

Una manera de hacer Europa

7. CONCLUSIONES (MATRIZ DAFO)

Una vez elaborados los procesos de diagnóstico 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 el ámbito de actuación, 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 Baza pueden resumirse los siguientes resultados:

1. Aspectos territoriales



Características climáticas de temperaturas cálidas en verano y frías en invierno, un régimen de precipitaciones moderado y un moderado número de horas de sol, lo que no favorecen en demasía la implantación de modos de transporte diferentes a los convencionales, como puede ser caminar o usar la bicicleta.



El 90% del área urbana presenta pendientes por debajo del 7% lo que invita a fomentar una movilidad alternativa al uso del vehículo privado.




El municipio cuenta con una correcta oferta de equipamientos públicos, tanto deportivos, educativos, administrativos, culturales, sociales y de ocio.




El distrito norte (distrito 3) presenta deficiencias en cuanto a la no existencia de equipamientos administrativos y sociales.


Una manera de hacer Europa


 Las distancias a recorrer entre el distrito 1, 2 y 3 son en general cortas.


 Las mayores distancias entre los núcleos más alejados entre sí, superan los 5 km de longitud.


2. Aspectos demográficos


 Baza es el municipio de la provincia de Granada que presenta la mayor pérdida de población en los últimos años.

 Baza presenta una población bajamente envejecida, con una tasa de envejecimiento por debajo del 20%.


 El eslabón de edad que presenta la mayor participación en el municipio es el comprendido entre los 45-49 años, que alcanzan los 1.627 efectivos, siendo el grupo de edad comprendido entre los 30 y 49 años, el más numeroso en Baza.


 Los niveles de estudio más avanzados como serían las diplomaturas, licenciaturas y doctorados estarían en torno al 10%, quedando por debajo de la media provincial situada en un 14%.


 El 70% de la población de Baza tendría acceso a los equipamientos educativos sin necesidad de utilizar el coche.

 Baza presenta unas cifras de paro en el mes de julio de 2018 de 1.573 personas, distribuidas en 916 mujeres y 657 hombres.


3. Elementos básicos de movilidad


 El número de vehículos se sitúa en torno a las 18.866 unidades. Si comparamos estos datos con la población actual, el ratio de turismos por habitante se situaría en torno a 0,43 turismos


 Para poder albergar todo el parque de vehículos de Baza se necesitarían 53 campos de fútbol para poder "hospedarlos".


 Existen 52 vehículos municipales y ninguno de ellos funcionan a través de energía limpia o renovable.


4. Oferta


 La red peatonal presenta el 13% del entramado urbano de la ciudad. Junto a ello 51 calles tienen algún tramo de naturaleza peatonal.

 Si tenemos en cuenta la anchura de las aceras, el 34% de ellas presentan anchuras superiores a los 2 m. Por tanto existe una moderada potencialidad para el tránsito peatonal.


 La red peatonal presenta numerosos problemas de continuidad en todo el núcleo urbano, debido a los numerosos obstáculos presenten en las vías, así como a la ocupación ilegal por parte de conductores y ciudadanos en general.

 Respecto a la accesibilidad, se han localizado más de 600 incidencias relacionadas con ausencia de rebajes y paso de peatones.


 Carril bici aislado y con finalidad de ocio.


 Existencia de 18.866 vehículos para 1.080 plazas de aparcamiento libre. Esta disponibilidad de aparcamiento va a favor de la movilidad sostenible.

 Inexistencia de aparcamientos disuasorios, pero posibilidades para llevar a cabo estas implantaciones.


 La gestión de los aparcamientos de rotación se encuentra consolidada y en expansión.

 No existe regulación de la Carga y Descarga, lo que obliga a la policía local a trabajar sin normativa de aplicación.


 El ratio de aparcamientos para personas con movilidad reducida por aparcamiento libre es de 1 plaza por 16.


 El ratio de aparcamientos para personas con movilidad reducida por ciudadano es de es de 1 plaza por cada 333 personas.

 Casi inexistentes los emplazamientos para bicicletas.

 El municipio de Baza se encuentra provisto tanto de servicios de autobús interurbano como de urbano.


Una manera de hacer Europa


 El número de paradas de autobús que se encuentran en uso en la actualidad asciende a 74, el 88% de la población urbana de Baza tiene acceso al menos a una parada de autobús situada a una distancia no superior a 300 m.


 La flota de autobús no se encuentra adaptada a las personas con movilidad reducida, o para acceso con carros de bebés, por lo que no facilitan la subida y bajada de estas personas.


 El 30% de las paradas se encuentran desprovistas de bancos y marquesinas.

5. Demanda


 La autovía A-92 a su paso por Baza ha sido objeto de estudio a partir de la estación PT-13. El número de desplazamientos diarios supera los 11.000 vehículos a su paso por el municipio.


 La gestión del tráfico es correcta en una gran totalidad de vías. Los aforos no establecen problemas graves de movilidad.


 Se destaca como punto negro el nodo de conexión entre las Calles Virgen del Saliente, Calle Cádiz y Calle Sevilla.


 La circulación por el eje central de Baza (Avenida Andalucía, Alamillos, Calle Agua, Puerta de Lorca, etc.), presenta una intensidad de tráfico densa pero fluida.


 Las mayores congestiones se producen a la hora punta de entrada y salida de los colegios del municipio.

 Existe una clara dependencia del vehículo privado en el municipio, Aun existiendo una gran oferta de transporte público y condiciones aceptables para la movilidad peatonal.


 Los desplazamientos externos al municipio se realizan en vehículo a motor y en un porcentaje menor en el autobús.

 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.


 Los desplazamientos en bicicleta por el municipio son muy bajos, siendo las infraestructuras muy escasas.


 La valoración de la movilidad peatonal es moderadamente negativa.

 Respecto al autobús, su uso dentro del municipio presenta valores bajos, incluso superados por los que prefieren ir a pie.

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.

 Prácticamente todos los centros escolares cuentan con badenes en las vías que albergan los equipamientos, mejorando así la seguridad de los niños y niñas

 Se han contabilizado 662 incidencias en las vías urbanas del término municipal, de las cuales, 210 se producen por puntos de mal estado de la calzada, y el resto por existir una inadecuada señalización, principalmente por su deterioro.

Una manera de hacer Europa

D

- RED PEATONAL CON NUMEROSOS OBSTÁCULOS Y PROBLEMAS DE ACCESIBILIDAD.
- PARQUE MÓVIL CON CLAROS SÍNTOMAS DE INSOSTENIBILIDAD.
- EXISTENCIA DE NUMEROSAS PLAZAS DE APARCAMIENTO SIN CONSOLIDAR.
- FLOTA MUNICIPAL DE VEHÍCULOS ELEVADA Y NO "LIMPIA". NINGÚN VEHÍCULO SOSTENIBLE.
- PUNTO NEGRO DE TRÁFICO EN AVENIDA VIRGEN DEL SALIENTE CON CALLE CÁDIZ Y CALLE SEVILLA.

F

- GRAN COMUNICACIÓN CON LA AUTOVÍA.
- CAMBIO DE VISIÓN EN LA CIUDAD HACIA MODOS DE DESPLAZAMIENTO MÁS SOSTENIBLES.
- DISPONIBILIDAD DE ZONAS DE APARCAMIENTO SIN EJECUTAR.
- RED PEATONAL MUY DESARROLLADA.
- DISTANCIAS ENTRE NÚCLEOS NO MUY ELEVADAS.

A

- RED CICLISTA INCONEXA Y ORIENTADA AL OCIO.
- PÉRDIDA DE POBLACIÓN ELEVADA Y CONTINUA.
- INVASIÓN DEL ESPACIO POR LOS VEHÍCULOS A MOTOR.
- RATIO DE APARCAMIENTO DE MINUSVALIDO SIGUE SIENDO BAJO RESPECTO A LA POBLACIÓN.
- EL AUTOBÚS NO TERMINA DE CONVERTIRSE EN UN CLARO SUSTITUTO DEL VEHÍCULO A MOTOR.

O

- OROGRAFÍA DEL TERRENO Y MORFOLOGÍA DE LAS VIAS URBANAS INVITAN A IMPLANTAR OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE.
- RED CICLISTA YA INICIADA.
- POTENCIALIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES.
- GRAN OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.
- PEATONALIZACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS.
- FONDOS EDUSI