

“La promoción de la movilidad ciclista durante la desescalada supondrá un gran desafío y una mejora para las ciudades”



Mantener la distancia física en el metro de Madrid a las 8 de la mañana ahora mismo, en fase 0, es posible. Sin embargo, se convierte en una utopía si nos imaginamos la escena conforme avanza el plan de desescalada. Sin duda, la movilidad sostenible a través del transporte público se ve amenazada por la crisis del coronavirus. En este contexto, la bicicleta se alza como una opción individual segura y sostenible. Pero, ¿es factible en todas las ciudades? Gustavo Romanillos, investigador del grupo Transporte, Infraestructura y Territorio de la Universidad Complutense de Madrid y coordinador del [Máster en Ciudades Inteligentes y Sostenibles - Smart Cities](#), saca a la luz los pros y los contras de las distintas opciones que está dejando la epidemia en materia de movilidad.



La Gran Vía en fase 0 de desescalada en Madrid. / Gustavo Romanillos.

MARÍA MILÁN | El transporte público es uno de los caldos de cultivo del virus SARS-CoV-2 al ser más complicado mantener ahí la distancia entre personas. ¿Cómo afecta esto a la movilidad sostenible en la que se estaba trabajando antes de la crisis?

La actual crisis del coronavirus nos abre el desafío y la oportunidad de replantear la movilidad en muchos términos. La sostenibilidad del transporte está muy amenazada. Creo que va a haber que tomar medidas muy importantes sobre el transporte público, especialmente sobre el colectivo. La gente para protegerse puede evitar el metro, el tren o el autobús, y hacer un mayor uso del vehículo privado. Hay alternativas que se están intentando fomentar ahora, como la bicicleta, pero esta también tiene algunas limitaciones. Va a ser inevitable replantearnos el transporte público si queremos mantener la sostenibilidad del sistema.

Desde el ministerio de Transición Ecológica se anunció la intención de impulsar el uso de la bicicleta. ¿Qué medidas para su fomento considera necesarias?

Además de impulsar el uso de la bicicleta en general, a través de nuevas medidas e infraestructuras, está claro que habrá que fomentar sistemas de bicicleta pública, como BICIMAD en el caso de la capital. Hay que extenderlo a más áreas de la ciudad si queremos aumentar el número de viajes y también así aumentar la distancia media de los viajes. Por otro lado, puede ser muy positivo promocionar el uso de la bicicleta eléctrica con, por ejemplo, subvenciones en su compra o alquiler. Este medio podría tener ahora su impulso definitivo en una ciudad como Madrid, con mayores distancias de viaje y cierta pendiente en algunas calles. Ahora bien, de nuevo harán falta infraestructuras en este sentido. Las bicicletas son más costosas, habrá que dar seguridad a los ciclistas con nuevos aparcamientos de bicicletas, en lugares públicos y también en los propios lugares de trabajo o en las viviendas. Habrá que planificar puntos de recarga también. El apoyo no puede ser sólo a base de subvenciones de compra.

Lo comentaba al principio, el transporte en bicicleta también tiene sus limitaciones o dificultades, ¿cuáles son y qué se puede hacer?

La movilidad ciclista es una alternativa muy valiosa al transporte motorizado en muchos casos. No lo es en algunos en particular, como el de los viajes de personas con ciertas limitaciones físicas, o el de acompañamiento de personas dependientes, por ejemplo. Y también presenta algunas limitaciones en cuanto a la distancia de viaje. Creo que realmente la movilidad ciclista se puede proponer como alternativa muy viable en el caso de Madrid para viajes de hasta 10 kilómetros por lo general, atendiendo a los estudios que hemos realizado, aunque la bicicleta eléctrica y el hábito permiten aumentar esta distancia. Ahora bien, en la Comunidad de Madrid se produce una media de casi 16 millones de desplazamientos al día. Los últimos datos publicados por la Encuesta Domiciliaria de Movilidad muestran que el número de esos viajes dentro de la almendra están en torno al 11% solamente, un 40% dentro del municipio. La movilidad ciclista es difícilmente una alternativa para la mayor parte de los viajes que se realizan con una distancia mayor, aunque es cierto que en estos casos se puede fomentar el uso de la bicicleta en el transporte multimodal.

El alcalde de Madrid ahora se refiere a ella como medio de transporte idóneo y adecuado. ¿Por qué cree que ha cambiado su visión respecto a hace unos meses?

La bicicleta es un modo de transporte individual y sostenible mientras que la mayor parte de los transportes sostenibles son colectivos. La movilidad ciclista es idónea porque la gente podrá mantener la distancia de seguridad recomendada más fácilmente que en el metro o el autobús. Tanto Madrid como otras ciudades están promocionando la movilidad ciclista, la diferencia es que Madrid parte de una movilidad ciclista baja en comparación con otras ciudades europeas o españolas. Ahora parece que están decididos a darle un impulso extra, aunque no está tan claro cómo se hará.

¿Son los carriles temporales que han incorporado algunas ciudades una buena opción?

En París, Barcelona o Valencia, entre otras, se están promoviendo nuevos carriles o ciclocalles temporales. En Madrid hay debate sobre esta cuestión. Por ahora, el Ayuntamiento está determinado a seguir con el plan previsto antes del virus, la construcción de unos cien kilómetros de carriles bici en dos años. Continuar con la agenda, bajo mi punto de vista, no es suficiente. Si se quiere promover la movilidad ciclista hay que tomar nuevas medidas ahora. La ciudad está esperando



Gustavo Romanillos coordina la primera edición del Máster en Ciudades Inteligentes y Sostenibles - Smart Cities. / G. R.

una respuesta más contundente y urgente. Como comentaba, Madrid es una ciudad con muy poca movilidad ciclista respecto a otras. Sólo alrededor de un 1% de los viajes se realizan en bicicleta. Si ya partimos de una base pobre, permanecer con la agenda anterior a la pandemia es insuficiente. Tendríamos que trabajar más que otras ciudades en ello para poder responder eficazmente al contexto actual.

Comentaba el ejemplo de París. Francia tiene previsto un plan nacional de movilidad ciclista ¿Aquí es complicado preparar algo a nivel estatal?

Sí, lo es. Hay que entender también que la planificación de la movilidad no puede entenderse de manera aislada a la planificación de otros aspectos de la ciudad. Se tienen que dar ciertas condiciones. París es un buen ejemplo porque se está promoviendo la movilidad ciclista pero también las “ciudades del cuarto de hora” en las que todo habitante debería disponer de sus servicios

básicos a 15 minutos andando. Eso es idóneo para la movilidad peatonal y ciclista. La crisis actual del coronavirus está trayendo viejas amenazas. Una es un posible nuevo impulso del vehículo privado y otra es el potencial crecimiento de la demanda de viviendas unifamiliares, que nos conduciría a un nuevo auge de la ciudad dispersa, que es la ciudad menos sostenible. Si esta tendencia se consolida, es difícil que triunfe la movilidad ciclista. Estamos reviviendo amenazas que la ciudad ya tenía. Pero también vienen oportunidades.

¿Como cuáles?

Por ejemplo, que la caída del turismo conduzca a procesos para la ciudad absolutamente impensables antes de la pandemia, es decir, que muchas de las nuevas viviendas turísticas vuelvan al mercado de alquiler residencial y así aumente el número de habitantes en los centros de algunas ciudades. El centro de Madrid ha perdido población dramáticamente y eso podría cambiar y producirse una reconquista del centro. El turismo volverá, pero quizá de forma más equilibrada. Una mayor densificación residencial del centro sería muy positiva para la movilidad peatonal y ciclista. Ahora mismo, cuando se habla de movilidad hay que hablar de estas otras cuestiones que también se están viendo afectadas. La movilidad sostenible se da en la ciudad sostenible, en la ciudad densa de uso mixto.

Si algo nos está dejando claro la crisis del COVID-19 es la necesidad de buscar soluciones desde la multidisciplinariedad. ¿En qué está trabajando actualmente su grupo de investigación que pueda aplicarse a esta situación provocada por la pandemia?

Nuestro grupo desde hace varios años está trabajando sobre cuestiones de movilidad, transporte, accesibilidad y más recientemente, algunos aspectos relacionados con el turismo, todo ello desde la perspectiva del uso de nuevas fuentes de datos, y de Big Data. En el contexto de la crisis del COVID-19 tenemos dos frentes abiertos. Uno muy claro es el impacto del estado de alarma en la movilidad durante estos meses y cómo puede impactar en el futuro. Para eso estamos trabajando con una empresa que procesa y analiza datos de telefonía móvil, Nommon. Tenemos un dato muy valioso de muy buena calidad que nos va a permitir hacer un estudio sobre cómo se mueve la gente estos días. Como especialistas en movilidad, queremos relacionar este estudio con la epidemiología y la expansión del coronavirus y nos hemos presentado a la convocatoria del Instituto de Salud Carlos III y a otras. Otra línea que estamos explorando es la del impacto de la crisis sobre el mercado de la vivienda turística y residencial. Ahora estamos trabajando con datos de Airbnb, Idealista y Fotocasa. Vemos cómo se retiran ofertas de Airbnb y se trasladan a portales de pisos de alquiler. Se están produciendo transformaciones en la ciudad a grandísima velocidad y queremos explorar algunos de ellos a través de las nuevas fuentes de datos.