



## ■ 7. EVOLUCIÓN 2003-2007

El presente documento tiene un antecedente en la Encuesta de Movilidad publicada en 2003. Con el objetivo de realizar un análisis evolutivo de la movilidad en la CAV, se van a comparar los datos recabados en 2003 con los que aquí se ofrecen. Hay algunas diferencias en las clasificaciones utilizadas en ambos procesos, por lo que en este capítulo se ha realizado, cuando ello ha sido posible, una adecuación a las anteriormente utilizadas con el fin de que resulten comparables. Esta diferencia se produce básicamente en la clasificación modal, ya que en 2003 los desplazamientos realizados en taxi, bicicleta y autobús discrecional se catalogaban en el apartado de "otros". Por lo tanto, las cifras consignadas en este apartado difieren ligeramente de los reflejados en los correspondientes apartados anteriormente presentados en el informe, ya que los datos relativos a esos modos aparecen en los epígrafes "automóvil", "no motorizado" y "transporte colectivo" respectivamente en el documento relativo a 2007.

En el año 2007 los desplazamientos generados por los residentes de la CAV se sitúan en 6.087.600, lo que representa un incremento del 11,4% respecto al año 2003. Gipuzkoa es el único que conoce un mantenimiento con una ligera tendencia descendente (-0,7%), mientras que tanto Álava como Bizkaia incrementa el número de desplazamientos, en un 22,7% y un 16,9% respectivamente.

**Gráfico 47**

### **Evolución de los desplazamientos totales según Territorio Histórico de residencia**

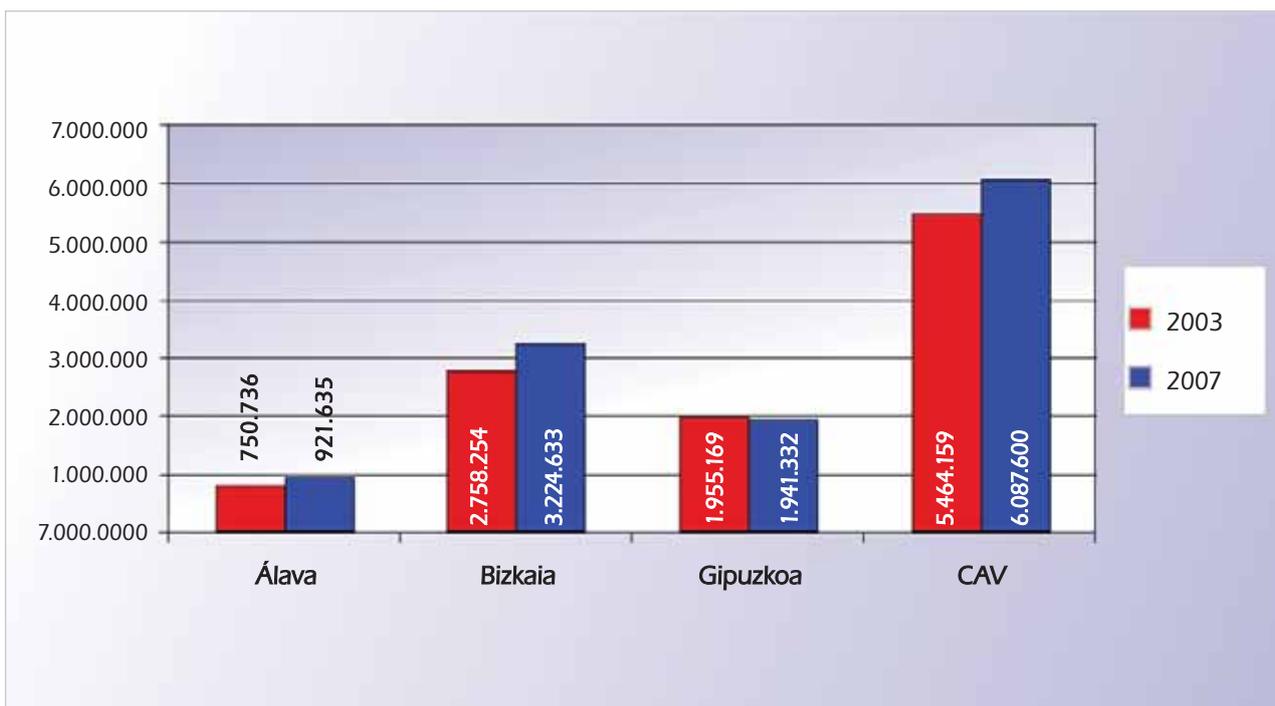
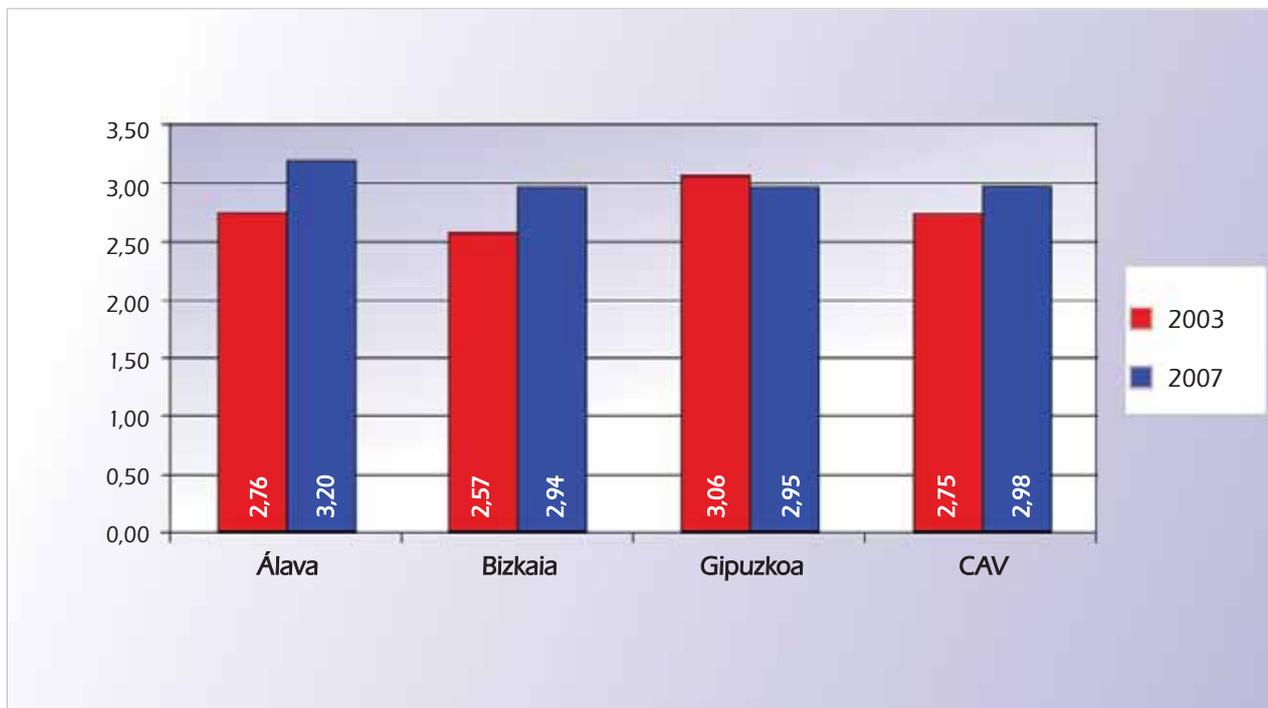


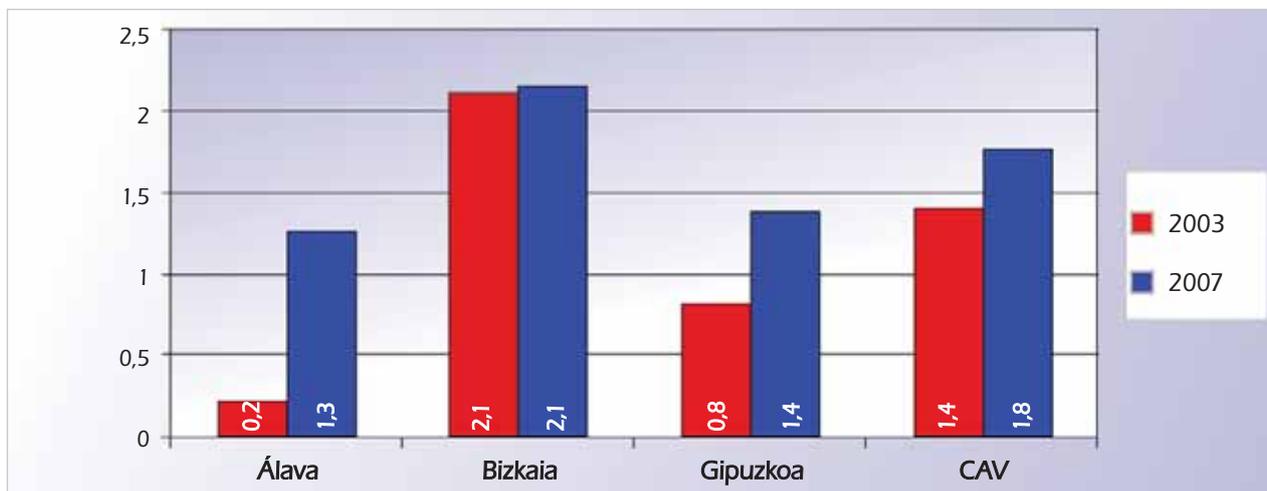
Gráfico 48

Media de desplazamientos por habitante<sup>4</sup>

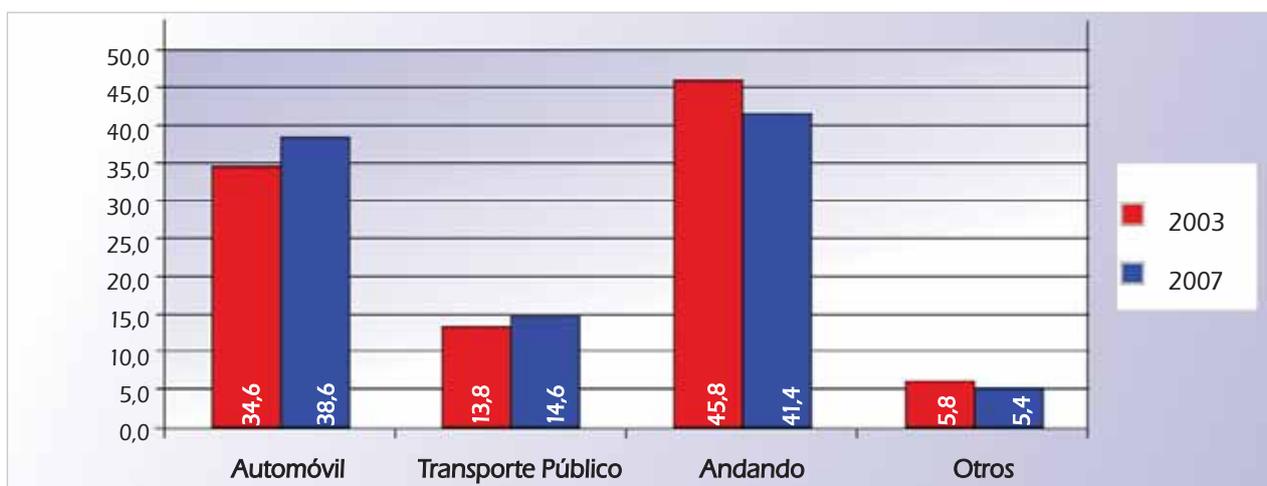
<sup>4</sup> Se considera la población mayor de cinco años.

Se observa una tendencia general a un ligero incremento del número de desplazamientos por habitante en la CAV. Sin embargo, el comportamiento de Gipuzkoa con una reducción de este parámetro ralentiza esta dinámica. A pesar de esta reducción relativa, debe anotarse que en el 2007 la media de desplazamientos por habitante en Gipuzkoa alcanza valores similares a la del entorno, lo que responde en términos generales a lo visto a lo largo del informe, ya que sus características de movilidad pueden asemejarse más a Bizkaia, con una menor presencia de la capital en la movilidad general, de carácter más comarcal.

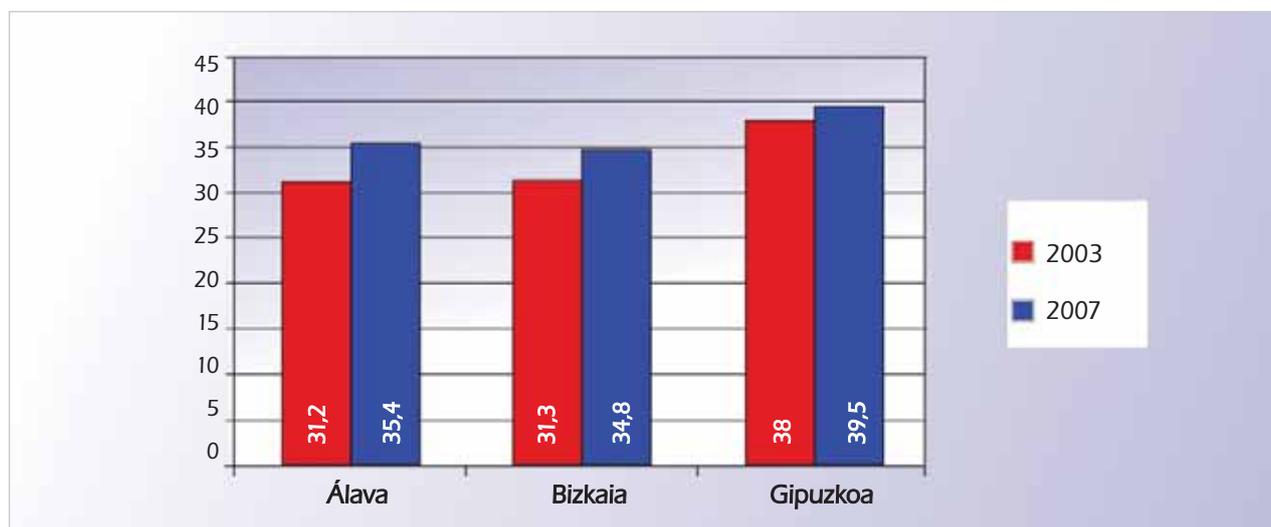
A la hora de analizar el número de etapas en las que se realiza el desplazamiento, sigue siendo abrumadora mayoría el caso de los que se realizan en una sola etapa. Esto pone de manifiesto que la evolución de la intermodalidad ha sido muy escasa en el periodo observado. Sin embargo, los datos ponen de nuevo de manifiesto que las pautas de movilidad están, al menos en parte, asociadas a la oferta de infraestructuras y servicios. De hecho, el caso de Bizkaia, o mejor dicho el del Gran Bilbao, evidencia esta realidad, con una participación intermodal sensiblemente superior que en el resto de capitales o áreas metropolitanas mantenida desde la observación de 2003. Aunque en los otros dos Territorios Históricos se da un incremento de cierta relevancia, quedan aun lejos de los valores aportados por Bizkaia. Por lo tanto la presencia de los desplazamientos intermodales parece apuntar una ligera tendencia al alza, pero a un ritmo menor del que sería de desear.

**Gráfico 49****Evolución del porcentaje de desplazamientos intermodales sobre el total**

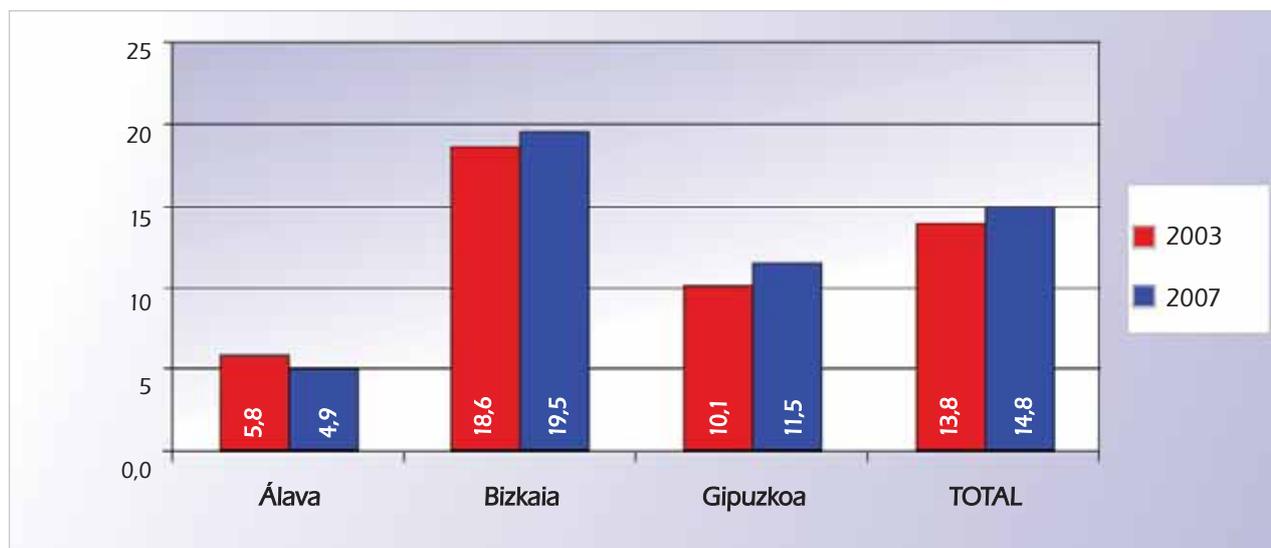
La distribución modal ha evolucionado incrementando la presencia del automóvil. De hecho, en el último año observado se ha producido un aumento de 4 puntos en su penetración respecto a los datos obtenidos en 2003. Hay también un pequeño incremento del transporte público, siendo el modo peatonal aquél que ha conocido un descenso significativo, bajando 4,4 puntos en el periodo analizado. Esta reducción se debe a una mayor dependencia del automóvil, tanto desde una perspectiva cultural y de hábitos como por los efectos de una ordenación urbana poco proclive a satisfacer las necesidades de servicios y acceso al trabajo de una manera alternativa a él.

**Gráfico 50****Evolución de la distribución modal**

A la constatación efectuada al comienzo de este capítulo respecto a los incrementos del volumen de desplazamientos, hay que incorporar la del protagonismo del automóvil. De hecho, este aumento de desplazamientos se soporta fundamentalmente en su utilización, situación que se hace extensiva a los tres Territorios Históricos. Se puede estimar que un 70% de los nuevos desplazamientos detectados se han resuelto mediante este modo de transporte individual. Finalmente, debe anotarse el caso de Gipuzkoa en el que los valores, ya altos en 2003, mantienen la tendencia al alza.

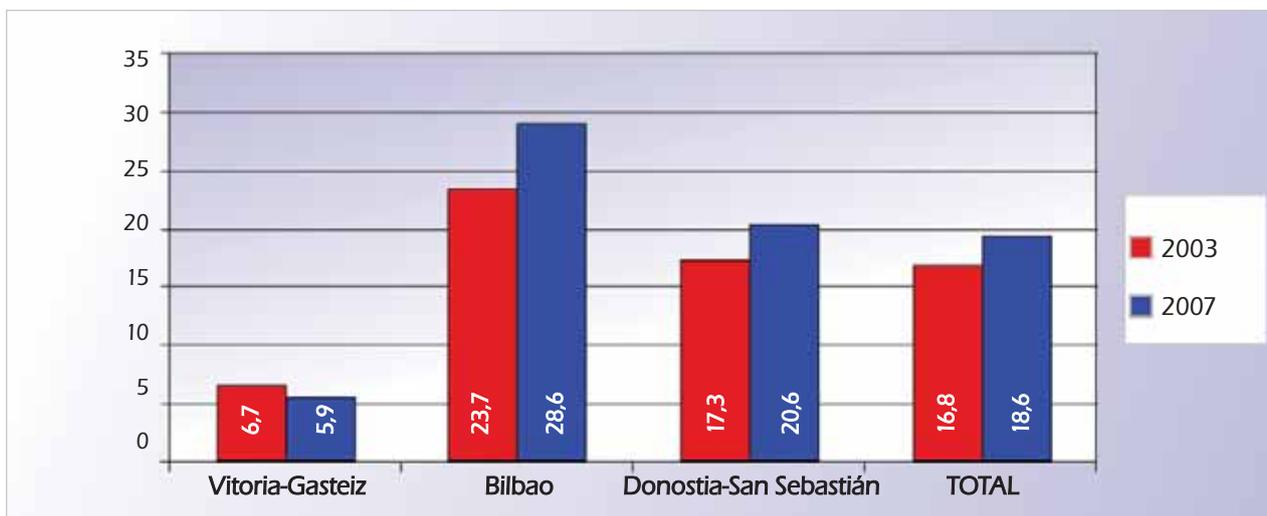
**Gráfico 51****Evolución de la penetración del automóvil en la movilidad interna de cada Territorio Histórico**

Los datos relativos a la presencia del transporte público (autobús urbano, interurbano y ferrocarril) en las correspondencias intraprovinciales indican que se ha producido un ligero incremento, dado que se ha pasado del 13,8% de penetración en 2003 al 14,8% en 2007. Entre los diversos Territorios Históricos, el caso de Álava presenta los datos más negativos, ya que ofrece una tendencia a la baja, partiendo además desde unos porcentajes de penetración realmente escasos. Si bien la reducción de la presencia del transporte público en el ámbito territorial puede responder a la estructura del asentamiento de la población, se observa que al analizar las capitales sucede algo similar con Vitoria-Gasteiz, ya que muestra unos índices de captación bajos y con tendencia negativa en el periodo analizado.

**Gráfico 52****Evolución de la penetración del transporte público en la movilidad interna de cada Territorio Histórico.<sup>5</sup>**

<sup>5</sup> El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos intraprovinciales, por lo que difiere ligeramente del dato global de la CAV.

Gráfico 53

Evolución de la penetración del transporte público en la movilidad interna de las capitales<sup>6</sup>

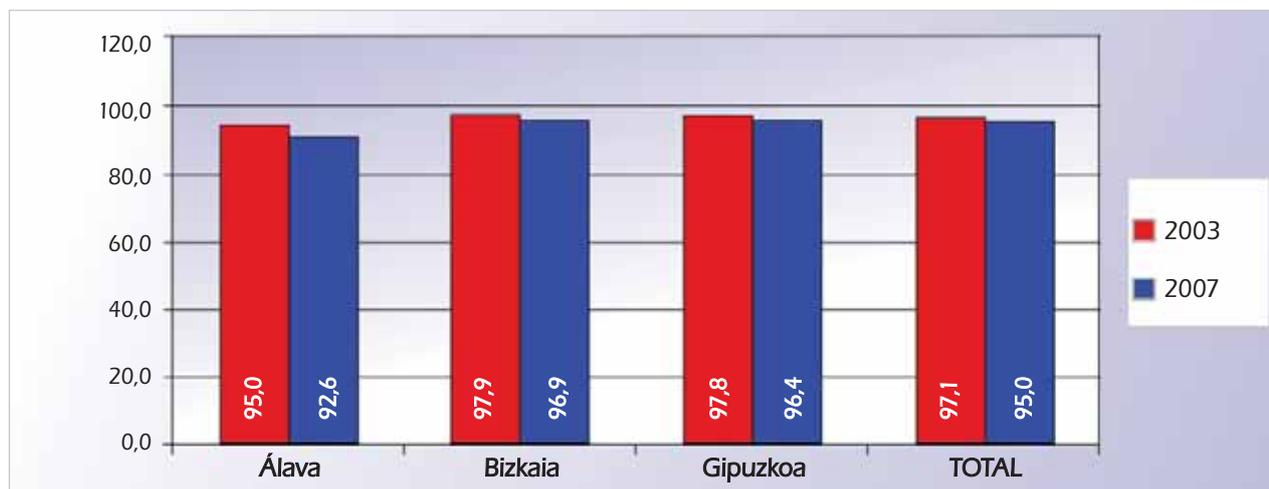
<sup>6</sup> El total hace referencia al sumatorio de los desplazamientos internos de las tres capitales.

Respecto al transporte público en las capitales, tanto Donostia-San Sebastián como Bilbao incrementan unos porcentajes de penetración relativamente altos de partida, mientras en la capital alavesa este aspecto se encuentra en una situación preocupante, puesto que la cuota de penetración se ha visto reducida a lo largo de estos años. Bilbao por su parte muestra un importante dinamismo en la expansión de la presencia del transporte público, algo que sucede también en Donostia-San Sebastián, aunque de una manera más atenuada. Vuelve a quedar patente que la disposición de infraestructura y servicios de calidad a disposición del transporte resulta un elemento determinante.

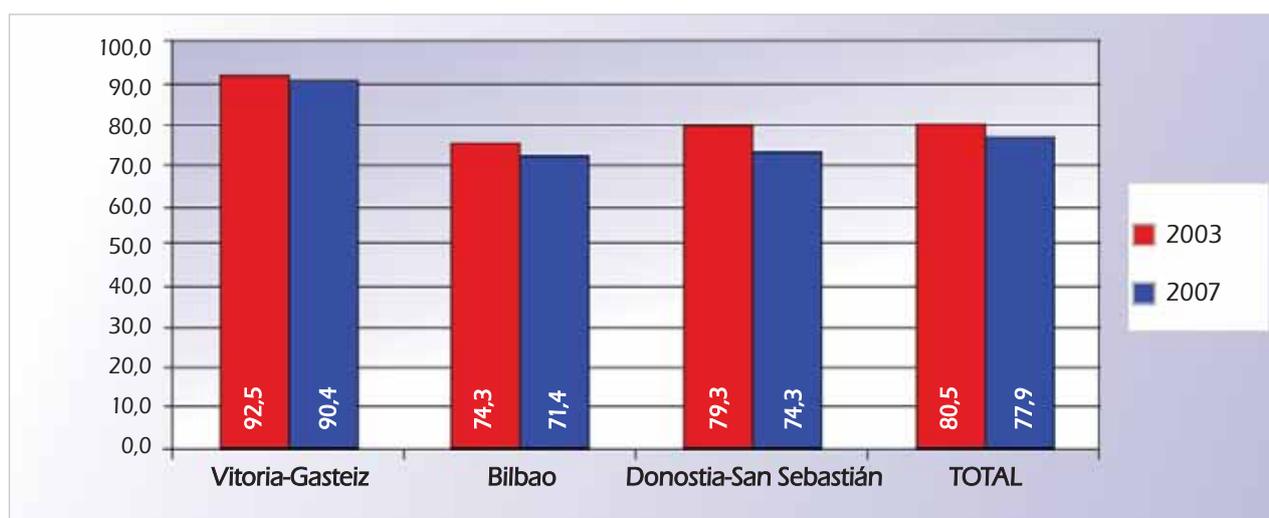
El análisis de los desplazamientos en función de los motivos ofrece también una información de valor. En este punto, es preciso realizar una apreciación metodológica. En la encuesta realizada en 2007 se ha incorporado un motivo que en la anterior no aparecía, como es el de "Gestiones Personales". A partir de los análisis realizados a lo largo del informe, puede estimarse, aunque no hay manera de corroborarlo, que la mayor parte de estos desplazamientos se consignaban en aquella ocasión en motivos laborales y en menor medida en el apartado de compras.

En los motivos, considerando incluso las diferencias metodológicas anteriormente aludidas, debe asumirse una reducción de la presencia porcentual, que no en términos absolutos, de los desplazamientos motivados por trabajo y estudios, fundamentalmente el primero de los ámbitos, ya que en los estudios se da incluso un pequeño incremento. En cualquier caso, lo que se ha dado en llamar movilidad obligada parece que va perdiendo peso a favor de desplazamientos menos recurrentes y cuya estructuración suele resultar más dificultosa, sobre todo desde la perspectiva de la oferta del transporte público. Por lo tanto, se está produciendo una incorporación de desplazamientos ajenos a la movilidad obligada de cierta envergadura.

La distribución territorial es otro de los aspectos que ofrece diferencias entre los datos presentados en 2003 y los de 2007. Así, en 2003 fueron desplazamientos realizados dentro de cada uno de los Territorios Históricos el 97,1%, porcentaje que en el análisis 2007 se ha reducido hasta el 95%. Si bien existe una tendencia a la baja en todos los casos, Álava ofrece el porcentaje más bajo, al igual que sucedía en 2003, y muestra además el descenso más pronunciado.

**Gráfico 54****Evolución de la movilidad interna por Territorio Histórico.**

En el análisis correspondiente a las capitales se mantiene la tendencia detectada en los otros ámbitos territoriales, es decir, se registra un considerable incremento de los desplazamientos que tienen como destino lugares ajenos a la propia capital. En esta ocasión, los datos de Vitoria-Gasteiz evidencian una mayor capacidad de retención de sus desplazamientos que las otras dos capitales, las cuales han descendido sensiblemente en estos cuatro años, hasta rozar en el caso de Bilbao que el 30% de sus desplazamientos tienen un destino ajeno al municipio, siendo este porcentaje para Donostia-San Sebastián del 26%.

**Gráfico 55****Evolución de la movilidad interna por capitales**

Por tanto, puede concluirse que la población de la CAV posee una mayor movilidad respecto al año 2003, y que este incremento de desplazamientos se soporta cada vez más en el automóvil. Además comparativamente, adquieren relevancia motivaciones ajenas al trabajo y estudios. En general puede decirse que hay un número mayor de desplazamientos que tienen un destino fuera del municipio en el que se ha generado.