Análisis del estado de la movilidad poscovid

SEPTIEMBRE 2021

GREENPEACE

greenpeace.es

Introducción

Durante los meses de la pandemia hemos observado, a través de nuestras ventanas, cómo **la actividad humana incide directamente en la calidad de nuestro entorno**: se ha reducido considerablemente la contaminación provocada por los automóviles en las ciudades, el agua de las playas aparece más limpia, la naturaleza ha conquistado espacios urbanos sin temer a los límites arquitectónicos y, en las grandes urbes, donde no cesa el ruido, se ha podido escuchar por primera vez el silencio.

La movilidad es una de las cuestiones que ha supuesto un caso de estudio como nunca antes para vislumbrar una ciudad diferente. Durante el confinamiento la calidad del aire ha registrado valores nunca vistos. Al mismo tiempo, **la caída de la demanda en el transporte público hacía peligrar la viabilidad de un servicio público esencial para muchas personas**. No menos importante ha sido la explosión del trabajo desde casa que, aunque limitado a ciertos tipos de empleo, tiene una especial incidencia para eliminar las horas punta.

Sin embargo, el final de las restricciones y **la recuperación de la movilidad ha tenido al automóvil como protagonista.** A continuación se analizan las causas de un crecimiento que amenaza con disparar la congestión en unas ciudades que no admiten ya más tráfico. Por eso resulta más importante que nunca aprovechar las enseñanzas aprendidas para poner en práctica actuaciones valientes. Ya son varias las ciudades que están adoptando cambios visibles en el uso del espacio público hacia **una nueva estructura de movilidad permanente para luchar contra los efectos de la contaminación** y hacer frente a la crisis climática.

En definitiva, cambiar las ciudades a través de las personas, las políticas y los movimientos urbanos para hacerlas más resilientes y sostenibles es fundamental para frenar el cambio climático y la pérdida de biodiversidad y para contribuir a la transformación del modelo económico, origen de la desigualdad, y de la crisis ecológica. Pero ya empezamos a recibir señales que nos indican que **esta ventana de oportunidad para reinventar nuestras urbes está llegando a su fin.**

Una recuperación desigual del automóvil frente al transporte público

A pesar de las medidas llevadas a cabo por las entidades locales para incentivar el uso de los modos sostenibles, durante 2021 la tendencia ha seguido apuntando hacia una recuperación más rápida del automóvil. Actualmente **los niveles de tráfico ya están por encima del 90% tanto en Madrid como en Barcelona**, siguiendo la tendencia ascendente desde el final del último estado de alarma.

En concreto, el pasado 14 de septiembre el tráfico en hora punta en Madrid alcanzó el 99,6%[1] respecto al día tipo equivalente de 2019. La misma semana, las calles de Barcelona ya registran un 92,6% de tráfico. De confirmarse esa tendencia, podría afirmarse que ambas ciudades están muy cerca de recuperar el volumen de tráfico anterior a la pandemia, acabando así con año y medio de valores significativamente inferiores.

Esta recuperación de la movilidad en coche no se da de igual forma en trenes y autobuses. **La demanda del transporte público urbano se sitúa alrededor del 70%** frente a los valores de 2019, un valor que se repite de manera constante a lo largo de todo el estado.[2]

De las ciudades que han facilitado datos, al menos Girona (Teisa) y Valladolid (Auvasa) se ubican en ese 70%, muy cerca de Valencia (EMT) al 71% y Madrid (EMT y Metro) al 72%. Datos similares en Barcelona, donde TMB registra un 75% en Metro y 66% en autobús. La horquilla abarca desde el 60% en la Costa del Sol (Málaga) al 80% de Gijón (Emtusa) siempre con el 70% como punto de referencia.

Estamos por tanto en una situación donde la diferencia en la recuperación entre transporte privado y público se mantiene en el 20%. Una diferencia que ha sido tónica habitual durante toda la desescalada, y que choca con **la incógnita de saber qué sucederá cuando el nivel de tráfico rebase el 100%**: si el exceso de personas en coche acabará volviendo al transporte público o si, por el contrario, nos adentramos en un escenario con más coches que antes, mientras el transporte público no recupera la demanda precovid.

[1] Dato facilitado por el Ayuntamiento de Madrid

[2] Datos facilitados por las empresas operadoras

Cinco motivos para explicar el mayor crecimiento del automóvil

No existe una única razón que justifique la demora en la recuperación del transporte colectivo frente al privado, pero sí son varias las variables que, una por una, están contribuyendo a una recuperación desfavorable hacia el transporte colectivo.

1. A menor congestión, mayor uso del coche

Al reducirse los desplazamientos por las restricciones a la movilidad, también **se han reducido las retenciones en hora punta**. Este fenómeno tiene como resultado una mejora en los tiempos de viaje en automóvil, mientras que el tiempo de viaje en metro o tren se mantiene invariable y solo el autobús incrementa algo su velocidad, aunque en menor medida que el coche.

Durante el año 2020, el número de horas en atascos a lo largo del año (incluyendo los atascos de enero y febrero, previos al estado de alarma) se redujo un 24% en Barcelona, un 29% en Sevilla y hasta un 35% en Madrid.[3]

[3] TomTom (2021) Spain Traffic Index 2020 report.

La ausencia de atascos incentiva el uso del coche, especialmente en los viajes pendulares entre vivienda y trabajo, que ven cómo la 'hora punta' es más llevadera que antes. En Madrid, "tardar menos" es la principal razón para no utilizar el transporte público: hasta un 30% de los conductores alude a este motivo para usar el coche.[4]

No obstante, esta influencia de la congestión es circunstancial y dejará de tener efecto si se recuperan los niveles de tráfico pre-covid.

2. A mayor disponibilidad de aparcamiento, mayor uso del coche

Relacionado con el anterior, **la disponibilidad de aparcamiento en destino es otro factor que induce una mayor utilización del automóvil**. Entre los usuarios de transporte público que disponen de coche propio, la falta de estacionamiento es el principal motivo para dejar su coche en casa (12%)[5]

El incremento del teletrabajo, o la asistencia en días alternos, son factores que contribuyen a una mayor disponibilidad de plazas en los centros de trabajo y estudio, animando al uso del coche en detrimento de otras opciones. Una muestra de la mayor facilidad para aparcar la encontramos en el número de sanciones de estacionamiento en Madrid, que se redujeron un 34% en 2020

[4] Consorcio de Transportes de Madrid (2018) *Encuesta Domiciliaria de Movilidad*
[5] Consorcio de Transportes de Madrid (2018) *Encuesta Domiciliaria de Movilidad*

y un 17% hasta marzo de 2021[6]. Pero nuevamente estamos ante un factor circunstancial, que se reduce progresivamente según se recupera la movilidad habitual.

3. La falsa inseguridad percibida del transporte colectivo

La evidencia científica ha demostrado que **el transporte público no figura entre las principales fuentes de contagio masivo**. En Francia, solo el 1% de los contagios se atribuye al uso del transporte público (avión, tren o barco). [7] Factores como una menor interacción social, el uso generalizado de mascarillas o la ventilación continua de los vehículos contribuyen a reducir el riesgo. Estudios realizados en el interior de los trenes apuntan a un índice de contagio menor del 10%, que puede suponer un 0% si se reduce la densidad y se minimiza el tiempo de contacto.[8]

Sin embargo, gran parte de la población ha manifestado sus reticencias a la hora de utilizar los servicios públicos de transporte alegando miedo al contagio. Según una encuesta de la Organización de Consumidores e Usuarios (OCU) un 67% de las personas encuestadas manifiesta sentirse insegura en el transporte público, más incluso que en bares o eventos cerrados.[9] Otra encuesta de Ecologistas en Acción señala que un 59% de las personas ha reducido el uso del transporte público por no considerarlo seguro.[10]

Este **desajuste entre la seguridad real y la seguridad percibida** ha condicionado la elección modal a lo largo de la pandemia, por lo que es recomendable seguir incidiendo en hacer visibles las medidas destinadas a reducir el riesgo de contagio (como la ventilación o evitar ocupaciones muy elevadas) para incrementar la confianza en el transporte público.

4. Recuperación desigual entre perfiles de población

La recuperación de la actividad ha sido desigual tanto por edades como por motivación. Los trabajos esenciales mantuvieron su actividad en todo momento, y una gran parte de los trabajos presenciales recuperaron su actividad tras el primer confinamiento.

Mientras, en el lado opuesto, los viajes por estudio (como la universidad) todavía no han recuperado su actividad, siendo un entorno donde el uso del transporte público es 3,3 veces superior al del vehículo privado

[6] Ayuntamiento de Madrid (2021) Datos abiertos Multas de Circulación
[7] Santé Publique France (2020) *Répartition des clusters par type de collectivité*
[8] Hu M., Lin H., Wang J. (2021) *Risk of Coronavirus Disease 2019 Transmission in Train Passengers: an Epidemiological and Modeling Study.* Clinical Infectious Diseases.
[9] Organización de Consumidores y Usuarios (2020) *COVID 19 determina nuestra forma de movernos*
[10] Ecologistas en Acción, Andaira (2021) *Cambios en los usos del transporte público provocados por la pandemia.*

en el caso de Madrid.[11] Una situación similar sucede con el análisis por edades: las personas de la 3ª edad, que utilizan más el transporte público que el coche, han reducido notablemente su frecuencia de desplazamiento respecto a 2019.

Nos encontramos en **una situación en la que predominan los viajes laborales** (donde el uso del coche es mayor) frente a los viajes de estudios o de personas de mayor edad que tienden a utilizar más el transporte público. La recuperación de la presencialidad en la educación y la finalización de la vacunación masiva pueden mitigar gran parte de este efecto.

5. Auge del turismo nacional frente al internacional

La incidencia del turismo sobre la demanda del transporte, lejos de ser anecdótica, es significativa en aquellas ciudades con mayor presencia de turistas. El turismo internacional que llega a España lo hace mayoritariamente en avión (82%)[12], mientras que en el turismo nacional es predominante el uso del automóvil (84%)[13]. Estos patrones tienen su reflejo en los hábitos de transporte una vez están en la ciudad de destino.

Tanto en 2020 como en 2021 el descenso del turismo internacional ha sido mucho más acusado que el nacional. Destinos como la Costa del Sol (Málaga) han registrado en verano de 2021 un 68% de turistas nacionales, cifra que se eleva al 70% nacional en la Costa Dorada (Tarragona) y hasta el 80% en la Costa Blanca (Alicante). La alta afluencia de visitantes nacionales, que en gran medida ha cubierto el descenso de visitantes foráneos, también implica **un incremento del uso del automóvil en trayectos cortos frente al uso del transporte público** en las localidades con mayor número de turistas.

[11] Reparto modal por rango de edad entre 18 y 21 años. Consorcio de Transportes de Madrid (2018) *Encuesta Domiciliaria de Movilidad.*
[12] Instituto Nacional de Estadística (2019) *Movimientos turísticos en frontera. Número de turistas según vía de acceso*
[13] Instituto Nacional de Estadística (2019) *Encuesta de turismo de residentes*

Oportunidades tras la pandemia

El descenso de la movilidad motivado por la pandemia de la Covid-19 ha supuesto un importante perjuicio a los operadores de transporte, que han visto comprometida su viabilidad ante la falta de ingresos tarifarios. Sin embargo, esta disrupción en la demanda **ha facilitado la adopción de cambios en la movilidad urbana que, en condiciones normales, hubieran requerido mucho más tiempo**. Entre estas medidas destacan la consolidación de espacios que se habían detraído al tráfico rodado en favor del peatón o la bicicleta.

Como ya analizó Greenpeace en un estudio anterior[14] la mayoría de actuaciones provisionales implementadas en 2020 fueron revertidas a los pocos meses, pero destacan varios ejemplos de **ciudades que sí están trabajando por consolidar cambios de uso en el espacio público** que, en condiciones normales de tráfico, se habrían topado con la oposición de quienes no quieren perder los privilegios asociados al automóvil en la ciudad.

Son varios los ejemplos de intervenciones destinadas a la mejora de la movilidad sostenible, desde los espacios escolares de Barcelona a la peatonalización de plazas en el casco antiguo de Valencia o la remodelación del 'muro' ubicado en el paseo marítimo de Gijón. A nivel europeo, destacan las actuaciones de París a la hora de retirar espacio al automóvil con resultados muy positivos, en especial en cuanto a la promoción de la bicicleta.

Y es que el **notable aumento del uso de la bicicleta también se ha notado en nuestras urbes**. Prácticamente todas las ciudades que estaban aumentando el uso de la bicicleta o el patinete (VMP) han visto dispararse su uso en este periodo. Este verano Barcelona ha registrado un uso de la bici del 120% respecto a 2019, mientras que Valencia en Enero ya casi había recuperado los niveles de uso pre-pandémicos pese a las restricciones.[15]

[14] Rodríguez, A. y Fernández, A. (2021) *Ciudades en pandemia, un año después* https://es.greenpeace.org/es/sala-de-prensa/informes/ciudades-en-pandemia-un-ano-despues

[15] Ajuntament de València. Intensidades carril bici días laborables.

Recomendaciones desde Greenpeace

Para frenar la actual tendencia e incentivar el uso del transporte colectivo en detrimento del vehículo privado, Greenpeace demanda una serie de medidas urgentes tanto a los diferentes niveles de la administración como a empresas y demás empleadores.

Gobierno de España

- Diseñar en la futura Ley de Movilidad un **marco regulador estable para la financiación del transporte** mediante un fondo de financiación estatal que garantice la prestación de los servicios de transporte público a toda la población, a través de un esquema basado en la fiscalidad verde, con ingresos procedentes de peajes, tasas al transporte contaminante (como la aviación) o aportaciones de grandes generadores de movilidad.

- Desarrollar un **Reglamento de Zonas de Bajas Emisiones de obligado cumplimiento para las entidades locales**, para asegurar que su diseño esté alineado con los objetivos de reducción de emisiones previstos en la Ley de Cambio Climático.

- **Recuperar la oferta de servicios ferroviarios previa a la pandemia**, en especial en los servicios OSP (Cercanías, Regionales y Ancho Métrico) e implementar nuevos núcleos de cercanías en aquellas grandes ciudades que carecen de este servicio, como Córdoba, Vigo o Valladolid.

- **Incrementar el número de carriles Bus-VAO en las vías de acceso** a las grandes ciudades que dependen del Ministerio de Transportes, habilitando Bus-VAO temporales mientras se redactan los proyectos definitivos.

- **Mantener los días de teletrabajo sobre los empleados públicos** que han empleado esta modalidad hasta el 1 de octubre de 2021.

Ayuntamientos y CC.AA.

- **Incrementar la dotación de transporte público** y garantizar una financiación estable de los sistemas de transporte en función de sus competencias.

- **Adelantar la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)** previstas en la Ley de Cambio Climático, a través de campañas de información y señalización mientras se formalizan los cambios necesarios en las ordenanzas municipales.

- **Mejorar los tiempos de viaje del transporte público** con medidas como ampliar la longitud de carriles bus, implantar prioridad semafórica, nuevas líneas exprés y mayor control y vigilancia sobre los vehículos mal estacionados y la “doble fila”

- **Habilitar sistemas tarifarios flexibles (pospago)** adaptados a las nuevas modalidades de trabajo a

distancia, donde la diversidad de desplazamientos va más allá que los viajes de casa al trabajo.

Empresas

- **Habilitar más días de teletrabajo** en aquellos puestos cuyas características hayan permitido trabajar a distancia, reservando la presencialidad para tareas y eventos concretos.
- **Revisar las políticas internas de viajes de empresa** evitando los desplazamientos innecesarios para encuentros o reuniones que puedan sustituirse por una videoconferencia, en especial cuando sea necesario utilizar el avión.
- **Reducir la dotación de aparcamientos** en oficinas y elaborar **Planes de Transporte al Trabajo (PTTs)** que promuevan el uso de modos sostenibles para ir al lugar de trabajo.

GREENPEACE

www.greenpeace.es

Somos una organización ecologista y pacifista. No aceptamos donaciones de gobiernos, partidos políticos ni empresas porque somos independientes política y económicamente.

GREENPEACE ESPAÑA

Calle Valores, 1
28007 Madrid