



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

1.- INTRODUCCIÓN Y PRESENTACIÓN DEL MUNICIPIO

Adamuz es un municipio de 4.451 habitantes, ubicado en Sierra Morena. Dista unos 32 km. de la capital. Tiene una extensión superficial de 334 km² y una altitud sobre el nivel del mar de 240 mts. Este municipio cuenta con una aldea (Algallarín), con 610 habitantes, dedicados generalmente a la agricultura.

Las vías de comunicación actuales han mejorado notablemente, habiéndose mejorado de manera notable casi todas ellas, existiendo algunas todavía deficientes. Este municipio no se encuentra situado anexo a ninguna vía principal de comunicación, ya que la autovía Madrid-Cádiz dista aproximadamente 10 Km., que transcurren por la carretera **A-421**, hasta Villafranca de Córdoba o el acceso a la misma por la carretera Adamuz hasta Algallarín, a través del puente sobre el río Arenoso de reciente construcción.

Este hecho ha sido una de las principales trabas para el desarrollo industrial de este municipio, pero al mismo tiempo está generando un menor volumen de tráfico rodado sobre todo de vehículos de tracción mecánica como tractores y grandes camiones con remolques que dificultan el tránsito habitual de peatones o ciclistas por el entorno del casco urbano, así como se reduce los problemas que se plantearían en cuanto a un mayor riesgo de circunstancias que reducen la seguridad vial, algo por lo que este Ayuntamiento está cuidando permanentemente con ciertas medidas de calmado del tráfico y restricción de uso de vehículos privados en ciertas zonas del municipio.

No obstante lo anterior, por su ubicación y configuración geográfica, es un municipio que cuenta con importantes potencialidades susceptibles de más y mejor aprovechamiento, agrupándose éstas en torno a turismo y medio ambiente.

2.- DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS INDUSTRIALES Y DE COMUNICACIÓN.

Adamuz cuenta en la actualidad con un polígono industrial, de titularidad privada, y estando actualmente en construcción el polígono municipal. Tampoco se dispone de infraestructuras de naves en régimen de alquiler u otro que faciliten la instalación de nuevos pequeños empresarios. Este dato influye en el hecho de que nuevas iniciativas empresariales tengan dificultades para implantarse y que existan aún algunas industrias dentro del núcleo urbano.



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

Este municipio se encuentra ubicado en plena sierra, a 10 Km aproximadamente de la conexión más cercana con la autovía Madrid-Cádiz, dirección a Villafranca. Esta conexión hasta Villafranca discurre a través de la A - 421, que ha sido modificada recientemente en su configuración y trazado. Esta opción constituye actualmente la vía más cercana y de mejor trazado para acceder a la autovía, y desde aquí al resto. Por otra parte, las demás vías de comunicación son defectuosas y con escaso tránsito. Así la carretera comarcal que une este municipio con Pedro Abad se encuentra en muy mal estado, lo que provoca que cada vez sea menos utilizada, rompiendo este enlace comercial. Por otra parte, la conexión con el norte de la provincia, es decir con Villanueva de Córdoba y los Pedroches en general, discurre por la A- 421, vía de enlace que aunque mejorada en la parte cercana al municipio, aún es de difícil tránsito en algunos tramos, lo que provoca que se utilicen cada vez más vías de comunicación alternas. Con la construcción del puente del Pantano El Arenoso, se ha abierto otro vía de comunicación con la Autovía Madrid-Cádiz, que permite acceder a la misma a través de la carretera que une Adamuz con Algallarín.

3.- ANÁLISIS DE SECTORES ECONÓMICOS.

Como hemos señalado en inicio, la ubicación, dimensión y configuración geográfica de su término, dificultan en alguna medida su expansión o desarrollo industrial, pero por otro lado ofrecen posibilidades de desarrollo específicas, basadas en dos vectores claros: **turístico y medio ambiental**.

Debido a esta configuración geográfica y a su localización, este municipio es principalmente **agrícola**, dedicado especialmente al cultivo del olivar de secano, y en menor medida a la actividad ganadera, con especies como porcino, ovino y bovino. Debemos destacar que Adamuz cuenta con una superficie de cultivo de olivar de **13.183** has., de dehesa de **769** has y una importante superficie forestal, de **aproximadamente 10.497** has. Menos representativo, pero existente en el término, encontramos cultivos herbáceos de trigo, avena y girasol.

En este apartado destaca la aldea de Algallarín. La misma está distribuida en pequeñas parcelas, terreno llano, de regadío, en el que tradicionalmente se vienen cultivando girasol, maíz, algodón, etc., no obstante últimamente se están sustituyendo estos cultivo por olivar de regadío en algunas parcelas. En este municipio existe un suelo de gran calidad, agua suficiente y mano de obra, lo que posibilitaría el uso de cultivos alternativos con productos de huerta y frutales, cultivos que se realizan en la actualidad para autoconsumo.

Muestra de la vocación agrícola de este municipio la encontramos en el hecho de que a este sector se dedican el 56% de la población activa, dato significativo por sí sólo, máxime si lo comparamos con el 5% de población activa ,aproximadamente, que se dedican a la industria.



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

Existen unas características que afectan a la generalidad de la población perteneciente al sector agrícola, como son la edad avanzada de sus integrantes y la concepción de la explotación agrícola y ganadera como fuente de ingresos complementaria o no principal. El problema del envejecimiento de la población, unido al hecho de que no se lleven las explotaciones agrarias con criterio empresarial y con dedicación exclusiva, provocan la escasa capacidad de respuesta y adaptación a los cambios de este sector. (posibilidades: diversificar en una explotación).

Respecto a los demás sectores económicos, es importante resaltar que el **sector servicios** ocupa al 30% de la población activa. No obstante la mayoría de las empresas existentes que se encuadran en este sector pertenecen al comercio, principalmente minoristas, constituyendo entre ambos, minoristas y mayoristas. No obstante no existe ninguna empresa de servicios de ocio y tiempo libre.

También es significativo el dato del **sector de la construcción**, ocupando al 9% de la población activa, por encima de la industrial. En este sector existen 23 empresas instaladas que se dedican a construcción propiamente dicha, instalaciones varias, preparación de terrenos, revestimientos exteriores, etc. No obstante, en la construcción, en líneas generales, encontramos escasa cualificación profesional, falta de conocimientos especializados y existencia de economía sumergida. Estas características son fruto de la situación socio-económica en la que se desenvuelven, así, por un lado encontramos que un importante porcentaje de trabajadores de este sector no se dedican a la construcción de forma habitual y continuada, sino que lo alternan con las labores agrícolas, preferentemente con el olivar. Este hecho incide especialmente en que no exista toda la preparación y conocimiento que sería recomendable para prestar un servicio de calidad. También sería conveniente ahondar en el problema de prevención de riesgos laborales.

La industria existente en este municipio, absorbe, como hemos señalado anteriormente, sólo el 5% de la población activa total. Las industrias existentes e implantadas en Adamuz, pertenecen casi en su totalidad al sector agroalimentario, principalmente fábrica de producción de aceite de oliva, industria de pan y bollería. En este sector debemos destacar “productos Gray” en elaboración de pan y productos de bollería y pastelería, debido a su elevada producción y por ser la única en este sector que comercializa a nivel **nacional**. Por otro lado, en este apartado de industrias, habría que destacar la existencia de tres pequeñas empresas de carpintería metálica y tres empresas que trabajan la madera. Son sectores que apuntan en el tejido empresarial de este municipio, con los que se podría trabajar para su modernización y desarrollo. Por su especificidad y su carácter artesanal debemos mencionar una pequeña empresa que trabaja y transforma el cuero. Estas empresas, excepto la cooperativa olivarera, son de reducidas dimensiones, familiares en muchos casos, y con una localización geográfica poco favorable y con un bajo nivel de mecanización. Estos factores repercuten en el aumento de sus costes de producción e impiden la posibilidad responder a grandes pedidos. La diferencia cualitativa de estas empresas, frente a las grandes productoras en serie, podría consistir en presentar un producto de gran calidad, con diseños diversos de carácter artesanal y una atención personalizada al cliente.



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

Como rasgo común a la práctica generalidad de estas empresas, podemos destacar la escasa aplicación de nuevas tecnología a la producción y la deficiente innovación

Mención especial merece la **industria dedicada a la producción de aceite de oliva** (existen 3 en el municipio, pero la que mueve mayor volumen es la cooperativa olivarera Nuestra Madre del Sol”, de la que son socios la práctica totalidad de los productores que tienen sus fincas en el término), supone un volumen de transformación muy importante, ya que pueden producir una media anual aproximadamente de 4.000.000 de kg. de aceite normal. No obstante, este volumen no genera gran valor añadido para el municipio. Este sector se enfrenta a un problema como es el siguiente: el olivar de sierra de secano, es un cultivo difícil y de escaso rendimiento. Por otro lado la propia geografía impide la mecanización del campo. Con estas características, unidas al hecho de que las subvenciones del la U.E. tienen una vigencia limitada, este sector se encontrará en un futuro en una preocupante situación. Debemos resaltar que no existe ninguna envasadora en el municipio (lo envasa Cordoliva), así como el hecho de que en las dos almazaras existentes no existe línea independiente para las producciones ecológicas. Cultivo éste que se podría presentar como una alternativa atractiva para la industria del aceite de sierra.

Respecto **del sector turístico** en Adamuz, tiene enormes posibilidades y puede convertirse en un eje esencial de desarrollo para este municipio. Existen 24 empresas relacionadas con este sector, de las cuales 19 son bares y cafeterías.

Por otro lado, y de enorme importancia para este municipio, existe un proyecto de construcción de una urbanización de calidad en la Finca “**Dehesa Vieja**”, a menos de 2 Km. del casco urbano. La ejecución de este proyecto, con más cabida que el propio municipio, va suponer una gran demanda de personal capacitado que preste servicios, desde mantenimiento de edificios, limpieza, pintura, jardines, comercio, servicios de ocio y tiempo libre. Debemos tener en cuenta, por la propia configuración y ubicación del proyecto, que la generalidad de personas que opten por ubicarse en el mismo van a ser familias de poder adquisitivo medio-alto, con lo cual van a demandar servicios de calidad y servicios de ocio y esparcimiento. La población de Adamuz debe estar preparada para responder a las nuevas demandas de trabajos y servicios que se van a generar.



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

4.- ARGUMENTARIOS PARA LA PROCLAMACIÓN DE LA CANDIDATURA AL PREMIO “RING-RING”

El Ayuntamiento de Adamuz en su afán por la conservación de los recursos naturales, reducción de emisiones de CO₂ y la eficiencia energética presenta su candidatura a los premios RING-RING que otorga la Plataforma Carril-Bici de Córdoba, puesto que pensamos que nuestras iniciativas, las cuales están teniendo algunos efectos sobre la ciudadanía local, son un claro ejemplo de compromiso político, social y ambiental de nuestro Ayuntamiento y de las personas que lo componen, así como de una amplia mayoría de vecinos y vecinas de la localidad.

Es notable que en los últimos años, la adaptación a los efectos del cambio climático ha promovido una respuesta creciente, manifestada en la adopción de medidas de mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero. Buen ejemplo de ello son las iniciativas que este Ayuntamiento está tomando por el Clima desde hace varios años y que han puesto de manifiesto la viabilidad y urgencia de compaginar el necesario desarrollo con los intereses ambientales.

A medida que avanza el siglo XXI, podemos hacer dos afirmaciones con un alto grado de certeza. Por un lado, el cambio climático ejercerá una influencia cada vez mayor sobre la sociedad. Por otro, un porcentaje creciente de la población mundial habitará en las ciudades, por lo que las experiencias y las acciones emprendidas por la población rural afectarán, en buena medida, al impacto global sobre el cambio climático.

La relación entre cambio climático y municipios es y será de vital importancia para el bienestar de la población en este siglo, en el proceso interactivo entre estos dos principales motores del cambio. Los municipios juegan un papel central como consumidoras de energía y también como centros de innovación y de cambio cultural.

En los últimos años se asiste a la incorporación de una acepción nueva del concepto de movilidad en la agenda social y de los medios de comunicación. Una acepción que se ha deslizado también a la práctica política cotidiana, como ampliación de los conceptos de tráfico, circulación y transporte empleados anteriormente. Las concejalías de tráfico o circulación de algunos ayuntamientos o los departamentos de transporte de algunas administraciones han dado paso a concejalías de movilidad o departamentos de movilidad y se ha aprobado incluso una Ley de Movilidad de ámbito autonómico.

Es evidente que, en muchos casos, se trata únicamente de un cambio nominal que no encierra todavía una transformación sustancial de los enfoques, metodologías y estructura organizativa de la administración. Pero también lo es que facilita esa transformación imprescindible para afrontar los retos ambientales y sociales que suscitan los desplazamientos de personas, vehículos y mercancías, pues la movilidad no es otra cosa que ese sistema de desplazamientos. Como ahora se pretende mostrar, el



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

cambio del tráfico a la movilidad tiene una profunda carga técnica, social y política cuyos resultados se podrán observar sobre todo a medio y largo plazo.

La diferenciación esencial entre tráfico y movilidad es que el segundo concepto amplía el objeto de estudio que tenía el primero. Frente a una disciplina, el tráfico, cuyo objeto de estudio era básicamente la circulación de vehículos motorizados, la movilidad trata del movimiento de personas y mercancías sin la jerarquía implícita del motor. Emergen así con mucha más fuerza en el análisis y en las proposiciones las necesidades de los peatones, de los usuarios del transporte colectivo o de los ciclistas.

Un técnico de movilidad, un ingeniero de movilidad, un concejal de movilidad ya no necesitan orientar su trabajo como lo hacían o siguen haciendo los ingenieros de tráfico o los concejales de tráfico; ya no tiene que “resolver” los problemas de la circulación de vehículos, sino garantizar unas condiciones adecuadas de movilidad de las personas y mercancías, bajo los criterios ambientales, sociales y económicos que se establezcan.

De pensar sobre todo en la capacidad de las calles para el paso de automóviles, en las plazas de aparcamiento o en la velocidad de los vehículos, se pasa a pensar en los desplazamientos de los peatones, los ciclistas, las personas con discapacidad, los usuarios del autobús o los conductores y pasajeros de los coches o, incluso, de los que no se desplazan. Pero no se trata de maximizar dichos desplazamientos sin más, sino de integrarlos en el conjunto de necesidades y valores sociales y ambientales.

La movilidad no es un fin en si mismo, sino un objetivo matizado y acotado por otros criterios no secundarios. Y con el objeto de estudio, lo que aporta la movilidad frente al tráfico es un cambio radical de sujeto de estudio.

Los conductores de los vehículos son una parte de la disciplina pero, sobre todo, se revelan las necesidades diferenciales de una multitud de sujetos de la movilidad. La edad, el sexo, la clase social, el grupo étnico, la condición física o psíquica determinan problemas y soluciones diversas que antes quedaban sumergidas bajo el patrón de movilidad de un conductor estándar, o pretendidamente estándar.

La mirada a través del parabrisas que caracteriza el análisis del tráfico se trastoca en una mirada múltiple y diversa. La incorporación de la perspectiva de género al análisis de los desplazamientos, acogida todavía con cierta incomodidad y resistencia por parte de algunos, viene a devolver normalidad al hecho evidente de las mujeres que tienen un patrón diferente de movilidad que los hombres. Igualmente resulta “revolucionaria”, en términos metodológicos y propositivos, la incorporación de la mirada de los niños a la movilidad. Atender las necesidades de desplazamiento autónomo de los niños supone reformar todos y cada uno de los supuestos en los que se basa la construcción tradicional de la ingeniería del tráfico. Una transformación que tendrá tanto o mayor calado que la acaecida como resultado de la salida a la escena pública, en las últimas décadas, de las personas con discapacidad. Mujeres, niños, personas mayores, personas con discapacidad, inmigrantes de culturas diversas, pasajeros de automóviles, etc., configuran un universo de estudio y demandas de movilidad mucho más amplio y diverso que el considerado tradicionalmente en los estudios de tráfico.



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

Pero la necesaria evolución de la disciplina no se queda en la definición de un nuevo objeto y de un nuevo sujeto de estudio, sino que se traduce también en una ampliación de los métodos de análisis. Parece obvio que si ha cambiado el sujeto y el objeto se requieran nuevos instrumentos de análisis y acopio de datos. Por ejemplo, la movilidad infantil no se puede analizar exclusivamente a través de los desplazamientos que efectúan los niños, sino de la percepción del peligro y del riesgo que tienen tanto ellos como sus padres o tutores y que la determina, se hace así necesario contar con métodos que permitan analizar esas percepciones del riesgo.

Nuevos instrumentos y nuevos indicadores que, con frecuencia, van a chocar con el aparato conceptual de la planificación del tráfico y del transporte, pues para mayor desolación de algunos, no responden a metáforas de la física, como ocurre con las teorías del tráfico como flujo, sino a conocimientos vinculados a disciplinas tan poco “ingenieriles” como la psicología o la sociología.

Por último, un cuarto plano que se modifica con el paso del tráfico a la movilidad es el de los procedimientos de intervención, es decir, las herramientas de que disponen los ciudadanos, los técnicos y los políticos para establecer políticas de movilidad. Frente al monocultivo de las soluciones basadas en nuevas infraestructuras y en la oferta de más y mejores servicios, que se destila de la perspectiva del tráfico, la movilidad extiende su instrumental de medidas sobre todo hacia el campo de la gestión de la demanda, es decir, hacia la consideración de que los desplazamientos (su número y características) son también el resultado de ordenación de las actividades, regulación, mentalidades y gestión de lo escaso.

Los planes de empresa y los programas de camino escolar, que exploran soluciones alternativas a los desplazamientos cotidianos, son ejemplos de ese nuevo enfoque en el tratamiento de los problemas de movilidad.

Como también lo deberían ser, desde un punto de vista más global, los Planes de Movilidad urbanos, cuya metodología debería ampliar la gama de medidas y políticas consideradas por las administraciones públicas en relación a las que presentaban los estudios de tráfico clásicos.

Ahora, cuando ya existe un apoyo económico sustancial de diversas administraciones a la redacción de Planes de Movilidad Urbana, es el momento de comprobar si la utilización del concepto de movilidad responde a un cambio profundo de objeto, sujeto, metodología y técnicas de intervención o se trata de una cortina de humo verde que oculta una práctica continuista de los planes de tráfico de antaño aderezados, eso sí, con algunos metros de carril bici y otras iniciativas más o menos decorativas.



5. LÍNEAS DE ACTUACIÓN

❖ **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Adamuz**

El **Ayuntamiento de Adamuz**, a través de la Delegación de Medio Ambiente del municipio y en colaboración con la Agencia Provincial del Energía de la Diputación de Córdoba está trabajando para elaborar un Plan, que sin duda, cambiará la fisonomía de Adamuz: el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible**. El Plan de Movilidad es uno de los instrumentos en los que se trabaja para mejorar la calidad de vida de los vecinos y vecinas de Adamuz, un municipio en constante crecimiento económico y social que necesita de estas herramientas para eliminar todas las barreras que nos impidan disfrutar del pueblo y sus servicios

El **Plan de Movilidad** será el producto del trabajo realizado con la Delegación de Medio Ambiente de la Diputación de Córdoba y el **Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)** que contempla asuntos tan esenciales como la organización del tráfico de vehículos por el municipio, la ordenación de los aparcamientos, el impulso de transporte público colectivo y la progresiva recuperación de espacios peatonales seguros, todo ello con un respeto absoluto al medio ambiente

Este **Plan de Movilidad** está abierto a todas las propuestas que se hagan llegar, por ello desde aquí me permito invitar a los vecinos y vecinas de Adamuz para que participen en su redacción y hagamos, entre todos, un municipio saludable, comprometido con su progreso y desarrollo solidario y que sea el que todos y todas deseamos.

El Objetivo principal del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Adamuz** es alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte sobre unas bases de sostenibilidad y mejora de la calidad de vida urbana. Para ello, el Plan analiza todos los aspectos relacionados con la movilidad de los vecinos y usuarios del municipio y plantea intervenciones en distintos ámbitos:

- El control y organización del tráfico
- La mejora de accesibilidad para personas de movilidad reducida
- La realización de planes de gestión orientados a la mejora de la movilidad a centros escolares y de trabajo
- La protección y mejora del transporte público como elementos principales de la movilidad urbana e interurbana
- La reducción de contaminantes y el ahorro energético en el campo del transporte
- Promoción del uso de la bicicleta



Área de Movilidad y Tráfico
Ayuntamiento de Adamuz

- Gestión y ordenación de las zonas de aparcamiento

Este Plan contará con la participación de los agentes sociales que residen en el municipio y propone una serie de reuniones coincidiendo con los principales hitos del Plan, donde recoger las opiniones sobre los problemas identificados y las propuestas planteadas

❖ **Servicio BICIMUZ de Adamuz**

Con el objetivo de mejorar la calidad del aire y dando cumplimiento a las recomendaciones establecidas por los protocolos y acuerdos internacionales en materia de Medio Ambiente, el Ayuntamiento de Adamuz ha incorporado seis bicicletas a sus flota de vehículos, en una iniciativa denominada Bicimuz . Esta medida responde también a los compromisos adquiridos con la firma del pacto de alcaldes que pretende crear una red europea para luchar contra las emisiones de CO2.

Desde las áreas de Medio Ambiente y Deportes, con esta iniciativa se pretende promover la utilización de la bici como medio de movilidad sostenible y alternativa a los vehículos motorizados. Ésta acción constituye un proyecto más dentro de su programa de actuaciones de ahorro y eficiencia energética en el transporte que junto al Plan de Movilidad Urbana Sostenible que se ejecutará en los próximos meses, pondrá de relieve nuestro compromiso por el uso eficiente de los recursos en materia energética, así como medidas de regulación del tráfico rodado y uso del vehículo privado.

La actuación surge con el fin de promover la implantación de la bicicleta como método de transporte urbano, alternativo y sostenible entre los trabajadores municipales, previéndose su posterior implantación en otros ámbitos locales. En esta primera fase se pretende concienciar desde el Ayuntamiento con el uso de la bicicleta para desplazamientos en horario laboral del personal del Ayuntamiento. Para ello se han colocado 4 puntos para aparcarlas y se está haciendo un estudio de viabilidad para instalar un servicio de préstamo municipal.

La puesta en marcha del sistema de préstamo supondrá además de su repercusión energética y medioambiental, una herramienta de sensibilización y participación ciudadana frente al cambio climático, además de una mejora social y ambiental en nuestro municipio.

Pero además de estas iniciativas, hay otras ya en marcha como la peatonalización durante los fines de semana de la calle principal del pueblo, es decir, la arteria comercial y restauradora del municipio o la puesta en marcha de zonas 30 en el municipio.