**La forma de desplazarnos al trabajo o al centro de estudios es un hecho fundamental en las ciudades y para poder intervenir sobre ella es necesario conocer los motivos personales para elegir un método de transporte. La pandemia provocada por la COVID-19 ha supuesto grandes cambios en la vida de las personas y el modo de desplazarse no será ajeno a dichos cambios. El presente estudio analiza la oportunidad que puede suponer esta nueva normalidad para hacer de las ciudades un espacio más habitable y sostenible.**

El Observatorio de la Movilidad Metropolitana-OMM (Monzón et al., 2017) analizó la movilidad cotidiana y destacó que el uso de coche o moto es predominante (entorno al 60 por ciento) seguido de los desplazamientos andando o en bicicleta (entorno al 20 por ciento) y finalmente el transporte público (entorno al 15 por ciento). En el caso de estudiantes universitarios predomina más el desplazamiento activo (caminar y bicicleta) y el transporte público (Bonham and Koth; Ripplinger and Brandt-sargent, 2010).

Es importante que los gobernantes o gestores municipales identifiquen los factores que influyen en la elección del modo de desplazamiento de los distintos grupos de la población, para poder mejorar las infraestructuras y programas que promuevan el uso de modos de transporte sostenible(Shannon et al., 2006).

## Factores que determinan la elección de medio de transporte

Las prácticas de movilidad son el resultado de condicionamientos culturales, sociales y económicos (Cerasoli y Pandolfi, 2019). Hasta la fecha se ha estudiado la elección modal desde diferentes perspectivas, como factores socioeconómicos individuales y de los hogares(Schwanen y Mokhtarian), factores actitudinales(Kitamura et al., 1997), o factores del ambiente construido(Brusa et al., 2016).

Antes esta gran variedad de elementos que se han demostrado como relevantes en la elección modal, un cambio social de gran magnitud es posible que pueda tener efectos en las personas a la hora de tomar decisiones. La pandemia COVID-19, producida por el virus SARS-CoV-2, ha producido un efecto devastador a nivel mundial, con efectos no antes observados en la vida de las personas y en la economía de los países(Lorenzo, 2020).

Desde la Universidad de Extremadura se ha encuestado a más de 300 personas durante el periodo de confinamiento y se observa que un alto porcentaje de los encuestados antes de la pandemia usaba medios de transporte pasivo (73,8 por ciento), siendo el coche el medio más utilizado. Al preguntar sobre los posibles cambios, la gran mayoría no piensa en cambiar, pero existe un 10,1 por ciento que piensa pasar de transporte pasivo al activo (bicicleta o caminar).

Al encuestar sobre los medios de desplazamiento que tendrán un mayor crecimiento o decrecimiento una vez superada la pandemia. Destacan tres medios por su posible crecimiento el coche (62.1 por ciento), la bicicleta (52.8 por ciento) y caminar (50.7 por ciento), y en el lado contrario aquellos que los ciudadanos piensan que serán menos utilizados destacan el autobús (72.8 por ciento) y el metro-tren (54.5 por ciento).

## Oportunidad de cambio en las ciudades

La “nueva normalidad” a la que se espera llegar una vez que pase la fase crítica de la pandemia afectará a numerosos ámbitos de la sociedad: economía, educación, ocio, deporte y también a la forma de movilidad

urbana de las personas. Es por ello que es necesario adelantarse a los cambios sociales que se van a producir para intentar adaptar las ciudades y pueblos a esta nueva situación. Hay una tendencia futura que prevé incrementos en el desplazamiento activo (bicicleta y caminar) y del automóvil. Un incremento del uso del automóvil puede ser una solución temporal para la crisis sanitaria, pero llevará a una crisis ecológica, con un claro aumento de la contaminación y los problemas de congestión del tráfico que pueden producirse en un futuro.

Las ciudades son entes en continua transformación y por ello deben ser analizados todos los fenómenos que suceden y deben ser constantemente estudiados y analizados con el fin de mantener niveles acordes a las necesdades de los habitantes.

Ante esta nueva tendencia en la movilidad las ciudades que quieran aportar por la movilidad activa y sostenible y evitar que el miedo al contagio se convierta en un incremento del uso del vehículo particular y aparezcan nuevos problemas de contaminación es necesario empezar a tomar medidas.

## Medidas para el fomento del desplazamiento activo y sostenible en las ciudades

Para que una ciudad pueda realmente aprovechar estas tendencias que los estudios sobre elección de modo de desplazamiento nos muestran, debe poner en marcha algunas de las siguientes medidas:

**a) Potenciar la peatonalización** permanente de calles antes destinadas al coche, como temporal eliminando por ejemplo los vehículos en fin de semana del centro.

**b) Reducir espacios de aparcamiento** para desincentivar el uso del automóvil en el centro de las ciudades, así como proponer aparcamientos de calidad y gratuitos a las afueras que estén bien conectados con el centro mediante bicicletas de uso compartido o transporte público.

**c) Reducir la velocidad de las vías para el vehículo particular** (zona 30) para que sea cada vez menos motivante el uso del coche y aumentar al mismo tiempo la seguridad de ciclistas e incrementar así el uso de la bicicleta.

**d) Crear una mayor red de carriles bici** y las calles con carriles de uso preferente, apostando por diseños directos y rápidos entre puntos clave de la ciudad.

**e) Fomentar campañas sociales y educativas** que promuevan el uso del desplazamiento activo, priorizando centros educativos, los centros de trabajo y las instalaciones de ocio.

**f) Desarrollar sistemas de peaje urbano** para reducir el uso del vehículo particular.

**g) Aplicar incentivos fiscales** a la compra y reparación de bicicletas.

**h) Fomentar la participación social** en el nuevo diseño de las ciudades y pueblos, ya que si las medidas son consensuadas serán aceptadas por un mayor número de personas.