el Periódico de Aragón

Algo se mueve en Zaragoza

La capital se ha convertido en los últimos años en más intermodal que nunca, con la irrupción del tranvía y también del aumento del uso de la bici Todo ello ha provocado que el bus, que continúa siendo el líder, pierda adeptos

MARÍA EUGENIA CARREY – 13/05/2015

Zaragoza y sus habitantes se han convertido en estos últimos años en más intermodales que nunca. En bus, en tranvía, en coche privado, a pie o en bicicleta, las distintas opciones para moverse por esta ciudad ya 5.0 han cambiado su carácter e incluso su fisonomía. No a gusto de todos. La movilidad en la capital aragonesa genera encendidos debates, pero la diversidad de opiniones no oculta que la radiografía de la movilidad ciudadana deje datos incontestables.

Los obvios, para empezar. La ciudad cuenta desde hace dos años con una línea completa de tranvía, pero además se calcula que casi el 10% de los zaragozanos usa la bicicleta a diario. Con una red de carriles de 112 kilómetros y 110 más de rutas ciclables, a las que se suman 783 calles pacificadas que aglutinan 235 kilómetros más, las dos ruedas se han convertido ya en un habitual de la ciudad, también con sus conflictos derivados del aumento espectacular de su uso en un corto periodo de tiempo.

También es indudable que el tranvía ha supuesto una revolución en la movilidad zaragozana. El pasado marzo, la línea cumplió dos años de servicio completo, con 75 millones de usuarios transportados y una cifra creciente de viajeros año a año. Aunque las comparativas son más bien anecdóticas, este número equivale a haber trasladado 110 veces la población total de Zaragoza y el total de kilómetros realizados por los convoyes --casi 4 millones-- equivale a dar 98 veces la vuelta al mundo. La tecnología usada en el proyecto ha provocado que el tranvía zaragozano haya sido multipremiado y multivisitado por delegaciones de todo el mundo.

Disparidad de opiniones

Aunque estos datos son objetivos, no cabe duda de que este medio de transporte genera opiniones encontradas entre los zaragozanos. Y eso que el Estudio de Satisfacción de Usuarios arroja una nota media global de 7,83. Otra cosa es que el ciudadano quiera una segunda línea para la ciudad. De momento, se va a destinar un millón de euros para elaborar los estudios que permitan determinar tanto la viabilidad de un eje este-oeste como su trazado para que la próxima corporación municipal decida. Por ahora, el que fuera el proyecto estrella del alcalde Juan Alberto Belloch (PSOE) no parece que sea asumido con el mismo nivel de entusiasmo por el alcaldable socialista Carlos Pérez Anadón, quien ha asegurado que realizará una encuesta ciudadana para tener datos objetivos sobre la opinión de los zaragozanos.

La oposición frontal del PP ya es bien conocida, mientras que CHA quiere abordar la movilidad global de la ciudad con un nuevo plan y Zaragoza en Común prefiere primar autobús y bicicleta. A tenor de estas posiciones no parece que una segunda y futurible línea de tranvía vaya a ser el epicentro de esta campaña, una novedad si se tiene en cuenta como la movilidad ciudadana había copado otras citas electorales.

Si la curva de uso del tranvía es ascendente, la del autobús urbano --a pesar de seguir siendo el medio usado por casi el 80% de los zaragozanos-- cae en los últimos años. Si en el 2008 --el de más uso-- se registraron 137,5 millones de pasajeros, el pasado ejercicio fueron 88,3 millones. Todo ha contribuido --crisis, el tranvía, la bici...-- para este descenso en picado. El bus, de hecho, se reordenó con la concesión de la nueva contrata a AUZSA (la vieja TUZSA) en la primavera del 2014. Y por segunda vez a comienzos del 2014 para incorporar más kilómetros. Como datos objetivos de la valoración ciudadana a este medio de transporte solo se dispone una encuesta de satisfacción elaborada por la propia empresa que otorga una nota media de 6,80 sobre 10. Estos datos contrastan, no obstante, con el informe que publicó la OCU el pasado mes de enero y que coloca a Zaragoza como la segunda ciudad peor valorada de España, con 51 puntos

Todos estos ingredientes han tenido como resultado un descenso del tráfico en la ciudad. Lo avalan tanto los propios datos municipales como los de agentes externos. Según un estudio elaborado por el RACC, Zaragoza en solo un año experimentó una reducción del tráfico de entre el 15% y el 18%, con la última posición entre las ciudades por horas pérdidas en atascos --6,9 horas en siete meses frente a las 13,7 de Madrid-- y un 26,6% menos que en la anterior edición del estudio. Estos porcentajes son mayores si se toman como referencia los datos del propio servicio de Movilidad del consistorio, que ha registrado hasta un 30% menos de tráfico en el centro de la ciudad.