

Gestión de la movilidad en la crisis COVID-19 durante el estado de alarma

Jorge Ordás Alonso

*Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología
Dirección General de Tráfico*



Crisis sanitaria con un impacto sin precedentes en la movilidad

La situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 llevó a la declaración como pandemia internacional por parte de la Organización Mundial de la Salud. En este contexto, en España se adoptaron medidas extraordinarias con el objetivo de contener la progresión de la enfermedad y que fueron articuladas bajo la declaración del estado de alarma¹ entre las que destaca la limitación de la libertad de circulación de las personas que como se expone a continuación ha supuesto un impacto sin precedentes en la movilidad.

Con la declaración del estado de alarma, la circulación de vehículos particulares por las vías de uso público quedó limitada a la realización de determinadas actividades como la adquisición de bienes de primera necesidad, desplazamiento a centros sanitarios y al lugar de trabajo, debiendo realizarse conforme a las obligaciones dictadas por las autoridades sanitarias.

Para la Dirección General de Tráfico los objetivos eran claros, se deberían articular las estrategias para preser-

var las actividades de apoyo a la ciudadanía, conseguir la reducción de los desplazamientos en vehículos particulares y garantizar la circulación de vehículos destinados al transporte de mercancías pues resultaba necesaria para el abastecimiento de la población. Los ocho Centros de Gestión de Tráfico con sus funcionarios y personal técnico especializado prestarían servicio esencial durante las 24 horas los 7 días de la semana.

Teniendo en cuenta lo anterior, las primeras medidas que se adoptaron fueron suspender temporalmente las restricciones a la circulación para el transporte de mercancías establecidas por la Dirección General de Tráfico y por los organismos responsables de las Comunidades Autónomas que tienen asumidas competencias en materia de tráfico y suspender las campañas especiales de control y vigilancia del tráfico programadas², concentrando los esfuerzos en la vigilancia del cumplimiento de las limitaciones a la movilidad.

Posteriormente, surgieron necesidades puntuales como establecer los mecanismos para garantizar el tránsito fluido del transporte de mercancías en las fronteras conforme las directrices europeas³. Los Centros de Gestión de Tráfico disponen de equipos que monitorizan el



⁴ Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19

⁴ Orden INT/262/2020, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor

³ COVID-19 Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services



tránsito fronterizo, éstos recibieron indicaciones de alertar cuando se produjeran retenciones que superaran los 15 minutos de demora de forma y que se transmitieran indicaciones para agilizar los controles.

Control de los desplazamientos

Desde el comienzo del estado de alarma, la Guardia Civil y Policía Nacional, realizaron controles en distintos puntos de carretera con el fin de vigilar el cumplimiento de las restricciones de circulación impuestas, estos se intensificaron en algunos periodos como los fines de semana, Semana Santa y otras festividades. Para la realización de estos controles en vías de alta capacidad en condiciones de seguridad, la DGT puso a disposición sus medios: conos, vallas y señalización. Los dispositivos abarcaron todo el territorio nacional con más de 120 medidas de apoyo diarias en los periodos de mayores restricciones.

La coordinación de actuaciones se canalizó a través Centro de Coordinación Operativo (CECOR) que actuó como centro de mando único de Policía Nacional, Guardia Civil, Policías autonómicas y las policías locales, y de coordinación con otras áreas del Ministerio del Interior. La DGT ha participado activamente en las reuniones del CECOR trasladando las novedades relevantes y previsiones en materia de movilidad y seguridad vial.

Información actualizada a los ciudadanos

Uno de los aspectos que se han percibido como fundamentales en la gestión de la crisis del COVID-19 ha sido garantizar que los ciudadanos conocieran las medidas de que afectaban a la circulación. Con esta finalidad se han utilizado todos los medios de difusión de información de tráfico: más de 2400 paneles de mensaje variable, emisoras de radio, redes sociales, página web www.dgt.es y el teléfono 011.

Toda la información la información se ha puesto a disposición de proveedores de servicios a través del punto de acceso nacional, accesible a través de la dirección <http://nap.dgt.es/>.



Los planes de señalización en paneles de mensaje variable se han ido adaptando a la situación de gestión de la crisis desde su inicio con la declaración del estado de alarma, intensificación de las restricciones (incluido el tráfico fronterizo) y posterior reducción gradual de las medidas extraordinarias en las fases de transición hacia la nueva normalidad.

Indicadores necesidad y evolución

Desde el inicio de la crisis se constató la necesidad de disponer de indicadores que permitieran conocer y entender la evolución del tráfico como indicador de la evolución social y económica, y posible relación con la probabilidad de contagio.

Los primeros días se trabajó con indicadores de uso habitual por la DGT como la monitorización diaria de los movimientos de largo recorrido totales a partir de estaciones de toma de datos. Sin embargo, ante los objetivos marcados, pronto surge necesidad de distinguir la evolución entre vehículos ligeros y pesados, con la ventaja de que la tecnología de las estaciones permite distinguir la tipología. En relación a los tramos a controlar, los accesos a ciudades y las secciones en fronteras, se incorporan posteriormente al panel de indicadores más relevantes.

Desde la declaración del estado de alarma, el comportamiento de la mayoría de los ciudadanos ante estas restricciones a la movilidad ha sido correcto y responsable, tal y como se recogen en las intensidades diarias de tráfico, donde se aprecian descensos de hasta un 82% del tráfico de vehículos ligeros en los días laborales, llegando a un 95% en fin de semana. Al mismo tiempo se constató un funcionamiento adecuado del tránsito de mercancías. Hasta el 25 de mayo, se han perdido 62 millones de desplazamientos de largo recorrido, de los que 6,6 millones corresponden a vehículos pesados y 55,4 millones a vehículos ligeros.

Estos indicadores han permitido constatar el comportamiento correcto y responsable de la mayoría de los ciudadanos en España, siendo junto a Italia el país con



mayor descenso en la movilidad por las restricciones para la gestión de la crisis sanitaria.

El Plan para la transición hacia una nueva normalidad incluyó en el panel de indicadores los movimientos de largo recorrido de vehículos ligeros por zonas geográficas cuya fuente es la DGT. Este y otros indicadores han sido compartidos diariamente con CECOR, asociaciones y agentes vinculados con la seguridad vial y movilidad.

Por otra parte, el seguimiento de la siniestralidad en vías interurbanas durante el estado de alarma revela que hasta el 31 de mayo de 2020 muestra un descenso en el número de fallecidos del 61% en comparación del mismo

periodo de 2019 (289 fallecidos en 2019, 89 en 2020). En este periodo del 15 de marzo a 31 de mayo hubo 27 días con 0 fallecidos.

Transición hacia la nueva normalidad

En el mes de mayo, España ha iniciado un proceso de reducción gradual de las medidas extraordinarias de restricción de la movilidad y del contacto social establecidas mediante la declaración del estado de alarma. Así, el pasado 28 de abril de 2020 el Consejo de Ministros adoptó el Plan para la transición hacia una nueva normalidad que establece los principales parámetros e instrumentos para la consecución de la normalidad.

Este proceso, articulado en cuatro fases, fase 0 a fase 3, ha sido gradual en cuanto a la flexibilización de las restricciones a la movilidad, lo que ha supuesto cierta recuperación del número de desplazamientos; sin embargo, se constatan importantes descensos que deberían perdurar por su vinculación a estrategias de flexibilización de horarios, el régimen de teletrabajo y la digitalización de las compañías y administraciones durante la crisis.

CONCLUSIONES

La ciudadanía española ha demostrado una actitud ejemplar en términos de responsabilidad y disciplina frente a medidas de restricción de la movilidad nunca antes adoptadas.

Por primera vez en 60 años el mensaje no ha sido sobre el uso del cinturón, el alcohol al volante, las velocidades excesivas y las distracciones, ha sido: MEJOR QUEDATE EN CASA. Por primera vez en 60 años el objetivo no ha sido reducir los accidentes ha sido reducir el tráfico.

Con los datos de los que dispone la DGT podemos afirmar que los ciudadanos se han quedado en casa. En las pantallas de los Centros de Gestión de Tráfico hemos pasado semanas sin ver vehículos.

Habrà tiempo para recuperar los desplazamientos en el futuro y aquí estaremos con todos los medios de la DGT para continuar trabajando por una movilidad más segura y sostenible, 24x7 los 365 días del año.

