



APORTACIONES DE GASTEIZKO BIZIKLETEROAK a la Estrategia de la Bicicleta de Álava

1- Diagnóstico general	1
2- Tabla resumen	2
3- Aportaciones al contenido	3
4- Algunas correcciones	7
5- Propuesta de nuevos indicadores	9

(en color nuestras aportaciones y en negro texto de la Estrategia)

1- Diagnóstico general

Ante todo debemos señalar, que aunque el ámbito de actuación que figura en los estatutos de Gasteizko Bizikleteroak es Álava, nuestro trabajo se ha centrado y casi limitado a la ciudad de Vitoria-Gasteiz, de ahí el nombre completo del colectivo Gasteizko Bizikleteroak-Ciclistas Urbanos de Vitoria, por lo que debemos manifestar que hemos desatendido la movilidad ciclista en el resto de Álava, ya que carecemos de personal liberado y por lo tanto nos resulta un verdadero esfuerzo la lectura, análisis y valoración de los numerosos y extensos documentos que se generan.

A pesar de ello, consideramos de vital importancia el desarrollo de vías ciclistas, especialmente aquellas destinables a la movilidad obligada, y es por esto que hemos podido realizar algunas aportaciones que esperamos sean tenidas en cuenta:

En primer lugar destacar que el PTS lleva un retraso de 8 años y que la pandemia ha marcado un antes y un después erigiendo a la bicicleta como un vehículo fundamental, sin olvidar tampoco los últimos informes del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático de la ONU (IPCC) que advierten de la urgencia de **cambios rápidos, de gran alcance y sin precedentes en todos los aspectos de la sociedad**, vemos necesario **cambiar el**

objetivo del PTS y acelerar los procesos, con presupuestos que en ningún caso deben ser menores que los dedicados a los itinerarios verdes.

Consideramos **nada ambicioso ni realista** el objetivo de llevar a cabo una media de 3 km al año de vías ciclistas con un presupuesto anual que no sobrepasa los 450.000 €, (inversión 1,3€ por habitante), teniendo en cuenta que se parte de tan sólo 4 km de vías ciclistas construidas y que el eje 1 de esta estrategia considera **fundamental** la infraestructura que permita los desplazamientos cotidianos (movilidad obligada) en bicicleta.

Es por esto por lo que solicitamos objetivos más ambiciosos para avanzar en la movilidad ciclista y también proponemos nuevos indicadores que los puedan medir. (Al final del documento)

2- Tabla resumen

En esta tabla resumen, elaborada a partir de los datos del diagnóstico en el documento de la estrategia, destacamos que el total del presupuesto para itinerarios verdes es un **353% mayor que para vías ciclistas.**

En el primer sexenio el presupuesto anual para vías ciclistas es apenas un 14,69% del presupuesto dedicado a itinerarios verdes

En el segundo sexenio el presupuesto anual para vías ciclistas es el 27% del destinado a itinerarios verdes

PTS VÍAS CICLISTAS	PTS ITINERARIOS VERDES
Competencia del Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava.	Competencia del Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Álava
Fundamental para la movilidad obligada, desplazamientos cotidianos laborales y educativos	Para la movilidad en bicicleta vinculada al ocio, al disfrute, al acceso a la naturaleza
Situación de partida: 4 km de vías ciclistas	Situación de partida: 1.100 km de itinerarios verdes de los cuales 250 km son aptos para bicicletas (22%)
PRIMER SEXENIO (2022-2027) entre 18,83-19,69 km de vías ciclistas, con una inversión foral de entre 2 y 2,6 M € dependiendo de las alternativas finalmente seleccionadas. Ello supondría una inversión anual de 435.000 €.	PRIMER SEXENIO (2022-2027) Se ejecutarán los subtramos de los itinerarios verdes planificados, salvo el "Subtramo 1: Túnel de Laminoria (planificado) y ramal" que se desarrollará entre ambos sexenios. 17,7 M €, lo que supone una inversión anual de 2,95 M €.

SEGUNDO SEXENIO (2028-2033)

8,53 km de vías ciclistas así como el mantenimiento de las vías ciclistas ejecutadas en el primer sexenio, con una inversión foral de **2,7 M de € anuales que supondrían 450.000 € anuales.**

SEGUNDO SEXENIO (2028-2033)

213,91 km de itinerarios verdes planificados y la finalización de Subtramo Túnel de Laminoria, con una inversión foral de **6,7 M de €.**

El mantenimiento de la red existente actual a lo largo de los 6 años planificados, el mantenimiento de la red ejecutada en el PRIMER SEXENIO y el mantenimiento de la red ejecutada en el SEGUNDO SEXENIO a partir del año 9, con unos costes estimados de **3,3 M €** en dicho período.

En total, una inversión de **10 M €**, lo que supone una inversión anual de **1,66 M €**

Total en 12 años: 5,3 M €

Total en 12 años: 18,7M €

3- Aportaciones al contenido

De la lectura de las dos normas forales de referencia, la de vías ciclistas y la de itinerarios verdes, se deduce que debe elaborarse un PTS conjunto de vías ciclistas e itinerarios verdes del THA, pero no sucede lo mismo con las estrategias. La de la bicicleta está recogida en el artículo 67 de la norma de vías ciclistas, pero la de itinerarios verdes no está recogida como tal en su norma y tan sólo se menciona en las funciones del consejo de itinerarios verdes.

El artículo 67 de la norma de Vías ciclistas define bien lo que debe determinar esta estrategia de la bicicleta: *“el conjunto de políticas, líneas de actuación y acciones encaminadas a la promoción del uso de la bicicleta y las vías ciclistas de Álava”*. Y dado que en **el artículo 3** se dice que las vías verdes y caminos rurales quedan excluidos de esta norma, entendemos que en la estrategia de la bicicleta deberían quedar excluidas las acciones encaminadas a la promoción de los itinerarios verdes, que deberían tener estrategia propia. **No es que nos parezca mal que se haya realizado una estrategia conjunta, lo que queremos resaltar es el conflicto con la normativa.**

Se observa además que el PTS y la Estrategia (que según la norma deben presentarse juntos) llevan un retraso considerable de 8 años. De nuevo un incumplimiento de la normativa que ya no tiene solución pero que merece un mayor compromiso y urgencia para poder solventar el retraso.

De la lectura del diagnóstico presentado para la elaboración de la Estrategia, **remarcamos** el hecho de que éste ha sido realizado con datos de población de 2010, de Estructura de edades de la población de 2006 y directorio de empresas de 2014. Aunque se justifica: *“No ha cambiado la situación ni a nivel estructural ni a nivel poblacional del territorio por lo que el diagnóstico es trasladable a la actualidad. Por ello, se utiliza dicho estudio para definir la situación sobre la movilidad ciclista en Álava, punto de partida para la elaboración del PTS y de la propia Estrategia de la Bicicleta”*.

No nos parece razonable este diagnóstico con la utilización de datos tan lejanos en el tiempo, debido a la situación de pandemia en la que nos encontramos desde marzo de 2020 y a la crisis laboral y económica derivada. **A lo que hay que sumar una mayor**

concienciación en la sociedad por la crisis y emergencia climática que ha derivado en cambios de hábitos en la forma de desplazarse de muchas personas.

Llama la atención que el Departamento de Infraestructuras viarias y movilidad sea el competente para llevar a cabo el PTS de Vías ciclistas pero no sea competente para llevar a cabo el PTS de itinerarios verdes (competencia del Departamento de Medio Ambiente) ya que al fin y a al cabo dichos itinerarios son también infraestructuras viarias y sirven para la movilidad. Seguramente sería una gestión menos complicada si ambos PTS dependieran de un solo departamento.

También llama la atención que dada la función de los itinerarios verdes, fundamentalmente para ocio y turismo, sea el Departamento de Medio Ambiente quien se ocupe de estos itinerarios y no el Departamento de Turismo.

NO parece razonable elaborar una Estrategia condicionada por el PTS cuando lo lógico debería ser que la Estrategia marcara unos principios y objetivos a partir de los cuales elaborar el PTS.

- En la **página 8** entre los desafíos que se deben tener en cuenta en la Estrategia para una movilidad inteligente y sostenible se subraya *“una de las causas de los problemas de movilidad urbana es la insuficiente financiación de las infraestructuras de transporte público urbano de cercanías y de la movilidad no motorizada”*. Sin embargo, el EJE 1 de la Estrategia IMPULSAR LA EJECUCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED FORAL DE VÍAS CICLISTAS DE ÁLAVA, en sus acciones da por válida la Red propuesta en el PTS de vías ciclistas que tiene un presupuesto de entre 435.000 y 450.000 €/año para 12 años, lo que es claramente una financiación insuficiente.
- En todo el texto se menciona **la movilidad no motorizada** para hacer referencia a la movilidad ciclista y a pie. Consideramos que se debería cambiar por **movilidad activa** para no excluir a la bicicleta eléctrica de pedaleo asistido que siendo movilidad activa, también es motorizada y por lo tanto si se habla de movilidad no motorizada no estaría incluida.
- **(Página 7)** 1.1.El impacto de la movilidad. En *“Es importante por ello, reflexionar sobre las consecuencias evidentes que ocasiona la movilidad basada en el vehículo privado a motor tanto de personas como de mercancías”*. Se mencionan los siguientes apartados: *congestión, ruido, emisiones de gases efecto invernadero, agotamiento de combustibles, etc.* Consideramos que la **contaminación atmosférica** que se incluye en el apartado de gases de efecto invernadero como consecuencia del diésel, merece un apartado por sí misma tras la mención de la contaminación por ruido y especificar que esta contaminación la producen todos los vehículos de combustión no sólo los diésel.
- **(página 8)** *Desafíos relacionados con la movilidad en las ciudades que deben tenerse en cuenta en la estrategia para una movilidad inteligente y sostenible: Consideramos que se podría añadir: Trasvasar el mayor número posible de personas usuarias del automóvil hacia el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta.*
- **(página 51) 6. Definición de Ejes Estratégicos de la bicicleta en Álava**

“6.1. EJE 1. Impulsar la ejecución y mantenimiento de la Red Foral de Vías Ciclistas de Álava. Es fundamental, para la utilización de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, la presencia en el territorio de la infraestructura necesaria que permita dichos desplazamientos. Impulsar la construcción de 36 km de vías ciclistas en los próximos 12 años es, por tanto, uno de los objetivos.

El desarrollo de este objetivo recae en el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación Foral de Álava”.

Consideramos **nada ambicioso ni realista** el objetivo y vemos necesario **cambiar el objetivo del PTS y acelerar los procesos, con presupuestos que en ningún caso deben ser menores que los dedicados a los itinerarios verdes.**

- (página 52) **6.3. EJE 3. Fomentar el uso de la bicicleta para el acceso a los centros de trabajo y educativos.**

VC2 – Vitoria-Gasteiz – Parque Tecnológico de Álava

VC3 – Urbina-Legutio

VC4 – Vitoria-Gasteiz – Etxabarri-Ibiña

VC5 – Vitoria-Gasteiz – Nanclares de la Oca

VC6 – Alegria/Dulantzi – Elburgo

VC7 – Amurrio – Polígono Industrial de Murga

VC8 – Ribabellosa – Miranda de Ebro,

VC9 –Labastida – Haro, VC10 – Laguardia – Elciego y VC11 – Oion –Logroño,

Consideramos que estas vías ciclistas son insuficientes dado el retraso que lleva la Diputación en llevar a cabo el PTS de vías ciclistas y dada la urgencia para cambiar los hábitos de movilidad.

Según el diagnóstico de la movilidad global: “Respecto a la movilidad real destaca la elevada concentración y fuerte centralidad que ejerce la cuadrilla de Vitoria-Gasteiz que es el origen o destino del 85% de los desplazamientos internos de Álava”, Sin embargo, tan sólo se proyectan 3 vías ciclistas y los 3 relacionados con la movilidad laboral

- (página 53) **6.5. EJE 5. Aumentar la seguridad de la bicicleta en la carretera**

“Hasta ahora se han definido estrategias para fomentar el uso de la bicicleta utilizando infraestructuras específicas o compatibles para ella, como son las vías ciclistas o los itinerarios verdes. Sin embargo, **la actividad ciclista deportiva en carretera es otra variante importante de la utilización de la bicicleta en el territorio y debe constituir una actividad segura**”. “Su regularización, la reducción del número de accidentes y atropellos como objetivo específico y la promoción de la seguridad del ciclismo deportivo en carretera como objetivo global, debe ser considerada continuamente y es por ello, que constituye el quinto Eje de la Estrategia de la Bicicleta de Álava”.

Aunque en las acciones que se especifican, en el capítulo siguiente, para este eje, de las 4, tan sólo hay una que hace referencia específica al ciclismo deportivo, nos llama la atención

que en la descripción de este eje se refiera exclusivamente a este tipo de ciclismo, ignorando que son muchas las personas que en sus desplazamientos diarios utilizan la bicicleta, o podrían utilizarla si hubiera más seguridad, circulando por carreteras, **dadas las casi nulas Vías ciclistas existentes en la actualidad y las escasas programadas.**

La Estrategia establece 6 EJES, consideramos que se podría añadir un Eje más como el que está recogido en la estrategia estatal y que hace referencia a la promoción de la vida saludable a través de la bicicleta, “Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta”. De hecho, entre los agentes impulsores de las acciones (página 68) se menciona al Departamento Foral de Políticas Sociales y que será encargado de la acción 3.7. (página 59)

- **(página 67)** En el eje 1 consideramos que falta una acción que sea “identificación de nuevos tramos para vías ciclistas”
- **(página 67)** Todas las acciones del eje 3 se marcan como eventuales, consideramos que deberían ser anuales o continuas, si de verdad se pretende fomentar el uso de la bicicleta para la movilidad obligada.
- La Acción 3.9. Acciones de fomento del ciclismo como deporte. **Consideramos que esta acción no encaja en el EJE 3. FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA PARA EL ACCESO A LOS CENTROS DE TRABAJO Y EDUCATIVOS**
- **(página 73)** El departamento de Hacienda colaborará en 3 acciones:
 - 1.1. Reserva presupuestaria de ejecución de la Red Foral de Vías Ciclistas de Álava.
 - 2.2. Reserva presupuestaria de ejecución y mantenimiento de los itinerarios verdes ciclables de Álava.
 - 6.1. Reserva presupuestaria de implementación de la Estrategia de la Bicicleta de Álava.

En una estrategia para favorecer el uso de la bicicleta consideramos que una clave importante es la implicación del Departamento de Hacienda que debería determinar incentivos fiscales, por ejemplo para empresas que fomenten el uso de la bicicleta, para favorecer la compra de bicicletas, etc.

- **Páginas de la 71 a la 78.** Sorprende la escasa inversión estimada para llevar a cabo las 49 acciones propuestas en esta estrategia. De la DFA hay 9 departamentos implicados que impulsarán diversas acciones, pero además también impulsarán acciones 2 departamentos del Gobierno Vasco y la Federación Alavesa de Ciclismo, y tan solo hay una inversión anual estimada de 115.000 €.

Además, cuando se valora la inversión se hace por EJE y no por acción y dada la diversidad de agentes implicados en las acciones de un mismo EJE, se hace imposible hacer una valoración.

Hay que señalar que el texto recoge que *“El presupuesto necesario para llevar a cabo las acciones definidas en la Estrategia de la Bicicleta de Álava, será asumido por los distintos agentes implicados en el desarrollo de la Estrategia”*

Por ejemplo, el departamento de educación del Gobierno Vasco impulsará 2 acciones del EJE 3:

3.5. Programas de colaboración con Centros Educativos

3.6. Campañas educativas dirigidas a la población escolar.

Y la **Federación de Ciclismo** una acción: 3.9. Acciones de fomento del ciclismo como deporte

El resto de las acciones de este EJE serán impulsadas por los departamentos forales de Desarrollo Económico, Innovación y Reto Demográfico, de Políticas Sociales y del Diputado General.

Para este EJE 3 se tiene prevista una inversión de 27.000 € sin especificar la inversión que debe hacer cada agente.

Consideramos poco realista que una administración pueda aprobar un documento que aparentemente determina la implicación económica de otras administraciones y agentes fuera de su competencia.

- Para el EJE 5: seguridad en carretera solo se estima una inversión de 10.000 €

Otra cuestión sorprendente es que la inversión estimada más baja corresponde al EJE 5: Aumentar la seguridad de la bicicleta en carretera, con tan sólo 10.000 € para 4 acciones impulsadas por el Departamento de Infraestructuras y Movilidad y la colaboración de Tráfico del Gobierno Vasco.

4- Algunas correcciones

- **(página 7)** 1.2. Hacia una movilidad sostenible

Se entiende por movilidad sostenible, aquella que reduce los impactos negativos de la actual movilidad, disminuyendo el uso del automóvil privado y fomentando el uso de los transportes públicos y no motorizados.

Podría interpretarse que se fomente el uso de transportes públicos no motorizados, además la bicicleta de pedaleo asistido es movilidad activa pero está motorizada por lo que sería mejor sustituir lo subrayado por: fomentando el uso de la movilidad activa y de los transporte públicos.

- **(página 8)** *En Desafíos relacionados con la movilidad en las ciudades que deben tenerse en cuenta en la estrategia para una movilidad inteligente y sostenible: los siguientes apartados deberían ser desafíos concretos **Consideramos que deberían redactarse mejor***
 - *Deberían reforzarse diversas formas de movilidad activa, como los desplazamientos en bicicleta y a pie, a fin de aumentar la sostenibilidad de la movilidad urbana.*

- Subraya *¿Quién?* que una de las causas de los problemas de movilidad urbana es la insuficiente financiación de las infraestructuras de transporte público urbano de cercanías y de la movilidad no motorizada.
- Los entes locales y regionales y sus operadores de transporte necesitan financiación adicional, que debe utilizarse sistemáticamente para aumentar la proporción de los modos de transporte alternativos y sostenibles en el conjunto de desplazamientos en sustitución del transporte individual motorizado. *Este desafío no es igual que el anterior? Entendemos que El desafío sería : contar con la financiación suficiente para*
- Señala *¿Quién?* que el siguiente paso *¿qué paso es el anterior?* es la preferencia deliberada por modos de transporte respetuosos con el medio ambiente.
- Es necesario crear zonas acogedoras para los peatones y los ciclistas y favorecer al transporte público y la “movilidad blanda” desde el punto de vista espacial en cuanto a la accesibilidad y el atractivo de las rutas y la organización del transporte.

- **(página 8)** 1.3 La bicicleta modo de transporte inclusivo. Reflexiones

La bicicleta es un modo de transporte que permite a toda persona moverse libremente y de manera económica. En paralelo al transporte público es el modo de transporte más accesible a todos los colectivos.

No se entiende lo que hemos subrayado (la mención al transporte público) en un apartado sobre la bicicleta a no ser que se haga referencia a la complementariedad para trayectos largos facilitando la intermodalidad.

- En la **página 23** a la tabla de la derecha le faltan los datos de la cuadrilla de Vitoria-Gasteiz y de Gorbeialdea. Además, la tabla no coincide con el texto ya que se explica que “destaca Montaña Alavesa, con un 22% de su población ocupada residiendo a más de 500 m de alguna actividad económica”, cuando en la tabla el % expresado es el 1,6%. Por lo tanto la explicación de la tabla es errónea ya que se están comparando cifras absolutas con relativas. Según la tabla y los valores relativos, la cuadrilla que destaca es Añana y no la Montaña.
- En la **página 25** en explicación de la tabla de los estudiantes sin centro a menos de 500m el texto recoge “ Junto con Añana, Montaña Alavesa es la cuadrilla con el porcentaje más alto de estudiantes sin un centro educativo a menos de 500 m aunque en valor absoluto estos estudiantes son muy pocos”. Esto no coincide con los datos de la tabla en la que los porcentajes más altos corresponden a V-G y Montaña. Y en valores absolutos las únicas que están por debajo de 500 estudiantes son Montaña y Rioja.
- **(página 27)** La movilidad global. Desplazamientos.

En este apartado se echa en falta la presencia de tablas que pueden ayudar a interpretar mejor los datos que la descripción en texto que se hace algo farragoso.

- **página 71 y 76** El EJE 6. PROMOVER LA COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA ESTRATEGIA, en algunos apartados se menciona como EJE 7. ¿Había un eje más que ha sido eliminado?
- **páginas 70 y 71.** En la tabla están mal numeradas las acciones, algunas como la 3.7 y la 3.9 y la 5.4 están sin el N° correspondiente y se salta del N° 37 al 41.
- **En la tabla de la página 71,** en la 5.3 identificación de carreteras más apropiadas para el ciclismo deportivo se menciona a la Federación de Ciclismo como agente, pero en la **página 74 no.**

5- Propuesta de nuevos indicadores

Los indicadores propuestos en la estrategia nos parecen insuficientes para ayudar a valorar las acciones necesarias. Sugerimos los siguientes que ayudarán a medir: Infraestructura, frecuencia de uso, compromiso con la movilidad ciclista, así como el **derecho a la movilidad sin necesidad de uso del coche**

- **Indicador: Número de Localidades comunicadas con infraestructura ciclista**

Meta y pertinencia: Ayudar a conocer el acceso de la población a la infraestructura ciclista.

- **Indicador: Porcentaje de la población que utiliza la bicicleta al menos una vez por semana.**

Meta y pertinencia: Este valor tiene por objetivo poner en valor la frecuencia de uso. Muchas veces un número elevado de ciclistas está relacionado con el grado de desarrollo de infraestructura específica para la bicicleta. Sin embargo, esta relación puede no ser del todo correlativa en el sentido que existen localidades de pequeño tamaño muy acogedoras para las personas usuarias de la bicicleta sin disponer necesariamente de infraestructuras ciclistas, pero que, por otro lado, han realizado un potente proceso de reducción del tráfico (por ejemplo, Pontevedra).

La frecuencia de uso es un dato que nos ayuda a saber cuál es el grado de implantación de este cambio modal que se está facilitando gracias a las medidas adoptadas. Nos permite saber si tenemos sobre todo ciclistas deportivos de fin de semana, ciclistas de ocio o personas que la consideran su vehículo habitual. Un uso semanal pone de manifiesto un grado de implantación avanzado.

- **Indicador: Euros (€) invertidos per cápita en política ciclista**

Meta y pertinencia: Conocer de manera transparente cuánto aporta una comunidad a la política ciclista ayuda a saber mejor de qué manera se posiciona respecto a la promoción de la bicicleta cada autoridad local. Es, por tanto, un indicador que mide el nivel de compromiso. En países como Francia llevan años usando este valor para poder establecer metas claras. Por ejemplo, la asociación nacional Vélo & Territoires ha puesto



sobre la mesa el debate de llegar al 12% de movilidad ciclista en el reparto modal para todo el país antes de 2030. Para ello, estima que hace falta una inversión de 30 €/año/habitante, es decir, cuatro veces más de lo que se destina en la actualidad. Además, en un informe de avance, identifica en qué se deben gastar esas inversiones.

Para tener una referencia, 30 €/año/habitante es lo que hoy en día se invierte aproximadamente en los Países Bajos. Así, Ámsterdam invierte 28 €/año/habitante mientras que Utrecht invierte 35 €/año/habitante. Otras ciudades europeas, como Estrasburgo, se han puesto como reto pasar de los 15 €/año/habitante a los 25 €/año/habitante¹.

En el caso de Álava, con 333.000 habitantes aproximadamente, con esta propuesta tendríamos una inversión de 1,3€ por habitante, lo que es un claro indicador de deficiencia.

- **Indicador: Servicios, centros de trabajo o áreas urbanas inaccesibles en transporte público o en medios de movilidad activa**

Meta y pertinencia: Este indicador tiene por objetivo poner de relieve el derecho a la movilidad y la accesibilidad sin dependencia del coche. En todo caso, no disponer de vehículo propio o, como mínimo, de permiso de conducir, implica que muchas personas no puedan acceder a determinados servicios o, inclusive, a un puesto de trabajo situado en un punto del territorio donde no existe oferta de transporte colectivo u otras alternativas de movilidad activa. Esta dispersión urbana, particularmente ligada a polígonos industriales y los desarrollos urbanísticos de los últimos 40 años, repercute en factores como el derecho a la accesibilidad o el que muchas personas se vean excluidas de determinadas oportunidades laborales. Pero a su vez, es un pez que se muerde la cola, ya que también las empresas pierden acceso al talento y afecta la calidad de vida de sus equipos de trabajo. Además, este aspecto tiene especial relevancia si consideramos la población más afectada: mujeres, jóvenes y migrantes. Muchas de estas personas ni siquiera acceden a tener carnet de conducir.

El enfoque puede ser positivo si se lo plantea desde un punto de vista de reducción del valor de este indicador. Es decir, cuanto menos áreas inaccesibles tengamos en nuestros núcleos urbanos, mejor calidad de accesibilidad tiene un territorio.