

1. INTRODUCCIÓN GENERAL

El transporte es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía, ya que asegura el derecho a la movilidad de los ciudadanos y la libre circulación de bienes. Constituye, además una herramienta básica para incrementar la productividad de los distintos sectores económicos y para la articulación social del territorio.

La inversión pública en infraestructuras debe ser una prioridad del gasto público y una herramienta básica de la política del Estado para dinamizar la economía y promover el equilibrio regional y la cohesión territorial, con lo que se persigue alcanzar unos objetivos económicos y sociales de gran trascendencia. Entre ellos, la creación de empleo, favorecer el desarrollo económico de la sociedad, y posibilitar la solidaridad interterritorial.

El hecho de que las infraestructuras de transporte aumenten la productividad media de las regiones menos desarrolladas hace de su gestión un poderoso instrumento para eliminar disparidades de renta de un territorio. Así mismo, una adecuada dotación de infraestructuras de transporte a través de una reducción de costes, estimula la inversión privada y mejora la competitividad de las economías, haciendo una región o país más atractivo para la inversión.

La planificación del desarrollo de las infraestructuras en Andalucía se halla plasmado en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997–2007 (PDIA), instrumento básico para la definición y coordinación de las actuaciones en materia de infraestructuras de la Junta de Andalucía y en concordancia con las estrategias establecidas por la ordenación del territorio andaluz.

El PDIA es el elemento integrador de las infraestructuras básicas que contribuyen al desarrollo de las economías, el bienestar social y la calidad de vida de los ciudadanos andaluces. Su ámbito de actuación abarca la distribución de recursos naturales básicos como el agua y la energía, infraestructuras y servicios de transporte y las comunicaciones y las infraestructuras en las grandes ciudades y en las áreas metropolitanas de nuestra comunidad. Como eje básico de actuación en las propuestas contenidas en el PDIA, éste incorpora la integración ambiental de todas sus actuaciones.

2. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLES

A continuación se ofrece el marco legislativo y normativo que rige en la provincia de Almería en cuanto a las comunicaciones y transportes, tanto en los ámbitos internacionales, como en el nacional y autonómico.

Europea

GENERAL:

Reglamentos

- Reglamento número 1164/94 CEE, por el que se crea el Fondo de Cohesión.

CARRETERAS:

Decisiones

- Decisión del Consejo 893/628/CEE, de 29 de octubre de 1993, relativa a la Creación de una Red Transeuropea de Carreteras.

TRANSPORTES:

Directivas

- Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

Decisiones

- Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.
- Decisión del Consejo 93/628/CEE, de 29 de octubre de 1993, relativa a la Creación de una Red Transeuropea de Transporte Combinado.

Comunicaciones

- Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 23 de enero de 2002, «Hacia un espacio ferroviario europeo integrado».

Estatal

GENERAL:

Leyes

- Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Ley 29/2003, de 8 de octubre, de mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera.

- Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Ley Orgánica 5/87, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades

Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

- Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para Andalucía

Reales Decretos

- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Real Decreto 555/1990, de 27 de abril, de traspaso a la Comunidad Autónoma de Andalucía, de los medios personales, presupuestarios

y patrimoniales, adscritos al

ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, en relación con los transportes por carretera y por cable.

CARRETERAS:

Leyes

- Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.
- Ley 8/1972, 10 mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión.
- Ley de 16 de diciembre, de 1954, de Expropiación Forzosa.

Reales Decretos

- Real Decreto 114/2001, de 9 de febrero, por el que se modifica el Reglamento General de Carreteras, aprobado por el Real Decreto 1812/1994, de 2 de Septiembre.

- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

- Real Decreto 2296/1981, de 3 de agosto, sobre señalización de carreteras y otros servicios de interés general en el ámbito de las Comunidades Autónomas.

TRANSPORTES:

Leyes

- Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Reales Decretos

- Real Decreto 366/2002, de 19 de abril, por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Ordenación de los

Transportes Terrestres Real Decreto 1191/2000 de 23 de junio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad.

- Real Decreto 1830/1999, de 3 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el reglamento de Ordenación de los transportes Terrestres.
- Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias.
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Autonómica

CARRETERAS:

Leyes

- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía.
- Ley 8/2001, de 12 de julio, de carreteras de Andalucía.

Decretos

- Decreto 296/1995, de 19 de diciembre, por el que se acuerda la formulación del Plan General de Carreteras de Andalucía.
- Decreto 208/1995, de 5 de septiembre, por el que se atribuyen determinadas competencias a los órganos de la Consejería en materia de carreteras.
- Decreto 163/84, de 5 de junio, por el que se asignan a la Consejería de Política Territorial, las funciones transferidas por la Administración del Estado en materia de carreteras.

3. DESCRIPCIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS

3.1 RED DE CARRETERAS POR FUNCIONALIDAD EN ALMERÍA

Las redes de carreteras se han configurado tradicionalmente en unidades nacionales al servicio de los esquemas internos de los centros productivos y de consumo de cada país, quedando el comercio exterior reservado al transporte marítimo principalmente. El desarrollo del transporte vial, y su configuración como el modo de transporte universal, plantea la necesidad de potenciar las conexiones nacionales e internacionales de las redes de carreteras y establecer criterios de planificación de las mismas con el fin de obtener una gradación de infraestructuras sobre la base de la funcionalidad para atender la distribución territorial de los centros comerciales y de consumo.

Corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía la titularidad del dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía que se integre en la red de especial interés para la Comunidad Autónoma. Por su parte, las diputaciones provinciales son titulares del dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía que se integre en la correspondiente red de especial interés provincial en sus respectivos ámbitos territoriales.

La ley establece la clasificación de carreteras por su funcionalidad, quedando clasificadas en:

- Vías de gran capacidad: formadas por las autopistas, autovías y vías rápidas.
- Vías convencionales: el resto de vías no catalogadas en el apartado anterior. La definición de las vías rápidas, autopistas y autovías establece la diferencia entre una clase y la otra.

Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnan las siguientes características:

- No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
- No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
- Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

Son vías rápidas las carreteras que tienen una sola calzada para ambos sentidos de la circulación, limitación total de acceso a las propiedades colindantes y no cruzan al mismo nivel con otra carretera, vía, senda, camino, línea de ferrocarril o de tranvía, cualesquiera que fuesen sus características.

Por tanto, dentro de la red de carreteras de la provincia de Almería existen carreteras cuya competencia pertenece a la Administración General del Estado a través del Ministerio de Fomento, aquellas que pertenecen a la red de carreteras del Estado, carreteras competencia de la Comunidad Autónoma Andaluza, gestionada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes y carreteras cuya competencia y gestión corresponde a la Diputación Provincial de Almería.

A continuación se muestra la tabla con los datos de los tipos de carreteras existentes en Almería y su cantidad en el período 1998 - 2007.

Año	Carreteras de una sola calzada	Carreteras de doble calzada	Autovías y autopistas libres	Autopistas de peaje
1998	2271	24	214	0
1999	2271	24	214	0
2000	2279	24	214	0
2001	2268	24	225	0
2002	2241	24	285	0
2003	2236	24	280	0
2004	2236	24	280	0
2005	2236	24	280	0
2006	2212	24	298	0
2007	2075	24	300	0

Tabla 1: Kil

Kilómetros de carreteras según características constructivas. Instituto Estadístico de Andalucía

De los datos reflejados en la anterior tabla se deduce que durante este período no se ha construido ninguna autopista de peaje; del mismo modo, en cuanto a las carreteras de doble calzada, no han experimentado ninguna variación a lo largo de diez años. Dónde mayor variación se advierte, es en las carreteras de una sola calzada; experimentando fluctuaciones poco notables entre los años 1998-2006, sin embargo si comparamos el número de carreteras de una sola calzada de 1998 y 2007, se puede calcular que ha sufrido un descenso notable (196 menos), siendo buen ejemplo de la tendencia normal en la evolución de las comunicaciones en la provincia.

Año	Almería	Córdoba	Jaén	Sevilla	Cádiz	Huelva	Granada	Málaga	Andalucía	%
2007	2399	4039	3499	3817	2171	2084	3099	2487	23595	10,2

Almería se sitúa en la sexta posición en cuanto a kilómetros existentes con respecto a las demás provincias de Andalucía con un total de 2399 carreteras, ocupando un 10,2% del total en las carreteras de Andalucía.



Figura 1: Gráfico de cantidad de carreteras en cada provincia de Andalucía (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía)

A continuación se detallan los km de carreteras pertenecientes a la Red de Interés General del Estado (RIGE), red básica funcional, red intercomarcal, red secundaria comarcal y red secundaria local.

Red viaria (km) en Andalucía según jerarquía por provincia. Año 2007.									
Tipología de Redes	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Red de Interés									
General del Estado (R.I.G.E)	392	304	612	332	456	442	386	435	3.359
Red autonómica	831	1.045	1.653	1.553	773	1.422	1.256	1.871	10.402
Red básica estructurante	104	88	64	243	-	100	74	136	810
Red básica de articulación	67	129	142	165	228	163	192	150	1.236
Red intercomarcal	361	371	632	613	394	587	495	956	4.409
Red complementaria	299	457	814	532	151	571	495	628	3.947
Red provincial	1.213	807	1.947	1.236	858	909	860	1.100	8.930
Total	2.435	2.156	4.212	3.121	2.088	2.772	2.501	3.406	22.691

Tabla 2. Red viaria (km) en Andalucía según jerarquía por provincia. (Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento. Anuario estadístico. 2007.

Los principales accesos a la provincia por carretera son los comprendidos en las rutas de la Autovía del Mediterráneo (que enlaza con el resto de Europa y con Andalucía occidental y la Autovía A-92 (que articula el territorio andaluz de este a oeste hasta Sevilla).

3.2. RED FERROVIARIA POR FUNCIONALIDAD EN ALMERIA

3.2.1. Transporte de pasajeros

El ferrocarril se configura habitualmente como un medio idóneo tanto para mejorar la movilidad en las áreas metropolitanas como para conectar entre sí los diferentes centros de población en un territorio mayor, como en este caso sería Andalucía. Es en las áreas metropolitanas, y en las áreas del litoral, donde quizás hemos de prestar una atención específica, dado la necesidad de facilitar la movilidad y la comunicación tanto viaria como del transporte en su interior, como de su conexión con el exterior.

RENFE es la empresa de servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancía que presta servicios en Almería, dependiente del Ministerio de Fomento.

El tráfico ferroviario es aún escaso en la provincia de Almería, ya que la estación *Almería-Intermodal*, al llegar únicamente la línea Moreda-Guadix-Almería, de vía única electrificada, no ha tenido gran tráfico de viajeros. La electrificación sólo se usaba para los trenes de mineral hacia El Marquesado, debido a las fuertes pendientes. Una vez que el servicio de mercancías desaparece por el cierre de las minas, la electrificación (3.000 V) se desactiva. Es estación término de trenes.

Actualmente llegan a Almería-Intermodal los siguientes trenes:

- R-598: procedente de Sevilla-Santa Justa cubriendo la línea A-3 de Media Distancia, 4 trenes por sentido.
- Arco *García Lorca* (rama Almería): procedente de Barcelona-Sants. No circula a diario, pues el tren alterna el destino de una de sus ramas circulando un día Barcelona-Granada y otro Barcelona-Almería.
- Talgo: procedente de Madrid-Chamartín, 2 trenes por sentido.

La frecuencia de las líneas de ferrocarril disponibles en Almería son las siguientes:

TREN - ida	PERIODICIDAD	SALIDA	LLEGADA	TIPO
Almería - Barcelona (Sants)	Miérco - Viern - Saba - Domingo	07:40	22:10	Rápido
Almería - Granada	Diario (enlace con Sevilla)	07:50	10:34	Regional
Almería - Granada	Diario (enlace con Sevilla)	13:40	16:26	Regional
Almería - Granada	Diario (enlace con Linares-Baeza y Barna)	17:35	20:25	Regional
Almería - Madrid (Atocha)	Diario	14:20	20:59	Talgo
Almería - Madrid (Chamartín)	Diario	22:10	08:40	Expreso
Almería - Sevilla (Sta. Justa)	Diario- sábado no	22:10	08:40	Expreso

TREN - vuelta	PERIODICIDAD	SALIDA	LLEGADA	TIPO
Barcelona (Sants) - Almería	Mar - Jue - Sab - Do	08:00	21:55	Rápido
Granada - Almería	Diario(enlace a Linares-Baeza y Barna)	08:35	11:33	Regional
Granada - Almería	Diario (enlace con Sevilla)	13:30	16:09	Regional
Granada - Almería	Diario(enlace con Sevilla)	18:35	21:18	Regional
Madrid (Atocha) - Almería	Diario - Sábado no	15:45	22:27	Talgo
Madrid (Atocha) - Almería	Sábado	09:45	16:30	Talgo
Madrid (Chamartin)- Almería	Diario	23:05	08:27	Expreso
Sevilla (Sta. Justa) - Almería	Diario	21:05	08:27	Expreso

Tabla 3. Frecuencia de ferrocarriles con salida o destino en la estación intermodal de Almería.

A continuación se detalla la afluencia de pasajeros de la estación de Almería según si suben en la provincia o bajan en ella.

	Viajeros transportados por RENFE en Almería	
	RENFE - Viajeros: Número de viajeros subidos	RENFE - Viajeros: Número de viajeros bajados
2001	178408	179619
2002	163159	167395
2003	151346	155631
2004	136974	140228
2005	146474	150143
2006	147609	153042
2007	137834	143330

Tabla 4. Número de viajeros transportados por RENFE en Almería (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía).

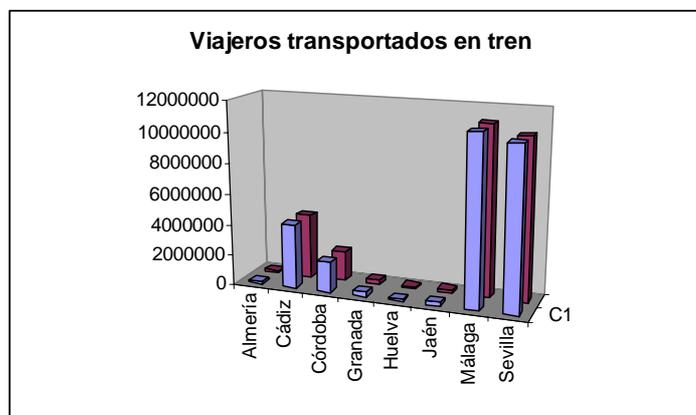


Figura 2. Transporte de pasajeros en tren en 2007 en la provincia de Almería

Comparativamente, Almería es una de las provincias andaluzas en las que el ferrocarril se utiliza menos como medio de transporte de personas, a muchísima distancia de otras como Málaga, Sevilla y en menor medida Cádiz, y a niveles parecidos a Jaén, Huelva y Granada.

3.2.2. Transporte de mercancías

El servicio ferroviario de la provincia de Almería, también es empleado como medio de transporte de cantidades importantes de mercancías, como un instrumento favorable al impulso económico de la provincia. A continuación se detallan las cantidades (en toneladas) de mercancía transportada durante el periodo 1999-2007

Mercancías transportadas por RENFE			
	RENFE - Mercancías: Toneladas salidas		RENFE - Mercancías: Toneladas llegadas
1999	2144		1948
2000	1238		1985
2001	1032		1108
2002	643		17670
2003	8471		400
2004	30443		2538
2005	93797		11982
2006	90515		8314
2007	173922		8664

Tabla 5. Cantidad total de mercancías transportadas por ferrocarril en la provincia de Almería. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía.

Durante el periodo de tiempo considerado, se advierte un incremento paulatino tanto en las toneladas de mercancías salidas como entrantes, lo que pone de evidencia el creciente buen funcionamiento de este sector en la provincia.

3.3 TRAFICO AÉREO DE LA PROVINCIA DE ALMERÍA

3.3.1. Transporte de viajeros

El aeropuerto de Almería constituye uno de los principales actores en el potencial turístico de la provincia de Almería.

Situado en el corazón de la bahía de Almería, a ocho kilómetros de la ciudad, está bien comunicado con el resto de destinos turísticos de la provincia, como Cabo de Gata, Aguadulce, Roquetas de Mar, El Ejido o Mojácar.

Durante el decenio de 1990, el aeropuerto de Almería no dejó de crecer hasta alcanzar casi el millón de pasajeros en 2000. Para adaptarse a esta demanda, se remodeló en 1995 el edificio terminal de pasajeros y en 2002 entró en servicio el nuevo edificio terminal de mercancías.

En 2007, Almería registró 1.024.273 pasajeros, 18.279 movimientos de aeronaves y 21,1 toneladas de carga.

Evolución del tráfico de pasajeros			
Año	Pasajeros	Año	Pasajeros
1999	846.585	2004	830.930
2000	914.312	2005	1.073.585
2001	892.308	2006	1.055.545
2002	846.467	2007	1.206.634

2003	839.859	2008	1.024.273
------	---------	------	-----------

Tabla 6. Pasajeros transportados en el Aeropuerto de Almería. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía).

El tráfico aéreo del aeropuerto de Almería ha crecido significativamente en la última década, con un incremento de más del 40% en total, si bien este aumento ha estado determinado sobre todo por el gran crecimiento del tráfico de viajeros con destinos nacionales frente a los internacionales, que han crecido a un ritmo bastante menor, si bien el número absoluto de viajeros es mayor en el internacional, como se observa en la tabla y la figura siguientes.

	Tráfico aéreo de pasajeros	
	Tráfico interior aéreo de pasajeros	Tráfico internacional aéreo de pasajeros
1999	237583	589352
2000	313669	568005
2001	323174	537217
2002	286352	537344
2003	297023	525053
2004	320800	487816
2005	381239	680987
2006	434630	607219
2007	556387	642669

Tabla 7. Tráfico nacional e internacional de pasajeros en el Aeropuerto de Almería. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía).

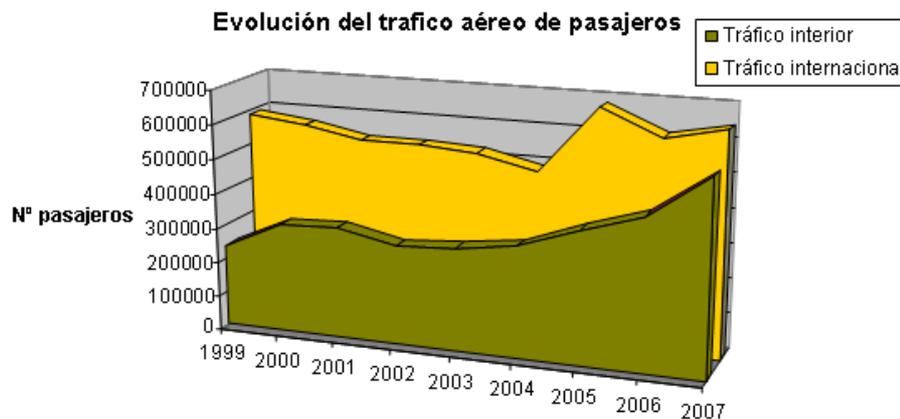


Figura 3. Tráfico nacional e internacional de pasajeros en el Aeropuerto de Almería. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía).

En Almería operan las siguientes compañías aéreas que:

Air Comet	Easy Jet	Monarch Airlines
Adria Airways	Austrian Airlines	Jetfly
Air Nostrum L.A	First Choice	Mytravel Airways
Air Berlin	Flightline	Ryanair
Air Europa	Jet.2.com	Spanair
Thomas Cook Belgium	Thomas Cook U.K	Transavia

En la siguiente tabla se muestran los principales destinos que se ofertan desde Almería.

Aeropuertos	Ciudad	Compañía
ALICANTE	ALICANTE	JETAIR FLY (TUI AIRLINES BELGIUM)
BARCELONA	BARCELONA	AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO
BRUSELAS	BRUSELAS	JETAIR FLY (TUI AIRLINES BELGIUM)
DUSSELDORF	DUSSELDORF	AIR BERLIN INC.
LONDRES /GATWICK	LONDRES	EASYJET AIRLINE CO. LTD.
MADRID-BARAJAS	MADRID	AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO SPANAIR
MANCHESTER	MANCHESTER	MONARCH AIRLINES
MELILLA	MELILLA	AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO
PALMA DE MALLORCA	PALMA DE MALLORCA	AIR BERLIN INC.

3.3.2. Transporte de mercancías.

Analizando ahora la evolución sufrida en el transporte de mercancías, observamos los datos reflejados en la tabla anexa y en el gráfico que se muestra.

	Tráfico aéreo de mercancías	
	Tráfico interior aéreo de mercancías	Tráfico internacional aéreo de mercancías
1999	376840	78280
2000	403821	69025
2001	368536	79586
2002	52256	69953
2003	38129	20849
2004	27738	23400
2005	26723	25901
2006	20505	15045
2007	13855	6035

Tabla 8. Tráfico de mercancías en el Aeropuerto de Almería. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía).

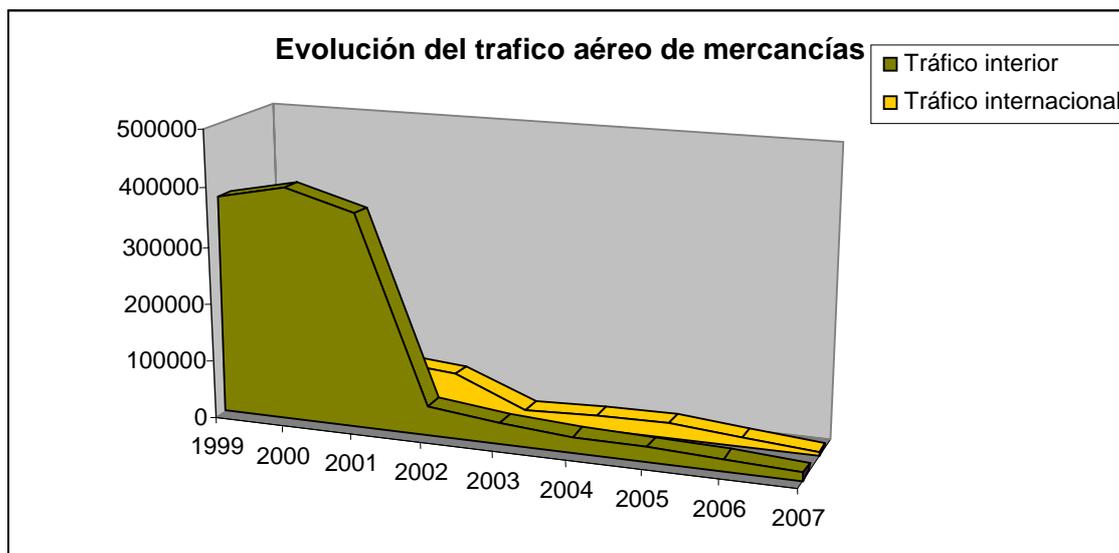


Figura 4. Tráfico nacional e internacional de mercancías en el Aeropuerto de Almería. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía).

Durante la pasada década se ha producido un descenso notable en el transporte de mercancías por vía aérea en la provincia, especialmente destacable en el ámbito nacional, en el que desde principios de los años de 2000 se ha evidenciado un descenso drástico hasta llegar a valores muy poco significativos.

3.4 TRÁFICO MARÍTIMO DE LA PROVINCIA DE ALMERÍA

La Autoridad Portuaria de Almería-Motril cuenta con un área de flotación de 4.181,50 hectáreas (ocupa el decimoséptimo lugar con mayor superficie de flotación), distribuida en antepuerto, dársenas comerciales, dársenas pesqueras, otras dársenas, accesos, fondeadero y otros conceptos, y una superficie terrestre, distribuida en depósitos, viales y otros capítulos, de 624.583 metros cuadrados (se trata de la sexta Autoridad Portuaria con menor superficie terrestre gestionada).

El tráfico total en esta Autoridad Portuaria ha tenido un comportamiento muy desigual a lo largo de la década de los noventa. Si en los primeros años de la misma crecía en términos relativos por encima del conjunto portuario español, a raíz de la crisis económica que tuvo como año central 1993, creció por debajo de la media española. Entre 1990 y 2000 el tráfico total en Almería-Motril creció algo más de un 10%, en tanto que el tráfico portuario español creció cerca del 40%. En concreto, en 1997 el tráfico de mercancías en Almería-Motril sufrió un profundo retroceso (cierre de las minas de Alquife), del que se ha ido recuperando en los últimos años.

En total, en 2000, el tráfico portuario local rondó las nueve millones de toneladas. El tráfico de mercancías por Almería-Motril representa en la actualidad en torno al 3% del tráfico portuario total español. Si el tráfico de mercancías en la A.P. de Almería-Motril crecía por debajo de la media en los noventa, el tráfico de pasajeros, por el contrario, experimentaba un crecimiento sostenido a lo largo de toda la década muy superior, en términos relativos, al tráfico nacional modal. Si en 1990 el tráfico de pasajeros era de unas 213 mil personas, en 2000 ascendía a 738 mil. Entre los años 1990 y 2000, por la A.P. Almería-Motril pasaron algo más de cuatro millones y medio de pasajeros, cifra que supone el 2,9% del tráfico total en España. La evolución positiva en pasajeros se debe esencialmente al tráfico de pasajeros norteafricanos hacia Europa y viceversa.

En 2000 la Autoridad Portuaria tuvo unos beneficios de algo menos de 4,6 millones de euros, cifra que representa un incremento sobre el año anterior de un 20%. El activo de la Autoridad Portuaria superó en dicho año los 94 millones de euros.

Por mar, el Puerto de Almería cuenta con líneas a Melilla, Argelia y Marruecos, siendo también escala de cruceros turísticos por el Mediterráneo. Así mismo posee también un puerto deportivo con amarres para embarcaciones de recreo. Actualmente el puerto de Almería está siendo ampliado con nuevos muelles para transformarlo también en un puerto de contenedores donde hagan escala las grandes navieras internacionales y aumentar así su tráfico de mercancías. Se cubren normalmente las líneas con los siguientes destinos:

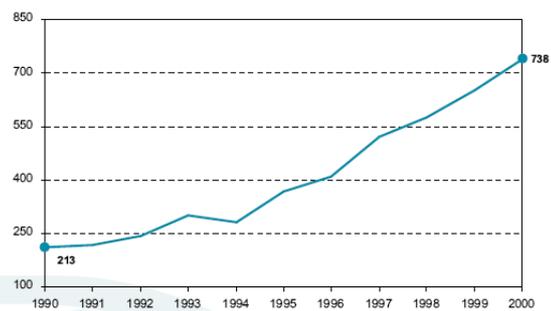
- Transmediterránea: Ghazaouet (Argelia), Melilla y Nador (Marruecos).
- Limadet Ferry: Nador.
- Comarit: Nador.
- Comanav: Nador.
- SNCM: Orán (Argelia), Ghazaouet (Argelia).
- Ferry Maroc: Nador.

Evolución del tráfico portuario total en Almería-Motril



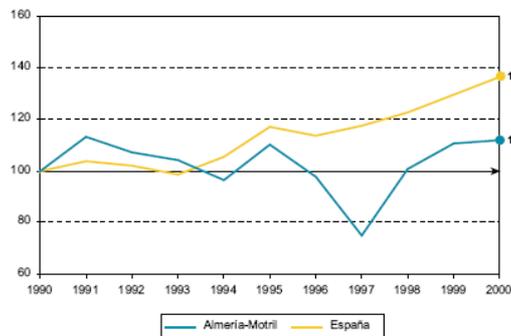
Miles de toneladas.
Fuente: Puertos del Estado.

Evolución del tráfico de pasajeros en Almería-Motril



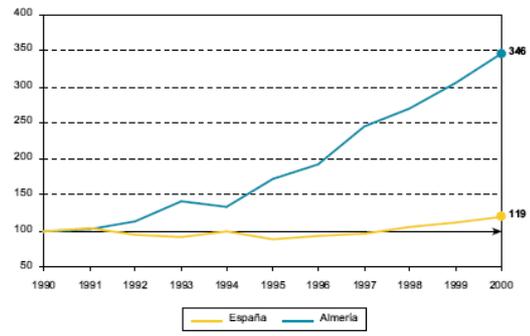
Datos expresados en miles de pasajeros.
Fuente: Puertos del Estado.

Evolución del tráfico portuario total (Almería-Motril)



Números índices 1990=100.
Fuente: Puertos del Estado.

Evolución del tráfico de pasajeros en Almería y España



Números índices 1990=100.
Fuente: Puertos del Estado.

Figura 5. Evolución del tráfico marítimo de Almería. (Fuente: Boletín económico y financiero de Cajamar).

Comparando el tráfico de pasajeros del puerto de Almería con el del resto de Andalucía, este se sitúa en tercer lugar durante al año de referencia tomado (2007), detrás de Málaga y Cádiz. Los datos evolutivos de los diez últimos años muestran la misma realidad, contando siempre Almería con un tercer puesto en afluencia de pasajeros.

Provincia	Pasajeros
Almería	1114783
Cádiz	5445120
Granada	5495
Huelva	1368
Málaga	612224
Sevilla	16361

Tabla 9. Tráfico de pasajeros en los puertos de las diferentes provincias de Andalucía.

3.5 MOVILIDAD INTERIOR

3.5.1. Parque de vehículos

La siguiente tabla indica la evolución del parque de vehículos en la provincia de Almería desde el año 2000. Como se puede observar, se evidencia un crecimiento continuo en medios de transporte privado, que constituyen la principal proporción del parque de vehículos. Esta característica marca claramente el carácter esencialmente privado e individualista de los hábitos de transporte en la provincia.

AÑOS	TURISMOS	MOTOCICLETAS	FURGONETAS	CAMIONES	AUTOBUSES	TRACTORES	CICLOMOTORES	OTROS
2000	204921	19604	40116	26849	640	4368	19814	8032
2001	216131	20116	40646	29424	728	4690	288896	8749
2002	229098	20718	41374	32088	757	5169	35010	9425
2003	242141	21543	42074	35382	649	5707	39778	10608
2006	286478	29378	91282	--	814	5971	48598	14547
2007	304071	32980	95898	---*	643	6379	51261	15527

*No se dispone de datos

Tabla 10. Parque de vehículos en la provincia de Almería y evolución en el período 2000 – 2007. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía)

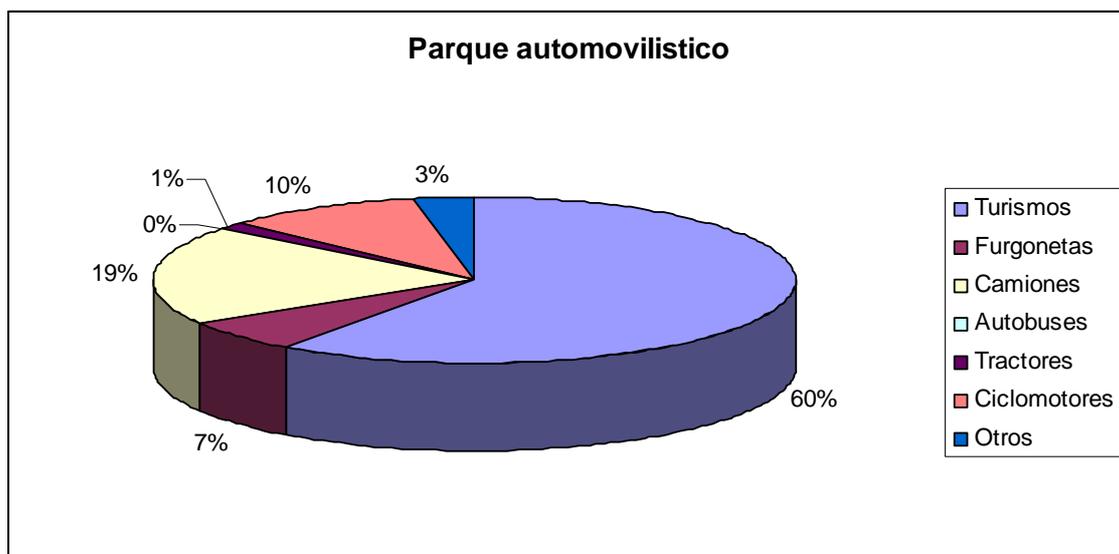


Figura 6. Parque automovilístico de la provincia de Almería, año 2007. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía)

3.5.2. Evolución y situación de autorizaciones de transporte por tipo.

Se entiende por autorización de transporte aquel documento correspondiente al permiso o licencia administrativa obtenida por una persona física o jurídica para realizar actividades de transporte. Dependiendo del tipo de transporte que se realiza, distinguiéndose entre autorizaciones de transporte de Mercancías, Viajeros, Mixto (si transporta materias y personas a la vez) y Auxiliar (incluye agencias de transporte, almacenistas, distribuidores, etc.).

El Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre (BOE 273 de 15 de noviembre de 2006), modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 211/1990, de 28 de septiembre. El Real Decreto 1225/2006, en su artículo 20, modifica al artículo 41 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, por el que se establecen las situaciones en las que se necesita la correspondiente autorización o título administrativo habilitante. En el apartado segundo, se detallan determinadas clases de transportes para las que no será necesaria la

obtención del título habilitante. Estas situaciones exentas de autorización que antes si la necesitaban, provocan un descenso en las cifras de 2006 comparadas con años anteriores.

	Transporte de mercancías	Transporte de viajeros	Transportes mixtos	Transportes auxiliares
2008	12108	1312	2	129
2007	11730	1220	0	137
2006	10964	1231	1	116
2005	24546	1122	16	114
2004	24979	1203	23	94
2003	22651	1166	17	93
2002	22945	1126	18	75
2001	20508	1018	17	57

Tabla 11. Número de nuevas licencias de transporte en la provincia 2007. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía)

Con respecto al transporte de mercancías, se observa una disminución de 2001 a 2008 en las nuevas licencias, produciéndose un descenso de un casi 40% menos de vehículos destinados al transporte de mercancías. Durante el periodo de 2004-2005 se alcanzan valores elevados en cuanto al factor que estamos considerando (figura 7). Respecto al transporte de viajeros, las nuevas licencias se han mantenido más o menos homogéneas los números durante este periodo de tiempo estimado. En el último año de estudio se aprecia un aumento en comparación a nuestro primer año de estudio. Por último, en relación con los transportes mixtos, se ha producido un enorme descenso en los últimos años, llegando incluso a valor de ninguna nueva licencia durante 2007.

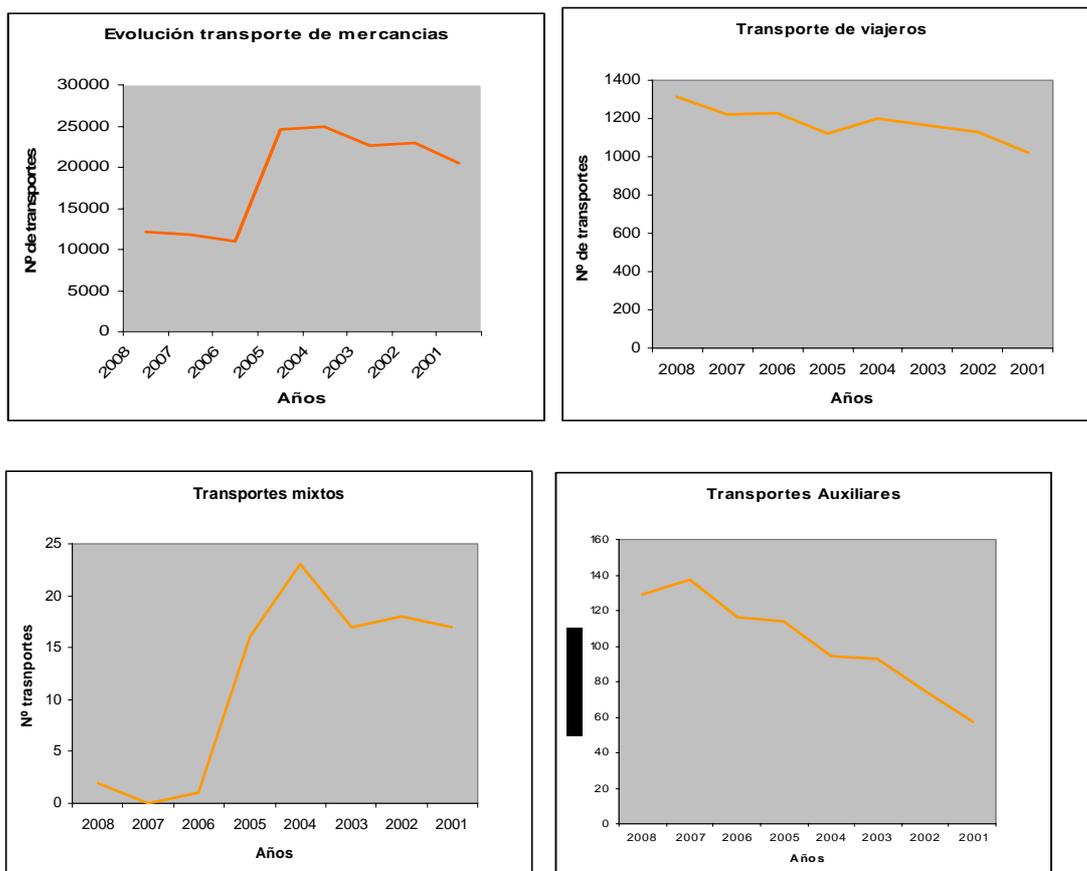


Figura 7. Evolución de las nuevas licencias de transporte en la provincia. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía)

3.5.3. Transporte público

Con respecto al transporte público en la provincia de Almería, se pone de manifiesto, el aumento en los últimos años, habiendo además más transportes de menos de 10 pasajeros. Almería supone el octavo puesto en cuanto a vehículos de transporte de menos de 10 pasajeros, de toda Andalucía y el quinto en cuanto a vehículos de 10 o más pasajeros.

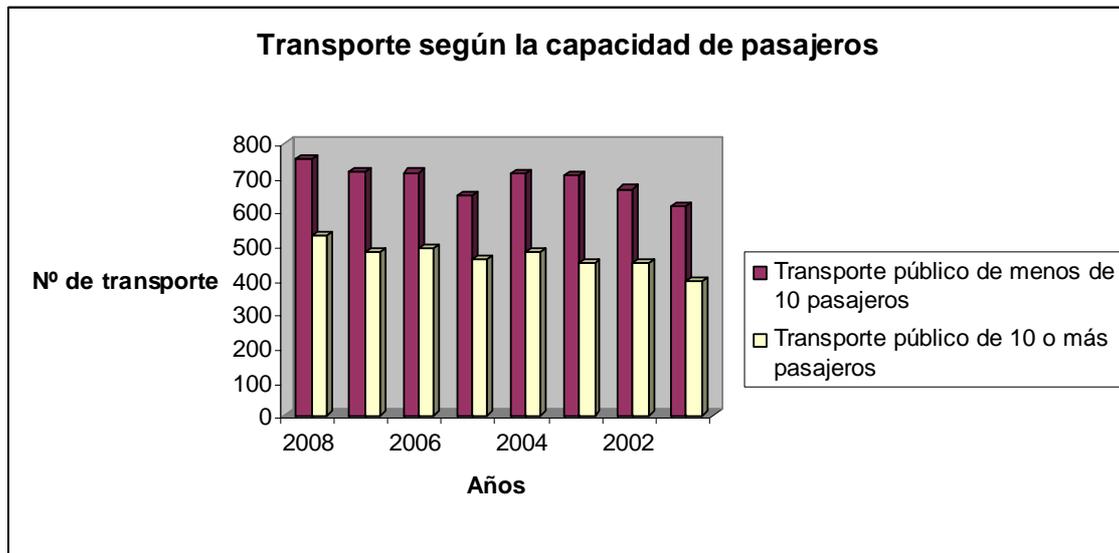


Figura 8. Evolución del tráfico de pasajeros en transporte público terrestre en la provincia de Almería. (Fuente: Instituto Estadístico de Andalucía)

En el caso concreto de la evolución de la flota de autobuses públicos, esta ha sido decreciente en los últimos años siendo esto un aspecto negativo ya que incita más al ciudadano al uso de los vehículos privados, la flota ha disminuido en 37 autobuses menos. Por el contrario, los autobuses privados han aumentado, aunque no en gran volumen por la misma afluencia de pasajeros que utilizan este servicio.

Las principales empresas de autobús que operan en la provincia son:

- Alsa / Enatcar: conexión con los pueblos del interior de la provincia, con Murcia y con Barcelona.
- Alsina Graells: conexión con la costa del Poniente Almeriense, Granada, Málaga, Jaén y Sevilla.
- Almeraya: conexión con Madrid.
- Autedia: conexiones con Granada y Jaén.
- Bergarsan / Frahermar: Aguamarga.
- Frahermar: Carboneras.
- Bernardo: San José, La Isleta del Moro.
- Eurolines: conexión con capitales europeas.
- Linebus: Europa.
- Ramón del Pino: campamento Militar de Viator.

En el caso concreto de Almería capital, esta cuenta con una flota de autobuses urbanos gestionados por SURBUS, en la que existe el billete de trasbordo para cambiar de autobús. Actualmente existen un buen número de líneas que unen el centro de la ciudad con los barrios más periféricos:

- Línea 2: Torrecárdenas - Centro.
- Línea 3: Torrecárdenas - Nueva Almería.
- Línea 5: Rambla - Centro Comercial Mediterráneo - Villa Blanca.

- Línea 6: Pescadería - Centro - Los Molinos - El Puche.
- Línea 7: Piedras Redondas - Centro - Cotijo Grande.
- Línea 11: Zapillo - Universidad - Nueva Almería.
- Línea 12: Nueva Andalucía - Universidad - Zapillo.
- Línea 18: Centro - Costacabana.
- Línea 20: Centro - La Cañada - Aeropuerto - El Alquíán, con extensiones a la universidad, centro penitenciario del Acebuche, Cuevas y Retamar.
- Línea 30: Centro - El Toyo - Retamar (por autovía).
- Servicio extraordinario FT: Centro - Estadio Mediterráneo
- Servicio extraordinario T1: Tren turístico. 5€
- Servicios extraordinarios F1-F7: En feria, diversos recorridos. 1,10€

Está actualmente en estudio la creación de líneas de tranvía y metro ligero como medio para comunicar la capital con el poniente y el levante de la provincia. Según las últimas propuestas se habla de un metro ligero en superficie que circularía sobre raíles integrados en el pavimento. Las líneas que se proyectarían serían:

- Línea A: Tramo urbano: Pescadería - Rambla - Hospital Torrecárdenas - Avenida del Mediterráneo - Universidad.
- Línea B: Levante: El Toyo - Retamar - Parque Natural Cabo de Gata.
- Línea C: Poniente: El Ejido - La Mojonera - Vícar - Roquetas de Mar - Almería.

4. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

4.1.- OPORTUNIDADES

- Mejora de la red ferroviaria a través de cercanías para la correcta comunicación con los pueblos (en especial los costeros que incrementen así el turismo costero).
- Transporte marítimo de mercancías de corta distancia como alternativa más sostenible y respetuosa con el medio ambiente.
- Promoción de campañas de educación ambiental para el fomento del transporte público

4.2.- AMENAZAS

- Aumento creciente del transporte privado como medio principal de transporte.
- Incremento desigual de la oferta de transporte público colectivo, que crece a un ritmo superior al de los privados, y por debajo de las necesidades de desplazamiento de los ciudadanos, especialmente en zonas más pobladas y densas, como el área metropolitana de la capital.
- Incremento del parque de vehículos visitantes derivado de la mejora del sector turístico
- Baja integración de las modalidades de transporte

5. PROPUESTA DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

Los indicadores de sostenibilidad propuestos para el transporte y movilidad son los siguientes:

- Volumen de transporte de carga
- Volumen de transporte de pasajeros
- Número de líneas de transporte urbano
- Número de líneas de transporte interurbano
- Modalidad de transporte utilizado en los desplazamientos
- Emisiones de gases de efecto invernadero debidas a transporte