

Lunes, 9 de julio 2012

LA VANGUARDIA.com |

Un 64,3% de la población andaluza está atendida por la red de Consorcios de Transporte Metropolitano en Andalucía

06/07/2012 - 16:35h

Un estudio del Centro de **Estudios Andaluces** analiza la **movilidad urbana** y propone medidas para avanzar hacia un modelo sostenible

SEVILLA, 6 (EUROPA PRESS)

La red andaluza de Consorcios de **Transporte** Metropolitano presta servicio a más de 5,3 millones de personas lo que supone un 64,3 por ciento de la población de Andalucía. En concreto, los consorcios de Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz y Campo de Gibraltar, plenamente consolidados, atienden a un 46 por ciento de la población andaluza mientras que los de Almería, Jaén, Córdoba y Huelva, de más reciente creación, cubren el 18,3 por ciento de la población.

Este es uno de los datos destacados que se recogen en el estudio 'Hacia un modelo de **movilidad urbana sostenible** en Andalucía', publicado por el Centro de Estudios Andaluces en el número 65 de la Colección Actualidad, se indica en nota de prensa. Esta investigación tiene como finalidad conocer las problemáticas de movilidad de las ciudades andaluzas y suministrar una batería de propuestas para avanzar hacia una movilidad sostenible en Andalucía.

El trabajo está dividido en tres partes en las que se recogen los aspectos que provocan la insostenibilidad del modelo de movilidad urbana; un análisis de la demanda de movilidad en Andalucía, según los estudios y estadísticas disponibles, y un análisis de la política de movilidad que se están poniendo en marcha en la Comunidad Autónoma.

Los investigadores responsables del informe, Carmen Lizárraga y Alejandro Luis Grindlay, de la Universidad de Granada, han realizado un análisis cualitativo que relaciona el coste monetario y político de sus propuestas con la eficacia de cada una de ellas.

En concreto, la investigación propone 17 medidas entre las que destacan la aprobación de una Ley de Movilidad Sostenible de Andalucía, la creación de un Observatorio de Movilidad Metropolitana de Andalucía, la intermodalidad entre transportes - **-transporte público**-escolar y transporte público urbano-metropolitano-- así como la mejora del transporte público y el fomento de su uso, además de la apuesta por la bicicleta como medio de transporte.

PAUTAS DE INSOSTENIBILIDAD

En el primer apartado, el estudio señala que la movilidad urbana se ha convertido en uno de los pilares de las políticas locales, sin embargo plantea dos dificultades. A juicio de los investigadores, "las políticas de movilidad no tienen por qué ser únicamente políticas de transporte sino que deben ser entendidas como un objetivo global y articulado".

El documento revela que la idea generalizada de que el vehículo privado aumenta la libertad de movimiento y el grado de accesibilidad ha provocado su sobreutilización. En Andalucía, el índice de motorización ha ido aumentando en las dos últimas décadas menos en las grandes ciudades por su sistema de transporte público y por la mayor dotación de servicios e infraestructuras.

El problema "más grave" asociado al modelo de transporte es su dependencia energética, incluidos los accidentes de tráfico, los altos niveles de congestión del tráfico urbano o los efectos perniciosos de la contaminación acústica. Andalucía es la Comunidad Autónoma española que más gases contaminantes emite a la atmósfera debido al alto nivel de tráfico de sus carreteras.

MODELOS DE MOVILIDAD URBANA

En este apartado, el informe recoge interesantes datos sobre las ciudades andaluzas en las que el tiempo medio dedicado a desplazamientos en un día laborable es menor a la media nacional, calculada en 70 minutos. A la cabeza se sitúan Cádiz con 72,1 minutos al día y Sevilla con 69,5; mientras que Huelva --53,5 minutos al día-- y Jaén --56,9 minutos al día-- están a la cola de esta variable.

El objetivo más común de los desplazamientos en la región es ir a trabajar (27%) y es el coche, en más de la mitad de los casos, el modo de transporte más utilizado. La importancia del uso del autobús público está por debajo de la media nacional, aspecto que está mejorando con la labor de los Consorcios de Transporte Metropolitanos. Es precisamente en las áreas metropolitanas donde se concentra el 60 por ciento de la población y de la renta de Andalucía; de hecho, el 80 por ciento de los desplazamientos se realiza del área metropolitana a la ciudad.

En general, los índices de movilidad motorizada han aumentado en las últimas décadas, ascenso que se ha visto acompañado de una reducción de la importancia de la movilidad no motorizada en los desplazamientos urbanos, con diferencias entre las provincias. En Sevilla han aumentado los desplazamientos en bicicleta mientras que en la corona la participación del vehículo privado es muy superior a la ciudad central.

En el área metropolitana de Granada se realizan 1,5 millones de desplazamientos diarios lo que equivale a un índice de movilidad diaria de 3 viajes por habitante. En el centro la mitad de los trayectos se realizan a pie mientras que de la corona al centro el 84% de los desplazamientos se realizan en coche.

En la Bahía de Cádiz se producen 1,27 millones de desplazamientos que suponen 2 viajes diarios por persona con una duración media de 16 minutos, mientras que en el Campo de Gibraltar la tasa de movilidad del área sube a 2,24 viajes por habitante al día.

La expansión urbana de Málaga se ha realizado con asentamientos de población dispersos que han dificultado el diseño de líneas de transporte público colectivo. Las zonas de mayor congestión son los accesos desde la costa occidental y las rondas de acceso desde la costa oriental.

En el caso de Almería, el documento señala que existe una alta dependencia de la comunicación terrestre entre la capital y el resto de municipios del Bajo Andarax, al mismo tiempo que 11 municipios de más de 3.000 habitantes no cuentan con cobertura de transporte público.

AVANCES EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

En el tercero de los apartados, el número 65 de la Colección Actualidad se detiene en el impulso a las políticas de oferta de infraestructuras y servicios de transporte impulsados por la Junta de Andalucía en las áreas metropolitanas desde al año 2000. El informe propone que la política de movilidad se articule en torno a los ejes de coordinación, planificación e inversión y señala que la Comunidad Autónoma ha desarrollado un notable esfuerzo en materia de Planificación Territorial iniciado con la Ley 1/1994, los planes de ordenación territorial subregional y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

En este apartado, la investigación detalla y analiza los avances en materia de transporte público metropolitano, transporte no motorizado y otras actuaciones que tienen como objetivo cambiar la tendencia del modelo de movilidad actual.

En concreto, se centra en la red de Consorcios de Transporte Metropolitano, los modelos colectivos electrificados representados por el tranvía de Sevilla y el de Jaén, y la red de carril bici de Sevilla, convertida en "emblema de la bicicleta urbana en Andalucía", junto a otras iniciativas como el sistema de préstamos de bicicletas 'TUBICI', promovido por la Agencia Andaluza de la Energía en localidades como Jerez de la Frontera, Alcalá de Guadaira, Algeciras, Dos Hermanas y las Universidades de Almería, Cádiz, Córdoba, Huelva y Málaga con el propósito de reducir el consumo energético.

El documento 'Hacia un modelo de movilidad urbana sostenible en Andalucía' ofrece información novedosa ya que recopila los escasos datos que existen sobre movilidad en la Comunidad Autónoma utilizando distintas fuentes como el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, la Dirección General de Tráfico, el Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), los distintos ayuntamientos andaluces y datos de elaboración propia.