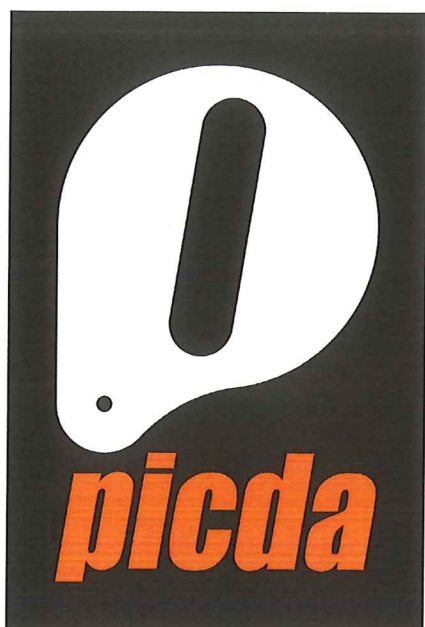




PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2026

Mayo de 2026

Contenido

1. Objeto.....	4
2. Ámbito de aplicación	4
3. Alcance subjetivo.....	4
4. Marco normativo y territorial de referencia	4
5. Principios del plan	4
6. Metodología del diagnóstico.....	5
7. Diagnóstico técnico agregado de empresa	5
7.1. Movilidad y accesos.....	5
7.2. Aparcamiento, barreras y oportunidades.....	5
7.3. Disposición al cambio modal	6
8. Diagnóstico específico del centro de Alfarrasí	6
9. Diagnóstico específico del centro de l'Olleria	7
10. Estimación de emisiones de GEI asociadas a la movilidad al trabajo asociada a la movilidad al trabajo	7
10.2. Interpretación.....	8
11. Objetivos generales	8
12. Objetivos específicos por centro	8
12.1. Alfarrasí.....	8
12.2. L'Olleria	8
13. Criterios de gestión del plan.....	9
14. Medidas del plan	9
14.1. Medidas generales de empresa.....	9
Implantación y seguimiento con la RLPT	9
Diagnóstico anual de movilidad.....	9
Programa interno de coche compartido.....	9
Política de seguridad vial y accesos	9
Gestión del aparcamiento con criterios de movilidad sostenible	9
Infraestructura para bici, VMP y motos.....	9
14.2. Medidas específicas para Alfarrasí	10
Prioridad de implantación del coche compartido	10
Apoyo ante incidencias excepcionales en coche compartido	10
Ordenación del aparcamiento y accesos	10
Aparcamiento específico para bicicletas y VMP	10
Estudio de acceso controlado para bicicletas y VMP.....	10
Información de movilidad externa.....	10
Estudio condicionado de soluciones colectivas	11
14.3. Medidas específicas para l'Olleria	11
Proximidad residencial en coberturas y adscripciones.....	11

Rutas seguras y movilidad activa	11
Aparcamiento de bicicleta y VMP.....	11
15. Personal ETT, contratas y proveedores.....	11
16. Indicadores de seguimiento	11
17. Gobernanza, implantación y revisión	11
18. Calendario de implantación.....	12
19. Cláusula final y firma del Plan.....	12
ANEXO I. LÍNEA BASE 2026.....	14
ANEXO II. FUENTES Y CRITERIOS UTILIZADOS	14
ANEXO III. RESULTADOS DE LA ENCUESTA INTERNA DE MOVILIDAD	15
A1. Lectura ejecutiva rápida.....	15
A2. Tablas de apoyo al diagnóstico	20
ANEXO IV. DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR TURNOS Y PROCEDENCIA GEOGRÁFICA	21

1. Objeto

El presente Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo tiene por objeto ordenar, promover y hacer seguimiento de medidas destinadas a mejorar la movilidad de acceso a los centros de trabajo de PICDA, reducir progresivamente la dependencia del vehículo privado de ocupación individual cuando existan alternativas razonables, mejorar la seguridad vial y favorecer soluciones compatibles con la organización productiva y con la realidad territorial de cada centro de trabajo.

2. Ámbito de aplicación

El plan tiene ámbito de empresa, con tratamiento diferenciado por centro de trabajo:

- Centro de Alfarrasí: 280 personas trabajadoras. Centro legalmente obligado por superar las 200 personas trabajadoras.
- Centro de l'Olleria: 24 personas trabajadoras. Centro incorporado al plan por coherencia organizativa y de política común de movilidad.

El plan se refiere a los desplazamientos al trabajo y, cuando proceda, a los desplazamientos vinculados a la actividad laboral en lo relativo a accesos, estacionamiento, seguridad vial, movilidad activa, movilidad compartida, movilidad de bajas/cero emisiones y relación del centro con su entorno inmediato.

3. Alcance subjetivo

El plan se aplica a la plantilla propia de PICDA, al personal puesto a disposición por ETT que presta servicios habituales en los centros y, en lo que afecte a accesos, circulación, estacionamiento e información, al personal de contratas, subcontratas, transportistas, proveedores y otras personas que accedan habitualmente a los centros.

4. Marco normativo y territorial de referencia

El plan se formula al amparo de los artículos 26, 27 y 28 de la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, y toma en consideración los PMUS municipales de Alfarrasí y l'Olleria, la guía metodológica de la DGT sobre seguridad vial en la empresa y la información interna disponible a fecha de aprobación.

5. Principios del plan

- Realismo y gradualidad: las medidas deberán ser implantables y compatibles con la operativa y con los turnos reales.
- Seguridad vial y prevención: las decisiones sobre accesos, aparcamiento y movilidad se evaluarán también desde el enfoque de PRL.
- Proximidad y eficiencia: se favorecerán, cuando sea viable, soluciones que reduzcan distancias, tiempos y emisiones.
- Gestión basada en datos: el plan se apoya en diagnóstico interno, seguimiento anual e indicadores verificables.

- Participación: la puesta en marcha, difusión, formación y el seguimiento se realizarán con la RLPT (Comité de Empresa) en los términos previstos en este documento.

6. Metodología del diagnóstico

El diagnóstico de esta versión definitiva se apoya en dos bases:

- Encuesta interna de movilidad 2026: 148 respuestas válidas, tras depuración de tres líneas de texto procedentes de respuestas abiertas partidas en la exportación del fichero.
- Estimación de emisiones de GEI asociadas a la movilidad al trabajo: elaborada a partir de los datos de la encuesta interna y del estudio técnico interno de cálculo, aplicando factores de emisión de la base DEFRA 2025 y criterios homogéneos de aproximación en los casos con información incompleta.

Cobertura y composición de la muestra:

Indicador	Valor
Respuestas válidas	148
Plantilla PICDA	139 (93,9%)
ETT habitual	9 (6,1%)
Centro habitual Alfarrasí	130 (87,8%)
Centro habitual l'Olleria	10 (6,8%)
Centro ambos / variable	8 (5,4%)
Cobertura aproximada sobre 304 personas del borrador	48,7%

7. Diagnóstico técnico agregado de empresa

7.1. Movilidad y accesos

La movilidad al trabajo en PICDA presenta una dependencia notable del coche. En la muestra total, el coche individual representa el 68,9% de los desplazamientos principales y el coche compartido el 19,6%; los modos de movilidad activa o de muy bajas emisiones (a pie, bicicleta y VMP) suponen conjuntamente el 6,8%. La distancia media estimada de ida es de 14,6 km y la mediana de 15,5 km. El 79,0% de la muestra se sitúa en bandas de 5 a 30 km por trayecto, y el 84,4% declara tiempos de ida iguales o inferiores a 20 minutos.

Variable	Resultado principal
Modo principal	68,9% coche individual; 19,6% coche compartido; 6,8% a pie/bici/VMP
Distancia de ida	37,8% entre 11 y 20 km; 20,9% entre 5 y 10 km; 20,3% entre 21 y 30 km
Tiempo de ida	60,8% entre 10 y 20 min; 23,6% menos de 10 min
Municipios de origen más frecuentes	Alfarrasí, Xàtiva, Benigànim, Canals, l'Olleria, Ontinyent y Llutxent

7.2. Aparcamiento, barreras y oportunidades

En el conjunto de la muestra, el 27,7% declara encontrar aparcamiento con dificultad o mucha dificultad. Si bien, el principal problema declarado en la encuesta se refiere a la disponibilidad de plazas próximas al centro de trabajo o

a la puerta de entrada, con 41 menciones, seguido de la congestión en entradas y salidas en la calle principal y rotonda, con 20 menciones.

No obstante, 71 respuestas indican no percibir problemas relevantes de aparcamiento o acceso. Asimismo, durante el proceso de negociación, la representación legal de las personas trabajadoras manifestó que, a su juicio, no existe un problema general de disponibilidad de aparcamiento, sino una preferencia por estacionar lo más cerca posible de la entrada al centro.

En las respuestas abiertas aparecen de forma reiterada distintas oportunidades de mejora: ordenación del estacionamiento en las vías colindantes, mejora del acceso y aparcamiento de bicicletas y VMP, refuerzo de iluminación y señalización, promoción del coche compartido y evaluación de posibles soluciones de transporte colectivo o conexión con nodos externos, siempre condicionadas a su viabilidad técnica, organizativa y económica.

7.3. Disposición al cambio modal

Entre quienes respondieron a las preguntas de segunda generación del formulario:

- El 61,3% declara que compartiría coche, probablemente lo compartiría o ya lo hace.
- La palanca más citada para facilitar el coche compartido es la identificación interna de personas con ruta compatible, seguida de información sobre ahorro/coste y prioridad de aparcamiento.
- El 29,5% afirma que usaría bici/VMP, quizá lo usaría o ya lo usa, aunque el 42,3% indica que la distancia no se lo permite.
- El 26,9% usaría una conexión con estación/parada o la valoraría positivamente si encajara con su turno.
- El 38,5% considera que la recarga eléctrica en el centro o en su entorno influiría en su movilidad futura o podría influir.

8. Diagnóstico específico del centro de Alfarrasí

Alfarrasí es el centro legalmente obligado para el Plan. La muestra directa del centro asciende a 130 respuestas, equivalente aproximadamente al 46,4% de la plantilla censada del centro de trabajo (no del total de la empresa).

Indicador	Alfarrasí
Modal <i>split</i> principal	67,7% coche individual; 20,0% coche compartido; 3,8% moto; 3,1% VMP; 3,1% a pie
Distancia / tiempos predominantes	Predominan las bandas 11–20 km y 21–30 km; 84% de trayectos en 20 minutos o menos
Aparcamiento	31,5% declara dificultad o mucha dificultad para aparcar
Problemas de acceso más citados	Falta de plazas (40 menciones) y congestión en entradas/salidas (18 menciones)
Cambio modal	Existe base suficiente para reforzar coche compartido y ordenar estacionamiento; interés complementario en bici/VMP y recarga eléctrica

Por tanto, el centro de Alfarrasí requiere medidas de mejora en la gestión del aparcamiento, como pudiera ser la formalización de un programa de coche compartido, ordenación específica de motos, bicicletas y VMP.

9. Diagnóstico específico del centro de l'Olleria

El centro de l'Olleria queda incorporado al plan por coherencia organizativa. La muestra directa del centro asciende a 10 respuestas, equivalente aproximadamente al 41,7% de la plantilla censada del centro, por lo que sus conclusiones deben leerse con prudencia muestral pero son suficientes para orientar medidas proporcionales.

Indicador	l'Olleria
Modal split principal	90,0% coche individual; 10,0% coche compartido
Distancia / tiempo predominantes	Trayectos cortos y medios; la totalidad de la muestra se sitúa en 20 minutos o menos
Aparcamiento	No se aprecia tensión estructural; predominan respuestas de facilidad alta o normal
Problemas de acceso	Incidencia reducida; aparecen de forma puntual congestión y falta de plazas
Cambio modal	Centro apto para reforzar medidas de proximidad, rutas seguras y aparcamiento bici/VMP

Por tanto, en l'Olleria el plan debe centrarse en medidas de bajo coste y rápida implantación: adscripción por proximidad cuando sea organizativamente posible, información sobre rutas seguras y aparcamiento ordenado de bicicleta/VMP.

10. Estimación de emisiones de GEI asociadas a la movilidad al trabajo asociada a la movilidad al trabajo

La estimación de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la movilidad al trabajo se ha realizado a partir de los datos obtenidos en la encuesta interna de movilidad, aplicando factores de emisión de la base DEFRA 2025, por considerarse una referencia técnica adecuada para cálculos vinculados a desplazamientos y movilidad.

Dado que la encuesta fue diseñada con anterioridad a la selección definitiva de esta base de factores, en aquellos supuestos en los que no se disponía de información completa se han aplicado criterios homogéneos de aproximación. En particular:

- cuando no constaba el tamaño o segmento del vehículo, se ha utilizado el valor promedio aplicable;
- cuando en desplazamientos en coche no constaba el tipo de combustible, se ha aplicado el factor correspondiente a vehículo de combustible desconocido;
- cuando no constaba la distancia recorrida, se ha imputado una distancia media de 20 km;
- en los desplazamientos mixtos coche + tren, se ha considerado, a efectos de cálculo, un recorrido de 20 km en coche hasta la estación y 80 km en tren;
- en los supuestos de VMP o patinete con asignación errónea de combustible, se ha corregido la categoría para adecuarla a la naturaleza eléctrica de dicho modo de desplazamiento.

- La estimación resultante debe interpretarse como una estimación técnica orientativa, elaborada con finalidad diagnóstica para el presente Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo:

Emisiones anuales estimadas de la muestra total (148 respuestas válidas) | 191,85 t CO₂e/año

Centro de Alfarrasí | 172,83 t CO₂e/año

Centro de l'Olleria | 8,17 t CO₂e/año

Ambos / variable | 10,84 t CO₂e/año

10.2. Interpretación

La estimación obtenida confirma que el principal vector de reducción de emisiones se encuentra en la disminución del uso del coche individual, especialmente en el centro de Alfarrasí, donde se concentra la mayor parte de la muestra, de los desplazamientos y de las emisiones asociadas.

Los resultados refuerzan la prioridad de medidas de coste contenido y rápida implantación, en particular el coche compartido por corredores y turnos compatibles, la mejora de la ordenación del aparcamiento y de los accesos, y el refuerzo progresivo de alternativas de movilidad de bajas o cero emisiones.

La estimación tiene carácter técnico y orientativo, al partir de datos declarados por la muestra encuestada y de criterios homogéneos de aproximación en los casos con información incompleta, por lo que su finalidad es servir de base diagnóstica, comparativa y de seguimiento dentro del presente plan.

11. Objetivos generales

- Mejorar la seguridad vial en los desplazamientos al trabajo y en los accesos a los centros.
- Favorecer soluciones de coche compartido, movilidad activa y movilidad de bajas/cero emisiones.
- Ordenar de manera progresiva el estacionamiento y los accesos en Alfarrasí, junto al ayuntamiento de la población.
- Integrar a ETT y personal externo habitual en las reglas de movilidad, circulación, estacionamiento y seguridad vial.
- Disponer de un cuadro anual de indicadores que permita revisar la eficacia de las medidas y actualizar la estimación de emisiones de GEI asociadas a la movilidad al trabajo.

12. Objetivos específicos por centro

12.1. Alfarrasí

- Reducir en al menos 5 puntos porcentuales el peso del coche individual en la siguiente revisión ordinaria del plan, tomando como referencia la línea base de 2026.
- Incrementar el uso de coche compartido y consolidar una bolsa interna de emparejamientos por turnos y corredores de origen.
- Disminuir la presión percibida sobre el aparcamiento y la congestión en accesos.
- Ordenar el aparcamiento de motos, bicicletas y VMP junto al ayuntamiento de Alfarrasí.
- Mejorar progresivamente las condiciones de acceso seguro al centro para bicicletas y VMP, coordinando, cuando proceda, las actuaciones internas con las posibles mejoras externas que puedan abordarse con el Ayuntamiento de Alfarrasí.

12.2. L'Olleria

- Mantener una gestión proporcionada y preventiva de accesos y estacionamiento, evitando trasladar al centro medidas sobredimensionadas.

- Favorecer, cuando resulte organizativamente viable, la proximidad residencia-centro en coberturas y adscripciones funcionales.
- Impulse rutas seguras y aparcamiento bici/VMP para trayectos cortos de ámbito local.

13. Criterios de gestión del plan

- **Criterio de proximidad:** PICDA procurará, cuando sea compatible con necesidades productivas, cobertura de turnos, cualificación y polivalencia, favorecer la adscripción o cobertura del centro más próximo al domicilio habitual.
- **No automaticidad:** el plan no genera por sí solo derecho automático de traslado, cambio de turno, compensación económica o plaza de aparcamiento.
- **Coste contenido y gradualidad:** se priorizarán medidas organizativas y de gestión antes de adoptar inversiones de mayor entidad.

14. Medidas del plan

14.1. Medidas generales de empresa

Implantación y seguimiento con la RLPT

La empresa tramitará el plan con el Comité de Empresa como RLPT y celebrará reuniones de seguimiento al menos una vez al año o cuando existan incidencias relevantes.

Diagnóstico anual de movilidad

Se realizará una encuesta anual o bienal de movilidad y se actualizará el cuadro de indicadores y la estimación de emisiones de GEI asociadas a la movilidad al trabajo.

Programa interno de coche compartido

PICDA impulsará el uso del coche compartido mediante acciones de comunicación interna y difusión de herramientas existentes que faciliten la identificación de rutas compatibles entre personas trabajadoras. En particular, se promoverá el uso de la app TRIBBU u otras herramientas equivalentes que puedan facilitar la movilidad compartida (<https://www.tribbuapp.com/>).

La participación tendrá carácter voluntario y deberá respetar en todo caso la normativa aplicable en materia de protección de datos, seguridad vial y organización interna.

Política de seguridad vial y accesos

Se mantendrán acciones de información y formación en seguridad vial, así como instrucciones internas de acceso, estacionamiento y convivencia peatonal.

Gestión del aparcamiento con criterios de movilidad sostenible

La empresa podrá ordenar progresivamente el uso del aparcamiento priorizando necesidades operativas, movilidad reducida, coche compartido y accesos seguros.

Infraestructura para bici, VMP y motos

Se revisará el dimensionamiento, la accesibilidad y el orden del aparcamiento de bicicletas, VMP y motocicletas en ambos centros.

14.2. Medidas específicas para Alfarrasí

Prioridad de implantación del coche compartido

Alfarrasí será el centro prioritario para el programa de coche compartido, dada la combinación de muestra amplia, dependencia del coche y potencial de compatibilidad de corredores.

Para esta medida se analizará la ratio de personas por localidad y turno, especialmente en los turnos A, B y C, incorporando de forma diferenciada al personal de mantenimiento cuando resulte necesario para una lectura operativa más precisa.

El objetivo de este análisis será identificar posibles agrupaciones por localidad que permitan favorecer el uso compartido del vehículo. Si las circunstancias organizativas y productivas lo permiten, y siempre con carácter voluntario para la persona trabajadora, podrán estudiarse ajustes de turno o adscripción futura —especialmente en nuevas incorporaciones— que faciliten la coincidencia de personas de una misma localidad o zona de procedencia.

Asimismo, si del análisis resultara un colectivo suficiente y razonablemente estable, se podrá explorar una posible prueba de transporte colectivo o minibús, previa consulta a las personas potencialmente usuarias y condicionada a su viabilidad técnica, económica y organizativa.

Apoyo ante incidencias excepcionales en coche compartido

En el marco del programa de coche compartido, si una persona que comparte vehículo y presta servicios dentro del mismo turno se viera afectada por una situación imprevisible de urgencia familiar o personal urgente y grave que le impidiera regresar a su domicilio por los medios inicialmente previstos, la empresa valorará la situación y, cuando no exista una alternativa razonable de retorno, pondrá a su disposición los medios necesarios para facilitar dicho regreso.

Esta medida tendrá carácter excepcional, no automático, y deberá gestionarse caso por caso, atendiendo a criterios de razonabilidad, urgencia, disponibilidad y buena fe.

Ordenación del aparcamiento y accesos

Se revisará la distribución del estacionamiento, los puntos de entrada/salida y las reglas internas para reducir congestión en horas punta.

Aparcamiento específico para bicicletas y VMP

Se estudiará una nueva ubicación para el estacionamiento de bicicletas y VMP que permita mejorar sus condiciones de uso y, en su caso, incorporar una solución de cubrición o resguardo frente a fenómenos meteorológicos adversos. La medida quedará condicionada a la disponibilidad de espacio, viabilidad técnica, seguridad del acceso y compatibilidad con la operativa del centro.

Estudio de acceso controlado para bicicletas y VMP

Se estudiará la posible habilitación de un acceso controlado para bicicletas y VMP, como medida temporal mientras se trabaja con el Ayuntamiento de Alfarrasí en las actuaciones de movilidad y accesibilidad vinculadas al objetivo previsto en el epígrafe 12.1 del presente Plan.

Dicho acceso no tendrá carácter libre ni general para toda la plantilla. En caso de implantarse, deberá contar con sistema de autorización individual, registro de accesos, cierre automático y medidas suficientes para evitar usos indebidos o accesos no autorizados. Su puesta en marcha quedará condicionada a la validación previa desde el punto de vista técnico, preventivo, organizativo y de control de accesos.

Información de movilidad externa

Se difundirá información actualizada sobre opciones de conexión con l'Olleria, Montaverner y otras referencias territoriales, así como recomendaciones de acceso seguro.

Estudio condicionado de soluciones colectivas

Solo si la demanda efectiva y la compatibilidad de turnos lo justifican, se evaluará una solución colectiva o una conexión funcional con nodos externos.

14.3. Medidas específicas para l'Olleria

Proximidad residencial en coberturas y adscripciones

Cuando resulte organizativamente posible, se tendrá en cuenta la proximidad residencial al centro de l'Olleria como criterio orientador.

Rutas seguras y movilidad activa

Se fomentarán itinerarios peatonales y ciclistas razonablemente seguros para trayectos cortos.

Aparcamiento de bicicleta y VMP

Se mantendrá o adecuará un espacio ordenado para bicicleta y VMP acorde con la escala del centro.

15. Personal ETT, contratas y proveedores

PICDA incorporará en sus procesos de acogida y coordinación preventiva instrucciones sobre accesos, circulación, estacionamiento, velocidad, aparcamiento de motos/bicicletas/VMP y rutas recomendadas. La documentación contractual o preventiva podrá remitirse expresamente al presente plan cuando la habitualidad de acceso así lo justifique.

16. Indicadores de seguimiento

Indicador	Periodicidad	Responsable
Tasa de respuesta de la encuesta de movilidad	Anual/Bienal	PYO
Reparto modal por centro	Anual/Bienal	PYO
Número de grupos o emparejamientos activos de coche compartido	Trimestral	PYO
Incidencias de acceso y siniestralidad in itinere reportada	Semestral	PRL
Ocupación y conflictos de estacionamiento	Semestral	PYO / Mantenimiento
Uso de aparcamiento bici/VMP/moto	Semestral	PYO
Estimación de emisiones de GEI asociadas a la movilidad al trabajo estimada de la movilidad al trabajo	Anual	Medio Ambiente / PYO

17. Gobernanza, implantación y revisión

El presente Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo será objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras (RLPT), de conformidad con el artículo 26 de la Ley 9/2025. Existiendo RLPT en la empresa, la interlocución y negociación del plan se articularán a través del Comité de Empresa, sin necesidad de constituir una

comisión negociadora específica distinta, prevista legalmente para los supuestos en que no exista representación legal.

Por la parte empresarial participarán en dicho proceso las personas que designe la Dirección, con apoyo técnico de los departamentos de Personas y Organización, Prevención de Riesgos Laborales, Medio Ambiente y, en su caso, Equipo de Legal, a efectos de elaboración, revisión técnica, seguimiento e impulso de las medidas del plan.

La empresa impulsará un proceso negociador real y documentado con la RLPT, con traslado del borrador, recepción de observaciones, celebración de reuniones y valoración motivada de las propuestas formuladas. En caso de no alcanzarse acuerdo, la empresa podrá proceder a la aprobación del plan, dejando constancia del proceso seguido y de las observaciones realizadas, sin perjuicio de las obligaciones legales de seguimiento, revisión y comunicación posterior a la autoridad competente en los plazos aplicables. La ley exige negociación con la RLPT y prevé expresamente la comunicación del plan una vez adoptado o aprobado.

Una vez aprobado, el plan será objeto de seguimiento periódico para evaluar el grado de implantación de sus medidas. En todo caso, la empresa elaborará el correspondiente informe de seguimiento en el plazo de dos años desde su aprobación y, posteriormente, cada dos años durante su vigencia, sin perjuicio de otras revisiones que resulten necesarias.

18. Calendario de implantación

Fase	Plazo orientativo	Plazo orientativo en formato fecha	Contenido
Fase 1	0–4 meses	02/07/2026 – 31/10/2026	Presentación a la RLPT, cuadro base de indicadores, puesta en marcha de bolsa de coche compartido
Fase 2	4–9 meses	01/11/2026 – 30/04/2027	Ordenación de aparcamiento y accesos, protocolo bici/VMP/motos, información de movilidad y seguridad vial
Fase 3	9–15 meses	01/05/2027 – 31/10/2027	Evaluación de demanda real de medidas de segunda generación: recarga eléctrica, conexión externa o transporte colectivo
Fase 4	15-24 meses	01/11/2026 – 01/07/2028	Revisión anual del plan, encuesta de seguimiento y actualización de estimación de emisiones de GEI asociadas a la movilidad al trabajo

19. Cláusula final y firma del Plan

El presente plan tiene naturaleza organizativa y preventiva en materia de movilidad sostenible al trabajo. Su aplicación será progresiva, siempre informada a la RLPT y ajustada a las necesidades organizativas, la disponibilidad material y la evaluación periódica de resultados. La puesta en marcha del plan no prejuzga por sí sola la adopción de medidas de inversión que queden condicionadas a viabilidad técnica, económica u organizativa.

En Alfarrasí, a 09 de julio de 2026, firma el Comité de empresa junto a Personas y Organización y PRL:

/

ANEXO I. LÍNEA BASE 2026

Bloque	Línea base
Muestra	148 respuestas válidas; 93,9% plantilla PICDA y 6,1% ETT habitual
Centro	87,8% Alfarrasí; 6,8% l'Olleria; 5,4% ambos/variable
Modal split	68,9% coche individual; 19,6% coche compartido; 6,8% a pie/bici/VMP
Barreras principales	Falta de plazas y congestión en accesos, especialmente en Alfarrasí
Palancas de mejora	Ruta compatible para coche compartido, información sobre ahorro/coste, prioridad de aparcamiento, recarga eléctrica y mejora de acceso bici/VMP
Emisiones estimadas de la muestra	191,85 t CO ₂ e/año

ANEXO II. FUENTES Y CRITERIOS UTILIZADOS

- Encuesta interna de movilidad al trabajo – PICDA 2026 (fichero de respuestas y resumen PDF).
- Estudio interno de datos de encuesta y cálculo de emisiones asociado a la movilidad al trabajo.
- Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.
- **DEFRA 2025 Government greenhouse gas conversion factors**, utilizados como referencia metodológica para el cálculo de emisiones asociadas a los desplazamientos declarados.

Criterios aplicados en el cálculo:

- uso de factores DEFRA 2025;
- utilización de valores promedio cuando no constaba el tamaño del vehículo;
- uso del factor “unknown” cuando no constaba el combustible en desplazamientos en coche;
- imputación de 20 km cuando no constaba la distancia;
- consideración de 20 km en coche y 80 km en tren en desplazamientos mixtos coche + tren;
- corrección de respuestas incompatibles en el caso de VMP/patinete.

ANEXO III. RESULTADOS DE LA ENCUESTA INTERNA DE MOVILIDAD

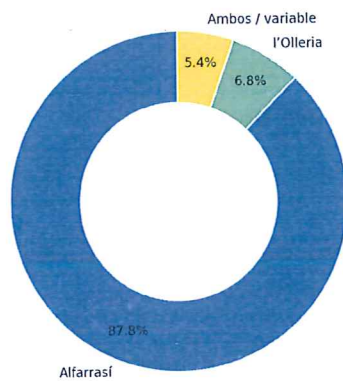
Base analizada: 148 respuestas válidas.

A1. Lectura ejecutiva rápida

Muestra	Centro principal	Modo dominante	Problema más citado	Palanca con mayor recorrido
148 respuestas válidas	Alfarrasí (87,8%)	Coche individual (68,9%)	Falta de plazas (27,7%); 48,0% declara no tener incidencias	Coche compartido: 45,9% favorable o probable y 20,3% ya lo usa como modo principal

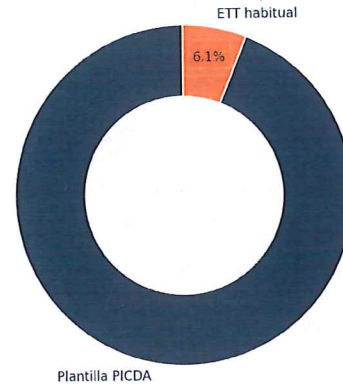
Centro de trabajo habitual

base: 148 respuestas



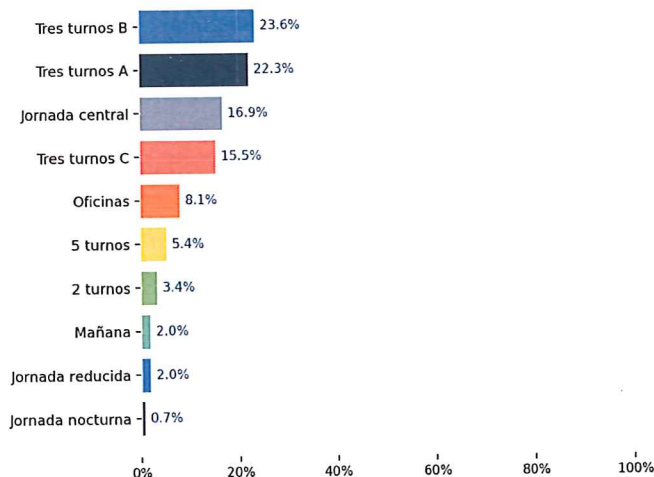
Vinculación

Predomina la plantilla propia



Turno o franja habitual

Distribución de la muestra por organización del trabajo



Indicadores rápidos

148

respuestas válidas

87,8%

Alfarrasí

93,9%

plantilla PICDA

45,9%

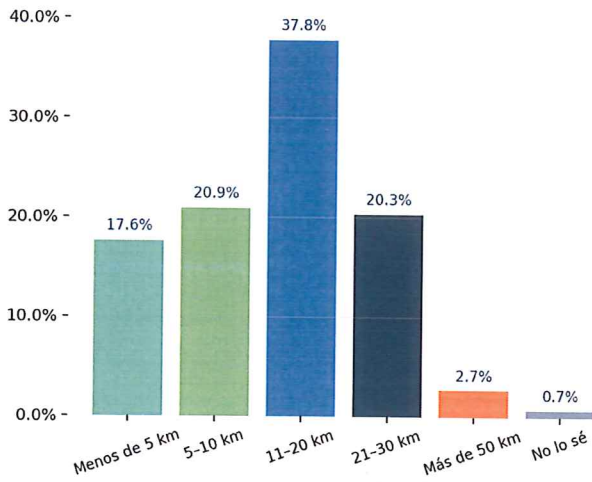
disposición total o probable a compartir coche

Figura A1. Perfil muestral y composición de la encuesta.

Figura A2. Distancias, tiempos y municipios de origen.

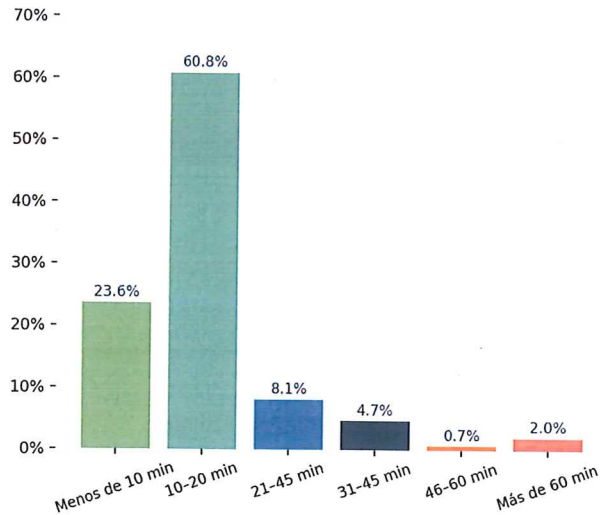
Distancia aproximada de ida

58,8% se sitúa entre 5 y 20 km



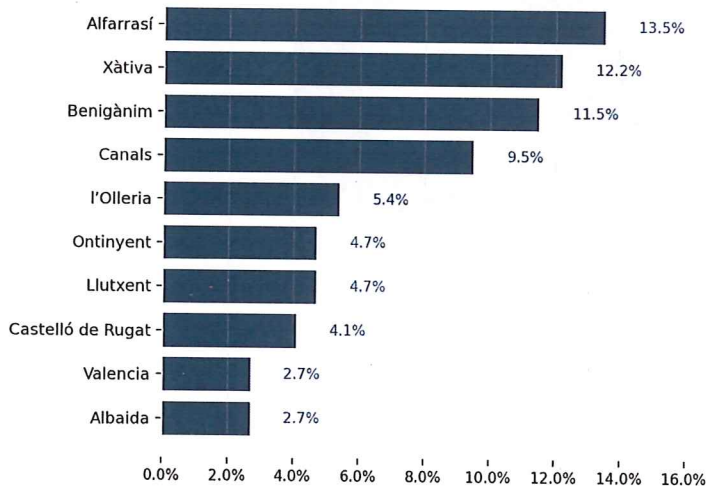
Tiempo habitual de ida

84,4% tarda 20 minutos o menos



Municipios de origen más frecuentes

top 10 municipios de salida declarados

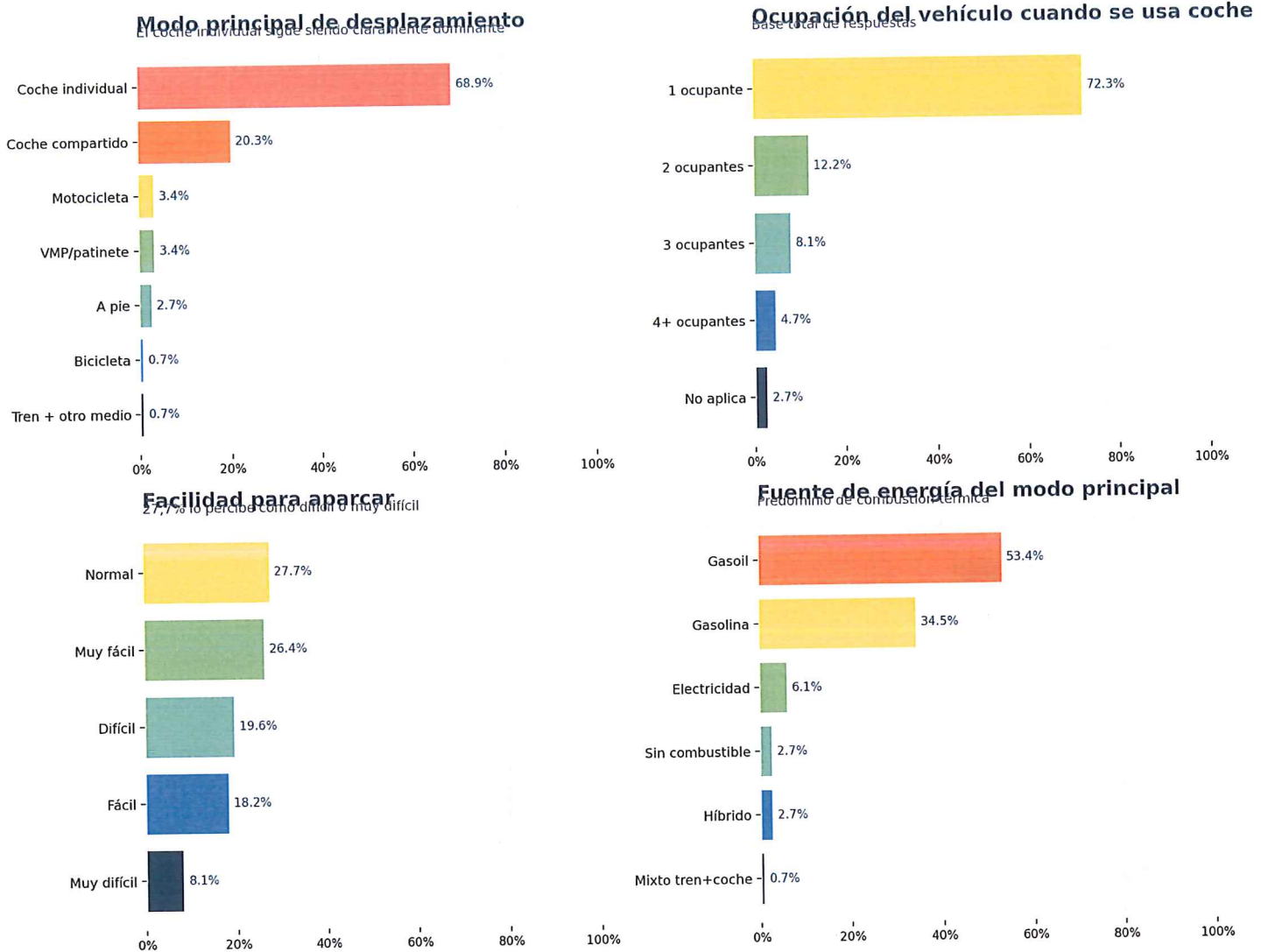


Lectura operativa

- Predomina un patrón de proximidad media: 58,8% de trayectos entre 5 y 20 km.
- Los desplazamientos son relativamente cortos: 84,4% dura 20 minutos o menos.
- La residencia se concentra en Alfarrasí, Xàtiva, Benigànim y Canals, lo que facilita corredores de coche compartido.
- l'Olleria presenta una muestra pequeña, pero con trayectos mayoritariamente de 11-20 km y tiempos de 10-20 min.

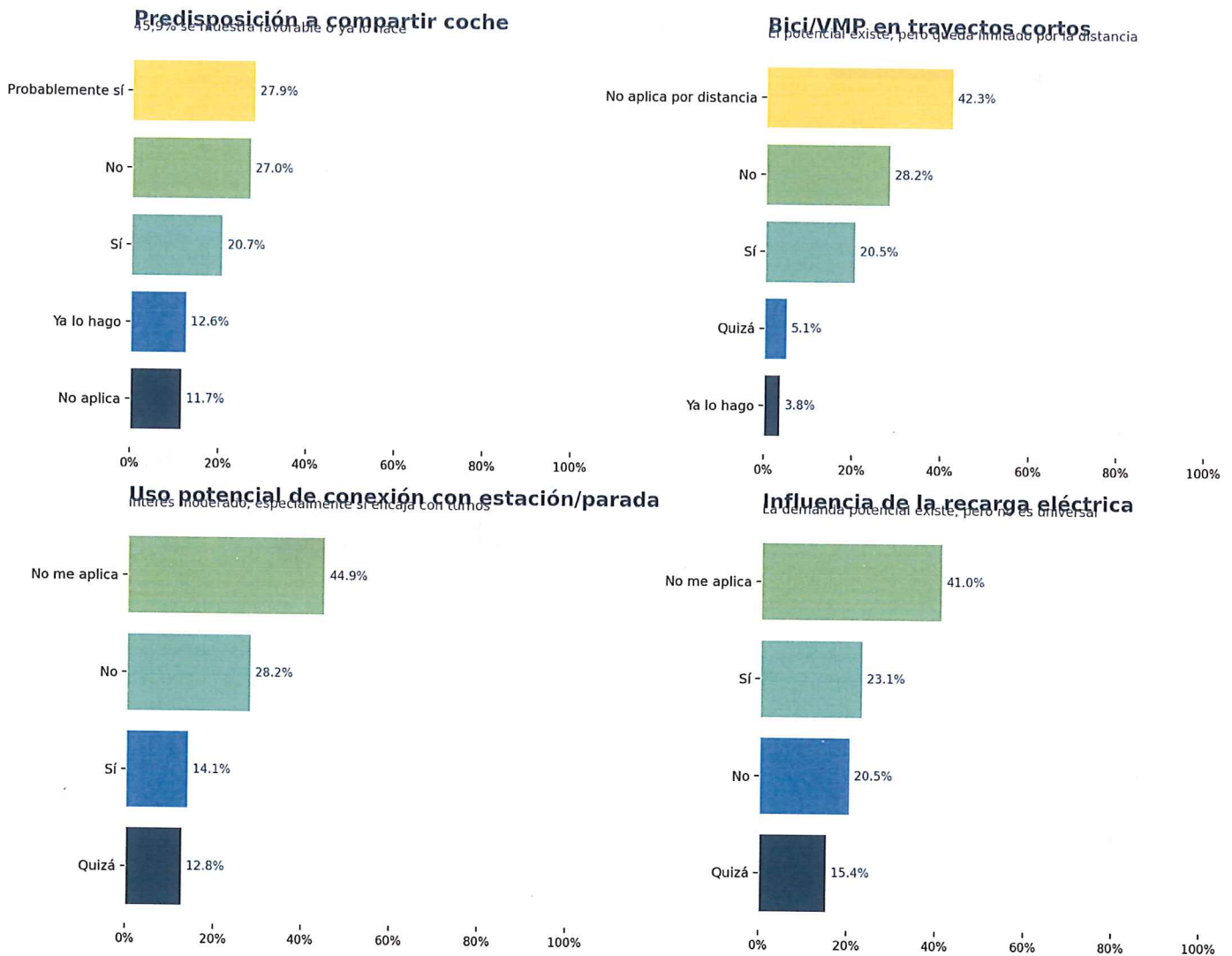
Los desplazamientos se concentran en radios relativamente próximos y tiempos cortos, lo que refuerza la viabilidad de medidas de coche compartido por corredores y de movilidad activa en trayectos muy cortos.

Figura A3. Modos de desplazamiento, ocupación del vehículo y aparcamiento.



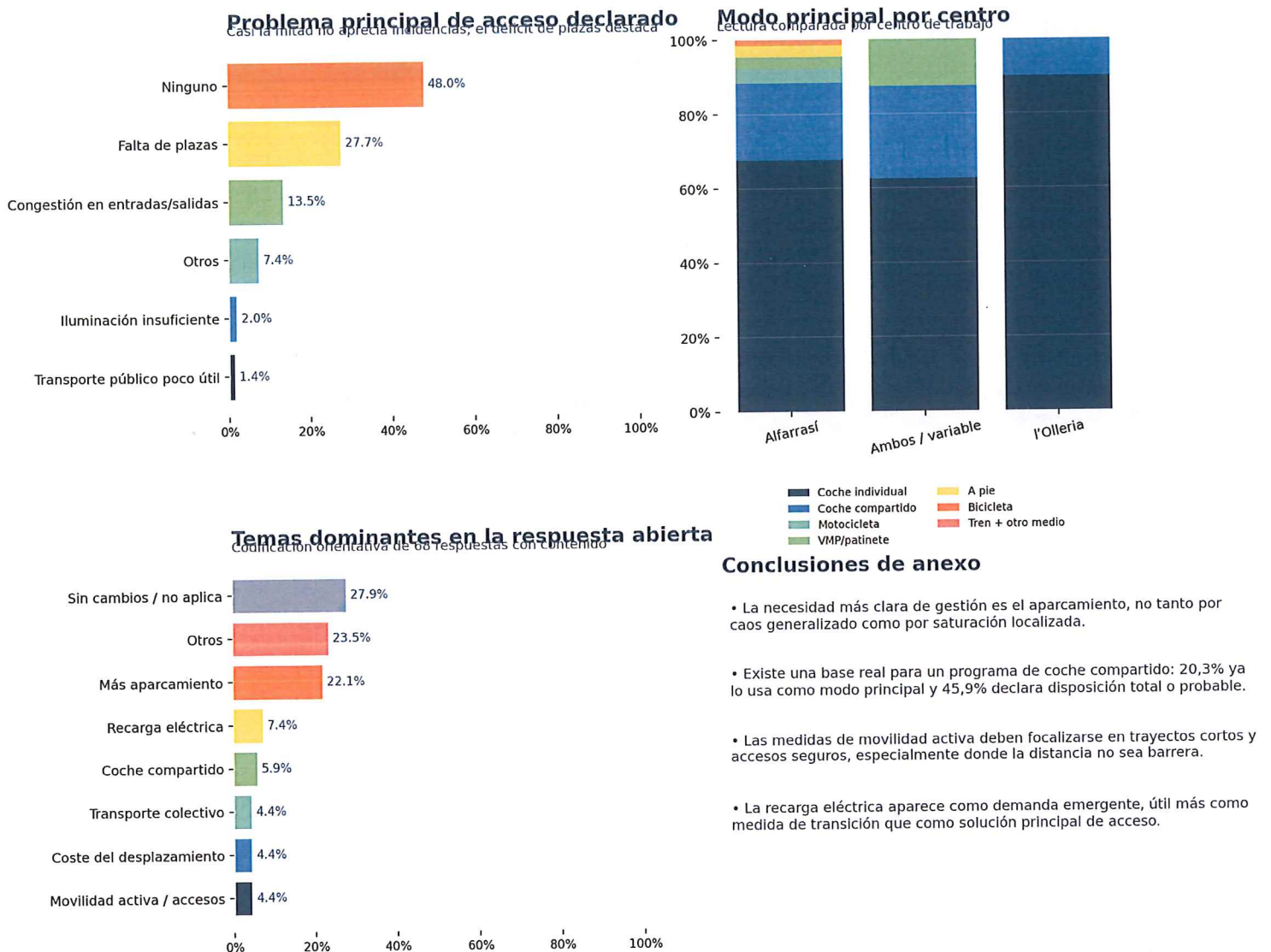
El patrón dominante sigue siendo el coche individual. Aun así, la ocupación del vehículo muestra una base real de movilidad compartida ya existente y una percepción del aparcamiento dividida entre comodidad y saturación localizada.

Figura A4. Predisposición ante medidas de mejora.



Las respuestas avalan priorizar primero las medidas de coste contenido: coche compartido, información operativa y ajustes de acceso. La bici/VMP tiene recorrido limitado por distancia, pero no irrelevante.

Figura A5. Incidencias declaradas y lectura cualitativa.



La mitad no aprecia incidencias, pero el déficit de plazas de aparcamiento muy próximas/ cercanas al centro de trabajo es el principal problema declarado. En las respuestas abiertas destacan peticiones de aparcamiento, recarga eléctrica y, en menor medida, transporte colectivo y accesos seguros.

A2. Tablas de apoyo al diagnóstico

Tabla A1. Resumen comparado por centro de trabajo.

Centro	Respuestas	Modo dominante	Distancia dominante	Tiempo dominante	Principal incidencia
Alfarrasí	130	Coche individual (67,7%)	11–20 km (36,2%)	10–20 min (61,5%)	Ninguno (45,4%)
Ambos / variable	8	Coche individual (62,5%)	21–30 km (37,5%)	Menos de 10 min (50,0%)	Ninguno (75,0%)
l'Olleria	10	Coche individual (90,0%)	11–20 km (80,0%)	10–20 min (80,0%)	Ninguno (60,0%)

Tabla A2. Municipios de origen más frecuentes.

Municipio	n	%
Alfarrasí	20	13,5
Xàtiva	18	12,2
Benigànim	17	11,5
Canals	14	9,5
l'Olleria	8	5,4
Ontinyent	7	4,7
Llutxent	7	4,7
Castelló de Rugat	6	4,1
Valencia	4	2,7
Albaida	4	2,7
Quatretonda	3	2,0
El Palomar	3	2,0

ANEXO IV. DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR TURNOS Y PROCEDENCIA GEOGRÁFICA

Plantilla Alfarrasí y Ollería sin contar personas con reducciones de jornada:

Población	Turno A	Turno B	Turno C	Total
Aielo de Malferit			1	1
Albaida		3	3	6
Alcàntera de Xúquer	1			1
Alfarrasí	4	4	12	20
Atzeneta d'Albaida		2		2
Barxeta	1	1		2
Bèlgida		1	1	2
Benicolet		1		1
Benigànim	14	8	10	32
Benirredrà		1		1
Benissuera	1	3		4
Bufali			1	1
Canals	4	8	5	17
Carcaixent			1	1
Castelló de Rugat	2	1	2	5
Gandia	4			4
Genovés		1		1
Guadasséquies		1	2	3
La Granja de la Costera			1	1
La Llosa de Ranes	1	3	2	6
La Pobla del Duc	4	1	1	6
L'Alcúdia de Crespins	3	5	7	15
Llutxent		3	3	6
L'Ollería	11	9	5	25
Montaverner	4		6	10
Montesa	3			3
Montitxelvo	1	1		2
Muro d'Alcoi	1			1
Novetlè	3	1		4
Ontinyent	5	1		6
Quatretonda	2	2	1	5
Ràfol de Salem		2	1	3
Terrateig		1		1
Vallada	1			1
Xàtiva	11	6	11	28
Xella		3		3
Total	81	73	76	230

Plantilla Alfarrasí y Ollería completa:

Población	Sin asignación	Turno A	Turno B	Turno C	Turno D	Turno E	Total
Benigànim	7	14	8	10	0	0	39
Alfarrasí	15	4	4	12	1	0	36
L'Ollería	10	11	9	5	1	1	37
Xàtiva	5	11	6	11	1	0	34
Canals	7	4	8	5	0	1	25
Ontinyent	10	5	1	0	0	0	16
L'Alcúdia de Crespins	0	3	5	7	0	0	15
Montaverner	4	4	0	6	0	0	14
Gandia	4	4	0	0	0	0	8
La Pobla del Duc	1	4	1	1	0	0	7
Albaida	1	0	3	3	0	0	7
Castelló de Rugat	1	2	1	2	0	1	7
Llutxent	1	0	3	3	0	0	7
Quatretonda	1	2	2	1	1	0	7
La Llosa de Ranes	0	1	3	2	0	0	6
Benissuera	0	1	3	0	0	1	5
Guadasséquies	1	0	1	2	0	1	5
Montesa	1	3	0	0	0	0	4
València	4	0	0	0	0	0	4
Xella	1	0	3	0	0	0	4
Novetlè	0	3	1	0	0	0	4
Genovés	1	0	1	0	1	0	3
Ràfol de Salem	0	0	2	1	0	0	3
Aielo de Malferit	2	0	0	1	0	0	3
Barxeta	1	1	1	0	0	0	3
Atzeneta d'Albaida	0	0	2	0	0	0	2
Bèlgida	0	0	1	1	0	0	2
Montitxelvo	0	1	1	0	0	0	2
Bufali	0	0	0	1	0	0	1
Benirredrà	0	0	1	0	0	0	1
Benicolet	0	0	1	0	0	0	1
Alcàntera de Xúquer	0	1	0	0	0	0	1
Alboy	1	0	0	0	0	0	1
La Granja de la Costera	0	0	0	1	0	0	1
Carcaixent	0	0	0	1	0	0	1
El Palomar	1	0	0	0	0	0	1
Llanera de Ranes	1	0	0	0	0	0	1
Otos	1	0	0	0	0	0	1
Ondara	1	0	0	0	0	0	1
Muro d'Alcoi	0	1	0	0	0	0	1
Picanya	1	0	0	0	0	0	1
Quesa	1	0	0	0	0	0	1
Terrateig	0	0	1	0	0	0	1
Vallada	0	1	0	0	0	0	1
TOTAL	85	81	73	76	5	5	325

