

Osona, 21 de septiembre de 2023

## La bici se vuelve a imponer en una carrera de transportes de Osona con mucho margen de mejora para el transporte público



Los participantes a la salida de la carrera, acompañados por el alcalde y la 1a teniente de alcalde de Tona, Lluís Ges y Judit Sardà

***El vehículo privado con motor de combustión es el que mayor coste económico medio, consumo energético y emisiones contaminantes implica, y no alcanza el tiempo de la bicicleta pese a pagar por aparcar***

Por tercer año consecutivo, el martes 19 de septiembre se celebró la carrera de transportes de Osona, organizada por parte de la PTP y el resto de colectivos que trabajan por la movilidad sostenible en la comarca (Osona en bici, Perquè no ens fotin el tren y Som Mobilitat), este año en horario de tarde para abrir la actividad a más participantes.

En esta edición, el recorrido ha sido entre la plaza Mayor de Tona y la plaza Mayor de Vic, con la práctica totalidad de medios de transporte y combinaciones posibles. Como en los años anteriores, en los que se había realizado entre Manlleu y Vic y entre Torelló y Manlleu, el evento ha servido para poner sobre la mesa diversos aspectos a mejorar en la movilidad sostenible entre ambas poblaciones, así como para ver no sólo los modos más rápidos, sino también su coste económico, energético y ambiental.

### Los primeros resultados de la carrera

El medio más rápido fue la bicicleta eléctrica, que ha completado el recorrido de cerca de 10 kilómetros entre Tona y Vic en 22 minutos. Sólo un minuto más tarde ha llegado la

primera bicicleta convencional y seguidamente, con 24 minutos, el coche diésel que ha optado por aparcar cerca del punto de llegada pagando parquímetro. La participante en coche eléctrico de Som Mobilitat ha tardado 28 minutos en llegar, después de aparcarlo en el punto de carga más cercano. Mucho después ha llegado el participante que había optado por coger el autobús interurbano (45 minutos), y por último los participantes que habían combinado bici y tren (51 minutos) y coche y tren (60 minutos).

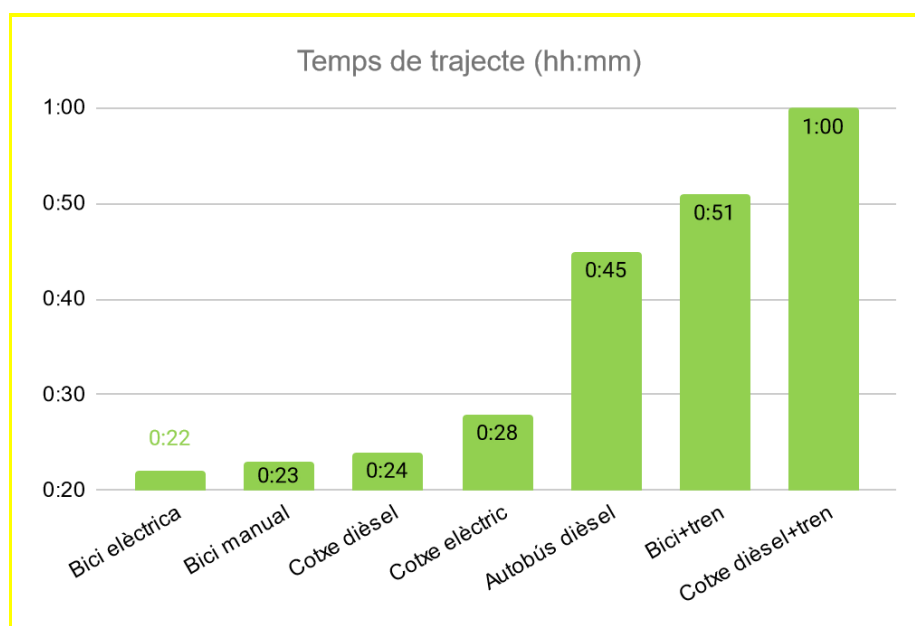
En relación a los resultados de las alternativas en transporte público, cabe señalar tres hechos relevantes:

-El participante en bus utilizó la línea 441 (Viladrau-Vic), que pasó por Tona a las 19:45 h. Si hubiera podido tomar el bus de la línea 410 (UAB-La Garriga-Tona-Vic), que pasa a las 19:31 h, pudo llegar significativamente antes. Sin embargo, Sagalés no admite pasajeros en la línea 410 para realizar trayectos que no tengan la UAB como origen o destino.

-El tren de la línea R3 que dos participantes tomaron en la estación de Balenyà-Tona-Seva, combinándolo con la bici o el coche, llevaba unos 15 minutos de retraso y tuvo que esperar otro para hacer un cruce antes de salir hacia Vic. Desgraciadamente, la falta de fiabilidad es habitual en la línea. Sin ese retraso, el tiempo también habría sido significativamente mejor.

-Debido a la prohibición temporal de subir patinetes eléctricos al transporte público, no fue posible combinar la movilidad entre este medio y el transporte público.

Sin embargo, la Carrera de Transportes de la PTP no analiza sólo quién es el más rápido a su llegada, sino también quién nos supone un menor coste o un menor impacto ambiental.



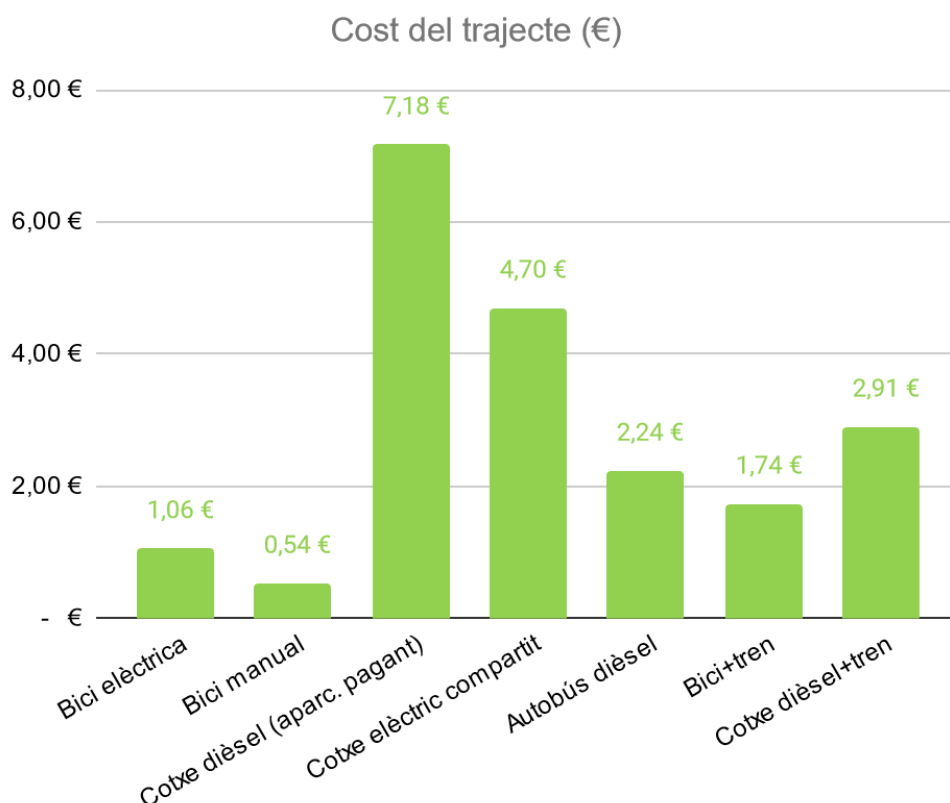
### ¿Ir en coche es más barato?

Cuando se habla de costes, a menudo sólo se piensa en el importe directo invertido en el viaje, como la gasolina o el billete del transporte público. Sin embargo, a la hora de calcular los costes reales, es necesario tener en cuenta otros factores. En relación al vehículo privado, deben considerarse los costes de adquisición, mantenimiento, reparaciones, impuestos y seguros, además del consumo de combustible y gastos variables como el aparcamiento.

Teniendo esto en cuenta, podemos llegar a comprobar que un coche puede tener un coste aproximado de 4.000 € cada año. Si lo comparamos con el coste del transporte público, el coche pierde estrepitosamente.

En el caso de la carrera de este año, se puede ver cómo la alternativa con un coste económico aproximado claramente mayor es la del coche privado diésel que optó por pagar parquímetro por aparcar (7,18€ en total), seguido del coche eléctrico compartido de Som Mobilitat (4,70€) y de la opción que combinaba coche privado diésel y tren (2,91€). Por debajo de los 2,5€ se encuentran, a continuación, las alternativas en autobús (2,24€) y combinando tren+bici (1,74€) y finalmente, con el menor coste, el desplazamiento en bici eléctrica (1,06€) y en bici convencional (0,54€).

Para los desplazamientos en transporte público se ha contado el precio de un viaje del abono más barato de 10 viajes (T-Casual en el bus y Bonotren en el tren). En este sentido, cabe destacar el hecho de que el trayecto entre la estación de Balenyà-Tona-Seva y Vic, estaciones contiguas, no se puede utilizar un título propio de Rodalies de una sola zona porque incomprensiblemente se contabiliza el antiguo apeadero de Mont-rodon.



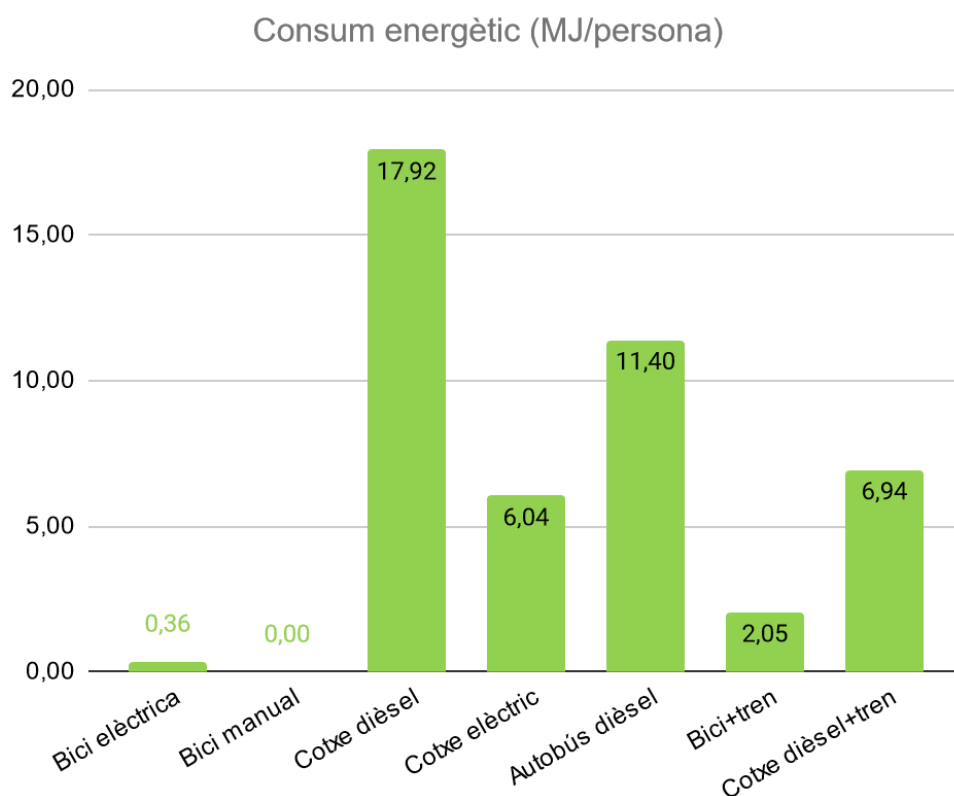
### El coste energético del transporte público se reparte entre todos los usuarios

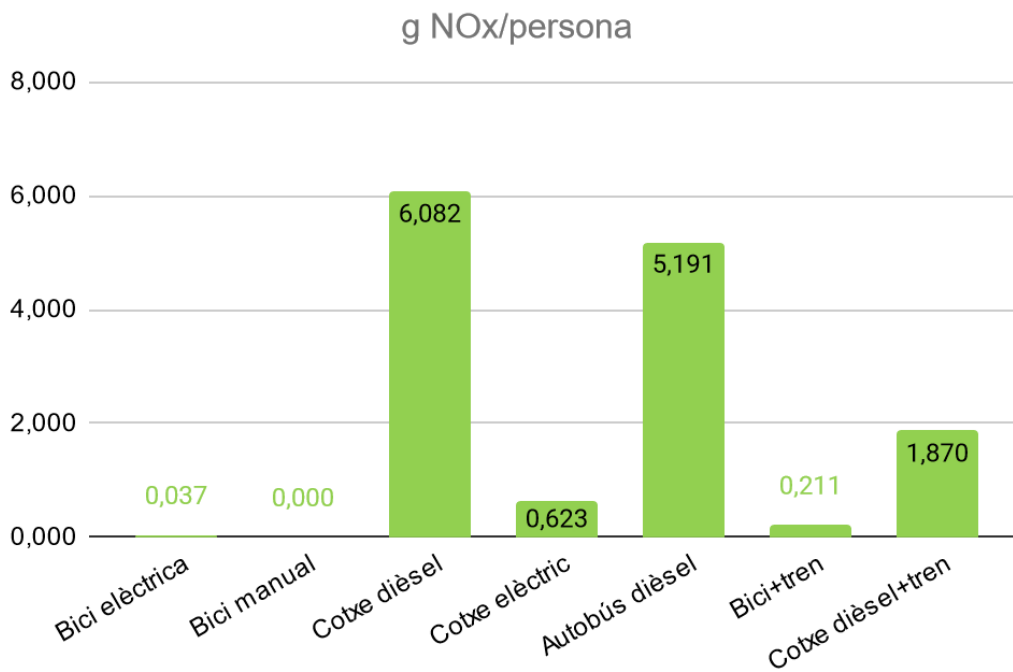
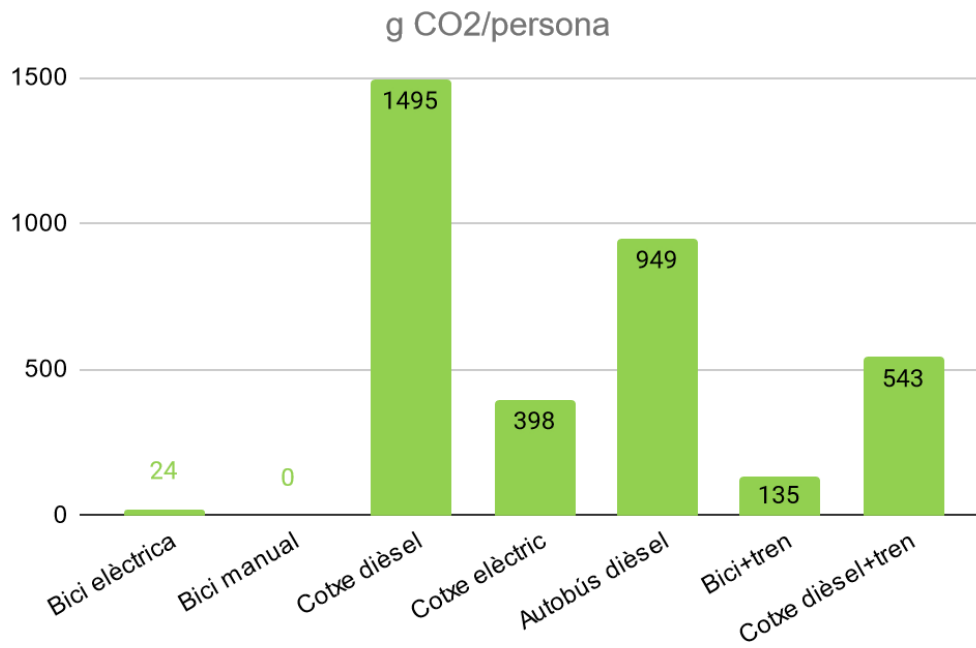
El transporte privado emite grandes cantidades de contaminantes, siendo este impacto más notable cuando se tiene en cuenta su capacidad limitada, ya que pueden transportar sólo un pequeño número de personas (máximo 5 a 7, con una ocupación media de 1,18) personas). Por otra parte, el transporte público tiene una capacidad mucho mayor, lo que permite repartir las emisiones entre más pasajeros y reducir el gasto energético y las emisiones por persona.

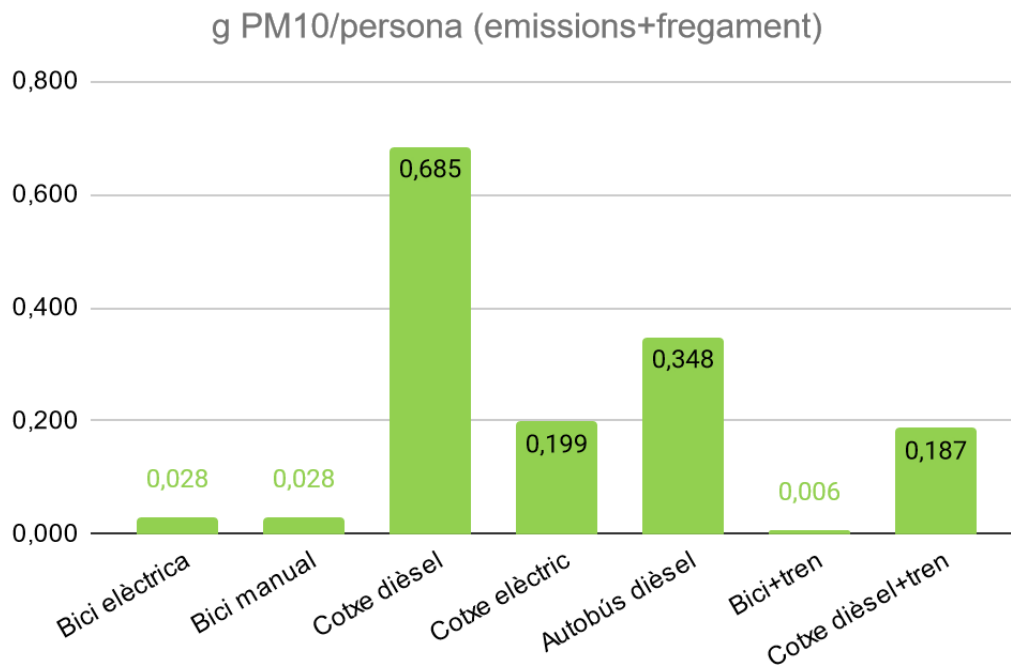
Si vamos a mínimos, los vehículos más sostenibles son aquéllos que no necesitan motor, como las bicicletas o monopatines, pero no siempre nos permiten salvar grandes distancias. Por eso tenemos el ferrocarril, el cual es un transporte de emisiones cero (sin incluir fabricación, mantenimiento y desguace) ya que se trata de un medio de transporte electrificado y con muy poco rozamiento entre ruedas y raíles.

Por tanto, es fácil ver que el transporte privado tiene un impacto ambiental mayor debido a las emisiones contaminantes, y el transporte público es más sostenible gracias a su mayor capacidad para transportar a más personas y distribuir las emisiones entre ellas.

Fijándonos en los resultados, se puede ver cómo las opciones que implicaban utilizar un coche son las más consumidoras de energía y contaminantes -el coche eléctrico, en menor medida-, si bien el autobús -de motor diesel- también tiene un impacto energético y ambiental significativo. La movilidad en tren y bicicleta es claramente la que conlleva menos consumo energético y emisiones contaminantes.







### La bicicleta gana en todos los sentidos; pero queda trabajo por hacer

A partir de la experiencia recorriendo el itinerario entre Tona y Vic en bicicleta, en gran parte de forma paralela a la autovía C-17, se han detectado varios puntos donde la movilidad en bicicleta podría ser mucho más segura y atractiva. En la salida de Tona sería deseable un carril bici para circular de forma más protegida de los vehículos motorizados; en el camino antiguo de Malla, se circularía más cómodamente con el firme en mejores condiciones y en la entrada a la ciudad de Vic habría que mejorar los enlaces entre el camino y la red ciclable urbana; además de no existir una señalización específica para bicicletas de todo el recorrido -tampoco en Malla, donde en la vía de servicio de la banda este de la C-17 se pintó un carril bici pero no en la de la banda oeste, que permite realizar el trayecto más corto. Asimismo, en cuanto a la combinación tren+bici, cabe señalar que para acceder a la estación de Balenyà-Tona-Seva desde el polígono del Avellanet -donde llega el itinerario ciclable y peatonal desde Tona- es necesario atravesar parte de las vías sin ningún paso habilitado, lo que significa un agravio para la seguridad y la accesibilidad desde el lado oeste de la estación. Aspectos como estos son importantes para animar a más gente a coger la bici.

En los próximos días, Osona en bici publicará el vídeo del trayecto realizado en bici eléctrica por la carrera.



Fotografías de grupo en el punto de llegada de la carrera, con el concejal de Movilidad del Ayuntamiento de Vic, Guillem Membrives.

**Más información y enlaces**

[Accede aquí a los resultados de la III Carrera de los Transportes de Osona](#)

[Accede aquí al informe detallado de conclusiones para las carreras interurbanas.](#)

[Accede aquí al informe detallado de conclusiones para las carreras urbanas.](#)

[Accede aquí a la metodología de cálculo de nuestras carreras.](#)