

MESA SECTORIAL DE MOVILIDAD

El martes 26 de Octubre en la sede de la Diputación de Pontevedra, se celebra la sesión de trabajo correspondiente al desarrollo de la mesa dedicada a Movilidad.

Los expertos encargados de la Mesa de Movilidad son el D. Xoán Leiceaga Baltar , Catedrático de la Universidad de Vigo, Departamento de Diseño en la Ingeniería y D. Esteban López Figueroa, profesor de la Universidad de Vigo, Departamento de Diseño en la Ingeniería.

Los participantes de la mesa son:

- D. Javier D´Bidegain García, Subdirector de ordenación del Transporte. Xunta de Galicia
- D. Raúl López López, Gerente Autocares Monbus, SL.
- D^a. María Fernanda Pardo Pedernera, Directora Provincial de Tráfico de Pontevedra.
- D. Antonio Coello Buffil, Concejal de Tráfico del Ayuntamiento de Vigo.
- D. Juan Ramón Comesaña Alén, Jefe de Seguridad y Movilidad .
- D. José Crespo Boullosa, Presidente de la Asociación de Taxis para la Provincia de Pontevedra y municipios.
- D. José Manuel Abad Patiño, Jefe de la División de Explotación de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.
- D. Cándido Rodríguez Grana. Secretario sección ferroviaria. UGT Galicia.
- D. Carlos Gil Suárez, Ingeniero Técnico del Departamento de Vías y Obras de la Diputación de Pontevedra .
- D. Alfredo Montero Vaz, Ingeniero Técnico del Departamento de Vías y Obras de la Diputación de Pontevedra .
- D. Baltasar Pujales Estévez, Ingeniero Técnico del Departamento de Vías y Obras de la Diputación de Pontevedra.

A continuación destacamos algunos datos significativos del avance de estudio sobre la movilidad para el Plan Estratégico Provincial.

Del diagnóstico cabe destacar los aspectos que a continuación se reseñan:

Red viaria. Hay que destacar que si relacionamos Km de carreteras con superficie obtenemos que la provincia de PONTEVEDRA posee la densidad de carreteras más elevada de toda la comunidad gallega: 772 Km de carreteras por 1.000 Km² de superficie, por lo tanto la red viaria de la provincia de Pontevedra es la más tupida de Galicia.

En cambio si relacionamos Km de carreteras con número de habitantes observamos que el dato de nuestra provincia está por debajo del de Galicia y España: 379 Km de carreteras por 100.000 habitantes en Pontevedra, 631 Km por 100.000 hab en Galicia y 398 en España.

DENSIDAD DE CARRETERAS - 2001 -						
	A Coruña	Lugo	Ourense	Pontevedra	Galicia	España
Km de carretera por 1.000 Km² de superficie	527	636	457	772	583	324
Km de carretera por 100.000 habitantes	378	1721	964	379	631	398

Fuente: M^o de Fomento. Anuario estadístico INE. Anuario estadístico de España

Según fuentes del Ministerio de Fomento en el año 2002 contábamos en la provincia de Pontevedra con 3.448 Km de carreteras, de los cuales: 1.720 Km son competencia de la Diputación provincial, es decir el 50% de la red viaria principal.

Desplazamientos. Con respecto a la ocupación de la red viaria el indicador IMD (intensidad media diaria) nos muestra una gran saturación de las vías costeras de la provincia. La carretera C550 en algunos tramos de la península del Salnés pasa de los 15.000 vehículos diarios de media. La C531 de

Vilagarcía a Pontevedra ronda los 20.000 vehículos diarios, al igual que la N550 a su entrada en la capital provincial. Por su parte la N558 de Pontevedra a Marín soporta una intensidad media de 23.000 vehículos.

En la zona sur de la provincia sucede lo mismo, la N552 que comunica Baiona y Nigrán con Vigo soporta una intensidad de 16.000 vehículos diarios, al igual que la N550 de Redondela a Vigo.

La IMD de vehículos que circulan por la autopista A9 es de 32.000 en el año 2002 en la estación de muestreo situada en el tramo de autopista que atraviesa la ciudad de Pontevedra. Pero los datos son aún más elevados si tomamos la intensidad media en el puente de Rande, en donde llegaron a circular en ambos sentidos alrededor de 48.000 vehículos diarios. De estos hay que destacar los más de 14.000 movimientos procedentes de la península del Morrazo.

La autovía A52 en su salida de Vigo hacia Ourense registra también las mayores intensidades diarias de vehículos pesados debido a los movimientos de mercancías generados en torno al área industrial de Vigo y el polígono industrial de A Granxa en Porriño.

En cuanto al tráfico aéreo el aeropuerto de Vigo ofrece básicamente conexiones nacionales. Es aquí donde alcanza cifras cercanas a las del aeropuerto de Santiago, 710.000 pasajeros en el año 2002 frente a los 872.000 de Lavacolla en vuelos regulares nacionales.

Del transporte marítimo hay que destacar que el tráfico de mercancías en los puertos de Marín y Vigo experimenta un continuo crecimiento en los últimos años, mientras el tráfico de pasajeros en el interior de la ría de Vigo disminuyó entre 2001 y 2003, posiblemente debido a la incidencia de la gratuidad del puente de Rande.

Con respecto al tráfico en las áreas urbanas es de destacar el importante volumen de vehículos que acceden diariamente a los núcleos principales: en el 2003 100.000 a Vigo y 65.000 a Pontevedra. En la movilidad interior ambas ciudades están por encima de la media gallega de desplazamientos al trabajo en automóvil: el 65% frente a menos del 60% en la media de las siete grandes

ciudades. La utilización de transportes colectivos si bien es similar a la media gallega, en el entorno del 7,5% de los viajes al trabajo se realizan en medios colectivos, está muy por debajo de la media de cualquier aglomeración de similares características económicas en la Unión Europea.

Principales problemas en las infraestructuras.

- El eje Pontevedra – Vigo aparece saturado en lo que corresponde a transporte por carretera. El puente de Rande soporta las mayores intensidades de tráfico de toda la autopista A9. La gratuidad del puente de Rande para ciudadanos empadronados en Vigo y otros municipios de O Morrazo implica una mayor congestión de este puente y una menor utilización del transporte marítimo de ría.
- El vial de alta capacidad de O Morrazo, actualmente en construcción, incrementará el tráfico que accede al puente de Rande, y en su conexión con este es seguro que aumentará la congestión.
- El aeropuerto de Peinador cuenta con pocas conexiones internacionales. Todos los movimientos de pasajeros con destino al extranjero se realizan a través del enlace vía Madrid o Barcelona, a excepción del vuelo directo desde Vigo a París.
- Las velocidades y frecuencias de los ferrocarriles regionales no son competitivas con el transporte por carretera. Ninguno de los trayectos entre las distintas estaciones de la provincia se considera atractivo a nivel de reducción de tiempos con respecto al autobús interurbano o el vehículo particular.
- No existen trenes de cercanías para trayectos dentro de la provincia, sólo trenes regionales de comunicación interprovincial. Al mismo tiempo, como las líneas son regionales, existen pocas localidades de la provincia conectadas por ferrocarril. Los trayectos que parten de Vigo y se dirigen al sur deben retroceder hasta Redondela.
- Están poco desarrolladas las conexiones ferroviarias con los puertos de Vigo, Marín y Vilagarcía para realizar los movimientos de mercancías que desembarcan en estos puertos.
- Los puertos principales -Marín, Vigo y Vilagarcía- tienen una capacidad de crecimiento muy limitada y ha de contarse con infraestructuras complementarias en el interior, puertos secos etc, pero las conexiones ferroviaria o por carretera están muy poco desarrolladas.