

La Movilidad en el Eje Transinsular de Transportes de Canarias

El eje transinsular de infraestructuras de transportes se define con el objetivo de garantizar las comunicaciones dentro del fragmentado territorio de nuestra comunidad autónoma al objeto de cohesionar económica y socialmente el archipiélago.

La innovación tecnológica es una oportunidad que debe aprovecharse para integrar los modos de transportes, hacerlos más seguros y contribuir así a compatibilizar los distintos modos de transportes con el desarrollo sostenible de Canarias. El Eje Transinsular de Transporte constituye el marco idóneo para su aplicación a gran escala.

En este sentido, la contribución de las tecnologías de la información y la comunicación es considerable y constituye un reto para los próximos años. La puesta a punto de nuevas tecnologías en apoyo al desarrollo de modos de transportes seguros y limpios, así como un mecanismo de garantía de la intermodalidad en el transporte de pasajeros y mercancías en las islas.

La red transinsular no se limita a las infraestructuras clásicas, como las carreteras y las autopistas, los puertos o aeropuertos, sino que incluye asimismo los sistemas de gestión del tráfico y los sistemas de localización y navegación que permiten sacar el máximo provecho de estas infraestructuras y para el desarrollo del transporte inteligente.

El desarrollo del Billete Único Canario y la tecnología aplicada al servicio de unos modos de transporte sostenibles, se tiene por objetivo centrar la investigación y el desarrollo para la consecución de un transporte por carretera y un transporte marítimo más limpio y seguro, la integración de sistemas inteligentes de transporte para la gestión eficaz de las infraestructuras, la interoperabilidad de los distintos modos y el desarrollo de la intermodalidad entre el transporte de mercancías y el transporte de personas.

1) Inversión en investigación y el desarrollo que deben contribuir a concebir y establecer un marco que garantice una interoperabilidad entre las infraestructuras y los distintos modos de transporte.

2) La racionalización del uso del coche particular en los centros urbanos y en el acceso a estos. Garantizando velocidades medias

en las infraestructuras viarias del Eje Transinsular que permitan la intermodalidad y el fomento del transporte urbano.

3) Esfuerzos para la incorporación del hidrógeno como combustible en los vehículos del futuro, especialmente en el transporte colectivo.

4) Equipar al Eje Transinsular de Transportes con infraestructuras y sistemas telemáticos de recopilación de datos y centros de control del tráfico y/o información vial fundamental para garantizar la calidad y la fiabilidad de los datos (por ejemplo, el tiempo de recorrido y las intensidades medias de tráfico en el Eje). Así como es imprescindible la cooperación entre gestores para ofrecer a los usuarios un servicio continuo y de calidad, ya sean trayectos insulares como interinsulares y de Canarias con el exterior.

5) En cuanto al transporte de mercancías de camiones, en esta materia es prioritaria la creación de planes de gestión del tráfico, servicios de información antes o durante el viaje, servicios de gestión de las mercancías, servicios de reparación e intervención urgente. Su desarrollo deberá contribuir a reducir los efectos de la saturación en la red vial.

Medidas Legislativas:

a) tendentes a garantizar una oferta mínima sin conculcar los principios de libre competencia (sistemas concesionales o declaración de obligaciones de servicio público):

Se garantizará la conectividad interinsular marítima y aérea mediante el establecimiento de Obligaciones de Servicio Público.

Se garantizará la conectividad insular mediante el establecimiento de una oferta mínima en el transporte colectivo por carretera para cada Isla.

b) tendentes a limitar los costes, evitando aquéllos redundantes en los servicios auxiliares portuarios y aeroportuarios, así como en los sistemas de tramitación administrativa y aduanera en los tráficos interinsulares. Así como a la bonificación de tasas portuarias y aeroportuarias y el incremento a la subvención al pasajero residente y al transporte de mercancías interinsulares.

Medidas de carácter organizativo:

Establecer mecanismos de coordinación entre las distintas Administraciones Públicas que intervienen en la planificación de los transportes en Canarias, mediante convenios y la creación de comisiones bilaterales para la financiación de los elementos de Eje Transinsular de Transportes.

La movilidad en el Eje Transinsular de Transportes

La distancia máxima de recorrido dentro de las Islas canarias serían aproximadamente 629 kms que abarcaría un trayecto desde la isla de la Graciosa hasta Santa Cruz de La Palma. Esta distancia sería aproximadamente la misma que separa las dos capitales mas pobladas del territorio peninsular español, Madrid y Barcelona.

El viajero canario que quiera recorrer este eje tendría que utilizar necesariamente y como mínimo dos modos de transporte diferentes. Las diferentes opciones que tiene un residente canario para atravesar el eje transinsular se presentan en los siguientes cuadros.

El viajero que recorre el eje Madrid – Barcelona puede viajar punto a punto utilizando 4 medios de transporte diferentes entre origen y destino. El tiempo que utiliza un viajero en la Península para recorrer esa distancia oscila desde los 70' (1 h 10') si utiliza el transporte aéreo a los 450' (7 h 30'), si el modo de transporte utilizado es el autobús.

El tiempo que invertiría el viajero canario iría desde los 145' (2 h 25') hasta los 735' (12 h 15'), en función de los tipos de transporte elegidos para recorrer el eje.

Un viajero peninsular para sus traslados, entre las dos ciudades en cuestión, sólo utilizaría un tipo de infraestructura de transporte. El viajero canario necesariamente, al menos tendría que utilizar dos infraestructuras de transporte diferentes.

El precio que pagaría por kilómetro un viajero canario sería 0,367 €/km, 3.06 veces la que pagaría un viajero peninsular por realizar un trayecto similar. El tiempo de recorrido de cada kilómetro sería en el caso canario de 1,17 mts/km y en el caso peninsular de 0,56

mts/km, o lo que sería lo mismo un canario tardaría 2,1 veces más en recorrer un kilómetro, que un peninsular.

El Eje Transisular de Transportes debe ser un instrumento de mejora de los tiempos recorridos y contemplar mecanismos que atenuen el coste de vivir en un territorio fragmentado y alejado.