



Resumen Ejecutivo

**IMPACTO DEL
COVID-19 EN LA
MOVILIDAD URBANA
EN ESPAÑA**

LECCIONES APRENDIDAS

ÍNDICE

Contenido

1	CONTEXTO GENERAL	3
2	LECCIONES APRENDIDAS	4
2.1	Conclusiones sobre los efectos de la pandemia	4
2.2	Conclusiones en relación con los problemas generados por la pandemia.....	4
2.3	Conclusiones en relación con las medidas a adoptar	4
3	CÓMO ABORDAR MEJOR EL FUTURO	6
3.1	Recomendaciones.....	6
3.2	Acciones	6
4	CRÉDITOS	7



1 CONTEXTO GENERAL

La población apenas ha aumentado en España en los últimos 10 años. En ese mismo período, se produjo una fuerte bajada del número de viajeros km y toneladas km transportados, como consecuencia de la crisis de 2007, seguida de un período con tendencia creciente desde 2013 acompañando al crecimiento económico. Sin embargo, la pandemia producida por el virus SARS-CoV-2, ha frenado ese crecimiento y cambiado todas las expectativas y tendencias. Incluso después del estado de alarma seguimos en un período de gran incertidumbre y se hace difícil tener una idea sobre cómo va a evolucionar la movilidad. Es lógico que se recupere, al menos parcialmente, ya que la actividad normal se va recuperando, pero no se sabe en qué medida, puesto que la consolidación del teletrabajo y otros factores como el rechazo al transporte público van a condicionar fuertemente las evoluciones futuras.

Por otra parte, actualmente, uno de los objetivos prioritarios de la Unión Europea es la lucha contra las consecuencias del Cambio Climático. Ello significa tanto trabajar en la adopción de medidas preventivas como en la puesta en marcha de medidas correctoras. Por ello, en el ámbito de los transportes, se pueden identificar una serie de medidas necesarias que se relacionan directamente con la mejora general de la movilidad.

Ha quedado demostrado que las ciudades actuales (y en general el territorio) no estaban preparadas para afrontar los efectos del virus y es por ello por lo que se ha considerado interesante analizar tanto dichos efectos como identificar nuevas herramientas para asegurar en el futuro una mejor movilidad de los distintos usuarios en función de sus necesidades y características particulares y menos dependiente de pandemias u otros incidentes.

Se ha llevado a cabo una investigación, basada en una encuesta a las autoridades competentes y actores principales, acerca de qué efectos ha tenido la pandemia sobre la movilidad (sobre todo urbana), así como las medidas que se han adoptado para intentar mitigarlas y hasta qué punto han sido realmente efectivas. Como complemento, se considera importante conocer qué informaciones se han proporcionado a los ciudadanos acerca de estas medidas y qué canales se han utilizado para ello.

2 LECCIONES APRENDIDAS

2.1 Conclusiones sobre los efectos de la pandemia

- Se constata que, en todos los casos, la bajada de la demanda en todos los medios de transporte como consecuencia del confinamiento tuvo unos efectos similares. La pandemia frenó abruptamente el crecimiento de los últimos años. Es lógico que se recupere paulatinamente, ya que la actividad normal se va recuperando.
- Sin embargo, no se sabe en qué medida la demanda de transporte público puede verse afectada por la esperable evolución de la economía, la consolidación del teletrabajo u otros factores como el rechazo al transporte público.
- Una vez analizada la evolución en las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona y Granada, se aprecia que, en cuanto a la salida del estado de alarma, la movilidad en general se va recuperando de forma importante, pero aún no se han alcanzado los niveles anteriores a la pandemia (entre otras razones, por la práctica desaparición del turismo, tanto vacacional como de negocios).
- En el caso de grandes ciudades, como Madrid y Barcelona, la evolución es muy parecida y significativamente homogénea; mientras que en Granada (ciudad de tamaño intermedio, donde la vida universitaria tiene un papel muy destacado en la movilidad) dicha evolución está muy sujeta a ciertos eventos temporales, como es la vuelta a la docencia presencial.

2.2 Conclusiones en relación con los problemas generados por la pandemia

- Existen discrepancias a la hora de valorar los principales problemas producidos por el confinamiento, si bien la mayoría opina que no han sido muy graves. En todo caso, un porcentaje mayoritario está de acuerdo en que los problemas en el transporte público (falta de higiene/limpieza, falta de personal, de conductores o de mantenimiento) perjudican a la desescalada.
- El total de encuestados piensa que el coste de prestación el servicio y mantenimiento ha sido mayor.
- Hay un gran consenso en que no se ha producido disminución de los desplazamientos a pie, sino todo lo contrario.
- En cuanto a la Falta de autonomía en la toma de decisiones para gestión de la demanda, los operadores y los demás encuestados, en general, están de acuerdo en que ha faltado poder y procedimientos adecuados para la toma de decisiones.
- En resumen, ha quedado demostrado que las ciudades actuales no estaban preparadas para afrontar los efectos de una situación parecida.

2.3 Conclusiones en relación con las medidas a adoptar

- En general, parece que la medida de dar información a los usuarios y promover más servicios (transporte a demanda) son las que tienen mayor impacto de reacciones

positivas, mientras que las referidas a menos personal y menos gasto las reacciones son más bien negativas.

- Mayoritariamente las autoridades y los operadores han considerado muy útil implantar medidas como mayor higiene y limpieza y separación entre personas. Es decir, las que son de carácter de seguridad sanitaria, al igual que todas las medidas que tienen carácter de información a los usuarios (sean tipo web, teléfono u otros canales).
- En cuanto a las medidas de gestión que implican intervenir en la oferta de transporte (más personal, más o menos gasto, más vehículos y transporte a la demanda) que tienen claramente carácter económico, hay una gran dispersión, predominando la falta de respuesta. También es interesante destacar la valoración negativa, especialmente por los operadores, de las medidas restrictivas de reducción de personal y de gasto.
- Las medidas que reciben más apoyo son las relativas a una mayor información a través de diferentes canales. Después de la adopción de medidas vinculadas a una mayor información, la siguiente ha sido las relativas a una mayor distancia entre personas y el incremento de medidas de limpieza e higiene.

En definitiva, se constata que la opinión general considera que lo más efectivo es impulsar la información a los usuarios, facilitar la distancia y aumentar las medidas de higiene, acompañadas de un aumento del teletrabajo.

3 CÓMO ABORDAR MEJOR EL FUTURO

3.1 Recomendaciones

De todo lo anterior, se pueden derivar posibles acciones que permitan afrontar situaciones excepcionales como la sufrida de forma menos traumática. De modo que este Grupo de trabajo ha elaborado las siguientes recomendaciones:

- Desde el punto de vista operacional, es necesario que los responsables (ya sean administraciones públicas u operadores privados) impulsen la redacción de planes de contingencia que permitan disminuir el impacto de eventos traumáticos como la reciente pandemia vírica (por ejemplo, en caso de desastres naturales).
- Desde el punto de vista funcional, es preciso que los sistemas de transporte público estén dotados de cuantos elementos permitan evitar al máximo la improvisación ante situaciones inesperadas (por ejemplo: mayor formación del personal, instalaciones de seguridad sanitaria a bordo de los vehículos, sistemas de control de acceso).
- Desde el punto de vista comercial, la evidencia más destacable de este trabajo es la necesidad de proporcionar información fiable, sencilla, personalizada y en tiempo real a los usuarios acerca de las condiciones de funcionamiento del transporte público y de las condiciones imperantes para su uso óptimo en cada momento.

En la práctica, dichas recomendaciones se traducen en la puesta en marcha de las siguientes:

3.2 Acciones

- Creación de un grupo de trabajo interdisciplinar, con la participación de administraciones de distintos niveles, que elabore una serie de criterios comunes para la elaboración de planes de contingencia ante situaciones inesperadas.
- Preparación de una normativa general para que los operadores de transporte público mejoren su capacidad de reacción ante este tipo de eventos.
- Creación de un grupo de trabajo que elabore las especificaciones técnicas que deberían cumplir las plataformas informáticas (tipo APP) capaces de transmitir a los usuarios la información relacionada el uso del transporte público durante episodios excepcionales.

4 CRÉDITOS

Este estudio ha sido elaborado para la AET, por:

Coordinadora del Estudio y del Grupo de Trabajo de Movilidad

Rosa M. Arce Ruiz

SOCIO PROTECTOR

Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de la Ingeniería Civil



Coordinador del Estudio

Mario Aymerich Fabregat

Asociado

ICCP



Coordinador del Estudio

Alejandro Grindlay Moreno

Asociado

ICCP. UGR



Guillermo Alcántara

Vocal de la Junta Directiva

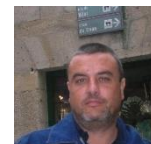
Lic. Derecho



Luis Andrés Ferreiro

SOCIO PROTECTOR

Adif



Fernando Cascales Moreno

Asociado

Ingeniero y Lic. Derecho
















Jose Antonio Conde Sánchez

SOCIO PROTECTOR

Eurotech, Transport and Logistic Solutions



David Ferrero Antón	SOCIO PROTECTOR	Adif		
Elena González Gomez	SOCIO PROTECTOR	Adif		
Javier Iglesias Garcia	Vocal de la Junta Directiva	Ing. Industrial		
Margarita Jiménez Corral	SOCIO PROTECTOR	Arriva Spain		
Joaquin Juan-Dalac	Asociado	ICCP		
Emilio Larrodé Pellicer	Asociado	Ing. Industrial		
Almudena Leal Gomis	SOCIO PROTECTOR	Adif		
Ivan Luarca Gayo	Asociado	Ing. Industrial		
Luisa Peña Fernández	SOCIO PROTECTOR	Adif		
Miguel Rojo Moreno	Vocal de la Junta Directiva	ICCP		

Jose Luis Ruiz Castro
 Vocal de la Junta Directiva
 Lic. Empresariales



Jesús Sánchez Soria
SOCIO PROTECTOR
 Adif



David Villalmanzo Resusta
SOCIO PROTECTOR
 Adif



Javier Vivas Alonso
 Asociado
 Ing. Transporte



Eugenio Vivas Maiques
SOCIO PROTECTOR
 Adif



Coordinador
Grupos de estudio de la AET

Juan Manuel Martínez Mourín
 Vicepresidente
 Ing Telecomunicación





CIF: G28901296

Calle General Arrando 38, Madrid, 28010

info@aetransporte.org

www.aetransporte.org



www.linkedin.com/company/aetransporte



@AsocEspTransp