



■ 8. CONCLUSIONES

Los datos evolutivos muestran unos parámetros que marcan las tendencias generales en la movilidad de nuestro entorno. El primero de los datos y el que merece una especial atención, es que **el automóvil sigue ganando espacio en el conjunto de la movilidad**, con una presencia generalizada en todos los ámbitos geográficos y con independencia del motivo. Es preciso ser conscientes de que la evolución de la movilidad global se rige por unos patrones muy difíciles de estructurar. Entre éstos, además de cuestiones socioculturales asociadas al automóvil, hay que destacar la tendencia de resolver mediante el recurso al vehículo privado las necesidades de movilidad. En este sentido, debe hacerse observar que este protagonismo va en aumento, ya que los nuevos desplazamientos que se han detectado en el proceso se van resolviendo en la mayoría de los casos con el recurso del automóvil.

El esquema territorial y motivacional de los desplazamientos es también importante, aunque hay argumentos para la reflexión que se derivan de los analizados en estas páginas. Por un lado, se observa que **el papel del automóvil se acentúa cuando el motivo del desplazamiento es el de acudir al puesto de trabajo**. En este apartado, el 60,1% de los desplazamientos se realizan en este modo, y en el 97% de los casos de manera individual, lo que es una clara muestra de la presencia del vehículo privado en la movilidad de la CAV. Además, **la movilidad laboral, es el más disperso de todos los motivos analizados**, con un 54,4% de los desplazamientos de ámbito supracomarcal. En los que se realizan dentro del municipio es donde menor presencia tiene el automóvil, quedándose en el 32,2%. Es por tanto un hecho que la necesidad de acudir al puesto de trabajo impulsa la disposición y consecuente utilización del vehículo particular.

En contraposición, **el ocio y la realización de las compras son los motivos que cuentan con un peso más destacado en la utilización del modo peatonal** situándose en el 67,4% y el 55,3% respectivamente. Hay que señalar, además, que entre los motivos, los desplazamientos incorporados al apartado de ocio están ganando terreno, siendo ya la segunda razón de los movimientos realizados.

Así pues, puede concluirse que **no existe un patrón de conducta homogéneo en la utilización de cada uno de los medios de transporte, sino que, es el propio motivo del desplazamiento el que determina en buena medida la elección de los mismos**.

Los modos colectivos, que han incrementado ligeramente su presencia, tienen usos muy asociados a la movilidad obligada, con un 61,4% de su utilización vinculada al trabajo o al estudio. El ferrocarril aglutina el 44% de los desplazamientos colectivos, siendo el entramado ferroviario del área del Gran Bilbao el que marca las referencias. En este modo, la movilidad por trabajo o estudio llega hasta el 57,2% de los desplazamientos realizados en ferrocarril. Es destacable la **escasa penetración de los modos colectivos en ámbitos de actividad privada, como es el ocio**. En cuanto al transporte público, no parece que la oferta gane muchas opciones, aunque se produce un ligero incremento de su cuota de penetración en las capitales, salvo en el caso de Vitoria-Gasteiz, que cae desde un modesto 6,7% al 5,9%. En cualquier caso, hay que insistir en la idea de que **la existencia de oferta de servicios e infraestructuras propicia su utilización**. Al hilo de esta idea, señalar que los planteamientos intermodales no tienen casi presencia, puesto que el 98,2% los desplazamientos se resuelven en una sola etapa. Sin embargo, se observan diferencias cuando existe una oferta de servicios y gestión integrada, como es el caso de Bizkaia donde los desplazamientos de más de una etapa alcanzan una mayor presencia. De la misma forma, también se observa en los accesos a las capitales un mayor uso del transporte público cuando mayores son las dificultades que existen vinculadas al vehículo privado (exceso de tránsito, dificultades de aparcamiento...).

También se confirma que los modelos territoriales de la CAV son muy diferentes, algo conocido, pero que en algunos casos parece acentuarse. Así **la estructura territorial condiciona las pautas de movilidad**. En Álava da la sensación de que es **Vitoria-Gasteiz** la que resuelve la oferta de servicios y necesidades (Vitoria genera 4 de cada 5 viajes que se producen en Álava), o éstas se resuelven fuera, debilitando considerablemente el dinamismo del resto del Territorio Histórico. Sin embargo, Donostia-San Sebastián y Bilbao generan únicamente algo más del 30% de los desplazamientos del propio Territorio Histórico. En el caso de Bizkaia, para encontrar un peso de magnitud similar a la citada en la generación hay que extender el ámbito al **Gran Bilbao**, que es la comarca que marca las pautas en el Territorio Histórico. Entre las restantes son las de Gernika-Bermeo, Plentzia-Mungia y el Duranguesado las que tienen cierta capacidad de generar y atraer viajes. **En el caso de Gipuzkoa, la característica es la dispersión** lo que se traduce en que todas las comarcas muestren un importante nivel de generación y atracción de viajes, dado que el peso de la capital sobre el conjunto del Territorio Histórico es más reducido que en los otros dos Territorios Históricos.

Por último, desde la perspectiva de la sostenibilidad, hay que tomar en consideración **que los modos peatonales y ciclistas tiene una importante presencia en el conjunto de la movilidad**, si bien es cierto que esta presencia está ligada a desplazamientos de tipo más interno. El 93% de los desplazamientos producidos andando se desarrollan en el ámbito local. Cuando las necesidades personales se ven cubiertas en un espacio geográfico más reducido, la presencia del modo andando adquiere relevancia, lo que liga estrechamente el fenómeno de la movilidad y sus impactos a la disposición y la localización de servicios e infraestructuras en el entorno, es decir, a la **ordenación territorial**. Al igual que en el apartado de transporte público, se observa que la **disposición de infraestructuras y servicios estimula el uso de estos modos**. Así pues, es en aquellas capitales en las que más se han desarrollado infraestructuras ciclistas, en las que se registra un mayor grado de utilización, como es el caso de Vitoria-Gasteiz y Donostia-San Sebastián frente a Bilbao.

Por otra parte se confirma que el colectivo de mujeres resuelve con mucha mayor frecuencia sus necesidades de movilidad al margen del vehículo privado, aunque es preciso realizar este análisis desde una perspectiva temporal ya que parece que los hábitos de movilidad tienden a equipararse en este sentido entre los colectivos más jóvenes.

Atendiendo a la actividad hay un importantísimo volumen de desplazamientos generados por personas inactivas, pero que muestran unas pautas de movilidad poco ligadas al vehículo privado, en donde la población activa es protagonista.

Finalmente, tal y como ya se ha comentado anteriormente, se detecta una tendencia a dispersar los orígenes y los destinos, razón por la cual **los ámbitos de intervención deben ser repensados en clave de ordenación del Territorio Histórico, con la cuestión de su funcionalidad como eje central**.