

VIEJOS DEBATES QUE OCULTAN LOS NUEVOS

<https://ethic.es/2018/11/movilidad-sostenible-viejos-debates-ocultan-nuevos/#:~:text=El%20f%C3%ADsico%20Cesare%20Marchetti%2C%20hace,regla%20de%20los%2030%20minutos%2%BB.>

Constante de Marchetti

«Urge abrir un nuevo debate de la mano de los emprendedores y de la tecnología sobre las claves y soluciones para gestionar la movilidad de una forma distinta a la que estamos acostumbrados en las grandes ciudades», opina Iñaki Ortega, director de Deusto Business School.

Estos días en Madrid con motivo de la polémica sobre el cierre al tráfico del centro ha reverdecido el anacrónico debate sobre la población ideal para una ciudad. Hace más de 2.000 años Aristóteles ya estudió este asunto y estableció la clave en el equilibrio; los territorios debían contener un número mínimo de grupos sociales, ciudadanos libre y siervos, para poder trabajar políticamente. De manera similar, la población de una ciudad tenía que ser equilibrada con el tamaño del territorio del que extraía sus recursos para permitir que cada ciudadano tuviera lo que el filósofo de la Antigua Grecia llamó una «buena vida».

El físico Cesare Marchetti, hace más de veinte años, en 1994, publicó un trabajo en el que formuló lo que luego se ha conocido como «la constante de Marchetti» o «regla de los 30 minutos». El científico italiano planteó que a pesar de que la planificación urbana y los medios de transporte pueden diferir enormemente, los individuos parecen ajustar gradualmente sus vidas –así como la ubicación de sus hogares y oficinas– de modo que el tiempo medio diario dedicado a desplazarse permanezca constante. En su investigación explicó que el promedio total de tiempo de desplazamiento entre el hogar y la oficina no excede de una hora, en todas las sociedades e incluso a través de la historia. De hecho, calculó que los primeros seres humanos que viajaban a pie a unos cinco kilómetros por hora se moverían en un radio de 2,5 kilómetros, y verificó esta hipótesis mediante la observación de los individuos que viajan a pie en aldeas ubicadas en zonas rurales de Grecia.

Este simple concepto de que el trabajo cotidiano de la mayoría de las personas, las actividades educativas, de compras o recreativas deben ubicarse a 30 minutos caminando, en bicicleta o en transporte público desde sus hogares va a regir las smart cities y nos permite introducir el tema de la nueva movilidad y sus oportunidades en las ciudades. La movilidad es una necesidad de la sociedad, hoy pero también en el pasado. En 1800, las personas recorrían una media de 3 kilómetros al día y en la mayoría de los casos a pie; en nuestros días recorreremos una media de 20 kilómetros al día en algún medio de transporte. Pero esa necesidad tiene una serie de impactos, siendo el más importante el medioambiental, lo que vincula a las smart cities con la nueva movilidad en todas sus versiones: eléctrica, compartida, autónoma y conectada digital.

Este verano, representantes de grandes empresas, administraciones, tercer sector, académicos, startups y nuevos agentes debatimos en Deusto Business School sobre este hecho en un encuentro organizado por Mapfre. Algunas de las reflexiones que escuché ese día han inspirado estos párrafos.

Urge abrir un nuevo debate de la mano de los emprendedores y de la tecnología sobre las claves y soluciones para gestionar la movilidad de una forma distinta a la que estamos acostumbrados en las grandes ciudades. En Madrid circulan a diario más de 2 millones y medio de vehículos particulares que generan el 25% de las emisiones de dióxido de carbono, los ciudadanos dedican cuatro días al año atrapados en el tráfico y no dejan de producirse accidentes. Pero aunque parezca increíble, las nuevas modalidades de movilidad urbana han surgido de abajo, de la mano de nuevos agentes, sus

innovaciones mezcladas con las de grandes empresas que acumulan experiencia y fiabilidad en esta industria ayudará a entender esta prioridad para las ciudades inteligentes.

Dos son las grandes tendencias al respecto. En primer lugar, la multimodalidad y, en segundo lugar, la sostenibilidad, con los vehículos electrificados, autónomos y compartidos. La multimodalidad es ya una realidad en las ciudades inteligentes del mundo con diferentes medios de transportes público como autobús, metro o tranvía que pueden combinarse con coche, motocicletas, bicicletas o a pie. El futuro diseño de las ciudades debería beneficiar a los peatones, anticipando los cambios que serán necesarios para una población cada vez más envejecida.

El caso de la capital danesa se explica en el libro ¡Copenhaguízate! a través de algunos datos, como que el 62% de sus habitantes van en bicicleta al trabajo o que 9 de cada 10 tienen bici frente a 4 de cada 10 que disponen de coche. Esto se ha conseguido gracias a inversiones (268 millones de euros en los últimos cinco años) para lograr una red integrada para ciclistas urbanos, pero también como dice el autor del libro: «No intentando que la gente use bici para salvar el planeta, sino haciéndoles ver que es el mejor sistema para su salud y su bolsillo». La bicicleta ha dejado de ser un elemento ornamental en la ciudad para convertirse en la solución a los problemas de la movilidad urbana.

En cambio, el vehículo eléctrico (en sus diferentes modalidades: coche, moto, bicicleta y hasta patinete) está muy poco extendido todavía. Dentro de 20 años, a nuestros hijos les parecerá una rareza su escasa implantación hoy, igual que para nosotros ahora es una barbaridad que hace dos décadas se pudiese fumar en todas partes. Sin duda, una de las tendencias que ha llegado para quedarse es pasar de una movilidad apalancada en el vehículo particular, a una donde poco a poco vaya proliferando el uso de vehículos compartidos, que serán movidos por energías no fósiles y estarán coordinados de una manera inteligente mediante plataformas. Porque el coche compartido es racional.

Los usuarios de este servicio entienden que existen alternativas inteligentes para hacer un uso sensato de un bien que está infrautilizado, que se utiliza menos de una hora al día y que al final está ocupando un espacio público en las ciudades. De hecho ya se está produciendo; solo el 1% de los jóvenes se mueve en vehículo en propiedad, frente a un 80% que utiliza nuevas fórmulas. La gran transformación vendrá asociada a su hibridación con el vehículo eléctrico y su positivo impacto medioambiental, y la implantación del coche autónomo será donde confluyan las opciones de car sharing y demás soluciones, dentro de esta gran plataforma que moverá personas de una manera mucho más eficiente.

El proceso de transformación está comenzando, pero las nuevas tecnologías lo están acelerando de forma vertiginosa. El impacto será positivo en todos los sentidos: menor contaminación al reducirse las emisiones de dióxido de carbono y de dióxido de nitrógeno, menos vehículos en la calle, mayor espacio disponible (los vehículos aparcados ocupan más del 35% del espacio en las ciudades), y reducción del coste por kilómetro. No es muy conocido el dato de que el 76% de los viajes que se realizan en Europa de entre 100 y 200 kilómetros se hacen en coche y con una ocupación media de 1,6 personas por vehículo, lo cual no parece muy eficiente. Los fabricantes han creado unas máquinas estupendas con cinco asientos para trasladar a la familia y los usamos para llevar una persona.

Lo viejo es prohibir, poner trabas a la innovación o limitar el crecimiento y la movilidad. Mientras gastamos nuestras energías en discutir sobre si la decisión del Ayuntamiento de cerrar el centro de Madrid ha de vincularse a las elecciones municipales, el Gobierno de España aprueba decretos que estrangulan a iniciativas como Cabify, que está presente en más de 14 países y es el primer unicornio español, con una valoración que supera los 1.400 millones de dólares. A la vez otros territorios, silenciosamente, sí han afrontado el nuevo debate. Hoy nadie duda que Tel-Aviv es la nueva capital mundial de la movilidad: grandes empresas como Volkswagen o Google han situado en Israel sus

centros de innovación dedicados a este asunto -de hecho Google adquirió por cerca de 1.000 millones de dólares una de las startups de mayor éxito, Waze, aplicación móvil de tráfico y navegación por GPS-. Otras empresas punteras en Israel es Mobileye, adquirida por Intel por 15.000 millones de dólares, que desarrolla sistemas de asistencia para la conducción y tecnologías avanzadas de desarrollo de vehículos autónomos, o Moovit, una aplicación de transporte público que ha sido adquirida por BMW. En los centros tecnológicos de Tel-Aviv estiman que en el año 2050, más del 80% de la población mundial vivirá en ciudades, de ahí la gran necesidad de desarrollar y optimizar proyectos relativos a la movilidad. Unos discutimos si prohibir o no, otros trabajan sin trabas para liderar el futuro.