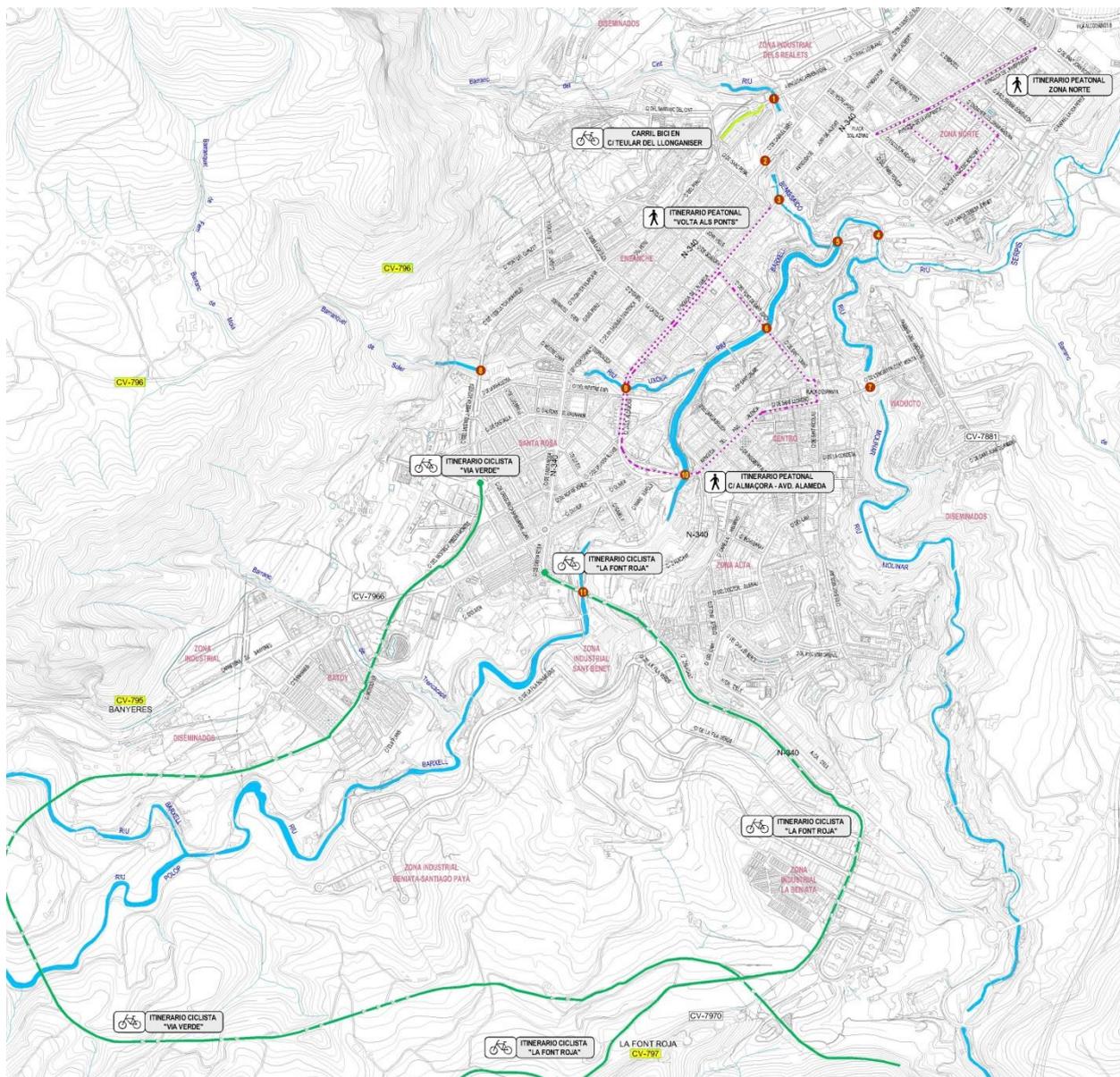
En el caso de Alcoy, la mayoría de los barrios están emplazados en las estribaciones de unas laderas con acusada pendiente y se desarrollan con una trama viaria en forma de cuadrícula que presenta, por un lado, las calles dispuestas siguiendo las curvas de nivel, y por otro, las calles perpendiculares orientadas según la línea de máxima pendiente. En estas últimas calles, el problema de acondicionar una sección viaria para la disposición de un carril bici es evidente, pues las pendientes resultantes son superiores a las máximas pendientes recomendadas para este tipo de infraestructuras.

Aun así, no se puede obviar la existencia de la Vía Verde que discurre por el antiguo trazado ferroviario de vía estrecha de Alicante a Alcoy, cuyo uso está muy extendido.

Esta ruta, de gran valor medioambiental, permite realizar un recorrido de aproximadamente 10 km entre el barrio de Batoi (Alcoy) y La Sarga (pedanía de Jijona) y disfrutar del paisaje del Parque Natural del Carrascal de la Font Roja. Por este motivo, es recomendable estudiar y concretar la posibilidad de conectarla con una red ciclista que permita su conexión con diferentes barrios de la ciudad.

En otro orden, resulta ventajosa la intercomunicación ciclista de los principales nodos de actividad de la ciudad como, los servicios públicos, la administración, el comercio, la universidad, el hospital, los parques urbanos o los centros deportivos; siendo también de interés el acceso ciclista a las conexiones exteriores como la citada vía verde o la carretera de Cocentaina.

El deterioro de los pavimentos o firmes de los recorridos ciclistas, los defectos en la señalización vertical u horizontal de los mismos, por desgaste, por falta de visibilidad o por situación incorrecta, así como los desperfectos en los elementos del mobiliario urbano destinados al estacionamiento de bicicletas, generan inseguridad a los usuarios, socavando en gran medida la motivación de los ciudadanos para la utilización de las infraestructuras construidas.



Itinerarios peatonales y ciclistas

9. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS

La regulación de la circulación de vehículos pesados, así como de las operaciones de carga y descarga de las mercancías que estos transportan, comporta una serie de características a la movilidad, que resultan acordes con los objetivos perseguidos por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS):

- Reducción del tráfico.
- Mejoras de la movilidad de los vehículos.
- Disminución de afluencia de vehículos al caso urbano en horario diurno.
- Reducción de la contaminación medioambiental.
- Disminución de riesgos e incomodidades para peatones.
- Mejora de la movilidad de residentes.

La restricción de la circulación del transporte pesado consiste en impedir el tránsito de estos vehículos (a partir de un determinado peso o tamaño) dentro del área urbana, estableciendo una frontera a partir de la cual no pueden circular y, por lo tanto, desde esa posición, su carga ha de ser fraccionada en vehículos de menor gálibo para ser distribuida en la ciudad.

La regulación del estacionamiento de pesados va encaminada a evitar no sólo que los vehículos pesados aparquen en cualquier lugar, sino que lo hagan en espacios especialmente diseñados para ello. Así se evita que tanto los remolques como las cabezas tractoras de estos vehículos queden estacionados en las zonas residenciales del área urbana con el impacto que ello supone.

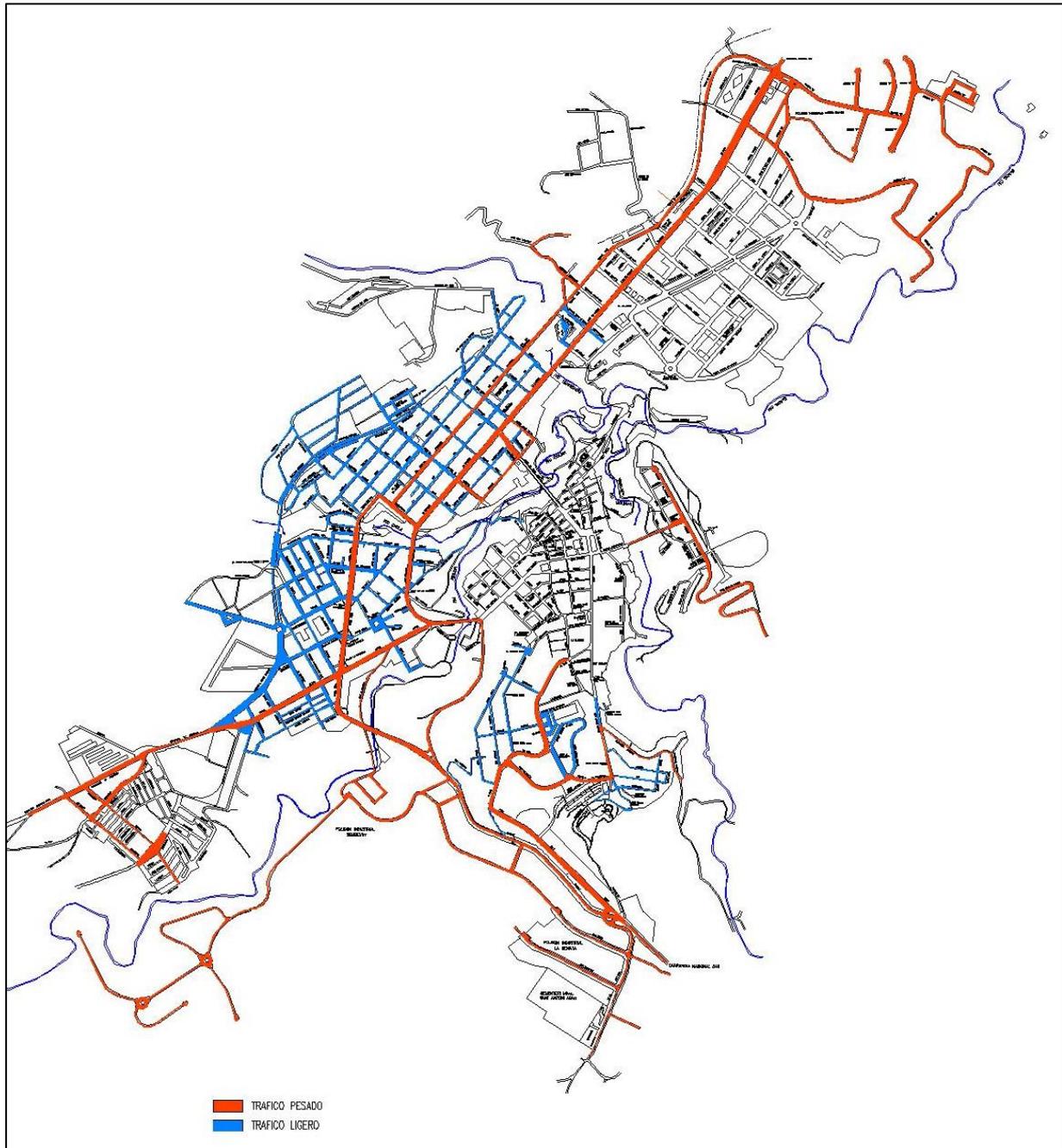
La existencia de itinerarios para vehículos pesados limita su circulación y acceso a determinadas áreas o vías de la ciudad. De esta forma, el tráfico de pesados queda canalizado sin que suponga una afección significativa a las zonas urbanas y a las actividades que en ellas se desarrollan.

Otra medida a implantar para el control de la carga y descarga en las ciudades es la limitación de los horarios en que se pueden realizar estas operaciones.

Gran parte de la actividad de carga y descarga de mercancías coincide con la hora punta de tráfico de la mañana, empeorando sensiblemente las condiciones de tráfico y entorpeciendo, a menudo, la circulación de los autobuses, precisamente en la franja horaria en la que su frecuencia de paso es mayor. Estableciendo un horario para la carga y descarga que no se solape con las horas punta de tráfico se puede reducir la interferencia de un flujo con otro, mejorando el ambiente de la ciudad.

9.1. FLUJOS

El flujo de tráfico pesado de Alcoy se limita al viario principal y a los polígonos industriales en la figura adjunta se puede ver el viario por el cual circula el tráfico pesado de la ciudad.



9.2. CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS.

Se entiende por carga y descarga de mercancías en la vía pública la acción de trasladar mercancía desde un vehículo estacionado en la misma a una finca o viceversa.

El reparto de mercancías en la ciudad se caracteriza por tener unas limitaciones de espacio y tiempo.

La distribución de mercancías es el último eslabón de la cadena logística para proveer a la ciudad y ha de ser regulada para convivir con el resto de las funciones urbanas.

La gestión de distribución de mercancías no puede regularse simplemente destinando a esta actividad espacios reservados en la vía pública, sino que deben adoptarse regulaciones en cuanto a tipo de vehículos, tiempo, etc.

En Alcoy no existe ninguna Ordenanza Municipal reguladora de las Operaciones de Carga y Descarga en las vías Urbanas de la Ciudad. Esta sería la herramienta reguladora de las operaciones de carga y descarga de mercancías en el municipio y sus barriadas.

Aunque no hay una ordenanza que regule las zonas de carga y descarga del municipio si existen muchas de ellas repartidas por todo el municipio. A continuación mostramos algunas de ellas;



10. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y ENERGÉTICOS.

La movilidad urbana es una de las principales fuentes de contaminación del aire, consumo de energía, congestión, ruido y generación de accidentes y estrés urbano, por ello es necesario reconducirla hacia criterios de intermodalidad, uso del transporte colectivo, calmado y filtrado de tráfico, así como fomentar los desplazamientos de los modos no motorizados.

En este sentido, la mejora de la situación del medio ambiente urbano conlleva un conjunto de medidas y el diseño de escenarios futuros e indicadores de medio ambiente urbano de referencia que permitan evaluar el proceso.

De los estudios sociales y encuestas realizadas en años anteriores se concluye que el medio ambiente ocupa un lugar intermedio en las preocupaciones de los ciudadanos, es considerado como un problema secundario por muchas personas, precedido de economía, empleo, educación, Seguridad y Asistencia sanitaria.

A continuación se estudian una serie de indicadores de sostenibilidad ambiental referidos a la ciudad de Alcoy, estos son la calidad del aire, el consumo energético y el nivel de ruidos.

En este apartado contabilizaremos los consumos producidos por el transporte en el municipio de Alcoy, diferenciando los tres sectores principales:

- Transporte municipal: con la flota con la que cuentan los diferentes departamentos del Ayto.
- Transporte público: en el caso de Alcoy, formado por la flota de autobuses urbanos y la de taxis.
- Transporte privado y comercial: donde se han contemplado el total de vehículos matriculados en Alcoy.

Una vez calculado el consumo del transporte, procederemos a estimar las emisiones producidas por cada sector

10.1. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA. CALIDAD DEL AIRE

La contaminación atmosférica se define según la Directiva 84/360/CEE, del Consejo de 28 de junio de 1984, relativa a la lucha contra la contaminación atmosférica procedente de las instalaciones industriales como: "La introducción en la atmósfera, por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía que tengan una acción nociva de tal naturaleza que ponga en peligro la salud del hombre, que cause daños a los recursos biológicos y a los ecosistemas, que deteriore los bienes materiales y que dañe o perjudique las actividades recreativas y otras utilizaciones legítimas del medio ambiente".

La Generalitat Valenciana, en el ejercicio de sus competencias establecidas en la normativa autonómica y estatal, cuenta con un instrumento eficaz que le permite realizar un seguimiento de los niveles de los contaminantes atmosféricos más importantes en las principales áreas urbanas e industriales, extendiendo dicho control a la totalidad de la Comunidad Valenciana: la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica.

El Decreto 161/2003, de 5 de septiembre, del Consell de la Generalitat, designa al organismo competente para la evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en la Comunidad Valenciana, crea la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica y establece una serie de directrices a tener en cuenta por parte de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

El Decreto establece que la Dirección General de Calidad Ambiental, de la Conselleria de Territorio y Vivienda (en la actualidad Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente) es el órgano competente para la gestión de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, para la toma de datos y evaluación de las concentraciones de contaminantes regulados en su ámbito territorial, así como de informar al público sobre el estado de la calidad del aire en los términos que establece el marco normativo.

La Red Valenciana de Vigilancia y Control está formada en 2012 por 62 puntos fijos de medición y 4 Unidades Móviles, las cuales se distribuyen a lo largo del año entre 10 emplazamientos, repartidos en las tres provincias de la Comunidad Valenciana. Las estaciones de la red miden en continuo los niveles de concentración de los 24 parámetros contaminantes principales, así como parámetros meteorológicos, registrando diariamente unos 92.000 datos diez-minutales y más de 33 millones de datos al año, sin incluir las determinaciones analíticas hechas en laboratorios, que suponen cerca de 21.500 datos diarios, dando así cumplimiento a los requisitos normativos actuales.

Esta gran cantidad de información es procesada al objeto de evaluar la calidad del aire de las 14 zonas de calidad del aire y 4 aglomeraciones en que se divide el territorio de la Comunidad Valenciana, y puesta a disposición de la población a través de distintos sistemas de información, como publicaciones, internet, e incluso parte de la información a través de sms a móviles.

La Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, a través de las diferentes estaciones que la componen, realiza mediciones en continuo de diferentes parámetros contaminantes como el dióxido de azufre (SO₂), partículas en suspensión con diámetro inferior a 10, 2.5 y 1 micras (PM₁₀, PM_{2.5}, PM₁), dióxido de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO), plomo (Pb), hidrocarburos, sulfuro de hidrógeno (SH₂) y ozono (O₃).

También se lleva a cabo el análisis de metales como el Arsénico, Níquel, Cadmio y Plomo en la fracción PM10, así como del benzo(a)pireno y otro hidrocarburos aromáticos policíclicos, con el fin de ir adaptando la red a las exigencias venideras a causa de la entrada en vigor de la normativa que regula los niveles de concentración de arsénico, cadmio, mercurio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

10.1.1. RESUMEN DEL MARCO NORMATIVO VIGENTE EN RELACIÓN A LA EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE: VALORES LÍMITE Y UMBRALES ESTABLECIDOS EMISIONES CONTAMINANTES

Niveles de concentración del dióxido de azufre (SO₂)

Para el dióxido de azufre el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire establece unos valores límite para la protección de la salud y nivel crítico para la protección de la vegetación. Éstos se expresarán en µg/m³, el volumen debe ser referido a una temperatura de 293K y a una presión de 101,3 kPa.

Valores límite para la protección de la salud humana y nivel crítico del dióxido de azufre, expresados en µg/m ³ .		
	Periodo de promedio	Valor
Valor límite horario	1 hora.	350 µg/m ³ , valor que no podrá superarse en más de 24 ocasiones por año civil.
Valor límite diario	24 horas.	125 µg/m ³ , valor que no podrá superarse en más de 3 ocasiones por año civil.
Nivel crítico (1)	Año civil e invierno (del 1 de octubre al 31 de marzo)	20 µg/m ³

(1) Estaciones de protección de los ecosistemas naturales y de la vegetación.

Niveles de concentración del dióxido de nitrógeno (NO₂) y óxidos de nitrógeno (NO_x)

El Real Decreto 102/2011 establece unos valores límite para la protección de la salud y nivel crítico para la protección de la vegetación. Éstos se expresarán en $\mu\text{g}/\text{m}^3$, el volumen debe ser referido a una temperatura de 293K y a una presión de 101,3 kPa.

Valores límite y nivel crítico del dióxido de nitrógeno (NO ₂), expresados en $\mu\text{g}/\text{m}^3$.		
	Periodo de promedio	Valor
Valor límite horario	1 hora.	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, valor que no podrá superarse en más de 18 ocasiones por año civil.
Valor límite anual	1 año civil.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Nivel crítico (1)	1 Año civil	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO _x (expresado como NO ₂)

(1) Estaciones de protección de los ecosistemas naturales y de la vegetación.

Niveles de concentración de partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras (PM₁₀) y diámetro inferior a 2.5 micras (PM_{2.5})

El Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire establece valores límite para la protección de la salud para los parámetros PM₁₀ y PM_{2.5}, partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 y 2.5 micras en condiciones ambientales.

Valores límite de las partículas PM ₁₀ , expresados en $\mu\text{g}/\text{m}^3$.		
	Periodo de promedio	Valor
Valor límite diario	24 horas.	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, valor que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año.
Valor límite anual	1 año civil.	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

de azufre, es preciso tener en cuenta el Artículo 22 del Real Decreto 102/2011, referente a Aportaciones procedentes de fuentes naturales.

Este punto establece que las comunidades autónomas elaborarán anualmente listas con las zonas y aglomeraciones en las que las superaciones de los valores límite de un contaminante sean atribuibles a fuentes naturales. Éstas no se considerarán superaciones a los efectos de lo dispuesto en dicho Real Decreto y no originarán la obligación de ejecutar planes de actuación. Añade además que en el caso de las partículas, se utilizará para la demostración y sustracción de los niveles atribuibles a fuentes naturales la metodología descrita en el anexo XIV.

El Anexo XIV relativo a la "Metodología para la demostración y sustracción de las superaciones atribuibles a fuentes naturales" establece que en todo caso, para llevar a cabo esta tarea se empleará las directrices de la Comisión Europea. Establece también que en la actualidad, para las partículas se utilizará el "Procedimiento para la identificación de episodios naturales de PM₁₀ y PM_{2.5}, y la demostración de causa en lo referente a las superaciones del valor límite diario de PM₁₀", elaborado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en colaboración con las comunidades autónomas.

Existe un fenómeno natural que afecta a la Comunidad Valenciana, y que varía las concentraciones de fondo de PM₁₀ en diversas ocasiones a lo largo del año: las intrusiones de partículas saharianas.

Como fruto del "Acuerdo de Encomienda de Gestión entre el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y la Agencia Estatal Consejo Superior de Investigaciones Científicas para la realización de trabajos relacionados con el estudio y evaluación de la contaminación



atmosférica por material particulado y metales en España”, se remiten periódicamente a las comunidades autónomas, informes sobre los episodios de entrada de partículas de origen sahariano, que pueden haber afectado a los niveles de partículas en suspensión a nivel de superficie.

Este informe detalla los periodos en los que se han producido episodios de entrada de partículas para una zona extensa que incluye las Comunidades Autónomas de Murcia, Cataluña y Comunidad Valenciana (Zona de Levante). Las fechas en las que se han producido intrusiones de partículas en esta zona, para el periodo 2012, se resumen en la siguiente tabla:

Intrusiones africanas 2012

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Enero																																
Febrero																																
Marzo																																
Abril																																
Mayo																																
Junio																																
Julio																																
Agosto																																
Septiembre																																
Octubre																																
Noviembre																																
Diciembre																																

A continuación se resumen los valores objetivo y límite que establece el Real Decreto 102/2011 para el parámetro PM_{2.5}.

Valor objetivo de las partículas PM _{2.5} , expresado en µg/m ³ .		
	Periodo de promedio	Valor
Valor objetivo anual	1 año civil.	25 µg/m ³

Valores límite de las partículas PM _{2.5} , expresados en µg/m ³ .					
	Periodo de promedio	Valor			
		2012	2013	2014	2015
Valor límite anual	1 año civil.	27 µg/m ³	26 µg/m ³	26 µg/m ³	25 µg/m ³

Niveles de monóxido de carbono (CO)

Este Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire establece un valor límite para la protección de la salud. Éste se expresará en mg/m³, el volumen debe ser referido a una temperatura de 293K y a una presión de 101,3 kPa.

Valor límite para el Monóxido de Carbono (CO), expresado en mg/m ³ .		
	Periodo de promedio	Valor
Valor límite	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias	10 mg/m ³

Niveles de ozono troposférico (O3)

En lo que se refiere al ozono (O₃), la referencia normativa para el control de la calidad del aire viene indicada en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.



En el citado Real Decreto se establecen valores objetivo de concentraciones de ozono para proteger tanto la salud de las personas como la vegetación, que deberán alcanzarse, como muy tarde, en el trienio o quinquenio que comienza con el año 2010 respectivamente, así como también establece objetivos más estrictos a largo plazo.

Se regulan los umbrales de información y de alerta para las concentraciones de ozono, con el fin de que las Administraciones públicas competentes suministren una adecuada información a la Administración sanitaria y a la población en caso de superación de éstos, o cuando se prevea que puedan ser superados.

Éstos se expresarán en $\mu\text{g}/\text{m}^3$, el volumen debe ser referido a una temperatura de 293K y a una presión de 101,3 kPa. La hora será HORA CENTRAL EUROPEA (HEC)

Valores objetivo expresados en $\mu\text{g}/\text{m}^3$.		
	Periodo de promedio	Valor
Valor objetivo para la protección de la salud humana	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias	120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, que no deberá superarse más de 25 días por cada año civil de promedio en período de 3 años (1)
Valor objetivo para la protección de la vegetación	AOT40, calculado a partir de valores horarios de mayo a julio (2)	18000 $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{h}$ de promedio en un periodo de 5 años (1)

(1) El cumplimiento de los valores objetivo se verificará a partir del 1 de enero de 2010.

(2) AOT40 [expresado en $(\mu\text{g}/\text{m}^3)\cdot\text{hora}$]: la suma de la diferencia entre las concentraciones horarias superiores a los $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (40 partes por mil millones o ppb) y $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a lo largo de un periodo dado utilizando únicamente los valores horarios medidos entre las 8.00 y las 20.00 horas, HEC, cada día.

Umbral de alerta y de información para el ozono, expresado en $\mu\text{g}/\text{m}^3$.		
	Periodo de promedio	Valor
Umbral de información	horario	180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Umbral de alerta	Horario (3)	240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

(3) Se debe medir o prever durante tres horas consecutivas.

Niveles de Níquel, Cadmio, Arsénico y benzo(a)pireno.

El Real Decreto 102/2011, establece valores objetivo para el arsénico, cadmio, níquel y benzo(a)pireno en condiciones ambientales, a partir de los niveles en aire ambiente en la fracción PM_{10} como promedio durante un año natural. Valores objetivo para el arsénico, cadmio y níquel, expresados en ng/m^3 . Fecha de cumplimiento 1 de enero de 2013

Contaminante	Valor objetivo (1)
Arsénico (As)	6 ng/m^3
Cadmio (Cd)	5 ng/m^3
Níquel (Ni)	20 ng/m^3
Benzo(a)pireno	1 ng/m^3

(1) Niveles en aire ambiente en la fracción PM_{10} como promedio durante un año natural.

Niveles de Plomo

El Real Decreto 102/2011 establece un Valor límite para el plomo en condiciones ambientales, expresado en $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

	Periodo de promedio	Valor (1)
Valor límite anual	1 año civil	0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

(1) Valor límite en vigor desde el 1 de enero de 2005, en general.

10.1.2. EMISIONES CONTAMINANTES

Todas las actividades del hombre, los procesos metabólicos de la materia viva y los fenómenos naturales que se producen en la superficie o en el interior de la tierra van acompañados de emisiones de gases, vapores, polvos y aerosoles. Estos, al difundirse a la atmósfera, se integran en los distintos ciclos biogeoquímicos que se desarrollan en la Tierra.

Los procesos que se derivan de un aumento de la población, del desarrollo industrial, de la urbanización y del transporte, nos conducen a una creciente preocupación por las consecuencias negativas que, a través de la contaminación atmosférica, puedan tener sobre la salud de la población, los ecosistemas naturales y los bienes materiales.

Lo que en principio era un problema local, asociado a grandes centros urbanos o zonas altamente industrializadas, ha desencadenado una serie de problemas globales que afectan a la totalidad del planeta, como la lluvia ácida, el efecto invernadero o la rotura de la capa de ozono. Esto ha llevado a considerar la contaminación atmosférica como un problema global.

Actualmente ya se están implantando a nivel mundial planes de acción, estrategias y políticas ambientales para prevenir y controlar la contaminación.

Para que se dé un proceso de contaminación es necesario que se produzca una emisión al seno de la atmósfera de una cantidad dada de contaminante desde un foco contaminante o fuente de emisión. Este se ve sometido a reacciones físicas y químicas, a través de procesos de difusión, dispersión o dilución, con o sin reacción química; y alcanza finalmente a los receptores, entendiéndose por estos al hombre, los seres vivos o, en general, los bienes de cualquier naturaleza.

Fuentes emisoras

Por emisión se entiende la totalidad de sustancias que pasan a la atmósfera tras abandonar las fuentes de las que procedan.

Una vez producida la emisión, los compuestos se distribuyen por la atmósfera según un proceso de difusión que depende de las características específicas del contaminante, como la velocidad de salida del foco emisor, temperatura, peso, densidad, etc.; y también va a depender de ciertos factores meteorológicos, como la velocidad y dirección del viento, gradiente vertical de temperaturas, humedad, radiación solar...

En cuanto al origen de los gases contaminantes, estos pueden ser producidos de forma natural o antropogénica.

Se denominan fuentes naturales a los procesos propios de la naturaleza, tales como erupciones volcánicas, la actividad biológica de microorganismos, los huracanes, tornados, incendios naturales, etc.



Se producen grandes cantidades de sustancias a partir de fuentes naturales, ya sean de tipo biológico, volcánico o geológico. Las fuentes naturales junto con las principales emisiones que producen se exponen a continuación;

Principales fuentes naturales de emisiones primarias	
Fuentes naturales	Contaminantes
Volcanes	SOx, partículas
Incendios forestales	CO, CO2, NOX, partículas
Vegetación	Hidrocarburos
Vegetación en descomposición	CH4, H2S
Suelo	Polvo
Espuma de mar	Partículas de sal

*Principales fuentes naturales de emisiones primarias.
Fuente: Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.*

A continuación se resume en qué proporción se originan los contaminantes básicos y marca la importancia de las fuentes naturales;

Porcentaje de emisión de los contaminantes		
Gas	Producción natural	Producción antropogénica
NOx	0,887	0,113
CO	0,906	0,094
SO2	0,556	0,437
HC	0,845	0,155

*Porcentaje de emisiones de los contaminantes.
Fuente: Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.*

Las emisiones de fuentes naturales se originan en cantidades mayores que los contaminantes antropogénicos, sin embargo estos últimos presentan una mayor amenaza para los ecosistemas, ya que en los lugares próximos a las fuentes de emisión, las concentraciones pueden llegar a ser muy altas, esto ocurre por lo general en áreas urbanas e industriales.

Las fuentes antropogénicas, sin embargo, son debidas a la actividad humana, originándose las principales emisiones por combustión de combustibles fósiles, procesos industriales, tratamientos y eliminación de residuos, etc. Podemos clasificar estas fuentes emisoras o focos de contaminación en los indicados a continuación:

- Focos fijos, dentro de este grupo podemos encontrar focos industriales (chimeneas de diferentes procesos industriales, instalaciones fijas de combustión...), y focos domésticos (instalaciones de calefacción).
- Focos móviles, este grupo engloba los vehículos automóviles, aeronaves, buques...
- Focos compuestos, las zonas industriales o las áreas urbanas con gran densidad de tráfico y población pueden definirse como un foco compuesto.

Atendiendo a su distribución espacial los focos de contaminación también pueden clasificarse como puntuales (tales como chimeneas industriales aisladas), lineales (carreteras, autopistas, o calles y avenidas en zonas urbanas) y superficiales (como es el caso de una zona industrial considerada en su totalidad).

A continuación se resumen los principales contaminantes que se originan a partir de diferentes fuentes antropogénicas.

Principales fuentes antropogénicas de emisiones primarias		
Fuentes antropogénicas		Contaminantes
Fijas	Procesos industriales	Dióxido de azufre, Hidrocarburos volátiles, Partículas carbonosas, Anhídrido sulfuroso, Óxidos de nitrógeno (NOx), Dióxido de carbono (CO2) Metales pesados
Móviles	Quema de combustibles fósiles (vehículos), Aeronaves	Monóxido de carbono (CO), Óxidos de nitrógeno (NOx),
		Hidrocarburos (HC), Compuestos de plomo.

Principales fuentes antropogénicas. Fuente: Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

La atmósfera

Podemos definirla, dentro de este contexto, como el espacio existente entre la emisión de un contaminante por parte de una fuente emisora y su llegada al receptor. En este espacio físico los contaminantes pasan por distintos procesos físicos y químicos que pueden modificar su concentración, como el transporte del contaminante y la deposición de los mismos (ya sea por vía seca o húmeda). También pueden sufrir una serie de reacciones con otras sustancias presentes en la atmósfera, que pueden minimizar o incrementar sus efectos, como la descomposición química, o la formación de contaminantes secundarios.

Los receptores

Son los seres vivos y los materiales que sufren los efectos de las sustancias contaminantes que existen en el aire.

Hemos hablado de la emisión de contaminantes, sin embargo, la evaluación de la contaminación está relacionada con la idea de inmisión, entendiendo esta como la permanencia de los compuestos de forma continua o temporal en la atmósfera presente a nivel del suelo. La idea de inmisión coincide con la de concentración de los contaminantes en el ambiente gaseoso, en puntos suficientemente alejados de las fuentes para no discernir cuál de ellas es la causante de los niveles de polución alcanzados, a los que van a estar expuestos los receptores.

Los efectos de la contaminación atmosférica pueden ser considerados a dos escalas tal y como se indica a continuación

Los efectos a escala local

Son los ocasionados por cada uno de los contaminantes. Muchas actividades humanas como son el tráfico, los fenómenos de combustión y la producción industrial van acompañados por emisiones que incrementan la concentración de contaminantes en la atmósfera.

Dichas concentraciones dependen, ante todo, de la magnitud y la distribución de las fuentes de emisión, de la topografía del terreno y de las condiciones meteorológicas locales.

La contaminación atmosférica a nivel local es fuente de numerosos problemas como son los riesgos para la salud, asociados sobre todo con la inhalación de gases, deterioro de edificios y daños en la vegetación, tanto en ciudades como en sus proximidades.

Los efectos a escala global

La liberación de gases generados por actividades antropogénicas puede acumularse en la atmósfera y desestabilizar el equilibrio de la misma produciendo fenómenos que ocurren a escala mundial. Entre estos podemos destacar el progresivo calentamiento global debido al efecto invernadero, la lluvia ácida y la disminución de la capa de ozono.

Los contaminantes atmosféricos

Una sustancia se considera contaminante cuando al ser introducida directa o indirectamente por el hombre en el aire ambiente puede tener efectos nocivos sobre la salud humana o el medio ambiente en su conjunto.

En función de su origen los contaminantes pueden clasificarse en primarios y secundarios.

Los contaminantes primarios

Son aquellas sustancias que son vertidas directamente a la atmósfera por fuentes emisoras tales como chimeneas, procesos industriales, quema de combustibles fósiles, etc.

Entre los principales contaminantes primarios atmosféricos se encuentran los citados a continuación:

- Monóxido de carbono (CO)
- Óxidos de nitrógeno (NOx)
- Óxidos de azufre (SOx)
- Hidrocarburos (HC)

Existen en la atmósfera otras sustancias que también pueden producir efectos nocivos, y entre estos se encuentran los siguientes:

- Anhídrido carbónico (CO₂)
- Halógenos y sus derivados
- Partículas de metales pesados y ligeros
- Sustancias radiactivas

Estas sustancias representan más del 90% de la contaminación atmosférica.

Los contaminantes secundarios

Son los que se producen como consecuencia de las transformaciones por reacciones físicas y químicas que sufren los contaminantes primarios en el seno de la atmósfera.

Independientemente de los efectos nocivos que cada contaminante tiene por su propia naturaleza química sobre el medio ambiente, también existen en la Tierra una serie de problemas a escala global.

Estos se producen por la acción combinada de contaminantes primarios y secundarios, y entre ellos cabe destacar el efecto invernadero, la acidificación del medio, el smog fotoquímico y la destrucción de la capa de ozono.

Caracterización y afecciones de los contaminantes atmosféricos

DIÓXIDO DE AZUFRE (SO₂)

El dióxido de azufre es un gas bastante estable, incoloro, no inflamable y muy soluble en agua. En altas concentraciones tiene un olor fuerte e irritante. Es 2,2 veces más pesado que el aire, a pesar de lo cual se desplaza rápidamente en la atmósfera, y su vida media es de 2 a 4 días. Es uno de los principales contaminantes que, junto con el óxido nítrico (NO_x) y el amoníaco (NH₃), forma parte de los procesos de acidificación.

Efectos sobre la salud

El dióxido de azufre puede causar, en altas concentraciones, irritación de ojos, mucosas y piel, aunque raras veces se llega a concentraciones elevadas.

Efectos sobre el medio ambiente

Los efectos en la vegetación varían dependiendo de la concentración de dióxido de azufre en la atmósfera y del tiempo al que están expuestas las plantas, aunque también pueden influir la temperatura, la humedad y la sinergia con otros contaminantes. Los principales efectos en la vegetación son el amarilleo de las hojas, necrosis y caída de las mismas.



Efectos del dióxido de azufre en la vegetación.

Efectos sobre los materiales

Un alto contenido de SO_x en la atmósfera causa daños a muchos tipos de materiales, bien directa o indirectamente, provocando la corrosión de metales tales como el acero, zinc, compuestos de cobre, níquel y aluminio.

Las nieblas de ácido sulfúrico procedentes de la conversión catalítica del SO₂ y SO₃ en la atmósfera, atacan a materiales de construcción como el mármol, la caliza y la piedra arenisca, provocando la degradación de patrimonios histórico-artístico.

El SO₂ también es responsable de la degradación de otro tipo de materiales como el cuero y el papel, proceso ligado a la formación de SO₃ y H₂SO₄, que provoca en última instancia la hidrólisis de celulosa y de las proteínas del cuero.

Los daños en los materiales dependen de condiciones meteorológicas y de factores de contaminación, originándose mayores daños en zonas industrializadas, ya que se han observado correlaciones entre tasas de corrosión en metales y concentraciones de SO₂ en la atmósfera.

Fuentes

Las principales fuentes de emisión son las indicadas a continuación:

- La combustión de carbón y petróleo en procesos industriales.
- Operaciones de refinado del petróleo
- Metalurgia, se produce en la obtención de metales a partir de sulfuros metálicos, a excepción del sulfuro de hierro, a partir del cual se extrae el azufre.
- El transporte.
- Las centrales térmicas como fuentes puntuales de SO₂.

PARTÍCULAS EN SUSPENSIÓN TOTALES (PST)

Este parámetro nos indica el total de partículas en suspensión existentes en la atmósfera, sin matizar el diámetro de dichas partículas.

Para detectar las PST se pueden emplear dos métodos de análisis, y según se utilice uno u otro se expresarán las partículas totales como

"Humo normalizado o humos negros (HMN)", según la definición que aparece en la Orden de 22 de marzo de 1990 con respecto al método de referencia para humo normalizado, se entiende por humo normalizado las partículas finas, de origen carbonoso, suspendidas en el medio ambiente atmosférico, que absorben luz y pueden ser medidas por reflectometría después de haber sido recogidas sobre un filtro.

"Partículas en suspensión totales (PST)", para evaluar el nivel de partículas en suspensión el procedimiento de detección es el "Muestreo de alto volumen". A partir de una diferencia entre dos determinaciones gravimétricas, se obtiene la masa de partículas suspendidas contenidas en un volumen de aire que ha pasado por un filtro durante 24 horas.

Efectos sobre la salud

Los efectos en la salud dependen de la concentración de dichas partículas en la atmósfera, del tiempo de exposición, de su composición y de la sensibilidad del individuo.

Dichos efectos son variables en función del tamaño de las partículas, siendo los seres vivos más vulnerables a aquellas de menor tamaño, ya que presentan mayor capacidad de penetrar al interior del organismo por medio de las vías respiratorias, produciendo irritación de las mismas y otros efectos dependiendo de su composición.

Efectos sobre el medio ambiente

Las partículas presentan efectos nocivos ambientales debido a que forman parte de los elementos que afectan al balance energético terrestre, al influir en la temperatura atmosférica por su capacidad de absorber y/o emitir radiación, alterar la cubierta nubosa, y servir de medio para reacciones químicas.

Por otra parte los problemas de disminución de la visibilidad están directamente relacionados con la presencia de este tipo de contaminante, debido a que estas partículas son capaces de absorber y dispersar las radiaciones del sol.

Efectos sobre los materiales

La acción de las partículas sobre los materiales puede manifestarse por la sedimentación de éstas sobre la superficie de los mismos, afectando a su aspecto externo, así como por el ataque químico al reaccionar algunas de estas partículas con el material.

A su vez, también podemos destacar el importante efecto erosivo que las partículas transportadas en suspensión por el viento tienen sobre los materiales.

Fuentes

Como fuentes antropogénicas destacamos el uso de combustibles en el transporte y en las centrales eléctricas, actividades industriales, quemas incontroladas de residuos industriales, quemas agrícolas y actividades de construcción y urbanización, entre otras.

MONÓXIDO DE CARBONO (CO)

Es un compuesto incoloro, inodoro y su punto de ebullición es de $-192\text{ }^{\circ}\text{C}$. Es un gas muy ligero, poco soluble en agua e inflamable a elevadas temperaturas.

Su vida media en la atmósfera es corta y abunda en la troposfera sobre todo en zonas urbanas e industriales, debido a que se genera principalmente como resultado de la combustión incompleta de combustibles fósiles.

Es tóxico a concentraciones elevadas y contribuye indirectamente al calentamiento global como precursor del ozono.

Efectos sobre la salud

El monóxido de carbono afecta a la salud por su capacidad de combinarse con la hemoglobina de la sangre, reduciendo la capacidad de ésta para transportar oxígeno. La aparición de niveles altos de monóxido de carbono sólo pueden producirse en ambientes cerrados, dándose en el aire ambiente bajas concentraciones de este contaminante.

Efectos sobre el medio ambiente

Como precursor del dióxido de carbono y del ozono, el CO contribuye al calentamiento global del planeta (efecto invernadero) y a los efectos directos del ozono sobre la vegetación y los materiales.

Fuentes

Las emisiones por parte del hombre tienen mayor importancia que las naturales debido a que se concentran en zonas localizadas pudiendo provocar efectos nocivos sobre la población.

Hoy en día, el principal problema de contaminación atmosférica por CO es debida a fuentes antropogénicas, debido a la combustión incompleta de carburantes en los automóviles. La concentración en el aire de este gas se ve influenciada por el volumen de tránsito y el clima local.

- Otras fuentes antropogénicas de CO son:
- Las quemas de residuos agrícolas
- El uso de combustibles fósiles
- La generación de energía eléctrica mediante centrales térmicas

ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NO_x)

Los compuestos nitrogenados más importantes, desde el punto de vista de la contaminación atmosférica, son los óxidos de nitrógeno. Se conocen ocho óxidos de nitrógeno distintos, y en la atmósfera podemos encontrarlos en tres formas, como óxido nitroso (N₂O), óxido nítrico (NO) y como dióxido de nitrógeno (NO₂). De éstos, solo se consideran contaminantes el NO y el NO₂, formados en los procesos de combustión a partir de la oxidación del nitrógeno atmosférico. El resto se encuentra en equilibrio con estos tres y en concentraciones tan bajas que carecen de importancia.

- N₂O: Gas incoloro, no inflamable ni tóxico. Es el óxido de nitrógeno más abundante en la baja atmósfera. Es fuente primaria de otros óxidos de nitrógeno causantes de nieblas de contaminación fotoquímica (smog fotoquímico).
- NO: Gas incoloro, inodoro, no inflamable y tóxico por su capacidad para oxidarse a NO₂.
- NO₂: Gas de tonalidad rojiza, de fuerte olor, no inflamable, muy corrosivo y tóxico (cuatro veces más tóxico que el NO). De los tres es el más importante por sus efectos sobre la salud humana. Interviene en la formación de la niebla fotoquímica. En la atmósfera puede reaccionar con agua dando lugar al proceso de lluvia ácida y a la acidificación del medio.

Efectos sobre la salud

El dióxido de nitrógeno (NO₂) es, de los óxidos de nitrógeno, el más importante por sus efectos sobre la salud y sobre la vegetación cuando se encuentra en la atmósfera a altas concentraciones. En la salud humana, en periodos de larga exposición, producir los siguientes efectos: alteraciones sobre el sistema respiratorio (tos, fatiga), irritación ocular (conjuntivitis).

Efectos sobre el medio ambiente

El nitrógeno es un nutriente esencial para las plantas que en concentraciones normales favorece el crecimiento, sin embargo elevadas concentraciones pueden fomentar efectos adversos originando daños en los ecosistemas, pudiendo producir los siguientes efectos: reducción del crecimiento vegetal y aparición de necrosis y clorosis en las hojas.

Los óxidos de nitrógeno (NO_x) contribuyen de manera importante en el desarrollo de fenómenos como la acidificación del medio y el smog fotoquímico. Junto con los compuestos orgánicos volátiles (COV) reaccionan en presencia de la luz solar y contribuyen a la formación de una serie de compuestos conocidos como oxidantes fotoquímicos. El oxidante fotoquímico más importante por su abundancia y toxicidad es el ozono troposférico (O₃), que junto con los PeroxiAcetilNitratos (PAN) es uno de los principales causantes del fenómeno conocido como smog fotoquímico. Por otra parte, los óxidos de nitrógeno en concentraciones elevadas también pueden contribuir a la eutrofización en las zonas costeras.

Fuentes

El óxido nitroso (N₂O) procede en casi su totalidad de la descomposición de compuestos nitrogenados debido a la actividad bacteriana. Parte del amoníaco que existe en el suelo se oxida a NO₂ por medio de bacterias autótrofas pero otra parte no se oxida, sino que pasa a N₂O. Estos procesos se ven incrementados por el uso excesivo de derivados amoniacales y de urea, que aportan el estiércol animal y los fertilizantes, procedentes del sector agrícola y ganadero.

En general, las fuentes más habituales de óxidos de nitrógeno (NO_x) son el transporte y la utilización de combustibles fósiles, en la generación de electricidad y en los procesos industriales (cementeras, incineradoras, etc.). Otras fuentes de emisión de óxidos de nitrógeno son: las refinerías, calefacciones, fabricas...

OZONO TROPOSFÉRICO (O₃)

El ozono es un gas incoloro de olor algo fresco que posee un gran poder oxidante. Constituye el 10% de todo el ozono atmosférico y debido a los procesos químicos que transcurren en áreas urbanas industrializadas, los niveles de ozono pueden aumentar significativamente, alcanzándose niveles a partir de los cuales se pueden originar efectos sobre los seres vivos y los materiales.

Se forma en la troposfera por acción de la luz solar sobre los gases considerados como sus precursores, siendo los más importantes los óxidos de nitrógeno (NO_x), compuestos orgánicos volátiles (COV), el monóxido de carbono (CO) y el metano (CH₄). Es por tanto un contaminante secundario, ya que no es emitido directamente a la atmósfera por ninguna fuente y, también, un contaminante fotoquímico, ya que se forma con la intervención de la luz solar.

Por otra parte, el ozono troposférico absorbe la radiación infrarroja potenciando el efecto invernadero y a concentraciones altas es el componente más dañino del smog fotoquímico.

Efectos sobre la salud

Los efectos sobre la salud de los seres vivos varían en función de la concentración de ozono que hay en el ambiente, de la duración de la exposición y de la sensibilidad del individuo hacia el contaminante.

El ozono puede provocar irritación ocular (conjuntivitis seca y lacrimación) aunque es el aparato respiratorio el principal perjudicado por la acción de este compuesto (deterioro de la función pulmonar, aumento de la reactividad bronquial,...etc.).

La Directiva 2002/3/CE establece el valor de 180 mg /m₃ (valor medio en una hora) como umbral de información a la población, nivel a partir del cual una exposición de breve duración supone un riesgo para la salud humana de los grupos de población especialmente de riesgo. También establece el valor 240 mg /m₃ (como valor medio en una hora) como umbral de alerta a la población, por encima del cual existe un riesgo para la salud humana de la población en general, en caso de exposición de breve duración.

Efectos sobre el medio ambiente

En las especies vegetales el ozono penetra a través de los estomas abiertos provocando daños foliares y pérdidas de producción.

En general los daños en las plantas atribuibles a la contaminación por ozono son: daños foliares (clorosis, necrosis y caída de hojas), disminución de la producción vegetal (menor rendimiento y calidad de los cultivos) y mayor predisposición de las plantas a ataques mortales por plagas de insectos o enfermedades.

Efectos sobre los materiales

Las obras de arte pueden sufrir graves daños por la exposición prolongada al ozono debido al carácter oxidante del mismo. Éste también tiene efectos corrosivos sobre la pintura, los géneros textiles, cauchos y plásticos; no obstante, estos daños suelen ser limitados al ser materiales resistentes, tras haber sido tratados con medidas preventivas (incorporación de antioxidantes).

Fuentes

Al ser el ozono un contaminante secundario se forma por acción de la luz solar sobre sus precursores, como son los óxidos de nitrógeno (NOx), compuestos orgánicos volátiles (COV), el monóxido de carbono (CO) y el metano (CH₄).

En los últimos años se ha observado un incremento de los precursores del ozono debido a la emisión incontrolada por parte del hombre de dichos compuestos. Los sectores que contribuyen mayoritariamente a la emisión de estos contaminantes primarios precursores del ozono son:

- Los procesos de combustión (el transporte y la generación de la energía eléctrica) y los procesos industriales son las fuentes más importantes de óxidos de nitrógeno (NOx)
- Los procesos que consumen combustibles fósiles (sólidos y gaseosos) y el uso de disolventes y pinturas son la principal fuente de compuestos orgánicos volátiles (COV).

PLOMO (Pb)

El plomo es un metal pesado blando, maleable, dúctil y de color gris azulado. La mayor parte del plomo presente en la atmósfera se encuentra en forma de partículas de diámetro menor de una micra. Se encuentra en muy bajas concentraciones en la atmósfera, sin embargo, la extracción de plomo de las minas, el refinado, el amplio uso industrial debido a sus magníficas propiedades químicas y la combustión de gasolinas han contribuido al aumento de su concentración en el aire, principalmente en zonas urbanas y mineras.

Efectos sobre la salud

En general, el plomo a elevadas concentraciones puede producir efectos perjudiciales en la salud, sobre todo por la aparición de la enfermedad llamada saturnismo, la cual provoca una especie de enajenación mental en personas y animales. Su amplia utilización industrial debe llevarse a cabo bajo estrictas medidas de seguridad.

Efectos sobre el medio ambiente

Es muy peligroso para el medio ambiente debido a su elevada toxicidad. No se degrada ni química ni biológicamente por la naturaleza, lo que provoca que permanezca en ella durante un largo periodo de tiempo; esto afecta muy gravemente a las cadenas tróficas, debido a la acumulación de plomo en los organismos de los seres vivos (bioacumulación).

En la vegetación el plomo se acumula principalmente en las hojas por la deposición atmosférica y depende de la distancia de las plantas a la fuente de emisión.

Se absorbe bien porque el plomo presente en la hoja rompe la cutícula y pasa al interior de la misma, se acumula en las vesículas y puede originar efectos como los indicados a continuación:

Inhibición de la mitosis (división celular) y por tanto del crecimiento de la planta.

Inhibición de la síntesis del ATP (molécula energética) y del rendimiento energético.

Disminución de la viabilidad de las semillas.

Fuentes

En las áreas industriales la contaminación de plomo es mucho más elevada debido a los usos industriales de este elemento y de sus derivados. Entre los procesos industriales que utilizan el plomo podemos citar las industrias químicas (pinturas, esmaltes,...), industrias mineras, procesos de fundición y recuperación de metales, la incineración de residuos, fangos de depuración y la combustión de las gasolinas con plomo.

El transporte (vehículos con motor a gasolina) ha sido durante muchos años la mayor fuente de emisión de plomo, al ser empleado como aditivo antidetonante de la gasolina en forma de tetraetilo de plomo. Sin embargo, en la actualidad la normativa medioambiental prohíbe y limita su utilización, disminuyendo en gran medida dichas emisiones por el uso alternativo de gasolina sin plomo.

10.1.3. ANÁLISIS DE LA INMISIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Tal y como se ha comentado en apartados anteriores la legislación vigente establece una serie de parámetros relativos a la concentración de determinadas sustancias en el aire que se han de controlar con el fin de que no sobrepasen un determinado valor a la hora de su emisión, así como cuando se realizan medidas de inmisión en zonas próximas, es decir, zonas a las que llegan los contaminantes debido a la dispersión de los mismos en la troposfera desde los focos de emisión.

El control de estos parámetros hace que sean necesarias estaciones de medida con el fin de realizar un seguimiento fidedigno y en tiempo real, que permita la toma de decisiones rápidas y diligentes para evitar que se produzcan catástrofes derivadas de la ausencia de regulación.

Las estaciones de medida se encargan de medir la concentración de cada contaminante en el aire, para lo cual hacen uso de cadenas de medida, tomando los datos mediante sensores con el fin de realizar un tratamiento de la información lo más automatizado posible. Estos sensores están realizados con el objetivo de tomar valores de la concentración de cada uno de los contaminantes presentes en el aire, de tal modo que presentan una gran especificidad y utilizan diferentes técnicas instrumentales para cuantificar la concentración.

En el término municipal de Alcoy existe ninguna estación perteneciente a la red de vigilancia de la contaminación atmosférica. Alcoy forma parte de la ZONA ES 1012: BÉTICA-SERPIS (A. INTERIOR) para la evaluación de la calidad del aire.

En esta zona, de acuerdo a los criterios de zonificación del Real Decreto 102/2011, y el estudio llevado a cabo a tales efectos en nuestro territorio, están incluidos los siguientes municipios

ZONA ES1012: BÉTICA - SERPIS (A. INTERIOR)

Comarca	Municipios
La Costera	Font de la Figuera, Moixent, Vallada, Montesa.
La Vall de Albaida	Fontanars del Alforins, Ontinyent, Bocairent, Aiello de Malferit.
L' Alt Vinalopó.	Beneixama, Biar, El Camp de Mirra, Cañada, Salinas, Sax, Villena.
L'Alcoia	Alcoi, Banyeres de Mariola, Benifallim, Castalla, Ibi, Onil, Penàguila, Tibi.
El Comtat	Agres, Alcocer de Planes, Alcoleja, Alfafara, Almudaina, L'Alqueria d'Asnar, Balones, Benasau, Beniarrés, Benilloba, Benillup, Benimarfull, Benimassot, Cocentaina, Facheca, Famorca, Gaianes, Gorga, Millena, Muro de Alcoy, L'Orxa, Planes, Quatretondeta, Tollos.
Nº total de municipios	47
Área (Km2)	2228
Población	254 492

La evaluación de la calidad del aire se realizará a partir de los niveles de distintos contaminantes registrados en las estaciones existentes dentro de la zona de estudio.



A continuación se presenta el análisis, en relación a la legislación vigente, de los parámetros siguientes;

- SO₂ Dióxido de azufre
- NO₂ Dióxido de nitrógeno
- CO Monóxido de carbono
- PM₁₀ Partículas en suspensión inferiores a 10 micras
- PM_{2,5} Partículas en suspensión inferiores a 2.5 micras
- O₃ Ozono
- As Arsénico
- Cd Cadmio
- Ni Níquel
- Pb Plomo
- B(a)P Benzo(a)Pireno

Las estaciones utilizadas para la evaluación de la calidad del aire de esta zona y sus emplazamientos se presentan en la siguiente tabla:

Estaciones incluidas en la Zona ES1012: Bética – Serpis (A. Interior)			
COD. NAC.	NOMBRE	MUNICIPIO	DIRECCIÓN
46184002	ONTINYENT	Ontinyent	Ermita Morera Carretera de subida a la ermita.
03009006	ALCOI - VERGE DELS LLIRIS	Alcoi	Pl. Ciclista Blai Domingo Miñó

10.1.4. ANÁLISIS DE LOS NIVELES DE CONCENTRACIÓN DE CONTAMINANTES SEGÚN LA NORMATIVA VIGENTE.

PARÁMETRO	VALOR LÍMITE ANUAL	VALOR LÍMITE DIARIO	VALOR LÍMITE HORARIO	OTROS PARÁMETROS ESTADÍSTICOS	ALCOI – VERGE DELS LLIRIS		ONTINYENT	
Dióxido de azufre (SO ₂)		Nº de superaciones de 125 µg/m ³ (3 sup/año)			0	78 %	0	14 %
			Nº de superaciones de 350 µg/m ³ (24 sup/año)		0	80 %	0	15 %
Dióxido de nitrógeno (NO ₂)	40 µg/m ³				11	84 %	5	11 %
			Nº de superaciones de 200 µg/m ³ (18 sup/año)		0		0	
Partículas en suspensión (PM ₁₀)		Nº de superaciones de 50 µg/m ³ (35 sup/año)			5	73 %		
	40 µg/m ³				15			
				PERCENTIL 90,4 (50 µg/m ³)	24			
Partículas en suspensión (PM ₁₀) tras descuento		Nº de superaciones de 50 µg/m ³ (35 sup/año)			2			
	40 µg/m ³				12			
				PERCENTIL 90,4 (50 µg/m ³)	18			
Partículas en suspensión (PM _{2,5})	27 µg/m ³				13	69 %	9	14 %



PARÁMETRO	VALOR LÍMITE ANUAL	VALOR LÍMITE DIARIO	VALOR LÍMITE HORARIO	OTROS PARÁMETROS ESTADÍSTICOS	ALCOI – VERGE DELS LLIRIS		ONTINYENT	
Monóxido de carbono (CO)				10 mg/m ³ MÁX 8-hor MEDIAS MÓVILES DIARIAS	0.4	94 %	0.4	11 %
Plomo (Pb)	0,5 µg/m ³				0.00	33 %		
Arsénico (As)				6 ng/m ³ VALOR OBJETIVO	0.18	32 %		
Cadmio (Cd)				5 ng/m ³ VALOR OBJETIVO	0.06	33 %		
Níquel (Ni)				20 ng/m ³ VALOR OBJETIVO	1.68	33 %		
Benzo(a)pireno (BaP)				1 ng/m ³ VALOR OBJETIVO	0.08	2 %		
Ozono (O ₃)				Nº DE SUPERACIONES DE 180 µg/m ³ UMBRAL DE INFORMACIÓN	0		0	
				VALOR OBJETIVO PARA LA PROTECCION DE LA SALUD DE 120 µg/m ³ (25 superaciones)	33	99 %	26	91 %
				18000 µg/m ³ x h de valores horarios my a jl. (promedio 5 años)	24704		23621	

10.1.5. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DE CALIDAD DEL AIRE EN LA ZONA

Tras el análisis de resultados, cabe destacar las siguientes conclusiones en cuanto a la calidad del aire de la zona de estudio:

- En relación al dióxido de azufre, no se produce en ninguna superación del valor límite horario y diario establecido en el Real Decreto 102/2011. Los valores registrados se encuentran muy alejados de los límites establecidos, por lo que no existe ningún riesgo de que se superen estos límites en la zona de estudio en la actualidad.
- En cuanto a las concentraciones de dióxido de nitrógeno en relación a los valores límite establecidos en el Real Decreto 102/2011 no se rebasa el número de superaciones permitidas (18 ocasiones) del valor límite horario para el año 2012, de igual forma que tampoco se ve superado el valor límite anual establecido.
- El análisis del cumplimiento de los valores límite las concentraciones registradas de Partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras (PM10) nos muestran lo siguiente: el valor límite anual (40 µg/m³), no se ha superado en la zona. En cuanto al valor límite diario, fijado en 50 µg/m³, que no puede ser rebasado en más de 35 ocasiones, y que también puede ser representado a través del Percentil 90,4 (utilizado cuando el porcentaje de datos no es demasiado elevado), tampoco se ha visto superado ni antes ni después de descontar los episodios de entrada de partículas de origen sahariano.
- En relación al parámetro Partículas en suspensión de diámetro inferior a 2.5 micras (PM2.5), los niveles de concentración registrados en esta zona se encuentran alejados del límite para este año.
- En cuanto al monóxido de carbono, las concentraciones registradas se encuentran muy alejadas del valor límite establecido en el Real Decreto 102/2011, y resulta improbable que pueda alcanzarse en la zona de estudio dicho valor límite.
- En cuanto a los niveles de ozono troposférico, la normativa vigente en la actualidad, el Real Decreto 102/2011 establece por una parte, umbrales recomendables con la necesidad de prevenir a la población en determinadas circunstancias. A lo largo de este periodo de estudio dichas medidas no se han tenido que llevar a cabo, al no superarse en ninguna ocasión el umbral de información o de alerta contemplado en la normativa. Respecto al Valor objetivo de protección de la salud humana (120 µg/m³ como máximo

octohorario diario, que no deberá superarse en más de 25 días por cada año civil de promedio, en un periodo de 3 años, comenzando en 2010), se supera en las dos estaciones de la zona.

- En relación a los análisis de niveles de metales (As, Ni y Cd) y Benzo(a)Pireno, para éstos se establecen unos valores objetivo que no deberán verse superados a partir del 31 de diciembre de 2012. Los valores registrados nos muestran que las concentraciones se encuentran alejadas de dichos valores objetivo.
- En relación a los niveles de concentración de Plomo registrados se encuentran también muy alejados del valor límite anual establecido en el Real Decreto 102/2011.

10.1.6. CONTAMINACIÓN POR FOCOS MÓVILES

En las últimas décadas, el automóvil ha aparecido de forma masiva en las ciudades, contribuyendo a incrementar los problemas de contaminación atmosférica como consecuencia de los gases contaminantes que se emiten por los tubos de escape. Los principales contaminantes lanzados por los automóviles son: monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no quemados (HC), y compuestos de plomo.

No todos los vehículos lanzan los distintos tipos de contaminantes en las mismas proporciones; éstas dependerán del tipo de motor que se utilice. Los vehículos que emplean gasolina como carburante emiten principalmente monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y compuestos de plomo. La emisión de este último tipo de contaminante se debe a la presencia en algunos tipos de gasolina de tetraetilo de plomo, aditivo que se añade para aumentar su índice de octano.

Los principales contaminantes emitidos por los vehículos que utilizan motores de ciclo diésel (camiones y autobuses, por ejemplo) son partículas sólidas en forma de hollín que da lugar a los humos negros, hidrocarburos no quemados, óxidos de nitrógeno y anhídrido sulfuroso procedente del azufre contenido en el combustible.

El Ayuntamiento de Alcoi no tiene constancia de ningún episodio de contaminación debido a emisiones por fuentes difusas o focos móviles, como son los vehículos. Tampoco tiene constancia de estos hechos la Policía Local del municipio.

La circulación de vehículos produce emisiones de gases derivados de la combustión del motor, estas emisiones contienen diversos elementos contaminantes. Los principales son el dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas materiales (PM).

Cabe diferenciar entre los contaminantes de efecto local y los contaminantes de efecto global, por eso debe diferenciarse entre el dióxido de carbono (CO₂), que es un gas de efecto invernadero, es decir, un gas transfronterizo cuyo efecto no se limita al área de emisión, y el resto de contaminantes. Esta contaminación global ocurre con otros gases de efecto invernadero como los óxidos de nitrógeno (NOx), pero en este caso su impacto en la zona de emisión obligará a analizarlo en el grupo de estos.

Los efectos de la velocidad sobre las emisiones de los distintos tipos de contaminantes en los distintos tipos de vehículos son diferentes:

- **Contaminantes locales (NOx, CO, HC, partículas).** Los óxidos de nitrógeno (NOx) se producen sobre todo a elevadas temperaturas de funcionamiento del motor (por ejemplo, conducción estable a alta velocidad) y una reducción de la velocidad suele traducirse en una importante reducción de estas emisiones. Los efectos de las estrategias de reducción de la velocidad en la emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos, sin embargo, no están tan claros. Las emisiones de hidrocarburos (HC) se reducen a velocidad más baja, mientras que el

monóxido de carbono (CO) y partículas (PM) presentan niveles de emisión más bajos a velocidades medias. Las emisiones de gases contaminantes se estiman como la suma de emisiones en caliente (a partir de que el motor alcance estabilidad en su temperatura de funcionamiento) y de emisiones en frío (antes de ese punto), además para Compuestos Orgánicos Volátiles no Metano se añaden las emisiones evaporativas. Sólo las emisiones en caliente guardan una fuerte relación con la velocidad, por lo que son estas las que se han estimado para describir el efecto de la velocidad sobre el medio ambiente. Las emisiones de contaminantes locales presentan patrones parecidos en función de la velocidad, pero en todos los casos las mejoras técnicas de los vehículos se han traducido en una reducción significativa de las emisiones. Por otra parte, estas emisiones presentan muy poca sensibilidad a la variación de velocidad entre 60 y 90 km/h, aún más manifiesta para los nuevos modelos de vehículos, tanto de gasolina como diesel. En general, los vehículos modernos con las nuevas tecnologías tienen niveles más bajos de emisión de contaminantes locales que los antiguos, de hecho, las emisiones de estos vehículos más modernos son mucho más sensibles a la aceleración que a la velocidad media. Esta situación de aceleraciones y desaceleraciones no hay que identificarla únicamente con una conducción agresiva (elegida por el usuario) ya que también se da en situación de congestión (no elegida por el usuario). El plomo (Pb) prácticamente ha desaparecido de las emisiones producidas por los vehículos tras la introducción de catalizadores en los motores y la posterior prohibición de la gasolina con tetraetilo de plomo.

- **Gases de efecto invernadero.** Estas emisiones tienen un impacto global y no se limitan a la zona de emisión. El gas de efecto invernadero más importante es el CO₂, y su factor de emisión está directamente relacionado con el factor de consumo de combustible, ya que para la estimación de las emisiones de CO₂, la guía EMEP/CORINAIR (2006), considera que todo el carbono presente en el combustible produce CO₂. La misma metodología se aplica al SO₂. Las emisiones de los vehículos más modernos presentan en este caso poca sensibilidad a la variación de velocidad entre 60 y 100 km/h, llegando incluso los vehículos de tecnología Euro 4 de gasolina a tener mínimas emisiones de CO₂, a una velocidad de 90 km/h, y ser menores estas emisiones a 100 km/h que a 80 km/h. Por otro lado, las emisiones de este gas son muy altas a velocidades de recorrido muy bajas. Las congestiones tienen un efecto amplificador del nivel de emisiones de contaminantes, lo que queda reflejado en las altas emisiones que se dan a velocidades medias bajas. Esto es debido a los cambios de régimen frecuentes e importantes que se producen por las oscilaciones en la velocidad de los vehículos implicados. Por tanto, al igual que en su efecto en seguridad, la homogeneización de las velocidades del flujo circulatorio es más importante en contaminación ambiental que el nivel absoluto de las velocidades medias de circulación. Los efectos de las aceleraciones y deceleraciones de los vehículos en las emisiones, tanto de contaminantes locales como globales, no son completamente determinadas por los modelos de estimación de emisiones, de esta forma los efectos de los límites de velocidad en las emisiones deben ser estudiados mediante modelos instantáneos de emisiones. En estos estudios se observa que una medida de gestión de la velocidad, como una limitación de la velocidad o el uso del sistema de adaptación inteligente de velocidad (ISA), aunque reduzca la velocidad media de circulación no tiene un efecto tan significativo sobre las emisiones de los vehículos, ya que las aceleraciones y deceleraciones que se producen sobre el tráfico reducen mucho las mejoras previstas por la reducción de la velocidad media. De hecho las estrategias de señalización que priorizan el cumplimiento de los límites de velocidad puede ocasionar más paradas a todo el tráfico, aumentando así las emisiones. Estos efectos de las aceleraciones y deceleraciones en las emisiones de contaminantes obligan a usar conjuntamente modelos instantáneos de emisión y medidas realizadas en el área donde se apliquen medidas de gestión de velocidad encaminadas a reducir la velocidad media de la circulación como el "traffic calming", y no sólo en las limitaciones de velocidad.

10.2. INVENTARIO DE CONSUMOS DE ENERGÍA DEL TRANSPORTE

En este apartado contabilizaremos los consumos producidos por el transporte en el municipio de Alcoy, para después poder estimar las emisiones de CO₂ que produce.

10.2.1. FLOTA MUNICIPAL

La flota municipal de Alcoy está compuesta por los vehículos con los que cuentan los siguientes departamentos y servicios municipales:

- Bienestar Social
- Sanidad (protectora)
- EDAR
- Aqualia
- Medio Ambiente
- IGS: Brigadas de Obras y Servicios, Parques y Jardines, Eléctrica.
- Policía Local
- RSU (Sistema de recogida de los residuos sólidos urbanos)
- Limpieza Urbana

Inventario de la flota municipal

En la tabla siguiente se contabiliza la flota de vehículos municipales de los diferentes departamentos y servicios. En aquellos en los que tan sólo hemos podido obtener los datos del 2012 se han contemplado este mismo dato para el resto de anualidades, debido a que no hemos tenido constancia por parte del Ayto. de que haya habido alguna baja o incorporación a la misma.

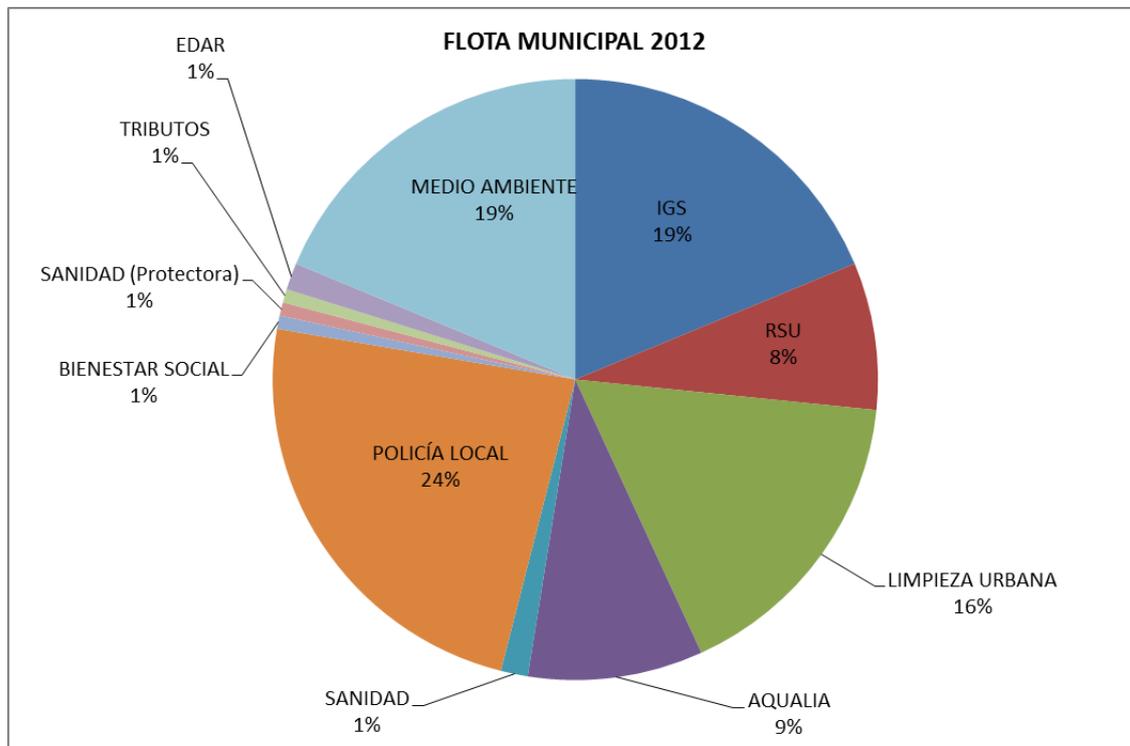
FLOTA DE VEHÍCULOS MUNICIPALES DE LOS DIFERENTES DEPARTAMENTOS Y SERVICIOS

DEPARTAMENTO	nº VEHÍCULOS				
	2008	2009	2010	2011	2012
BIENESTAR SOCIAL	1 t.	1 t.	1 t.	1 t.	1 t.
SANIDAD (Protectora)	1 t.	1 t.	1 t.	1 t.	1 t.
TRIBUTOS	1 t.	1 t.	1 t.	1 t.	1 t.
EDAR	2 t.	2 t.	2 t.	2 t.	2 t.
MEDIO AMBIENTE	5 t.	5 t.	5 t.	5 t.	5 t.
IGS	3 t.	3 t.	3 t.	3 t.	3 t.
BRIGADAS OBRAS Y SERVICIOS	10 t.	10 t.	10 t.	10 t.	10 t.
BRIGADAS PARQUES Y JARDINES	7 t.	7 t.	7 t.	7 t.	7 t.
BRIGADA ELÉCTRICA	6 t.	6 t.	6 t.	6 t.	6 t.
TOTAL IGS	26 t.	26 t.	26 t.	26 t.	26 t.
RSU	11 t.	11 t.	11 t.	11 t.	11 t.
LIMPIEZA URBANA	23 t.	23 t.	23 t.	23 t.	23 t.
AQUALIA	10 t.	10 t.	10 t.	10 t.	10 t.
	3 cicl.	3 cicl.	3 cicl.	3 cicl.	3 cicl.
TOTAL AQUALIA	13 t.	13 t.	13 t.	13 t.	13 t.
SANIDAD	2 t.	2 t.	2 t.	2 t.	2 t.
POLICÍA LOCAL	33 t.	33 t.	26 t.	28 t.	27 t.
TOTAL	79	79	72	74	73

Inventario de vehículos municipales. Fuente: Ayuntamiento de Alcoy

Como se puede observar en la tabla superior, el número de vehículos pertenecientes a la flota municipal de Alcoy ha descendido en el 2012 respecto a 2009 en 6 vehículos.

Si analizamos el peso de cada departamento en el total de la flota municipal para el 2012, obtenemos los siguientes datos:



Flota municipal por departamentos. Fuente: Ayuntamiento de Alcoy.

Como se puede observar en el gráfico anterior los departamentos de Policía Local, Limpieza urbana e IGS (incluidas las brigadas), son los departamentos que más vehículos tienen.

Consumos combustible

En cuanto a los consumos de combustibles fósiles en el transporte de la flota municipal se han solicitado a cada uno de los departamentos los siguientes datos:

- Tipos de combustible utilizado.
- Consumo medio a los 100 km.
- Kilómetros recorridos en los últimos 5 años.

Analizando los datos de consumo del periodo 2008 – 2012 obtenemos los siguientes datos:

Evolución del consumo de combustibles fósiles en el transporte municipal.

DEPARTAMENTO	TIPO DE COMBUSTIBLE	2008		2009		2010		2011		2012	
		CONSUMO COMBUSTIBLE (L)	ENERGÍA CONSUMIDA (kWh)								
BIENESTAR SOCIAL	gasolina	403,7	3629,26	532,3	4785,38	483,57	4347,29	568,82	5113,69	687,72	6182,6
SANIDAD (Protectora)	gasolina	1320	11866,8	1320	11866,8	1320	11866,8	1320	11866,8	1320	11866,8
TRIBUTOS	gasolina	240	2157,6	240	2157,6	240	2157,6	240	2157,6	240	2157,6
EDAR	gasolina	4050	36409,5	4050	36409,5	4050	36409,5	4050	36409,5	4050	36409,5
MEDIO AMBIENTE	gasolina	572,61	5147,76	590,69	5310,3	529,62	4761,28	577,79	5194,33	299,93	2696,37
	diesel	1881,27	18474,07	2073,78	20364,52	1907,1	18727,72	1971,33	19358,46	2157,9	21190,58
IGS	gasolina	9504	85440,96	9504	85440,96	9504	85440,96	9504	85440,96	9504	85440,96
BRIGADAS OBRAS Y SERVICIOS	gasolina	42974	386336,26	42974	386336,26	42974	386336,26	42974	386336,26	42974	386336,26
BRIGADAS PARQUES Y JARDINES	gasolina	26296	236401,04	26296	236401,04	26296	236401,04	26296	236401,04	26296	236401,04
BRIGADA ELÉCTRICA	gasolina	21174	190354,26	21174	190354,26	21174	190354,26	21174	190354,26	21174	190354,26
RSU	diesel	190009	1865888,38	190009	1865888,38	190009	1865888,38	190009	1865888,38	190009	1865888,38
LIMPIEZA URBANA	gasolina	19011	170908,89	19011	170908,89	19011	170908,89	19011	170908,89	19011	170908,89
	diesel	4400	39556	4400	39556	4400	39556	4400	39556	4400	39556
AQUALIA	diesel	1215	11931,3	1215	11931,3	1215	11931,3	1215	11931,3	1215	11931,3
	gasolina	138	1240,62	138	1240,62	138	1240,62	138	1240,62	138	1240,62
SANIDAD	gasolina	3981,45	35793,27	3973,2	35719,1	951,47	8553,7	1898,21	17064,91	1695,34	15241,13
POLICÍA LOCAL	gasolina	34597,29	311029,62	31452,08	282754,2	27933,52	251122,34	28904,39	259850,47	26754,99	240527,36
TOTAL (L)		361767,32		358953,05		352136,28		354251,54		351926,88	
TOTAL (MWh)			3411,44		3387,43		3326		3345,07		3324,33

Podemos observar una evolución decreciente de la energía consumida (MWh) debidas al consumo de combustible en los vehículos municipales, llegando en 2012 a una reducción del 2'58 % del consumo en el año de referencia (2008).

10.2.2. TRANSPORTE PÚBLICO

En este apartado se han analizado los consumos de energía debido al consumo de combustibles en el Transporte Público de Alcoy. Para ello hemos requerido el apoyo del departamento MUS-Movilidad Urbana Sostenible, quien nos ha facilitado los datos de Tuasa, la empresa concesionaria del servicio urbano, perteneciente al Grupo Subus, y los de la agrupación de taxistas que ofrecen su servicio en el municipio.

Inventario de autobuses

Según los datos facilitados por Tuasa, éste es el inventario de vehículos con los que cuenta para llevar a cabo el servicio del transporte público en Alcoy:

Datos de la flota de autobuses en el transporte público.				
2012				
Nº de Vehículo	ANTIGÜEDAD	Km 2012	CONSUMO (%)	POTENCIA (Kw)
1	6,61	63569	52,02	220
2	6,61	56526	53,94	220
3	7,14	54077	49,81	162
4	7,14	58567	48,31	162
5	7,14	59747	48,22	162
6	7,14	69716	44,96	162
7	7,14	57505	49,6	162
8	3	61596	48,21	162
9	3	59336	49,39	162
11	12,2	39046	50,09	162
12	12,2	34364	41,28	162
13	12,2	39447	44,85	162
14	12,2	41983	49,6	162

De los datos mostrados en la gráfica podemos destacar que las dos líneas más antiguas, anteriores a 2009 se sustituyeron por dos nuevos vehículos y que en 2012 se eliminó una de las líneas, de manera que el autobús quedo inhabilitado. En total, la flota de autobuses del transporte público de Alcoy cuenta con 14 autobuses en 2008, quedándose con uno menos, 13, en el 2012.

Consumos de combustible y energía de los autobuses

Partiendo de los datos anteriores, kilómetros y consumo medio, hemos podido calcular el consumo de combustible de los vehículos, y, aplicando el factor de conversión del combustible utilizado, gasoil diésel (1L gasóleo A o B = 9,82 kWh), obtenemos la energía consumida.

Vamos a analizar, tanto el consumo en el año de referencia (2008), como la evolución del mismo en los últimos 5 años.

Evolución del consumo de combustible y energía de los autobuses del transporte público.

TRANSPORTE	CONSUMO COMBUSTIBLE [L] Y ENERGÍA [MWh]									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	CONSUMO COMBUSTIBLE (L)	ENERGÍA CONSUMIDA (kWh)	CONSUMO COMBUSTIBLE (L)	ENERGÍA CONSUMIDA (kWh)	CONSUMO COMBUSTIBLE (L)	ENERGÍA CONSUMIDA (kWh)	CONSUMO COMBUSTIBLE (L)	ENERGÍA CONSUMIDA (kWh)	CONSUMO COMBUSTIBLE (L)	ENERGÍA CONSUMIDA (kWh)
Autobuses Transporte Público										
1	33.068,6 l.	324.733,6 KW.	33.068,6 l.	324.733,6 KW.	33.068,6 l.	324.733,6 KW.	33.068,6 l.	324.733,6 KW.	33.068,6 l.	324.733,6 KW.
2	30.490,1 l.	299.413,0 KW.	30.490,1 l.	299413,0 KW.	30.490,1 l.	299413,0 KW.	30.490,1 l.	299.413,0 KW.	30.490,1 l.	299.413,0 KW.
3	28.430,1 l.	279.183,1 KW.	28.430,1 l.	279183,1 KW.	28.430,1 l.	279183,1 KW.	28.430,1 l.	279.183,1 KW.	28.430,1 l.	279.183,1 KW.
4	28.293,7 l.	277.844,3 KW.	28.293,7 l.	277844,3 KW.	28.293,7 l.	277844,3 KW.	28.293,7 l.	277.844,3 KW.	28.293,7 l.	277.844,3 KW.
5	28.810,0 l.	282.914,2 KW.	28.810,0 l.	282914,2 KW.	28.810,0 l.	282914,2 KW.	28.810,0 l.	282.914,2 KW.	28.810,0 l.	282.914,2 KW.
6	31.344,3 l.	307.801,2 KW.	31.344,3 l.	307801,2 KW.	31.344,3 l.	307801,2 KW.	31.344,3 l.	307.801,2 KW.	31.344,3 l.	307.801,2 KW.
7	28.522,5 l.	280.090,8 KW.	28.522,5 l.	280090,8 KW.	28.522,5 l.	280090,8 KW.	28.522,5 l.	280.090,8 KW.	28.522,5 l.	280.090,8 KW.
15	0,0 l.	0,0 KW.	29.695,4 l.	291609,1 KW.	29.695,4 l.	291609,1 KW.	29.695,4 l.	291.609,1 KW.	29.695,4 l.	291.609,1 KW.
16	0,0 l.	0,0 KW.	29.306,1 l.	287785,4 KW.	29.306,1 l.	287785,4 KW.	29.306,1 l.	287.785,4 KW.	29.306,1 l.	287.785,4 KW.
10	34.289,1 l.	336.719,1 KW.	34.289,1 l.	336719,1 KW.	34.289,1 l.	336719,1 KW.	34.289,1 l.	336.719,1 KW.	0,0 l.	0,0 KW.
11	19.558,1 l.	192.060,9 KW.	19.558,1 l.	192060,9 KW.	19.558,1 l.	192060,9 KW.	19.558,1 l.	192.060,9 KW.	19.558,1 l.	192.060,9 KW.
12	14.185,5 l.	139.301,2 KW.	14.185,5 l.	139301,2 KW.	14.185,5 l.	139301,2 KW.	14.185,5 l.	139.301,2 KW.	14.185,5 l.	139.301,2 KW.
13	17.692,0 l.	173.735,2 KW.	17.692,0 l.	173735,2 KW.	17.692,0 l.	173735,2 KW.	17.692,0 l.	173.735,2 KW.	17.692,0 l.	173.735,2 KW.
14	20.823,6 l.	204.487,4 KW.	20.823,6 l.	204487,4 KW.	20.823,6 l.	204487,4 KW.	20.823,6 l.	204.487,4 KW.	20.823,6 l.	204.487,4 KW.
8	34.289,1 l.	336.719,1 KW.	34.289,1 l.	336719,1 KW.	0,0 l.	0,0 KW.	0,0 l.	0,0 KW.	0,0 l.	0,0 KW.
9	34.289,1 l.	336.719,1 KW.	34.289,1 l.	336719,1 KW.	0,0 l.	0,0 KW.	0,0 l.	0,0 KW.	0,0 l.	0,0 KW.
Total (MWh)		3771,72		4351,12		3677,68		3677,68		3340,96
Total (L)	384085,79		443087,27		374509,04		374509,04		340219,92	

Inventario de taxis

En Alcoy existe una flota de 25 taxis. Es la misma agrupación de taxistas la que nos ha facilitado los siguientes datos:

Inventario de taxis de Alcoy.

Licencia	Vehículo	Modelo	Cilindrada	Potencia (CV)	Combustible	Antigüedad	% Ciudad	%Carretera	Consumo%	Km./año
1	Seat	Altea XL	1900	105	Gasóleo	4 años	7	5,5	6,5	48000
2	Peugeot	407-SW	1999	136	Gasóleo	4,5 años	8	7	7,5	35000
3	Ford	Mondeo	1998	96	Gasóleo	9 años	7	6	6,5	12000
4	Peugeot	5008	1600	110	Gasóleo	3 años	8	7	7,5	40000
5	Skoda	Octavia	2000	110	Gasóleo	0				
6	Peugeot	407	1997	136	Gasóleo	7 años	7	5	5,5	80000
7	Wolkswagen	Passat	2000	140	Gasóleo	1 año	9	5	6,9	
8	Mercedes	E220CDI	2200	170	Gasóleo	3 años			7,2	60000
9	Citroën	C5	2000	140	Gasóleo	3 años	7,5	5	6,5	60000
10	Toyota	Corolla	2200	136	Gasóleo	4 años	8,2	4,3	6,2	35000
11	Ford	C-max	2000	136	Gasóleo	4 años	6,5	4	5	40000
12	Citroën	C4	1560	110	Gasóleo	3 años	9	7	8	30000
13	Opel	Insignia	2000	120	Gasóleo	3 años		4		38000
14	Chevrolet	Aveo	1400	94	Gasolina	5 años	7	5	6	20000
15	Skoda	Octavia	1900	105	Gasóleo	5 años	9	6	8	43000
16	Opel	Vectra	2000	100	Gasóleo	7 años	8	6	7	25000
17	Chevrolet	Cruce	1998	120	Gasóleo	2 años	6,5	5	5,8	35000
18	Skoda	SuperB	2000	140	Gasóleo	0,3 años	6	6,5	5,3	50000
19	Mercedes	C200CDI	1998	136	Gasóleo	1,5 años	8	5	6,5	40000
20	Ford	Mondeo	2000	140	Gasóleo	1 año	8,2	7,5	8	36000
21	Skoda	Octavia	2000	110	Gasóleo	1 año	6,5	4,5	5,5	35000
22	Skoda	SuperB	2000	140	Gasóleo	3 años	7	5	6	30000
23	Ford	Mondeo	1600	115	Gasóleo	1 año	10	6	8	30000
24	Citroën	C4Picasso	1600	110	Gasóleo	,5 años	7	5	6	30000
25	Seat	Altea XL	1598	105	Gasóleo	1 año	5,2	4,1	4,5	40000
25										892000

Total transporte público: Autobuses + Taxis

Si analizamos la evolución en el consumo de energía en el Transporte Público de Alcoy en los últimos 5 años obtenemos los siguientes resultados:

Evolución del consumo de energía en el Transporte Público

TTE PÚBLICO	CONSUMO FINAL DE ENERGÍA [MWh]									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	(L)	(MWh)	(L)	(MWh)	(L)	(MWh)	(L)	(MWh)	(L)	(MWh)
AUTOBUSES	384.085,79	3.771,72	443.087,27	4.351,12	374.509,04	3.677,68	374.509,04	3.677,68	340.219,92	3.340,96
TAXIS	64.986,50	648,57	56.510,00	563,97	56.510,00	563,97	56.510,00	563,97	56.510,00	563,97
TOTAL	449.072,29	4.420,29	499.597,27	4.915,09	431.019,04	4.241,65	431.019,04	4.241,65	396.729,92	3.904,93

El consumo de energía ha descendido en 2012 un 11,66 % respecto del 2008.

10.2.3. TRANSPORTE PRIVADO Y COMERCIAL

Para poder hacer la estimación del consumo energético derivado del transporte privado y comercial vamos a hacer uso de los siguientes datos:

1. Por una parte, datos facilitados por el departamento de Tributos del Ayuntamiento de Alcoy referentes al número de vehículos matriculados en el municipio, clasificados en función del tipo de vehículo y su potencia. Estos datos se muestran en la tabla siguiente:

Evolución Parque de vehículos de Alcoy.						
TIPOLOGÍA	RANGOS	AÑO				
		2008	2009	2010	2011	2012
TURISMOS	< 8 cb	318	313	294	299	306
	< 12 cb	13804	13683	13454	13483	13514
	< 16 cb	11500	11523	11417	11377	11242
	< 20 cb	1044	1059	1044	1017	1007
	> 20 cb	254	220	213	208	208
	TOTAL		26920	26798	26422	26384
AUTOBÚS	< 20 plazas	1	1	1	1	1
	< 50 plazas	8	8	8	8	8
	> 20 plazas	20	21	20	16	16
	TOTAL	29	30	29	25	25
CAMIÓN	< 1.000 kg	2210	2208	2045	1911	1774
	< 3.000 kg	691	695	678	660	654
	< 10000 kg	225	205	197	186	179
	> 10000 kg	61	60	60	58	60
	TOTAL	3187	3168	2980	2815	2667
TRACTOR	< 16 cv	94	90	91	84	83
	< 25 cb	39	41	41	34	37
	> 25 cb	186	184	178	177	200
	TOTAL	319	315	310	295	320
REMOLQUE	< 1.000 kg	30	30	27	26	29
	< 3.000 kg	10	11	13	18	17
	> 3.000 kg	323	318	288	274	265
	TOTAL	363	359	328	318	311
CICLOMOTOR	< 5.000 cm3	2447	2390	2295	2212	2156
MOTOCICLETA	< 125 cm3	1184	1205	1233	1248	1286
	< 250 cm3	781	787	767	740	710
	< 500 cm3	261	265	271	278	279
	< 1.000 cm3	792	862	896	921	941
	> 1.000 cm3	80	95	102	108	117
TOTAL	3098	3214	3269	3295	3333	
TOTAL		36363	36274	35633	35344	35089



Si extraemos los vehículos correspondientes a la flota municipal y los del transporte público:

Inventario de vehículos municipales y del transporte público.			
	MUNICIPAL	PÚBLICO	TOTAL
TURISMOS	115	25	140
AUTOBÚS	0	16	16
MOTOCICLETA	3	0	3

El parque de vehículos del transporte privado y comercial queda de la siguiente manera:

Evolución del número de vehículos del parque privado y comercial.					
TIPOLOGÍA	AÑO				
	2008	2009	2010	2011	2012
TURISMOS	26.780	26.658	26.282	26.244	26.137
AUTOBÚS	13	14	13	9	9
CAMIÓN	3.187	3.168	2.980	2.815	2.667
TRACTOR	319	315	310	295	320
REMOLQUE	363	359	328	318	311
CICLOMOTOR	2.447	2.390	2.295	2.212	2.156
MOTOCICLETA	3.095	3.211	3.266	3.292	3.330
TOTAL	36.204	36.115	35.474	35.185	34.930

De estos datos podemos concluir que el parque de vehículos terciario y comercial se ha reducido en 2012 en un 3,52 %.

2. Por otra parte, se han consultado los datos publicados por el Ministerio de Fomento, referentes a la Encuesta de movilidad de las personas residentes en España (Movilia 2006/2007). Un estudio que recoge las pautas de movilidad de la población residente en España en viviendas familiares, sus características y sus determinantes.

De todas las fuentes anteriormente mencionadas se adoptan las siguientes directrices:

- Se contemplará para el sector privado y comercial los siguientes vehículos:

Vehículos privados y comerciales.					
TIPOLOGÍA	AÑO				
	2008	2009	2010	2011	2012
TURISMOS	26.780	26.658	26.282	26.244	26.137
CAMIÓN	3.187	3.168	2.980	2.815	2.667
CICLOMOTOR	2.447	2.390	2.295	2.212	2.156
MOTOCICLETA	3.095	3.211	3.266	3.292	3.330
TOTAL	35.509	35.427	34.823	34.563	34.290

Como se observa en la tabla superior, el número de vehículos registrados en el municipio ha disminuido en 2012 en un 3,4 %, respecto al 2008.

- La distribución del tipo de combustible en los turismos será la siguiente:

Distribución de turismos en función del tipo de combustible.		
TURISMOS	GASOLINA	51%
	GASÓLEO	49%

- Las distancias anuales se han estimado a partir de una distancia media recorrida, según el tipo de vehículo:

Distancia diaria media según tipo de vehículo.		
	CARBURANTE	km/día
TURISMOS	GASOLINA	4,80
	GASÓLEO	5,50
CAMIÓN	GASÓLEO	5,90
CICLOMOTOR	GASOLINA	4,20
MOTOCICLETA	GASOLINA	4,50

- El consumo medio a los 100 km se ha estimado, en función del tipo de vehículo:

Consumo medio a los 100 km, según tipo de vehículo		
	CARBURANTE	Consumo medio (l/100 km)
TURISMOS	GASOLINA	7,07
	GASÓLEO	6,98
CAMIÓN	GASÓLEO	8,68
CICLOMOTOR	GASOLINA	3,25
MOTOCICLETA	GASOLINA	3,25

- Como se indica en la parte inicial del documento, esto son los valores correspondientes al poder calorífico de los distintos combustibles utilizados:

Poderes caloríficos de los combustibles.	
TIPO COMBUSTIBLE	PODER CALORÍFICO
Gasóleo	9,82
Gasolina automoción	8,99

Con todas estas directrices podemos obtener los consumos de combustibles correspondientes al transporte privado y comercial:

Consumo de combustible en el transporte privado y comercial en el 2008.						
TRANSPORTE PRIVADO Y COMERCIAL	CONSUMO FINAL DE ENERGÍA [MWh]					
	CONSUMO COMBUSTIBLES					
	CARBURANTE	km/año por vehículo	nº vehículos	Consumo medio (l/100 km)	Consumo total l/año	Consumo total kWh/año
VEHÍCULOS PRIVADOS Y COMERCIALES:						
TURISMOS	GASOLINA	1.752,00	13.531	7,07	1.675.976,08	15.067.025,00
	GASÓLEO	2.007,50	13.249	6,98	1.856.564,32	18.231.461,65
CAMIÓN	GASÓLEO	2.153,50	3.187	8,68	595.726,15	5.850.030,80
CICLOMOTOR	GASOLINA	1.533,00	2.447	3,25	121.915,66	1.096.021,76
MOTOCICLETA	GASOLINA	1.642,50	3.095	3,25	165.214,97	1.485.282,57
TOTAL			35.509		4.415.397	41.729.821,78

En la siguiente tabla se muestra la evolución en el consumo de combustibles derivados del transporte privado y comercial:

Evolución del consumo de combustibles en el transporte privado y comercial.						
TRANSPORTE PRIVADO Y COMERCIAL		CONSUMO FINAL DE ENERGÍA [kWh]				
		CONSUMO COMBUSTIBLES				
		2008	2009	2010	2011	2012
TURISMOS	GASOLINA	15.067.025,00	14.998.385,08	14.786.839,10	14.765.459,45	14.705.258,87
	GASÓLEO	18.231.461,65	18.148.405,70	17.892.429,99	17.866.560,10	17.793.715,95
CAMIÓN	GASÓLEO	5.850.030,80	5.815.154,56	5.470.063,31	5.167.190,68	4.895.523,11
CICLOMOTOR	GASOLINA	1.096.021,76	1.070.491,22	1.027.940,31	990.764,26	965.681,62
MOTOCICLETA	GASOLINA	1.485.282,57	1.540.950,67	1.567.345,03	1.579.822,36	1.598.058,47
TOTAL (MWh)		41.729,82	41.573,39	40.744,62	40.369,80	39.958,24

10.3. INVENTARIO DE EMISIONES DE CO₂ DEL TRANSPORTE

En este apartado se cuantificarán las emisiones generadas por el transporte en el municipio de Alcoy. Para ello, se van a contemplar las emisiones derivadas del consumo de combustibles fósiles en los distintos sectores estudiados:

- Flota municipal
- Transporte público
- Transporte privado y comercial.

Además se detallarán las emisiones de CO₂ para el 2008, se aportará la evolución de los cinco años posteriores, ya que hemos calculado en el apartado anterior los consumos correspondientes a este periodo.

Los Factores de Emisión considerados para los combustibles fósiles serán los siguientes:

Factores de emisión de combustibles fósiles.		
TIPO DE COMBUSTIBLE	FACTOR DE EMISIÓN	FUENTE
Gas Natural	0,202 t CO ₂ / MWh	IPCC / Anexo: Factores de emisión.
Gasóleo Calefacción	0,279 t CO ₂ / MWh	
Residuos municipales (fracción que no es biomasa)	0,330 t CO ₂ / MWh	
Gasolina para motores	0,249 t CO ₂ / MWh	
Gasóleo, gasóleo de automoción	0,267 t CO ₂ / MWh	
G.L.P. (butano, propano,...)	0,227 t CO ₂ / MWh	

Factores de emisión de combustibles fósiles

10.3.1. FLOTA MUNICIPAL

En este apartado se contemplarán las emisiones derivadas del consumo de combustibles fósiles de los vehículos de la flota municipal:

Año de referencia

Emisiones CO2 flota municipal.	
TRANSPORTE	EMISIONES CO2 (kg CO2) POR CONSUMO DE COMBUSTIBLES 2008
EMISIONES CONSUMO COMBUSTIBLES	
Gasolina	367.702,25
Gasóleo	18.679,69
TOTAL	386.381,93
TOTAL (t CO2)	386,38

Evolución últimos 5 años

Evolución emisiones CO2 flota municipal					
TRANSPORTE	EMISIONES CO2 (kg CO2) POR CONSUMO DE COMBUSTIBLES				
	2008	2009	2010	2011	2012
EMISIONES CONSUMO COMBUSTIBLES					
Gasolina	367.702,25	360.971,54	346.085,24	350.676,49	345.055,09
Gasóleo	18.679,69	19.184,44	18.747,41	18.915,82	19.404,99
TOTAL	386.381,93	380.155,98	364.832,65	369.592,31	364.460,08
TOTAL (t CO2)	386,38	380,16	364,83	369,59	364,46

10.3.2. TRANSPORTE PÚBLICO

Para cuantificar las emisiones derivadas del transporte público de Alcoi, se tendrán en cuenta los consumos producidos por los autobuses como los de la flota de taxistas.

Año de referencia

Emisiones CO2 transporte público	
TRANSPORTE	EMISIONES CO2 (kg CO2) POR CONSUMO DE COMBUSTIBLES 2008
EMISIONES CONSUMO COMBUSTIBLES	
Autobuses	1.007.049,90
Taxis	173.166,93
TOTAL	1.180.216,82
TOTAL (t CO2)	1.180,22

Evolución últimos cinco años

Evolución emisiones CO2 transporte público					
TRANSPORTE	EMISIONES CO2 (kg CO2) POR CONSUMO DE COMBUSTIBLES				
	2008	2009	2010	2011	2012
EMISIONES CONSUMO COMBUSTIBLES					
Autobuses	1.007.049,90	1.161.748,24	981.940,22	981.940,22	892.036,21
Taxis	173.166,93	150.579,94	150.579,94	15.057,99	150.579,94
TOTAL	1.180.216,82	1.312.328,18	1.132.520,16	996.998,21	1.042.616,14
TOTAL (t CO2)	1.180,22 t	1.312,33 t	1.132,52 t	997,00 t	1.042,62 t

10.3.3. TRANSPORTE PRIVADO Y COMERCIAL

Tal como se han calculado los consumos correspondientes a este sector, vamos a cuantificar las emisiones de los turismos, camiones, autobuses y motocicletas registradas en Tributos en el municipio de Alcoy.

Año de referencia

Emisiones CO2 privado y comercial	
TRANSPORTE	EMISIONES CO2 (kg CO2) POR CONSUMO DE COMBUSTIBLES 2008
	EMISIONES CONSUMO COMBUSTIBLES
Gasolina	4.394.434,00
Gasóleo	6.429.758,48
TOTAL	10.824.192,49
TOTAL (t CO2)	10.824,19

Evolución últimos cinco años

Evolución emisiones CO2 transporte privado y comercial					
TRANSPORTE	EMISIONES CO2 (kg CO2) POR CONSUMO DE COMBUSTIBLES				
	2008	2009	2010	2011	2012
EMISIONES CONSUMO COMBUSTIBLES					
Gasolina	4.394.434,00	4.384.846,92	4.328.148,99	4.316.675,47	4.299.980,74
Gasóleo	6.429.758,48	6.398.270,59	6.237.785,71	6.150.011,46	6.058.026,83
TOTAL	10.824.192,49	10.783.117,50	10.565.934,70	10.466.686,93	10.358.007,57
TOTAL (t CO2)	10.824,19	10.783,12	10.565,93	10.466,69	10.358,01

10.4. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Actualmente, dentro de los trabajos de redacción del Plan General de Alcoy, se está procediendo a la elaboración del Plan Acústico Municipal, que comprende dos fases claramente diferenciadas:

- Fase 1: Mapa de Ruido del Término Municipal, que ,entre otros, tendrá los siguientes objetivos:
 - o Permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de la zona.
 - o Permitir la realización de predicciones globales.
 - o Posibilitar la adopción fundada de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las medidas correctoras que sean adecuadas.
- Fase 2: Plan de Acción, que incluirá, como mínimo, los elementos siguientes:
 - o Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios y otras fuentes de ruido consideradas.
 - o Autoridad responsable.
 - o Contexto jurídico.
 - o Valores límite establecidos con arreglo al art. 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.
 - o Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.
 - o Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, con determinación de los problemas y las situaciones que se deben mejorar.
 - o Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el art. 22 de la Ley del Ruido.
 - o Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.
 - o Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.
 - o Estrategia a largo plazo.
 - o Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.
 - o Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tiene como objetivo el respeto y defensa del medio ambiente.

Puesto que uno de los factores que condicionan la calidad del medio urbano es la presencia o ausencia de contaminación acústica, siendo uno de los principales factores productores del ruido urbano el tráfico motorizado, existirá una relación directa entre el PMUS y el Plan Acústico Municipal en desarrollo.