

El impacto transformador del COVID-19 en la movilidad de los ciudadanos

Mario Arnaldo Fernández

*Presidente de AUTOMOVILISTAS EUROPEOS
ASOCIADOS (AEA)*



A lo largo de la historia han venido apareciendo en nuestro planeta enfermedades nuevas que han sido capaces de transformar la vida de millones de personas. Ejemplos como la peste en la época del emperador Justiniano; la peste negra del medioevo; la expansión de la viruela por el Nuevo Mundo ; o las gripes española y asiática, e incluso el Sida, son buena prueba de ello.

Ahora en pleno siglo XXI se ha extendido desde China una nueva enfermedad provocada por un coronavirus desconocido que también está logrando transformar de forma imprevista y radical la movilidad (y la vida) de millones de ciudadanos.

Los gobiernos de prácticamente todos los países afectados por esta pandemia están basando sus planes de contención de la enfermedad en la limitación de la libertad de circulación de las personas.

En España, el Gobierno ha declarado el estado de alarma y ha restringido la libertad de circulación de los ciudadanos, autorizándose únicamente los desplazamientos en determinados supuestos excepcionales (desplazamiento al lugar de trabajo, hospitales, adquisición de productos de primera necesidad, etc). Durante más de 60 días, millones de ciudadanos quedado recluidos en sus domicilios.

Esta situación excepcional nunca conocida en España, ni en ningún otro país en tiempos de paz, merece un análisis, aunque sea somero, desde la perspectiva del usuario.

El consumo de gasolinas a niveles de 1973

Durante el periodo de confinamiento se ha podido verificar que los movimientos de largo recorrido realizados

con vehículos ligeros por las carreteras españolas se han reducido un 80% y en el caso de pesados, un 34%. Los desplazamientos urbanos han disminuido un 60% y los movimientos fronterizos un 85%. El consumo de gasolina ha registrado cifras que no se conocían desde 1973 y las IMD en las autopistas de peaje han bajado un 80%. (Figura 1)

A la vista de estos datos resulta evidente el grave impacto que han tenido para los usuarios las medidas de restricción de la movilidad adoptadas por el gobierno para evitar la propagación de un virus cuya vacuna aún no se conoce.

El 90% de los viajes vacacionales se hacen en automóvil

Conviene resaltar que España recibe cada año más de 80 millones de turistas -el 15% lo hace por carretera- y que el 90% de los viajes vacacionales de sus nacionales se realizan en automóvil, lo cual puede dar idea del alcance de la restricción de movimientos que se ha logrado durante más de dos meses con el establecimiento de las medidas gubernamentales.

No obstante, conviene subrayar, que a pesar de que las medidas adoptadas están teniendo un impacto económico muy negativo, han tenido otras consecuencias positivas desde el punto de vista de la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

Un 30% menos de fallecidos

Desde que se adoptaron las primeras medidas de confinamiento, el pasado mes de marzo, se ha podido constatar una histórica disminución en la cifra de víctimas

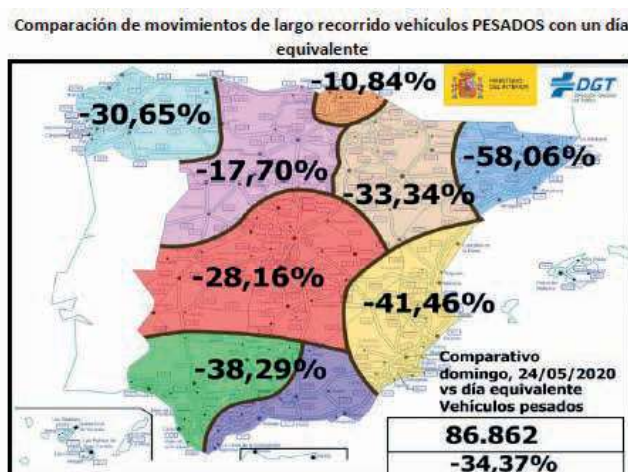
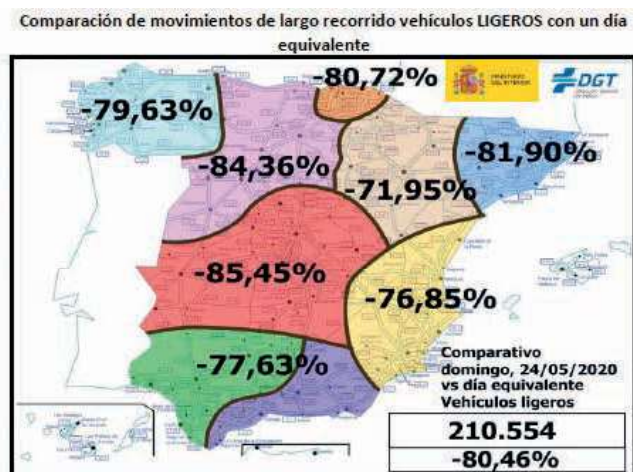


Figura 1.

mortales de tráfico, cercana al 30%, siendo similar al obtenido en otros países de nuestro entorno.

Y lo mismo ha ocurrido respecto de los niveles de dióxido de nitrógeno, cuya evidente disminución -entorno al 50% en algunas ciudades- ha sido captada por las imágenes del satélite Copernicus Sentinel-5P de la Agencia Espacial Europea. (Figura 2)

Sin duda el COVID-19 ha cambiado radicalmente nuestra movilidad y también, sin duda, nuestra forma de vida. Pero ahora estamos en la fase de desescalamiento y ello requiere un levantamiento gradual de las medidas de confinamiento adoptadas, una adecuada planificación estratégica de la recuperación económica y el establecimiento de una movilidad más sostenible. Sostenible en cuanto a lograr una mayor racionalidad de los desplazamientos por motivos de trabajo u ocio por parte de los usuarios, pero también en cuanto a lograr una mayor eficacia en los recursos e inversiones que destinamos a la carretera. El futuro de la carretera pasa por facilitar una doble transición hacia una sociedad más ecológica y digital.

Transición hacia una sociedad más ecológica

Respecto de la primera cuestión, el confinamiento provocado por el coronavirus ha traído consigo una evidente disminución en los niveles de contaminación y el hecho de que hayamos recuperado parte de la calidad del aire que respiramos podría animar a los ciudadanos, según un reciente estudio realizado por una consultora británica, a acelerar la sustitución de los coches de combustión por otros eléctricos. Sin embargo, otros estudios consideran que la desastrosa situación económica provocada por esta crisis sanitaria y los altos precios que aún tienen los vehículos eléctricos podrían frenar el tránsito hacia una mayor electrificación.

En lo que sí coinciden los analistas económicos es en señalar que se está produciendo un inesperado repunte de los desplazamientos individuales frente a los realizados en transporte público por temor al contagio de la enfermedad. Y esta realidad entra en conflicto con la reducción de emisiones y la electrificación del parque automóvil.

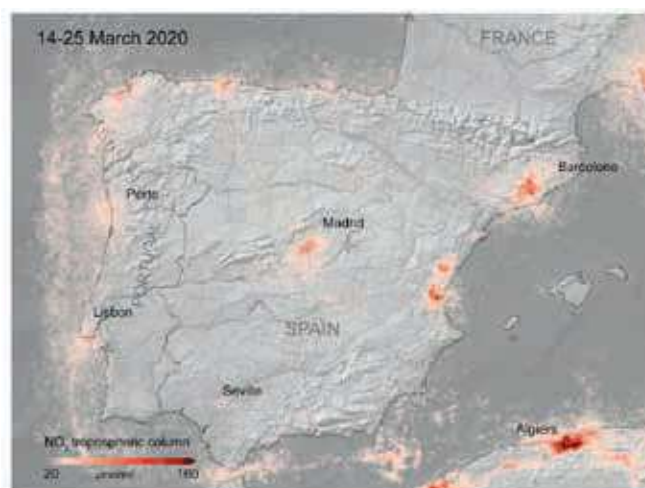
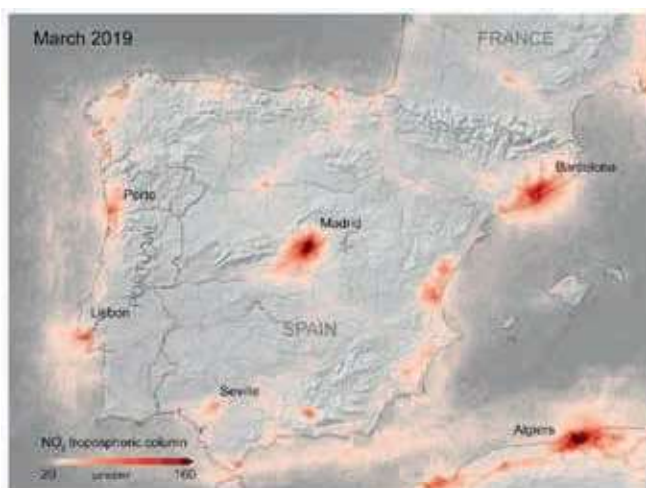


Figura 2.

Según una reciente encuesta realizada en China por un instituto de investigación de mercados dos de cada tres entrevistados prefieren su coche personal antes que utilizar el transporte público.

También en el ámbito urbano se percibe una mayor preferencia de los medios de transporte individual frente a los colectivos, si bien dada la restricción generalizada del tráfico en el centro de las ciudades el uso de bicicletas, motos y VMP (patinetes) está teniendo un mayor protagonismo. También desde las distintas administraciones públicas se quiere fomentar el uso de estos vehículos mediante la habilitación de carriles bici provisionales, sistemas de alquiler de bicicletas compartidas, la creación de corredores en zonas periurbanas o facilitar y reforzar la movilidad combinada entre la bicicleta y el transporte público.

Transición hacia una sociedad más digital

En relación con la otra cuestión relativa a la digitalización, la utilización durante el estado de alarma decretado en España de la tecnología BIG DATA para la definición y cuantificación de la movilidad de los ciudadanos se ha evidenciado como un instrumento imprescindible en la gestión de las carreteras. El posicionamiento de los teléfonos móviles y el análisis de los datos anónimos por ellos suministrados ha permitido a las distintas administraciones públicas apoyar las labores de seguimiento de la evolución de la enfermedad y evaluar la efectividad de las medidas de restricción de la movilidad adoptadas.

Y estas aplicaciones digitales que están siendo utilizadas durante el COVID-19 son el campo de experimentación de las tecnologías de la Inteligencia Artificial y del aprendizaje automatizado que distintos sectores de la industria del automóvil y la movilidad van a introducir en el futuro en sus nuevos productos.

Según Microsoft, en el año 2025, el 100% de los coches nuevos estarán conectados, y en 2030, el 15% serán autónomos. Los coches serán, según algunos expertos “centros de datos sobre ruedas” y muchos sectores implicados en la gestión de las carreteras (desde las autoridades de tráfico a empresas de leasing, ayuntamientos, fabricantes de automóviles, aseguradoras, talleres, servicios de emergencia, etc) podrán utilizar toda esa información para mejorar sus procesos. Lo cual permitirá, por ejemplo, reducir los accidentes de tráfico; utilizar el transporte público bajo demanda; detectar anticipadamente averías mecánicas y gestionar la cita en el taller o diseñar una logística inteligente reduciendo los tiempos de entrega con una mejor productividad.

Teletrabajo y educación virtual

Otro aspecto que va a tener una gran incidencia en el uso de la carretera con motivo del coronavirus es el aumento en la utilización de los sistemas de teletrabajo y de educación a distancia. Antes de la declaración del estado de alarma su uso era casi marginal. Según datos de Eurostat, más del 91% de los hogares españoles cuenta con conexión a Internet, en su mayoría banda ancha, lo que permite a todos los usuarios disfrutar de un acceso cómodo, rápido y de calidad. Sin embargo tan sólo el 4,3% de los trabajadores trabajaba desde su casa de forma habitual. Ahora el porcentaje ha subido hasta el 34%, según un informe elaborado por el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE), que critica que la obligada incorporación al teletrabajo en España se ha hecho “deprisa y corriendo, sin preparación previa y sin las suficientes garantías de seguridad”. El estudio refleja, además, que el teletrabajo es potencialmente efectivo por sectores y territorios en función de la especialización productiva y del perfil de las ocupaciones, pues por ejemplo el sector servicios tiene mayor capacidad de trabajar en casa (el 21,4% en los servicios privados y el 36% en las Administraciones Públicas), pero en Agricultura solo el 4 % de empleados podría hacerlo. Por comunidades autónomas, el tejido productivo marca las diferencias, pues las más orientadas a ocupaciones cualificadas y terciarias tienen más opciones de teletrabajo, como Madrid (28 %), Cataluña (25'1 %) y País Vasco (24'5 %), mientras que la Comunitat Valenciana se sitúa por debajo de la media (20'9 %).

En cualquier caso, el COVID-19 ya forma parte de nuestras vidas y habrá que convivir con él, adaptando nuestro comportamiento a las nuevas circunstancias y no bajando la guardia ante un enemigo que no avisa.