La Opinión www.laopiniondemalaga.es DE MÁLAGA

El malagueño opta por el transporte sostenible para desplazarse

Casi la mitad de los viajes que se realizan diariamente no son motorizados y el 63% se hacen en medios sostenibles



MIGUEL FERRARY – 10/04/2016

Los malagueños prefieren moverse como dice la canción de Manolo García «un ratito a pie y otro caminando». Casi la mitad de los desplazamientos diarios que se hacen en Málaga son a pie, el método más popular para moverse y que además ha crecido desde 2008. Ya se sabe, las cosas de la crisis. El coche se coge menos, sobre todo para trabajar, y se opta por dar un paseo. La mayoría con una duración no superior a los 25 minutos o dos kilómetros de distancia.

La depresión económica que atenaza a España desde 2008 se ha dejado notar en nuestras costumbres para movernos. Los malagueños optamos ahora, el 63%, por medios de transporte más sostenibles, como es ir a pie o en bicicleta, la EMT o el metro. Quizá no tanto por convencimiento como por necesidad. El coche se queda en casa y las carreteras se han visto liberadas de una parte importante de los movimientos motorizados. En seis años se ha perdido algo más del 20% de los desplazamientos en vehículo privado. Hay menos trabajo y el uso del coche se resiente.

No obstante, sigue siendo un elemento fundamental para entender la movilidad en Málaga. Así, mientras que unos 666.207 desplazamientos diarios son andando (un 48,2%), según datos del Plan de Movilidad Urbana de Málaga, los coches suman 424.383 viajes. Una cifra importante que representa el 30,7% del total.

La evolución desde el inicio de la crisis es antagónica. Mientras que andar se hace más popular, pasando del 45,9% al 48,2% de los viajes; el automóvil privado ha perdido peso, al pasar del 34,9% al 30,7% del total.

La topografía y organización de la ciudad juegan a favor del coche como medio de transporte, ya que el núcleo urbano es muy extenso y disperso, con una distancia de 20,8 kilómetros entre los extremos, cifra cercana a ciudades más pobladas pero con una estructura más compacta, como Barcelona (21,5 kilómetros) o Madrid (26,2). Esto juega en contra de modos de transporte no motorizados o, incluso, del autobús urbano. Sevilla (13,2), Valencia, (12,4) y Zaragoza (12,1) son ciudades con dimensiones mucho menores, pese a superar en población a Málaga.

Por otra parte, la orografía de Málaga es compleja, al tener zona montañosa muy pegada al litoral que hace que haya numerosas cuestas y desniveles, que no ayudan a los movimientos norte-sur con medios no motorizados.

La entrada de otros medios de transporte, el impacto del metro (aunque todavía está por medir en toda su dimensión cuando se termine la infraestructura) y la mayor diversidad de la población (el extranjero se mueve más a pie y en transporte público), están tenido un impacto positivo en la movilidad sostenible.

Bicicletas y motos

El uso de la bicicleta es quizá la revolución que está en marcha. En seis años se ha multiplicado por cuatro y ha pasado de representar el 0,4 al 1,7% de los desplazamientos diarios. Es verdad que siguen siendo cifras muy bajas, sobre todo si se compara con otras ciudades como Sevilla, donde ronda el 9% de los desplazamientos diarios.

Sin embargo, las perspectivas de crecimiento son buenas. Eso sí, siempre que los planes de construcción de nuevos carriles-bici y del sistema público de préstamo se cumplan.

Por lo pronto, la bicicleta ha pasado de ser la cenicienta de la movilidad dentro de la ciudad a superar a los taxis (16.370) y autobuses discrecionales (11.520) en desplazamientos diarios con sus 23.473 viajes estimados de media. Estos nuevos ciclistas, además, no provienen de personas que hacían sus desplazamientos a pie, sino que parece que son o nuevas incorporaciones de población o que han dejado el coche y optan por este medio, mucho más sostenible y menos contaminante.

El futuro del uso de las bicicletas está íntimamente vinculado a disponer de una red de carriles-bici extensa, bien cuidad y, sobre todo, conectada para permitir los desplazamientos por toda la ciudad. La experiencia de Sevilla muestra estas mismas claves, ya que la extensión de las vías reservadas y de los puntos de préstamo de bicicletas dispararon el uso de este medio desde el 3,4% de 2004 al 5,6% actual, registrando hasta 72.000 viajes al día en 2014. Sin embargo, en 2015 bajó hasta 60.000 precisamente por los problemas de mantenimiento de la red de

viales y de préstamo de bicicletas. La relación entre infraestructura y uso parece más que demostrada.

Eso nos lleva a analizar los planes de construcción de nuevos carriles bici. Hay una inversión comprometida por parte de la Junta y el Ayuntamiento, de 18 millones de euros, para construir 69 kilómetros. Los problemas para definir un trazado hasta El Palo han bloqueado este proyecto.

La moto es una alternativa motorizada que está en auge y con notables beneficios medioambientales respecto al coche. Las emisiones y el consumo son menores y la ocupación de viales, escasa, lo que repercute en la fluidez del tráfico. Casi uno de cada cinco desplazamientos con vehículo privado se hace ahora en moto, con 93.145 viajes de media.

Transporte público

La EMT sigue siendo la reina del transporte público en Málaga. En contra de lo que ha ocurrido en otras ciudades, que presentan estadísticas con dientes de sierra (subidas y bajadas), la EMT viene avalada por un incremento en el uso casi constante, pasando en seis años de protagonizar el 9,7% de los desplazamientos a hacerlo en el 10,2% de los casos. La buena implantación de la red de autobuses y la creación de algunas líneas nuevas, como la que conecta El Palo y la Carretera de Cádiz, la convierten en el tercer medio de transporte más popular, tras ir a pie y en coche privado.

Estos datos son meritorios en una ciudad con una trama urbana compleja, donde predominan las calles estrechas, y una topografía con muchos desniveles.

Los autobuses discrecionales, los interurbanos o el Cercanías representan datos mínimos en los desplazamientos urbanos (dentro de la ciudad), ya que tienen más peso desde el punto de vista metropolitano.

El metro es un elemento a valorar en el futuro. Con un trazado incompleto facilita una media de 12.000 trayectos al día, que aspiran a multiplicarse cuando se llegue al Centro y al Civil. El autobús urbano y el coche privado serán los que más noten su llegada, además de generar nuevos viajes.