

En portada

Movilidad Hacia el fin de la asfixiante hora punta

La pandemia obliga a diversificar las formas y los objetivos de la movilidad y a repensar las redes de transporte

El gran reto en las ciudades europeas es transportar a las mismas personas pero de una forma diferente



THIAGO FERRER
(EL PAÍS)

Del trabajo a casa, de casa al trabajo. Y, si hay niños, llevarles y recogerles del colegio. Durante décadas, esta ha sido la columna vertebral de toda reflexión acerca de la movilidad en las ciudades: carreteras, redes de autobuses, metro y ferrocarril, incluso barrios enteros se han diseñado alrededor de estas rutinas diarias. "La elección de cómo vamos al trabajo no solo condiciona decisiones de movilidad, sino que condiciona patrones vitales: dónde me compro la casa, a qué colegio llevo a mis hijos o dónde voy a hacer la compra", explica Adrián Fernández, responsable de movilidad de Greenpeace.

"La pregunta no es si la movilidad va a cambiar; está claro que ya lo está haciendo", señala Mohamed Mezghani, secretario general de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP). "Pero todavía no tenemos evidencias acerca de cómo o cuánto".

Los confinamientos forzados de la primera etapa de la pandemia frenaron gran parte de esa movilidad y, conforme se han ido reduciendo las restricciones, su recuperación ha sido desigual. "El transporte

privado se ha recuperado mucho más rápido que el transporte público", apunta Fernández. "Puede haber sido por miedo, o porque hay más sitio para aparcar, menos congestión, y eso incentiva a la gente a utilizar el coche". Eso ha llevado a mucha gente a buscar un pequeño automóvil para sus desplazamientos.

"Se venden más coches de más de diez años que nuevos", relata Raúl Morales, director de comunicación de Faconauto, la patronal de los distribuidores de automóviles. Aunque también se ha multiplicado la venta de las bicis o los patinetes eléctricos.

"Tenemos que concienciar que el transporte público es seguro", defiende Marta Serrano, directora gerente de la Empresa Municipal de Transportes de Valencia. "En el caso del autobús, puede que no sea el más sostenible, pero sí el más sostenible de los motorizados".

Un otoño decisivo La prueba decisiva para medir la recuperación de la movilidad ha de llegar en otoño de este año, por lo menos en Europa, cuando se espera que el porcentaje de vacunados sea suficiente para evitar nuevas olas de contagios. El debate está ar-

diendo ya: el confinamiento forzoso ha abierto los ojos de mucha gente a las bondades del teletrabajo y de la educación a distancia en su calidad de vida, unas bondades a las que no se piensa renunciar tan fácilmente.

Por su parte, desde las organizaciones empresariales también se han esforzado. "Durante estos meses todos hemos ido evolucionando", explica Javier Pollán, director de marketing de la Cámara de Comercio e Industria de Madrid. "Empresas y oficinas han desarrollado planes de previsión e higiene para evitar el contagio", aunque reconoce: "La conciliación ofrece una optimización del

Los expertos insisten en la necesidad de flexibilizar los horarios laborales

Empresas y Administraciones deben trabajar de la mano en las nuevas fórmulas

tiempo que es beneficiosa desde el punto de vida de la productividad".

"Muchas empresas están presionando para que se vuelva a la presencialidad", considera Serrano. "Existe una amenaza de que nos encontremos un septiembre con menos movilidad, pero más uso del coche. Y esto sería nefasto, todo lo malo y nada de lo bueno", comenta Fernández. "El teletrabajo se va a consolidar en algunos sectores, pero no se sabe cuál es la parte que lo va a hacer". "La mayoría de los que usan el transporte público van a seguir usándolo", explica Mezghani.

Una cosa está clara: el comercio y la industria van a seguir requiriendo en su mayor parte la presencia de sus empleados. Y restaurantes, cafés, comercios, que han elegido sus localizaciones por la presencia regular de oficinistas, agradecerán sin duda su retorno. "La situación a la que parece que estamos yendo es híbrida", considera Pollán.

Esta crisis ha abierto una ventana de oportunidad para hacer algo que estaba pendiente: repensar la movilidad en las ciudades. "Lo que no podemos hacer es pensar que esto ha sido un lapsus y volver a la movilidad prepande-

La bicicleta, gran triunfadora

► **Facturación.** La Confederación de la Industria Europea de Bicicletas (Conebi) ha registrado en 2020 un alza de las ventas en un 40%. "Ha sido una aceleración de un proceso que hemos visto en los últimos años", explica Jesús Freire, secretario general de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE). Sobre todo, las ventas de bicicletas eléctricas. "Como es de pedaleo asistido, ofrece mucha más flexibilidad que una motocicleta eléctrica, y su batería dura más". Las ventajas compensan el precio más alto de la electrificación. "Cuando se convierte en una herramienta diaria, es lógico invertir más", añade.

► **Previsiones.** El secretario general de AMBE es optimista: "Por cada coche matriculado hay 17 bicicletas eléctricas vendidas. Muy pronto se venderán más bicis que coches".

mía", opina Manel Ferri, técnico de movilidad en la Oficina Técnica del Cambio Climático de la Diputación de Barcelona. "No es tanto transportar menos gente, sino transportarla de manera diferente". La estrategia presentada por la Comisión Europea busca precisamente impulsar ese camino. El Gobierno de España lo ha complementado con otro plan de movilidad sostenible.

"Cada vez está más presente el discurso de la ciudad de los 15 minutos, en la que todos los desplazamientos se hacen en ese radio de tiempo", considera Serrano. "Lo que no tiene sentido es una hora para ir y otra para volver de trabajar, que es algo que en España se ha potenciado".

Una de las ideas clave es permitir la flexibilidad que permite el nuevo peso del teletrabajo para, sobre todo, reducir la importancia de las horas punta. "La capacidad de las autopistas y del transporte público se diseña conforme a las necesidades de las horas punta", señala Fernández. El que la movilidad descienda puede favorecer una menor congestión, precisamente en las horas de entrada y salida. "No puedes fabricar trenes de metro como chicles", indica Ferri.