LA RAZON
MADRID

23/10/13

Prensa: Diaria
Tirada: 125.851 Ejemplares
Difusión: 90.902 Ejemplares

Cód: 75444728

Página: 42

Sección: MADRID Valor: 9.282,00 € Área (cm2): 552,2 Ocupación: 61,28 % Documento: 1/1 Autor: Nuria Platón Núm. Lectores: 278000

Los ciclistas conquistan la capital

En el último lustro ha aumentado un 27% la demanda del uso de bicicleta

Debido a la crisis económica ha bajado un 3% el uso del vehículo privado

Nuria Platón

MADRID- Es barata, ecológica y ahorra en cuotas del gimnasio. Cada vez más madrileños tienen claro que la bicicleta es la alternativa más práctica al vehículo privado o al transporte público para moverse por la capital. Según el Informe del Estado de la Movilidad 2012, el uso de este sistema de transporte ha crecido un 27% en los últimos cinco años. Entre las causas que han potenciado el uso de los pedales está que, en este lapso de tiempo, la red ciclista de la ciudad se ha triplicado desde 2006 hasta ahora, llegando a los 283 kilómetros el pasado año.

Otra de ellas es, tal y como refleja el informe, la crisis económica. La bicicleta es mucho más barata que un coche e, incluso, que el transporte público. En 2012, el uso del vehículo privado para moverse por el interior de la ciudad descendió un 2,5% respecto al año anterior. Este porcentaje aumenta al 3% en la almendra central y al 6% en el distrito Centro. En cuanto al transporte público, la bajada de la demanda ha sido del 4,4% respecto al mismo periodo de 2011.

Cristina Bejarano



La superficie de vías ciclistas en la capital se ha triplicado en los últimos seis años

4,4% del uso del transporte público **descenso**

285 de vías ciclistas existen en la capital **km**

1% la velocidad media de los autobuses de la EMT **ha subido**

Evolución desigual

Sin embargo, el estudio sobre movilidad refleja que ha habido una evolución desigual en los hábitos de transporte. De este modo, mientras que entre los residentes en la capital se incrementó el uso del transporte público del 62% en 2011 al 65% en 2012 –especialmente en la almendra central, donde el incremento fue del 73% al 78%– y se redujo el uso del vehículo privado –del 38% al 35%–, en el interior de la M-30, entre quienes acuden a la ciudad a diario pero no residen en ella, la estadística prácticamente se invierte, con un aumento del uso del vehículo privado frente a una reducción de los desplazamientos en transporte público.

Igualmente, debido a la reducción del uso del coche propio en el interior de la ciudad, la mayor vigilancia de la doble fila por parte de la Policía Municipal y el reajuste de la oferta, se ha producido un incremento de la velocidad comercial de la EMT del 1%. Se trata de la primera vez que se produce este aumento, después de cinco años de suave descenso de la velocidad media.

El informe también valora la calidad del aire en tanto en cuanto el tráfico es la principal fuente de contaminación. Así, según los datos del informe de movilidad, la reducción del tráfico en la ciudad, la mejora de las condiciones climatológicas y la renovación sostenible de autobuses y taxis han propiciado una disminución notable de la contaminación atmosférica local, pasando la media anual diaria de inmisiones de NO2 de todas las estaciones de 47 unidades por metro cúbico en 2011 a 41 en 2012. Además, en este contaminante disminuyen de 15 a 10 las estaciones que superan la media anual diaria determinada por la Unión Europea.

Al respecto de la mejora en la calidad del aire, el informe considera un factor determinante para ello la importante sustitución de la flota de la EMT por vehículos menos contaminantes, que alcanzó en la Zona de Bajas Emisiones a finales del pasado año, el 56,6% de la flota. Del mismo modo, destaca que ha aumentado en un 50% respecto a 2011 el número de vehículos del parque de autotaxis que son híbridos o de gas.

Por último, el informe estudia la seguridad vial en la capital y refleja que se ha producido una reducción del 6% del número de víctimas graves en accidentes de tráfico, aunque ha crecido –de 30 a 33– el número de víctimas mortales. Dos tercios de las víctimas graves correspondieron a peatones, especialmente mayores de 60 años, y motoristas, principalmente entre los 21 y los 30 años. El estudio de movilidad destaca a su vez que el incremento en el número de controles de alcoholemia ha ejercido un efecto de disuasión que se refleja en la reducción del número de positivos en consumo de alcohol.