

7. CONCLUSIONES (MATRIZ DAFO)

Una vez elaborados los procesos de diagnosis y el trabajo de campo, es necesario establecer unas conclusiones que muestren la realidad de la futura actuación y su impacto sobre el entorno más cercano, así como el impacto global sobre el municipio y el exterior.

La conjunción de estas dos visiones de la realidad, nos acercará a los resultados más óptimos y fiables de la situación en la que se encuentra el municipio y sus factores que lo componen y afectan. Con esta confrontación, se pueden encontrar distintas situaciones en función de la concordancia entre ellas.

El análisis DAFO es una herramienta estratégica de gran utilidad que procede de la gestión empresarial, pero que se ha incorporado a otros ámbitos de planificación y gestión con éxito.

El beneficio que se obtiene con su aplicación es conocer la situación real en que se encuentra la movilidad en el municipio y los núcleos que lo componen, así como el riesgo y oportunidades que le brinda el momento actual, facilitando la síntesis de conclusiones y la posterior toma de decisiones.

El nombre proviene de sus iniciales DAFO:

D: debilidades.

A: amenazas.

F: fortalezas.

O: oportunidades.

Las debilidades y fortalezas pertenecen al ámbito interno de la localidad, al realizar el análisis de los recursos y capacidades; este análisis debe considerar una gran diversidad de factores relativos a los puntos que se vienen estudiando en el diagnóstico.

Las amenazas y oportunidades pertenecen siempre al entorno externo, debiendo superarse o aprovecharse, anticipándose a las mismas. Aquí entra en juego la flexibilidad y dinamicidad de la localidad.

	Análisis externo	Análisis interno
Aspecto positivo (+)	Oportunidad	Fortaleza
Aspecto negativo (-)	Amenaza	Debilidad

- **Debilidades:** también llamadas puntos débiles. Son aspectos que limitan o reducen la capacidad de desarrollo socio-económico-ambiental del municipio y constituyen una amenaza para la organización. Deben, por tanto, ser controladas y superadas.
- **Fortalezas:** también llamadas puntos fuertes. Son capacidades, recursos, posiciones alcanzadas y, consecuentemente, ventajas que deben y pueden servir para explotar oportunidades.
- **Amenazas:** se define como toda fuerza del entorno que puede impedir la implantación de una estrategia, o bien reducir su efectividad, o incrementar los riesgos de la misma, o los recursos que se requieren para su implantación.
- **Oportunidades:** es todo aquello que pueda suponer una ventaja para la localidad, o bien representar una posibilidad para mejorar alguno de los aspectos del municipio.

Analizando cada uno de todos los factores que influyen en la movilidad de Cártama pueden resumirse los siguientes resultados:

1. Aspectos territoriales



Características climáticas de temperaturas suaves, un régimen de precipitaciones moderado y un elevado número de horas de sol, favorecen con carácter general la implantación de modos de transporte diferentes a los convencionales, como puede ser caminar o usar la bicicleta.








Un gran % del área urbana presenta pendientes muy elevadas (13%) lo que no invita a fomentar una movilidad alternativa al uso del vehículo privado.








Las metas y objetivos del planeamiento actual vigente conectan directamente con los objetivos de la Movilidad Sostenible.




Excmo. Ayuntamiento de Cártama
CONSULTORES



-  La gran dispersión que presenta el término municipal juega muy en contra de la implantación de modos de transporte sostenibles.
-  Gran oferta en términos generales de equipamientos educativos y deportivos.
-  Los principales núcleos del municipio como son Cártama Pueblo y la Estación de Cártama presentan una gran oferta de equipamientos.
-  Los núcleos de El Sexmo y Gibralfalga, así como el resto de núcleos, presentan carencias principalmente en equipamientos sanitarios y administrativos.
-  Las mayores distancias entre los núcleos más alejados entre sí, superan los 15 km de longitud (El Sexmo y Gibralfalga)

2. Aspectos demográficos


-  Cártama experimenta el mayor crecimiento de población en los últimos 15 años de toda la Comarca del Valle del Guadalhorce.
-  El eslabón de edad que presenta la mayor participación en el municipio es el comprendido entre los 35-39 años, que alcanzan los 2.828 efectivos.
-  Los niveles de estudio más avanzados como serían las diplomaturas, licenciaturas y doctorados estarían entorno al 4%, quedando por debajo de la media (6%) de la Comarca del Valle del Guadalhorce.
-  El 60% de la población de Cártama tendría acceso a los equipamientos educativos sin necesidad de utilizar el coche.
-  Cártama presenta unas cifras de paro en el mes de diciembre de 2015 de 2.936 personas, distribuidas en 1.684 mujeres y 1.252 hombres.

3. Elementos básicos de movilidad













-  El número de vehículos se sitúa en torno a las 15.879 unidades. Si comparamos estos datos con la población actual, el ratio de turismos por habitante se situaría en torno a 0,38 turismos









-  Para poder albergar todo el parque de vehículos de Cártama se necesitarían 23 campos de fútbol para poder "hospedarlos".
-  Existen 39 vehículos municipales y ninguno de ellos funciona a través de energía limpia o renovable.

4. Oferta

-  La red peatonal presenta el 5% del entramado urbano de la ciudad. Junto a ello 47 calles tienen algún tramo de naturaleza peatonal.
-  Si tenemos en cuenta la anchura de las aceras, un gran porcentaje de vías no presentan anchuras suficientes para el tránsito peatonal.
-  La zona centro este de Estación de Cártama es la que presenta las anchuras más amplias, siendo una zona con potencial para la implantación de otros medios de transporte más saludables.
-  La red peatonal presenta numerosos problemas de continuidad en todo el núcleo urbano, debido a los numerosos obstáculos presentes en las vías, así como a la ocupación ilegal por parte de conductores y ciudadanos en general.
-  Respecto a la accesibilidad, se han localizado casi 400 incidencias relacionadas con ausencia de rebajes y paso de peatones.
-  Carril bici aislado y con finalidad de ocio.
-  Ausencia aún de una red de infraestructuras ciclistas que hace desmejorar el existente al dejarlo sin conectividad y continuidad.
-  Existencia de numerosas zonas de aparcamiento público sin consolidar, provocando la imposibilidad de planificación estratégica sobre la vía.
-  Regulación de la Carga y Descarga a través de una ordenanza municipal.
-  Existen 72 plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, existiendo un ratio de 1 plaza por cada 108 aparcamientos libres.
-  El ratio de aparcamientos para personas con movilidad reducida por ciudadano es de 1 plaza por cada 342 personas.



-  No existe una normalización en la señalización de los aparcamientos para personas con movilidad reducida.
 -  El municipio de Cártama se encuentra provisto de 20 servicios de autobús interurbano.
 -  La pertenencia al Consorcio Metropolitano de Transportes supone una gran ventaja a la hora de coordinar proyectos entre ambas administraciones para la correcta gestión del servicio de autobús.
 -  Muchas de las líneas se encuentran solapadas entre unas y otras, principalmente en la Avd. de Andalucía en Estación de Cártama y en la Ctra. de Cártama a Estación de Cártama.
 -  El número de paradas de autobús que se encuentran en uso en la actualidad asciende a 33, suponiendo un importante porcentaje de la población urbana de Cártama la que tiene acceso al menos a una parada de autobús situada a una distancia no superior a 300 m.
 -  El 27% de las paradas se encuentran desprovistas de bancos y marquesinas.
 -  Disponibilidad de medio de transporte público como es el tren de cercanías.
 -  El precio medio del billete se ha incrementado de manera desmesurada en los últimos años.
5. Demanda
-  El tráfico analizado en las carreteras de primer nivel no presenta incidencias de congestión, ni de puntos negros.
 -  Los principales ejes vertebradores del tráfico en la ciudad no presentan problemas de tráfico a las horas punta de la mañana y la tarde.
 -  El transporte público sigue viéndose como un medio de transporte incómodo y lento para todos aquellos usuarios que no lo utilizan de manera habitual.
 -  Los usuarios habituales de transporte público argumentan la comodidad y la falta de vehículo propio como las causantes del uso del mismo

-  Existe una clara dependencia del vehículo privado a motor motivada principalmente por la morfología urbana y la orografía del terreno y por la deficiente oferta del transporte público.
 -  Los principales motivos de desplazamientos fuera del municipio son por actividades de laborales y de ocio.
 -  Los desplazamientos en bicicleta por el municipio son muy escasos, la falta de una infraestructura continua es el principal causante.
 -  La valoración de la movilidad peatonal es muy negativa, tanto en la estrechez de las aceras y el estado de las mismas, como por la presencia de obstáculos en la misma.
 -  La suiedad de las calles es otro aspecto muy criticado por la ciudadanía general.
6. Seguridad Vial
-  Respecto a los elementos de seguridad a nivel de calzada, existen numerosas zonas del municipio que se encuentran bien equipadas con estos sistemas de reducción de velocidad, así como de potenciar la visibilidad del peatón ante posibles cruces.
 -  Existen otras zonas donde se hace indispensable reforzar la seguridad debido a la cercanía con instalaciones o equipamientos de gran afluencia de viandantes, o zonas residenciales en las que los desplazamientos a pie son muy elevados.
 -  Se han contabilizado 337 incidencias en las vías urbanas del término municipal, de las cuales, 165 se producen por puntos de mal estado de la calzada, y el resto por existir una inadecuada señalización, principalmente por su deterioro.



<p>D</p> <ul style="list-style-type: none"> - ELEVADA PENDIENTE PROVOCADA POR LA OROGRAFÍA. - PARQUE MÓVIL CON CLAROS SÍNTOMAS DE INSOSTENIBILIDAD. - GRAN DISPERSIÓN URBANA EN LA CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD. - LA RED PEATONAL PRESENTA NUMEROSOS PROBLEMAS DE ACCESIBILIDAD. - ESCASA SENSIBILIZACIÓN CIUDADANA CON LOS PROBLEMAS AMBIENTALES. - GESTIÓN DEL ESPACIO DE APARCAMIENTO SIN CONSOLIDAR. 	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> - RED CICLISTA INCOEVA Y AISLADA. - BAJO PORCENTAJE DE APARCAMIENTOS PARA MINUSVÁLIDOS. - OPINIÓN CIUDADANA SOBRE LA GESTIÓN DEL AUTOBÚS URBANO POR PARTE DE LAS ADMINISTRACIONES. - NÚMERO ELEVADO DE INCIDENCIAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD VIAL. - ELEVADAS CIFRAS DE DESEMPLEO.
<p>F</p> <ul style="list-style-type: none"> - CALIDAD Y CANTIDAD DE EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS Y EDUCATIVOS. - CARACTERÍSTICAS CLIMÁTICAS FAVORABLES PARA EL CAMBIO A UN NUEVO MODELO DE MOVILIDAD. - EXISTENCIA DE INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS CON OBJETIVOS SIMILARES AL PMUS. - VARIEDAD EN CUANTO A DISPONIBILIDAD DE DIFERENTES TRANSPORTES PÚBLICOS. - MAYOR AUMENTO DE POBLACIÓN DE LA COMARCA. 	<p>O</p> <ul style="list-style-type: none"> - PUESTA EN MARCHA DEL NUEVO PLANEAMIENTO. - RED CICLISTA YA INICIADA. - POTENCIALIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES. - PREDISPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE. - INTERMODALIDAD ENTRE MEDIOS DE TRANSPORTE Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cártama, Año 2016



Excmo. Ayuntamiento
de Cártama

