

# Un estudio considera inviable el modelo de movilidad en el área de Valencia

XAVIER ALIAGA - Valencia - 18/02/2009

El modelo de movilidad en el área metropolitana de Valencia, basado en el uso masivo del automóvil y no en el transporte público, conducirá en un plazo más o menos breve al colapso. A menos que se opere un cambio en la mentalidad ciudadana y en las estrategias territoriales y de movilidad en la línea de lo que establece el *Libro Verde de la Unión Europea*, de 2007. Ésta es la conclusión troncal de un estudio presentado ayer en Torrent, realizado por Josep Vicent Boira y Evarist Almudéver, geógrafos de la Universitat de València, en el que se analiza esta cuestión.

El ámbito de estudio parte de l'Horta Sud, pero sus implicaciones alcanzan a toda el área metropolitana, una zona con 1,7 millones de habitantes y un uso intensivo del suelo, con 325 kilómetros cuadrados de superficie urbanizada, y que concentra un alto porcentaje de desplazamientos en horas muy concretas del día. "En un área tan densa, hacer que la movilidad no dependa tanto del automóvil es un tema estratégico", explica Boira. "Si no se pone freno, con una nueva mentalidad de la movilidad y la accesibilidad, iremos al modelo que los americanos denominan *ciudad insomne*, con franjas cada vez más pequeñas donde no se produzca el fenómeno de la congestión. Y el tema va a estallar en los próximos años", dice.

Para llegar a esta conclusión, los autores del estudio analizan factores como el aumento poblacional y de vehículos privados, la red viaria, el transporte público y el tipo y frecuencia de los desplazamientos. Así, el área de estudio presenta una tasa de motorización (460 turismos y 45 motocicletas por cada mil habitantes) superior a Barcelona en automóviles y a Madrid en motocicletas. Otro dato: entre 2001 y 2006 aumentó más la tasa de vehículos que la propia población. Y el crecimiento medio de vehículos privados desde 1991 ha sido de un 130%. En cuanto a los desplazamientos, se toma como base la encuesta Movilia realizada en toda España por el Ministerio de Fomento en 2006. Así, según el estudio, el área metropolitana concentraría el 60% de los desplazamientos diarios de la provincia de Valencia, entre semana más de dos millones en la capital y otros dos en su área de influencia. En el área metropolitana, sin contar Valencia, el 76% de los desplazamientos relacionados con el trabajo se realizan en vehículo privado. La mitad de trayectos son de algo más de diez minutos a pie o en bicicleta, un 42% en coche o moto y sólo un 4% en autobús urbano y metro, un 2% en autobús interurbano y un 0,4% en tren. "Este modelo no es sostenible. Para desplazamientos tan reducidos no es lógico ni rentable coger el coche y la respuesta al aumento de vehículos no puede ser aumentar el número de carreteras, sino cambiar la mentalidad y favorecer el uso del transporte público".

La alternativa es fomentar las políticas de "coche compartido", un transporte urbano "más inteligente", mejorando la tarificación y la información, y soluciones de transporte colectivo "menos costosas que el tranvía o el metro", caso de la habilitación de servicios de autobús rápido por carriles exclusivos. Pero ese cambio de patrón, que excede el ámbito local, "tiene que ir acompañado de una ordenación territorial a escala metropolitana y de una mejor coordinación".