



www.iusevillaciudad.org Febrero 2014. Número 2.387 comunicacion@iusevillaciudad.org

LA MOVILIDAD SOSTENIBLE ES EL FUTURO



El Plan Andaluz de la Bicicleta parece haber desatado una cruzada estos días, con unas críticas que no se centran en proponer otras prioridades o mejorar el proyecto, lo cual sería perfectamente lícito, sino en ridiculizar la idea misma de apostar por la bicicleta. Unas burlas con las que determinados sectores tratan de ocultar su falta de argumentos para justificar su oposición, pero que también ponen de manifiesto un enorme nerviosismo digno de estudio.

¿Qué es lo que les pone tan nerviosos?

Apostar por la bicicleta no nos acercará a Cuba, China o Vietnam como interesadamente se está diciendo, sino a los países más desarrollados de Europa que curiosamente los críticos con el Plan nunca mencionan. El Gobierno de Angela Merkel, <http://ciclovidaonline.com/?p=1434> por ejemplo, ha convertido la bicicleta en una de sus principales apuestas en materia de transporte y pretende incrementar su uso en los próximos años con todo tipo de iniciativas, todo ello después de haber realizado **una gran inversión** en los últimos años para conseguir que su país lidere el cicloturismo en el continente. El también conservador alcalde de Londres, <http://mun.do/1jt4Kdb> Boris Johnson, pretende invertir en su ciudad **1.000 millones** (más del doble que la Junta en toda Andalucía) en infraestructuras ciclistas. En la Francia de Hollande se aprobó un **plan que paga a los trabajadores** que acudan a su trabajo en bici, como ya hacen otros países, y se plantean unos objetivos similares a los de Andalucía para elevar el uso de la bici por encima del 10%. En Holanda hay ciudades <http://bit.ly/1jt4PNR> en las que la bicicleta ya supone más del 50% de los desplazamientos, tras más de 40 años de políticas de fomento de la bici por parte de gobiernos de todo tipo.



La realidad que algunos tratan de ocultar es que cada vez son más países los que tienen claro que la bicicleta es una apuesta de futuro, que no solo reduce nuestra dependencia energética, favorece la aparición de nuevos sectores económicos y mejora la calidad de vida en las ciudades, sino que contribuye a mejorar la salud. Solo en Francia, <http://bit.ly/1jt5QWf> el Gobierno estima **un ahorro de 5.600 millones** de euros en **costes sanitarios** elevar el uso de la bicicleta al 3% y si se cumple su objetivo de hacer de la bici algo cotidiano para el 10 o 12% de los franceses, el ahorro sanitario sube **por encima de los 10.000 millones**.

La movilidad sostenible es el futuro y está tan claro, que incluso los que más preocupados están por este cambio en el modelo de transporte ya lo empiezan a asumir. Es el caso por ejemplo del CEO de Ford Motor, Alan Mullaly, que nada menos que en el Salón del Motor de Detroit se atrevió a decir que **“los coches no son la solución a los problemas de las ciudades”**, y tras asegurar que su empresa empieza a dar prioridad a otras soluciones de movilidad como **el transporte público**, reconoció que los jóvenes de los países industrializados ya no se sacan el carné de conducir y compran coches como antes, mientras que en



los países en desarrollo sí siguen aumentando los coches colapsando las calles. Semejantes afirmaciones, insisto, no las dice un ecologista, las dice el consejero delegado de Ford en un diario tan ‘sospechoso’ como el Financial Times <http://on.ft.com/1jt5gHZ> Pero es que en el Reino Unido, el Partido Liberal, tercera fuerza política y socio del Gobierno conservador, ya abrió el debate el año pasado sobre la posibilidad de prohibir los coches <http://bit.ly/1jt5pv9> a gasolina y gasoil en menos de 30 años, medida difícil aún de implantar pero cuyo debate permite hacernos una idea de cómo están cambiando las cosas. ¿Más casos? En Hamburgo <http://bit.ly/1ifj2gW> se acaba de aprobar un plan para eliminar el 100% de los coches (incluido eléctricos) en casi la mitad de la ciudad, y podría seguir poniendo ejemplos.

El_cicloturismo <http://bit.ly/1jt61AW> mueve en Europa la nada despreciable cifra de **45.000 millones de euros anuales** según las estimaciones del Parlamento Europeo. ¿Sabéis qué parte de ese dinero capta España? Apenas 1.600 millones, <http://bit.ly/1jt667D> poco más de un ridículo 3% del total pese a ser el segundo destino turístico del continente. Una cifra que contrasta con los más de 11.000 millones de euros que ingresa Alemania, el líder. Cicloturistas que por cierto, gastan tres veces más que los que se mueven en coche, según un estudio de la prestigiosa organización británica CTC, <http://bit.ly/1jt6aUT> la más antigua del mundo con más de 130 años de historia. Debe ser que en provincias como Almería estamos muy sobrados de turistas y por eso algunos, que normalmente se llenan la boca hablando de turismo, se permiten el lujo de ridiculizar el fomento del turismo en bici.



Personalmente pienso que se puede impulsar la bicicleta con intervenciones más económicas que limitarse a hacer vías ciclistas que no siempre son la solución, como pretende la Junta, pero no me parece que 400 millones de euros en seis años sea una cantidad exagerada, son poco más de 66 millones de euros cada año para toda una región como Andalucía, que con esta medida tiene la oportunidad de liderar este cambio en una España muy atrasada en este terreno con todo lo que ello supone en competitividad. Desde luego es mucho menos que el dinero gastado en otros proyectos absurdos y nunca rentabilizados, que muchos de estos críticos al Plan apoyaron y siguen apoyando. De todas formas, para su tranquilidad, este tipo de infraestructuras se suelen rentabilizar en poco tiempo. Un ejemplo es la Red Veloland <http://bit.ly/1jt4j2s>, que se empezó a implantar en 1998 en Suiza y que apenas cuatro años después ya generaba 24 veces el coste de la inversión inicial y era usada por 4 millones de ciclistas anuales.



Eso sin contar los ahorros sociales, lo que se conoce como Retorno Social de la Inversión (SROI). Uno de los estudios más prestigiosos de SROI sobre la bici <http://bit.ly/1jt6jb1> es el realizado en Copenhague en 2009, donde estimando beneficios como los ahorros en salud o bajas laborales, se calcula que cada kilómetro recorrido en bicicleta no solo no genera gasto, sino que ahorra a las arcas públicas 0,25 dólares, a diferencia del coche, que cuesta a las administraciones (y por tanto a todos los ciudadanos) 0,14 dólares por kilómetro recorrido.

El tiempo dirá quién estaba alejado de la realidad. Por mi parte os recomiendo guardar esas curiosas teorías ultramontanas en un cajón y que lo abráis dentro de 20 o 30 años, la sorpresa será mayúscula, igual que si leyéramos ahora las opiniones de cierta prensa y ciertos políticos sobre el divorcio, cuando se aprobó en 1981.