PUBLICIDAD

EN VIVO · Siga en directo la última hora de la guerra en Ucrania

OPINIÓN / DESPUÉS DE LA PANDEMIA

Ciudades reactivas o proactivas

por Enrique Dans · 6 julio, 2022 · 02:59 GUARDAR

En octubre del pasado año, una recién resucitada **Hertz** tras declararse en quiebra durante la pandemia, anunció que planeaba **adquirir 100.000 vehículos Tesla Model 3**. La noticia llamó muchísimo la atención por lo que tenía de compromiso con la descarbonización de la flota de la compañía líder en alquiler de automóviles y provocó que las acciones de Tesla subiesen bruscamente y convirtiesen durante un tiempo a la empresa en miembro del selecto club del billón de dólares.

La realidad es que **en el anuncio faltaba la tercera pata**: otra compañía, que no ha ganado dinero en toda su vida pero que juega un papel importante en la movilidad de muchas ciudades, **Uber**.

Las intenciones de Hertz no eran otras que cerrar una alianza con Uber que permite a los conductores de la compañía alquilar a largo plazo los vehículos eléctricos, y utilizarlos para proporcionar servicio de transporte de viajeros.

Para Uber, los Tesla Model 3 son un gran encaje: su **autonomía de casi 400 kilómetros** permite prestar servicio en una ciudad razonablemente plana sin demasiados problemas durante un día o con una recarga no muy larga a la hora de comer. Y más teniendo en cuenta que la plataforma restringe el número de horas que el conductor puede prestar servicio (como, por otro lado, debe ser).

Además, **el coste desmesuradamente bajo de la recarga** en un supercargador frente al del gasoil, el escasísimo mantenimiento y lo agradable de la conducción hacen que los trescientos dólares a la semana que un conductor paga por usar el vehículo see amorticen en relativamente pocas carreras, y que el margen operativo crezca sensiblemente.

De ahí que **más de 15.000 conductores de Uber hayan decidido aprovechar la oferta**, con resultados excepcionalmente buenos en cuanto a su nivel de satisfacción, y hayan hecho ya más de cinco millones de viajes en vehículos Tesla, casi 65 millones de kilómetros en varias ciudades de los Estados Unidos.

La idea de Uber es descarbonizar íntegramente su flota de tranporte de viajeros en el año 2030. ¿Por qué ciudades creemos que va a empezar? Lógicamente, en la elección juegan muchos factores, pero hay uno fundamental: **la regulación municipal.**

Los ayuntamientos son quienes, con sus normas, pueden hacer que sus ciudades sean las elegidas frente a otras que se vean pospuestas en las prioridades de la compañía.

> *Los ayuntamientos son quienes, con sus normas, pueden hacer que sus ciudades sean las elegidas frente a otras*

¿Cuánto afecta a la **calidad del aire y al nivel de ruido** en las ciudades que los vehículos de transporte de viajeros sean eléctricos en lugar de diesel?

Unido a las **restricciones a la circulación** que la ley impone en las ciudades españolas de **más de 50.000 habitantes a partir de 2023**, hablamos de unas mejoras notables, sobre todo si incluimos algunas piezas más, en particular la electrificación de los autobuses de transporte público, y la de los vehículos de reparto de mercancías.

Precisamente **Amazon**, el más importante actor hoy en día en el reparto urbano de mercancías, **acaba de anunciar el cambio en su forma de reparto logístico** para pasar a utilizar bicicletas eléctricas con remolque, y repartidores a pie.

¿Dónde? En **Londres**, una ciudad cuyo alcalde lleva tiempo siendo especialmente **proactivo de cara a la descarbonización**, imponiendo peajes y restricciones cada vez más importantes a la entrada de vehículos en el centro de la ciudad.

Los vehículos de reparto de Amazon recorren las ciudades de forma constante, satisfaciendo nuestras constantes demandas de productos.

De nuevo, **¿cuánto podemos ganar en calidad del aire y reducción de ruido** si todos esos repartidores — ya no los de Amazon, sino todos ellos — circulan en vehículos sin emisiones? ¿Qué ciudades van a priorizar en Amazon para el despliegue de ese tipo de vehículos? Está clarísimo: aquellas que antes les obliguen a ello.

> *¿Debemos dejar que sean compañías como Uber, Amazon y otras las que establezcan qué ciudades se descarbonizan?*

¿Debemos dejar que sean compañías como Uber, Amazon y otras las que establezcan, según sus criterios de rentabilidad, qué ciudades se descarbonizan antes, o deberían los ayuntamientos, con su gestión proactiva, ser quienes marcasen esos tiempos?

Hay mucho, **muchísimo a ganar en el futuro de las ciudades** en medidas que restrinjan progresivamente la circulación de los ruidosos y contaminantes vehículos de combustión. También en la eliminación de plazas de aparcamiento en superficie para desincentivar su uso diario, en el fomento de la micromovilidad y de los carriles destinados a ella para que ir en bicicleta o patinete no signifique jugarse la vida, y en la sustitución de los monstruosos autobuses diesel por otros eléctricos.

Es, simplemente, una **cuestión de entender los tiempos que vivimos**, y lo fundamental que es para la calidad de vida de los ciudadanos vivir en una ciudad que no los envenene de manera sistemática.

En muy poco tiempo se verá cómo las molestias iniciales que ocasionan las restricciones se convierten en parabienes cuando se miran con un mínimo de perspectiva.

¿Dónde están los ayuntamientos proactivos?

SIGUE LOS TEMAS QUE TE INTERESAN
CIUDADES · COLUMNAS DE OPINIÓN · MOVILIDAD

PUBLICIDAD

PUBLICIDAD

MÁS DE ENRIQUE DANS
- Farmacias y futuro
  29 junio, 2022 · 02:26
- Los QR de los bares y otras reminiscencias de la pandemia
  22 junio, 2022 · 03:12
- Algoritmos, consciencia... y estupidez
  15 junio, 2022 · 02:48
- Futuros robóticos
  8 junio, 2022 · 02:26

LOS ÚLTIMOS

LA POLIS MECÁNICA
El estío y la digitalización
Agustín Baeza

AHORA O NUNCA
España necesita una (buena) serie de TV sobre informática y tecnología
Elena Arrieta Palacio

EL ESPÍRITU SOPLA DONDE QUIERE
Demasiado dinero y poco producto
Juan Ignacio Crespo

CÓDIGO PIN
Indra, gobernanza es también discreción y prudencia
José Ramón Pin Arboledas

PUBLICIDAD

COMUNITA

Ahora en portada

LA TRIBUNA
El desengaño en Sintra: más inflación durante mas tiempo
Francisco de la Torre

DESPUÉS DE LA PANDEMIA
Ciudades reactivas o proactivas
Enrique Dans

LA TRIBUNA
El comodín de la banca
Roberto Scholtes

Sé el primero en comentar

Escribe tu comentario
NORMAS DE USO
ENVIAR

PUBLICIDAD

Operar con instrumentos financieros o criptomonedas conlleva altos riesgos, incluyendo la pérdida de parte o la totalidad de la inversión, y puede ser una actividad no recomendada para todos los inversores. Los precios de las criptomonedas son extremadamente volátiles y pueden verse afectados por factores externos como el financiero, el legal o el político. Operar con apalancamiento aumenta significativamente los riesgos de la inversión. Antes de realizar cualquier inversión en instrumentos financieros o criptomonedas debes estar informado de los riesgos asociados de operar en los mercados financieros, considerando tus objetivos de inversión, nivel de experiencia, riesgo y solicitar asesoramiento profesional en el caso de necesitarlo.

Recuerda que los datos del gráfico en tiempo real no son necesariamente en tiempo real. Los datos de otros activos financieros o criptomonedas en Invertia no se proveen necesariamente por mercado mayorista o bolsa oficial, sino que son de carácter informativo y pueden ser diferidos. Invertia no es responsable de la veracidad, exactitud o actualidad de los datos en ellos. Invertia no se responsabiliza en ningún caso de las pérdidas o daños provocados por la actividad inversora que realices basándote en datos de este portal. Queda prohibido usar, guardar, reproducir, mostrar, modificar, transmitir o distribuir los datos mostrados en Invertia sin permiso explícito por parte de Invertia o del proveedor de datos. Todos los derechos de propiedad intelectual están reservados a los proveedores de datos contenidos en Invertia.

© 2022 El León de El Español Publicaciones S.A.