

A fondo

Sistemas alternos de movilidad van a toda velocidad en España

La intermovilidad, la combinación del uso de transporte público y los vehículos compartidos para llegar al destino van creciendo con fuerzas en el país europeo.

JUANITA SAMPER OSPINA - CORRESPONSAL DE EL TIEMPO - MADRID



Las alternativas novedosas de transporte en las grandes ciudades europeas, como Madrid (España), incluyen el alquiler de carros eléctricos por minutos. FOTO: ENW

Hace cinco años empezó un goteo de vehículos extraños —para entonces— que circulaban por Madrid, la capital de España. Llevaban logos, su tamaño era reducido y se veían parquados por las calles.

Hoy hacen parte del paisaje urbano: se trata de los carros eléctricos que se alquilan por minutos mediante una aplicación y que constituyen una opción muy utilizada para circular por el centro de la ciudad.

No llegaron solos. Las alternativas novedosas de transporte en las grandes ciudades europeas incluyen también bicicletas y motos. Comparten una característica: se usan por el tiempo necesario y se devuelven. La mayoría, además, no necesita gasolina ni otros carburantes contaminantes.

Constituyen piezas claves de lo que se denomina intermovilidad y que Borja Carabante, delegado de Medio Ambiente y Movilidad de Madrid, define como “la combinación del uso de transporte público y los vehículos compartidos para llegar a su destino”.

Esta modalidad está cambiando la manera de moverse por las ciudades: rompe la dicotomía entre ser propietario de un vehículo y usar un medio de transporte. Y, aunque vivió horas bajas durante el comienzo de la pandemia, cuando

cesó su funcionamiento, ahora resurge como una opción segura frente a los medios de transporte, donde es difícil mantener la distancia con otros usuarios.

Enrique Rodríguez Coello, usuario de carros por plataforma, dice que le parece “una idea superbuena”. “Tienen todas las ventajas de moverte en un carro cuando necesitas ir al punto que necesitas, es más económico que el taxi y no presenta ninguno de los inconvenientes, como pagar el mantenimiento y las reparaciones”.

En efecto, aunque cada tipo de vehículo presenta particularidades, en general comparten las ventajas que ofrece este sistema. Por una parte, disminuyen la contaminación ambiental, puesto que casi todos emplean energías alternativas a la gasolina. También son amables con el bolsillo, porque eliminan el pago de costos fijos, como impuestos, mantenimiento, seguros, arreglos y pruebas técnicas.

Hay diferentes modalidades de pago, pero por lo general el precio es por minuto de uso y es más barato que usar un taxi, un vehículo tipo Uber o uno propio. En promedio un carro, por ejemplo, cuesta entre 21 y 25 céntimos por minuto (entre 950 y 1.150 pesos).

Presentan, además, una solución para parquar en las ciudades, donde hay que pagar por

cada minuto en máquinas de las acalladas. Estos vehículos gozan la ventaja de parquear gratis en zonas de las calles habilitadas o en grandes parqueaderos de algunas de las compañías. Y, al ser pequeños, se acomodan con facilidad.

En cuanto a la circulación, muchos ayuntamientos permiten que usen carriles destinados a usos especiales, zonas residenciales con medidas particulares. Además, pueden circular durante los días con restricciones por alta contaminación ambiental. De otro lado, la recarga es responsabilidad de los operarios de las compañías.

Además, son fáciles de usar. Aunque cada sistema y compañía es diferente, en líneas generales se trata de bajar una aplicación (con su debido registro), buscar en ella el vehículo más cercano, reservarlo, utilizar el código que recibe para abrirlo, emplearlo para moverse, parquar en el destino, cerrarlo y enviar su nueva localización.

Hay desventajas

No todo, sin embargo, es color de rosa. En caso de un accidente, por ejemplo, el usuario muchas veces tiene que pagar la franquicia. Además, se debe revisar que el vehículo no presente daños antes del uso porque se va de responder si no los señala antes.

Por otra parte, depende de los

demás usuarios y la demanda del momento. Es decir, nada le garantiza que encontrará un vehículo cercano cuando lo necesite.

También hay que tener en cuenta circunstancias externas, como el tráfico: si hay tráfico o no encuentra un sitio para parquear, el precio se dispara.

Sobre el parqueo, Rodríguez Coello plantea otro problema, en el caso de Madrid (que se reproduce en otras ciudades): “Creo que es polémico el uso que hacen del espacio público con fines comerciales”, señala. “Usan la vía pública, quitan aparcamiento a vecinos para negocios privados, como si Madrid fuera un gran garaje para ellos”.

Otro inconveniente es que hay que tener el cobro siempre cargado y disponible porque el usuario depende de él.

“Creo que en Madrid deberían tener un radio mayor”, agrega Rodríguez Coello. “Por ejemplo, que se pueda ir al aeropuerto y dejarlo o recogerlos allí”.

Se trata de una posibilidad que contempla una de las empresas en Madrid de alquiler de carros mediante aplicación, que en la jerga se conoce con el llamativo anglicismo de *carsharing*.

Su uso se ha extendido a toda velocidad por Europa. A España llegó en 2015 de manos de una empresa privada y ahora son cuatro los que prestan el servicio. Hay otros tres con unidades de combustión, que funcionan de otra manera y cuentan con menor acogida.

Entre las cuatro empresas de alquiler temporal de vehículos sostenibles suman alrededor de 2.600 carros en Madrid, la ciudad española donde mayor impulso tiene este sistema. También está en otras como Barcelona, Sevilla, Bilbao y Valencia.

España se une a los demás países europeos que avanzan por este camino. Los cálculos para 2020 estimaban que los usuarios en la Unión Europea llegarían a los 16 millones, con lo que se reduciría el número de vehículos particulares en circulación en entre 7 y 11 carros por cada unidad compartida.

Está por determinar si los estudios resultan reales luego de la irrupción del coronavirus, que paró el servicio desde marzo hasta mayo y que obligó a establecer nuevos protocolos.

Ahora, por ejemplo, es obligatorio el uso de mascarilla dentro de los carros, que son sometidos a procesos de limpieza y desinfección por parte de las empresas de alquiler.

Uso de motos

De otro lado, Madrid cuenta con una flota de casi 4.500 motos eléctricas para alquilar con este sistema (más que las 4.300 de París) en seis empresas.

Los usuarios encuentran la ventaja de que pueden circular con mayor rapidez y agilidad, así como la de parquear prácticamente en cualquier sitio. El precio de alquiler depende de la compañía, pero en general es similar al de los carros.

El proceso también es parecido, aunque con la diferencia de que pueden ser usados en un malentín. El usuario, si prefiere, también puede usar uno particular.

Y aunque cada vez se ven más ciclistas por las calles de Madrid (que no cuenta con infraestructura para acogerlos), solo tres empresas prestan el servicio de alquiler (hay otros tres en lista de espera): dos privadas y una pública (BiciMAD con su formato caro: BiciMAD Go). Es la más popular.

Sus precios son similares a los de los carros y motos. Cuentan con un motor eléctrico y constituyen una opción utilizada bastante todo por los jóvenes.

Los ciertos que todos estos sistemas, con sus ventajas y desventajas, arrancaron a lo largo de los últimos años y no piensan ser el freno.

Alemania, Francia y Reino Unido también están sintonizados

Las mismas modalidades de transporte compartido que avanzan en España se presentan en otros lugares de Europa, como Alemania, el Reino Unido y Francia.

En materia de carros, Alemania siempre ha estado a la delantera. Su industria automotriz ha dejado espacio a los cambios que afianzan los vehículos sostenibles. Durante los últimos años ha sufrido una gran expansión la modalidad del alquiler temporal mediante aplicaciones.

En las grandes ciudades hay múltiples empresas proveedoras, mientras en las medianas y pueblos hay menor oferta. Pero la cobertura es amplia en todo el país: más del 90 por ciento del mapa.

Presenta la ventaja de la cómoda flexibilidad y el inconveniente de la alta carestía de los viajes largos. Alemania planea producir todos sus vehículos sin emisiones de gases para 2030.

Las bicicletas también avanzan con ayuda del Gobierno, que apoya las iniciativas que protegen el medioambiente. Hay estaciones para cogearlas y devolverlas en las principales avenidas y también existen otras que no se anclan y se pueden

dejar sueltas en determinadas zonas. El coronavirus ha impulsado la bicicleta en ciudades como Berlín, Hamburgo y Fráncfort. Según una encuesta de Givex, casi un 20 por ciento de la población ha cambiado la forma de movilizarse debido a la pandemia.

Las motos de alquiler por periodos cortos gozan de menor acogida en Alemania. Sin embargo, el servicio lo ofrecen varias compañías, como Emmy, que cobra poco menos de 25 céntimos de euro por minuto.

En el Reino Unido el uso del transporte compartido también va en aumento. Entre 2017 y 2018 creció en un 60 por ciento. La edad del 78 por ciento de los usuarios está comprendida entre los 18 y los 24 años. El incremento en plataformas como Uber es mayor que el que presenta el alquiler personal temporal mediante aplicaciones, que va detrás de muchos países europeos. Hay seis operadores importantes en 37 ciudades y pueblos, encabezados por Londres. Los cálculos para 2020 indican que el uso seguirá creciendo. Sin embargo, durante los últimos años ha aumentado y presenta



Las motos y patinetas han presentado un incremento en ciudades grandes. FOTO: ISTOCK

otras modalidades como la de permitir que los usuarios de vehículos particulares les ofrezcan a personas que los desean alquilar.

En cuanto a las bicicletas, hay cerca de quince fórmulas para usarlas: mobike, nextbike, AppBike, oyo y Urbo son algunas de ellas. Al principio los ingleses se vieron sorprendidos por cientos de bicicletas amarillas en las calles, pero ahora son parte del paisaje urbano. Unos de los problemas que enfrentan las compañías son el hurto y el vandalismo.

En Francia, el año 2007 fue clave cuando se produjo el florecimiento de los carros para compartir. Ahora están implantados

en lugares como París, Estrasburgo y La Rochelle. Coincide con un menor interés de los franceses hacia la propiedad de vehículos, que prefieren invertir en vivienda o tecnología.

Las motos y las patinetas han presentado un importante incremento en las ciudades grandes. Cerca de 40.000 de estos vehículos marchan sobre París y los proveedores y compañías, como CityScoot y Wind. Alrededor del 85 por ciento de los ciudadanos aseguran usarlos como complemento en sus traslados.

Las bicicletas de alquiler, por su parte, son viejas conocidas en Francia. El servicio comenzó en 1974 en La Rochelle y de ahí pasó

al resto del país. El sistema ha cambiado desde entonces, pero en 2005 ya se vio la fórmula moderna en Lyon, donde el uso de la bicicleta se disparó en un 500 por ciento.

El panorama del futuro cercano respecto al transporte compartido es diferente, si se extrapolan la predicción del analista Kersten Heineke para el sistema de los carros. “En una ciudad moderna e interconectada en una época autónoma, en los años 2028, 2030 o 2032, ya no usaremos el *carsharing* tradicional, sino que compartiremos taxis robóticos”, asegura. “Básicamente, los estos modelos se fundirán en una nueva forma de oferta”, agrega.