



Entrevista a Maria José Rojo¹

Entrevista realizada por Guillem Muñoz Mayoral² y Oscar Planells Guix³

Maria José trabaja como Directora de Proyectos en el área de movilidad activa en POLIS, una red de ciudades y regiones Europeas trabajando conjuntamente para desarrollar políticas y tecnologías adecuadas para el sistema de transporte local. Actualmente trabaja en diversos proyectos europeos tales como MOMENTUM (*modelling of emerging transport solutions*), ReVeAL (*vehicle access regulation for improved liveability*) y SPROUT (*sustainable policy response to urban mobility transition*). Antes de unirse a POLIS, trabajó como investigadora en la UPM y en la Universidad de Nueva York, así como planificadora urbana para el United Nations Human Settlements Programme. Maria tiene un doctorado en planificación urbana sostenible, un posgrado en asentamientos urbanos, y un máster en planificación urbana y arquitectura por la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

Muy buenas, María José. Nuestra primera pregunta quería mostrar un poco el contexto en el que nos encontramos con respeto a la calidad del aire y los efectos que tiene el transporte y en general la industria automovilística. Nosotros vivimos en Barcelona, y en Barcelona, según los datos de la Agencia de Salud Pública, la mala calidad del aire es causa de unas 1000 muertes anuales, del 11% de nuevos casos de cáncer de pulmón y del 33% de los nuevos casos de asma infantil, entre otras muchas cosas. En vuestro documento que

¹ Entrevista realizada el 26 de noviembre de 2021. La comisión de podcast de Audens agradece a Maria José por su tiempo y disponibilidad.

² guillem199669@gmail.com

³ oscarplanellsguix@gmail.com

publicasteis no hace tanto de contribución al desarrollo del nuevo marco de la Unión Europea para la Movilidad Urbana⁴, exponéis incluso que la mala calidad del aire, vinculada a las emisiones del sector de transporte ha empeorado la crisis sanitaria provocada por el COVID-19. El problema que mencionamos en Barcelona, ¿se da también en la mayoría de grandes ciudades de Europa? y ¿cómo está teniendo todo esto en cuenta la Unión Europea?

Gracias por la pregunta. Desde luego el problema que mencionas en Barcelona se da en la mayoría de las ciudades de Europa. Hay un estudio reciente de ISGlobal (Instituto de Salud Global de Barcelona), que menciona que en las ciudades europeas se podrían evitar 114.000 muertes prematuras si se cumplieran las nuevas recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud sobre la calidad del aire. Y efectivamente, las emisiones del sector de transporte han empeorado la crisis sanitaria provocada por el COVID-19, y hay diversos artículos de investigación que afirman que la exposición, tanto en el pasado como en la actualidad, a la contaminación del aire, ha empeorado los efectos de la pandemia, por que la contaminación del aire aumenta el riesgo de muchas condiciones que hacen que el COVID-19 sea más severo y más mortal, como la diabetes, el asma, el cáncer, y estas condiciones de salud pues aumentan el riesgo de complicación y de muerte entre los pacientes de COVID.

Pero el transporte por carretera, siendo uno de los mayores contribuyentes de gases contaminantes, no es el único, porque la Unión Europea está trabajando también en la reducción de emisiones en el transporte aéreo y el marítimo, por ejemplo. Y en estos sectores, tanto en estos como en el transporte por carretera, la Unión Europea trabaja a través de una combinación de regulación, de investigación e innovación y también de apoyo financiero; en el transporte por carretera se está discutiendo una regulación mucho más exigente para el sector de la automoción, que se llama Euro 7, aunque parece haber mucha resistencia a su avance. En términos de investigación e innovación, sobre todo el esfuerzo se dirige hacia los combustibles alternativos, principalmente, y en términos de apoyo financiero, principalmente, se dirige sobre todo a la infraestructura de carga.

⁴ POLIS (2021) Think local, act European Contribution to the development of the New EU Urban Mobility Framework. September 2021. <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/09/New-Urban-Mobility-Framework-POLIS.pdf>.

En el mismo documento mencionáis que la movilidad tiene que ser justa y sostenible. Mi pregunta es: ¿cómo podríamos definir una movilidad justa y sostenible?

En primer lugar debemos entender que las emisiones son el resultado, el producto final, de un sistema de transporte insostenible que funciona dentro de un modelo económico insostenible, basado en el consumo ilimitado de recursos limitados, y en el que continuamente se externalizan los impactos ambientales. Entonces no es posible pasar de la noche a la mañana a cambiar esto, al menos no en democracias, y este cambio requiere un esfuerzo sostenido con diversos actores empujando en la dirección correcta.

Cambiar la forma en la que las personas se mueven en las zonas urbanas es uno de los mayores desafíos para las sociedades y nuestras democracias. El tema es que cuanto más juzgamos a las personas, menos somos capaces a veces de entender sus elecciones y menos capaces de cambiarlas.

Algo también importante a tener en cuenta es que el transporte no es socialmente neutral. Un gran obstáculo para el cambio es que los sistemas de movilidad urbana que hemos heredado han estado empujando a muchas personas que viven en zonas suburbanas a tener que escoger y a tomar la decisión entre depender del automóvil, para aquellos que puedan pagarlo, o ser cautivos del transporte público. En uno de los escenarios estarían gastando gran cantidad de ingresos en automóvil para ahorrar tiempo, y en el otro caso estarían gastando tiempo libre porque no se tiene acceso al otro sistema de movilidad.

Entonces, esta situación, que se debe a un diseño de las ciudades en torno al automóvil genera, lógicamente, muchos tipos de problemas, desventajas y discriminaciones. Y no se puede superar sólo con apelaciones éticas a la sostenibilidad, sino que necesitamos realizar un cambio sistémico que permita generar una libertad de elección, pero en el sentido de que se pueda tener un sistema multipolar. No la libertad del coche, sino la libertad de poder escoger entre distintos modos de movilidad.

Este tipo de movilidad debe ser asequible, en términos de dinero y de tiempo; debe ser segura, porque si algunos modos están sujetos a un mayor riesgo que otros, entonces no tenemos una verdadera opción; y debe también ser sostenible. La buena noticia en este sentido

es que para el cambio que necesitamos, los modos más sostenibles son también los más asequibles, es decir, el transporte público y la movilidad activa.

Y en línea con este cambio sistémico que comentabas, uno de los problemas recurrentes de las políticas a nivel europeo es que la Unión Europea a menudo no tiene competencias sobre la materia, lo que impide aplicar políticas vinculantes. Y en general, hay una capacidad limitada para ofrecer fondos y coordinar las políticas de todos los Estados miembros que obviamente tienen situaciones muy dispares. Entonces, ¿cómo crees que la Unión Europea podría tener un mayor impacto en la transición hacia una movilidad más justa y sostenible, tal como la has definido anteriormente?

Sí, y como decías; durante muchos años la movilidad urbana se ha considerado fuera de los límites de la política europea, debido a una comprensión determinada del principio de subsidiariedad y la falta de una visión más integrada de la movilidad Europea. Las cosas que tienen que gestionarse a nivel local, desde luego deben gestionarse a nivel local, y como red de ciudades y regiones naturalmente nosotros apoyamos esta gestión local, pero esto tiene que ir más allá. Hay, por ejemplo, diversas innovaciones en el transporte que son disruptivas, que llegan a las ciudades y crean problemas y que, aunque caigan dentro de la jurisdicción del gobierno local, requieren de una comprensión más amplia. No tanto del gobierno nacional, sino entre distintas ciudades europeas que se están enfrentando al mismo problema. Así es como lo vemos, al menos desde la red de ciudades de POLIS Network.

Claro. Y volviendo a la cuestión de los coches, a menudo se habla del coche como un problema solamente en cuestión de emisiones. Sin embargo, en POLIS argumentáis en diversas ocasiones que reducir el tráfico de coches tiene muchos otros beneficios a nivel de seguridad o también de uso del espacio. Entonces, ¿podrías explicar un poco estos otros beneficios?

Sí, claro. En general, la reducción de la dependencia del vehículo privado y la promoción de la movilidad activa, tiene gran cantidad de beneficios para las ciudades y para los ciudadanos. Por ejemplo, el que comentabas de la eficiencia del espacio. El espacio público es

un bien preciado y limitado que debería distribuirse de manera más justa entre los distintos modos de transporte y no ser dominado como lo es ahora por la presencia de los coches.

En este sentido, caminar o ir en bicicleta son un modo más eficiente desde el punto de vista espacial, pero también tienen ventajas económicas; por ejemplo, hay diversos estudios que demuestran que zonas en las que las personas se desplazan de manera activa funcionan mejor desde el punto de vista económico los distintos negocios locales. También tiene ventajas en cuanto a la salud tanto física como mental, hay una gran cantidad de estudios en este tema. La reducción del ruido, por supuesto, la mejora de la calidad del aire son los grandes beneficios. La seguridad que mencionabas también, porque finalmente en los ecosistemas de movilidad en los que hay una mayor distribución modal a favor de la movilidad activa son en su conjunto más seguros.

Todo apunta que para lograr un sistema de movilidad más sostenible y saludable, habrá que apostar por formas de transporte activos, como andar o usar la bicicleta; entre otras cosas, cómo reducir el tránsito, etc. En relación a la bicicleta, se suele tratar la necesidad de desarrollar carriles bicis separados, pero desde POLIS estáis abogando para desarrollar más infraestructuras y así acelerar la transición. ¿Podrías explicarnos un poco qué tipo de estructuras serían éstas y la importancia que deberían tener en sitios donde son menos conocidas como en España?

No es lo único, pero es verdad que la infraestructura es fundamental, porque uno de los principales motivos por los que mucha gente no se decide a utilizar este modo de transporte es precisamente por la sensación de inseguridad que conlleva. Entonces, el despliegue de infraestructura es fundamental para esta promoción, pero como mencionas no es la única manera. Desde POLIS hemos estado viendo, por ejemplo, la importancia de los parkings de bicicletas, tanto públicos como privados. Al final si una persona se desprende de una bicicleta debe tener también un lugar donde poder guardarla de manera segura, y actualmente son muy escasos, como sabemos. Entonces, hay distintas ciudades que, por ejemplo, Île de France es un referente en este sentido, en el que desde el gobierno regional están proporcionando aparcamientos públicos para bicicletas en todas y cada una de las estaciones en la red de tren.

Así que este es un punto fundamental también, las autopistas para bicicletas son un tipo de infraestructura que en determinadas regiones es muy útil, especialmente en zonas en las que hay ciudades que están a una distancia en la que es posible realizarla en bicicleta, como por ejemplo aquí en Bélgica donde hay un proyecto para el despliegue de este tipo de infraestructura y se está implementando actualmente. En Alemania también están haciendo unos cálculos en los que se estima la cantidad de CO2 que elimina la creación de estas vías, la cantidad de tráfico que se retira gracias a ellas, y en general, este tipo de infraestructura también cumple un papel fundamental, porque precisamente sirve a viajes interurbanos y periurbanos que, como comentaba antes, son las zonas más proclives a depender del vehículo privado y pueden jugar un papel fundamental. Luego hay otro tipo de infraestructura que también puede considerarse como, por ejemplo, la provisión de lockers, no estrictamente relacionada con la bicicleta, pero puede ser útil o la provisión de duchas en distintos tipos de trabajo, hay distintos tipos de infraestructuras que pueden considerarse.

Has incidido en varias ocasiones en el concepto de un sistema de transporte intermodal. Desde POLIS argumentáis que el sistema de transporte público y las formas de transporte activo no deberían diseñarse de forma separada, sino de integrada. Entonces, ¿cómo definirías un sistema de transporte intermodal y cuáles crees que son las prioridades en este ámbito?

Sí, desde luego promover la intermodalidad es uno de los aspectos claves que desde POLIS defendemos. En general, los ecosistemas, cuanto más diversos son, también más resilientes. Lo vemos en la naturaleza, los ecosistemas más diversos son aquellos más resilientes. Lo mismo ocurre en movilidad. Es mucho más resiliente un ecosistema de transporte en el que hay distintas opciones que pueden utilizarse de manera combinada, que se puede escoger, que no un sistema que está enfocado exclusivamente en la dependencia del vehículo privado. En este sentido hay muchas entidades y regiones que están implementando diversas estrategias y medidas para fomentar esta intermodalidad.

En el ámbito de lo digital puedo destacar el desarrollo de plataformas en las que los usuarios acceden a toda la variedad de servicios que se ofrecen y les facilita un poco la organización y esto al final puede reducir la dependencia del vehículo privado. A nivel de infraestructura, la creación de hubs de cero emisiones, la gestión adecuada, medidas enfocadas

a mejorar ese vínculo entre la movilidad activa y el transporte público, la existencia de parkings para bicicletas en estaciones o un mejor diseño de incluso las paradas de autobús. O sea, hay operaciones a distintas escalas desde lo regional hasta el detalle que pueden ser útiles para mejorar esta integración y lograr de esta manera la intermodalidad y así ofrecer una alternativa de calidad segura y cómoda al uso del vehículo privado.

En general, me gustaría destacar que como entendemos nosotros la movilidad desde POLIS es que el transporte público siempre debe ser el eje vertebrador de un sistema sostenible de transporte, ya que es el único que es capaz de transportar a gran cantidad de personas de manera más eficiente y más sostenible. Pero debe verse también complementado con otros modos para poder dar mayor cobertura, porque sabemos que en algunas zonas es más difícil en transporte público. Entonces, en este sentido, también se pueden considerar otros modos como los sistemas de micromovilidad compartida, que pueden ser complementarios con el transporte público. Pero esto pasa por una regulación adecuada, y en este sentido, por ejemplo en algunos proyectos de investigación en los que estamos participando, como el proyecto Momentum, justamente estudiamos este punto; como los nuevos modos de movilidad, movilidad compartida, etc., pueden funcionar de manera complementaria.

Es muy interesante esta visión que presentas de un sistema de transporte intermodal, pero es curioso cómo contrasta con ciertos discursos que se encuentran a menudo en los medios de comunicación. A menudo se presenta como que la gran solución para frenar estas emisiones de los coches es simplemente sustituir los coches tradicionales de combustión por coches eléctricos. Sin embargo, en POLIS estáis abogando por la reducción del uso de los coches, así como la reducción en la propiedad de los coches. En esta línea, te queríamos preguntar: ¿cuáles crees que son las principales barreras para conseguir esta reducción? Y, ¿cuál crees que es el papel de los lobbies de la industria automovilística en este sentido?

Sí, desde luego hay muchas barreras y obstáculos para lograr esta visión de la que estamos hablando. Una de ellas es el hecho de que nuestras ciudades en las últimas décadas han estado diseñadas y construidas en torno al coche, con lo cual, revertir esta situación, si bien es más fácil en cascos antiguos que se construyeron en torno al peatón o a los carros de caballos que en muchos de los desarrollos de las últimas décadas que dependen del coche, entonces es mucho más difícil revertir todo eso.

Luego también hay cuestiones presupuestarias de financiación insuficiente para la movilidad activa. Desde luego, los intereses de la industria del automóvil están interesados en mantener el status quo, es otra de las grandes barreras, y también muchos gobiernos no están dispuestos a impactar negativamente a esta industria, y también la falta de comprensión, a veces, de los beneficios de la movilidad activa, creo que también es una barrera, el no comprender todos los beneficios que conlleva la movilidad activa, y creo que otra barrera que mencionabas es considerar que los coches eléctricos son la solución, son parte de la solución, pero, desde luego, la sustitución de los coches actuales por coches eléctricos, no consideramos que sea la solución. Otro problema es la dificultad de lograr un cambio de comportamiento porque cómo sabemos los hábitos son muy difíciles de cambiar, y otros aspectos como por ejemplo la inseguridad percibida de los viajes de manera activa.

En relación con los coches eléctricos que estamos comentando, hay un punto importante sobre este tema, que es que algunos estudios⁵ apuntan a que una adopción masiva de este modelo, como se pretende a veces conllevaría a una escasez bastante grave de minerales como el litio o el magnesio. ¿Crees que estas son cuestiones que se están teniendo en cuenta a la hora de plantear el modelo de movilidad para las próximas décadas?

Yo creo que la propiedad, el uso y el abuso del automóvil privado genera y sostiene distintos problemas para la movilidad urbana. Y aunque los vehículos eléctricos tienen emisiones más bajas en comparación con los vehículos con motor de combustión interna, la electrificación, pues, proporciona sólo una solución parcial. Es importante primero, reducir el número de vehículos en las calles, reduciendo su tamaño. Y esta es la única manera de liberar espacio también para otros modos de movilidad, para otras actividades y para aumentar también la permeabilidad y las áreas verdes y las áreas urbanas.

No conozco en profundidad el tema que mencionas de los estudios de minerales, pero la posición es que la introducción de vehículos eléctricos supone solamente una solución parcial,

⁵ Véase por ejemplo de Blas, I., Mediavilla, M., Capellán-Pérez, I., & Duce, C. (2020). The limits of transport decarbonization under the current growth paradigm. *Energy Strategy Reviews*, 32, 100543, así como Pulido-Sánchez, D. et al (2021), Análisis de los requerimientos de materiales de la movilidad eléctrica mundial, *Revista DYNA*, Vol. 96, N. 2, pp. 207-213.

ya que a pesar de contaminar menos, como mencionaba, sí que contamina; si bien no emiten dióxido de hidrógeno, sí producen contaminación por partículas pequeñas, por el desgaste de discos y de neumáticos y estas sustancias se está probando cada vez más que son también altamente contaminantes.

Siguen consumiendo espacio, que es uno de los problemas que tenemos, es decir, la distribución desequilibrada del espacio a favor del coche y en detrimento de otro modo de movilidad. Es necesario reducir el número de vehículos para poder utilizar ese espacio para otros fines. Y siguen también creando peligro vial, es decir, hay un problema también en cuanto a la velocidad de los coches y la inseguridad en las carreteras que generan. Y por otro lado, la aceptación de los vehículos eléctricos, no es tan rápida como se esperaba; y también estamos viendo una serie de conflictos en el espacio público con respecto a la infraestructura de carga. Así que, en resumen, veamos que lo primero es reducir el nivel de vehículos y aquellos que sí que sean necesarios, porque no estamos hablando de que haya que erradicar la actividad, pero entonces esos sí que tiene sentido electrificar.

Y antes has incidido en una cuestión que me ha interesado mucho, que es la cuestión de la micromovilidad, por ejemplo, el ejemplo de los patinetes eléctricos es obviamente una modalidad de transporte muy reciente que aún no se conoce mucho su impacto. Obviamente parece que en algunos ámbitos, como lo que comentabas del uso del espacio, es muy prometedora, pero también hay estudios recientes que, por ejemplo, indican que los patinetes eléctricos que se pueden alquilar por uso tienen una media de vida muy corta. Un estudio apuntaba de dos a cinco meses⁶. ¿Cuál crees que es la situación en relación a este tipo de movilidad? ¿Cuál es su rol la movilidad del futuro? ¿Cuál es la posición en este ámbito?

La posición es que este tipo de movilidad en el si hablamos de micromovilidad compartida. No podemos decir que sean todo ventajas, desde luego, porque estamos viendo muchos problemas desde lo que tu hablas del ciclo de vida de los vehículos, la cantidad de problemas que están generando, por ejemplo, en las aceras de los conflictos con peatones o modo disruptivo, desde luego está generando una serie de problemas y de inconvenientes. Sin

⁶ University of Warwick (2021) Increasing shared E-scooter service life from 3 months to 3 years. https://warwick.ac.uk/newsandevents/pressreleases/increasing_shared_e-scooter/

embargo, yo creo que es importante ver en la situación de una manera más amplia y tener presente que realmente el principal problema es que nuestro sistema de movilidad gira en torno al vehículo privado.

En inglés decimos "the elephant in the room". O sea, digamos el gran problema que hay veces que si bien este tipo de movilidad genera problemas, que debemos buscar la solución y debemos entenderlos. Entonces, si estos modo de movilidad se pueden reemplazar de manera adecuada, de manera que sean complementarios con el transporte público y de manera que su uso pueda atraer a usuarios de vehículo privado en ese en ese sentido podría tener un impacto positivo en la movilidad en la ciudad.

Sin embargo, si atrae a personas que se movían antes, por ejemplo a pie, en ese sentido no estamos ganando mucho. Así que juega un papel fundamental la regulación de este tipo, o estos tipos de nuevas formas de movilidad.

Otra cuestión que nos ha interesado es tu participación en el proyecto ReVeAL, que básicamente se centra en la cuestión de como se regula el acceso de vehículos a zonas urbanas para mejorar la calidad de vida. ¿Podrías explicarnos un poco tu experiencia en este proyecto, así como algunas de las mejores prácticas que se han identificado en este ámbito?

Es un proyecto fascinante e interesante, está activo desde el 2019, terminará en el 2022 y en general a lo que aspira, como has dicho, el proyecto es a regular el acceso de vehículos a zonas urbanas de la manera más exitosa posible. Desarrolla una serie de metodologías para ayudar a las ciudades en el proceso de seleccionar que medidas de regulación de acceso de vehículos pueden ser más adecuadas dependiendo del contexto, dependiendo de los objetivos de la ciudad y digamos, acompañar a las ciudades en este proceso para que este tipo de medidas se pueden implementar de manera exitosa y el objetivo es poder contribuir a la transición de las zonas urbanas a que sean más, más habitables, respirable, más saludables, etcétera.

Entonces vemos una variedad bastante grande de medidas, porque por un lado estudiamos las intervenciones espaciales que pueden ser, por ejemplo, las *superilles* de Barcelona o medidas que tienen que ver también con la con la intervención de cambios en el

espacio público para regular así el acceso a determinadas zonas urbanas. Y en este campo también entrarían, por ejemplo, las calles alrededor de los colegios. Hay iniciativas en Barcelona, también en París. Aquí por ejemplo en Bélgica está en las "cycling streets"... Todo este tipo de intervenciones.

También en otro grupo es el de las "pricing measures" que tiene que ver con medidas financieras, como por ejemplo los "congestion charges", en Londres, por los que hay que pagar una cantidad de dinero por el acceso a determinadas zonas. Y, por último, la medida de regulación que se puede regular el acceso a zonas buenas, en función de las emisiones de un vehículo o del motivo del viaje, etc. La verdad es que hay muchísima diversidad de medidas y a veces es difícil también seleccionar cuál es la más adecuada. Además, hay una serie de temas que suelen ser muy importantes en la implementación y en el diseño de este tipo de medidas como temas relacionados con la gobernanza, temas relacionados con las necesidades de los usuarios o con las opciones de movilidad que vienen de ofrecerse también cuando se implementan este tipo de medidas. Por ejemplo, lo que llamamos medidas complementarias o aspectos relacionados con tecnología, etc.

Entonces los proyectos pilotos se están desarrollando en varias ciudades y luego también se ha utilizado muchísimo trabajo de campo para analizar distintas mejores prácticas en Europa. Entre ellas está Barcelona, también Amsterdam. Hay actualmente en Europa unas más de 700 medidas de este tipo y es una medida al alza, cada vez hay más concienciación de la importancia de regular el acceso de zonas urbanas por distintos motivos. En algunos casos es para mejorar la calidad del aire, en otros es para proteger el patrimonio o para mejorar la habitabilidad de zonas urbanas y mejorar la seguridad, etc. Digamos que hay distintos motivos, pero al final es una medida que cada vez va a más.

Respecto a esta cuestión de regular el acceso de vehículos al centro de las ciudades, en España ha sido obviamente una cuestión que se ha politizado bastante: en Madrid, pero también en Barcelona. Entonces, en tu experiencia, ¿esto es un fenómeno común en otras ciudades, en el sentido de que hay ciudadanos o negocios que están en contra de ello porque creen que les afecta negativamente? ¿Se politiza este tipo de medida o es una política que en general recibe apoyos amplios?

Sí, pues hay dos temas. Por un lado, el tema de la gobernanza. Una de las recomendaciones que se hacen en el marco del proyecto es que cuando se van a hacer este tipo de medidas, tener en cuenta el ciclo electoral. Al final este tipo de medidas muchas veces genera mucho rechazo o acciones negativas, al principio, pero sin embargo, conforme se va demostrando que es una medida que tiene una serie de beneficios, genera una mejora entornos urbanos, va siendo cada vez más popular y va ganando aceptación.

Entonces este ciclo, que es una curva que está estudiada, es importante tenerlo en cuenta a la hora de pensar en las elecciones, tener la garantía de que durante ese ciclo electoral se va a apoyar la medida y también tener en cuenta qué podría pasar, si habría apoyo en caso de que hubiera un cambio de gobierno, etc. Todas estas temas desde luego son muy importantes tenerlos en cuenta, no es un tema exclusivamente técnico y de diseño. Hay que tener toda esta serie de aspectos en cuenta.

Y también lo que mencionabas, por ejemplo, a veces existe la sensación por parte de comercios, de que va a tener un impacto negativo, pero sin embargo hay gran cantidad de estudios que han demostrado cómo puede verse mejorada la economía de estos comercios. Es un tema complejo en el que no hay una solución para todos. Hay que tener en cuenta también las especificidades de cada contexto y trabajar a partir de ahí, pero sí es verdad que hay muchos patrones que se repiten y por eso es útil tener en una visión más general de este tipo de medidas de políticas.

Estas son todas las preguntas que habíamos preparado, pero ¿querrías añadir algo a nivel personal? ¿Quizás explicar futuras acciones o prioridades de POLIS?

Dentro de POLIS coordino el grupo de trabajo "Movilidad activa y salud", en el cual estudiamos este tipo de temas. Ahora estamos trabajando bastante en el tema de la redistribución del espacio. Es algo que mencionaba antes, cómo las ciudades pueden redistribuir el espacio de manera más equilibrada, con distintos modos, de esta manera se puede estimular y también se pueda fomentar la movilidad activa. Estamos estudiando también las redes regionales de carriles bici.

Muchas gracias.