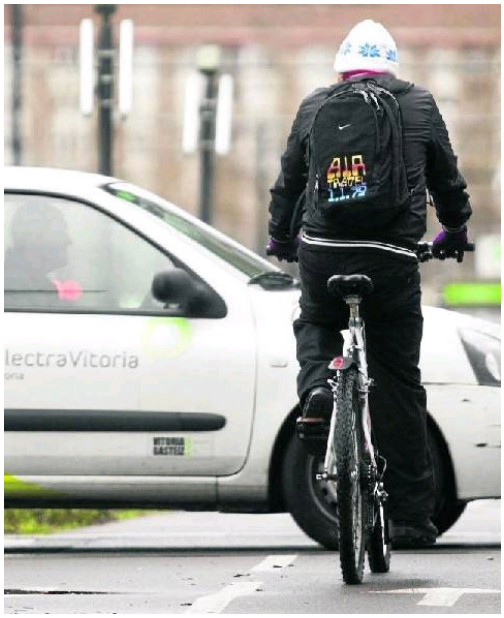
noticias de Álava

Coches versus bicicletas

En Vitoria hay muchas bicis, pero también muchos turismos, aunque su evolución es a la inversa. Pese al cambio de hábitos en movilidad, sorprende la "elevadísima" tasa de motorización de la ciudad.



REBECA RUIZ DE GAUNA – 17/01/2016

La movilidad en Vitoria ha experimentado un gran cambio en las dos últimas décadas. Hay muchas bicis en las calles: más de 150.000, calcula el Ayuntamiento. Pero también muchos coches: 109.928 turismos en el último recuento de 2014. Si bien la tendencia entre ambos medios de transporte evoluciona a la inversa, el número de bicis ha ido de menos a más y el de coches de más a menos los últimos cinco años, puede decirse que ambos reinan en el asfalto.

Atendiendo a esta transformación en la forma de moverse por la ciudad, el experto en Movilidad y jefe de Información e Innovación para la Sostenibilidad del Centro de Estudios Ambientales (CEA), Juan Carlos Escudero, interpreta esta comparativa para DIARIO DE NOTICIAS DE ÁLAVA y llega a una primera conclusión: "Para una ciudad de las características de Vitoria, sorprende la elevadísima tasa de motorización", asiente.

Siete de cada diez ciudadanos (69,8%) encuestados en 2014 aseguró tener al menos una bici en casa frente al 53,9% de 2006. De partida, puede decirse que es una muy buena cifra, significa que prácticamente todos los hogares disponen de bicicleta, muchos incluso tienen más de una. "Si nos comparamos con las ciudades holandesas o danesas, la ratio es peor puesto que en el conjunto de Holanda, por ejemplo, el 99,1% de los habitantes dispone de bicicleta. En cambio, si nos comparamos con las ciudades del entorno, no salimos desde luego mal parados", valora Escudero. En cualquier caso, "lo importante no es tanto el número de bicicletas, sino el que se usen y el peso que puedan conseguir en el conjunto de la movilidad urbana de Gasteiz. Si cada desplazamiento en bici reemplaza a un trayecto en coche, vamos bien; de lo contrario, bien poco estaremos consiguiendo en clave de movilidad sostenible", advierte.

En este sentido, destaca el experto la elevada tasa de motorización en Gasteiz, con una ratio de 453 coches por cada mil habitantes, cifra que en nuevos barrios como Zabalgana se dispara hasta los 483 vehículos por cada mil habitantes. Afortunadamente -dice- del pico de los 112.272 coches en 2010 se ha pasado a los 109.928 en 2014, si bien, teniendo en cuenta que el desplazamiento medio en coche en Gasteiz es de apenas tres kilómetros, "queda aún mucho trabajo por hacer", reconoce.

Y es que, a pesar de la tendencia a la baja en el número de turismos -subió de 2000 a 2010 y a partir de ese techo de 112.271 ha ido descendiendo-, muchos interpretan que detrás de esta bajada de las matriculaciones está la crisis más que el cambio de hábitos o la concienciación. A Escudero le gustaría creer que la crisis no ha influido, y que este cambio de patrones en la movilidad viene motivado por una fuerte concienciación ciudadana y por la mejora de las condiciones para andar en bici que ahora existe en la ciudad pero, sin embargo, reconoce que en parte la crisis ha tenido su peso. En cualquier caso, "aquí valdría decir que hemos hecho de la necesidad, virtud", se congratula. En su opinión ha sido un factor clave a la hora de favorecer el cambio de modo hacia el pedaleo, el mero hecho de probar porque, una vez dado ese paso, la bici en la ciudad, "engancha por todo lo que ofrece. La labor del Ayuntamiento será a partir de ahora consolidar ese cambio de hábitos porque el objetivo final es poner freno al coche priorizando los desplazamientos a pie, sobre el sillín o en transporte público". Pero, ¿se está logrando?

La situación de Vitoria comienza a ser paradigmática atendiendo a la evolución "muy positiva" que está mostrando, ya que el peso de los desplazamientos en automóvil ha caído en la ciudad del 36% al 24% en apenas ocho años, al tiempo que la bicicleta se ha disparado del 3% al 12%, manteniendo e incluso subiendo ligeramente el peso de los desplazamientos a pie.

Para Escudero, ése es el camino a seguir. Un camino que se inició con el piloto del calmado de tráfico, es decir, con la creación de las zonas 30, y que "ha funcionado". De hecho, salvadas las reticencias iniciales, "ha sido asumido de muy buen grado, tal y como dicen las encuestas realizadas, y tanto ciclistas como automovilistas valoran positivamente estas zonas 30 porque han mejorado las condiciones para la bici en pleno centro, mejorando también la permeabilidad para la misma y la seguridad en la calzada, de la que se benefician no sólo los ciclistas, sino también los peatones; creo que es un modelo a seguir extendiendo al conjunto de los barrios de la ciudad", valora el jefe de Información e Innovación para la Sostenibilidad del CEA.