



## Movilidad Post Covid

# Pere Navarro: “El reto de las ciudades es aplanar la demanda de transporte público y privado en horas punta”

- Para ello, la DGT pide la colaboración de empresas y administraciones para organizarse e implementar medidas que ayuden a crear ciudades más sostenibles
- El teletrabajo, la flexibilidad horaria y la utilización de medios de transporte más sostenibles pueden ayudar a reducir la congestión y la contaminación de las ciudades

18 de junio de 2020.- Aplanar la demanda de transporte público y privado en horas punta es uno de los retos a los que se tienen que enfrentar las grandes ciudades españolas si no quieren volver a un escenario de congestión, ruido y contaminación, cuando a partir del 21 de junio se vuelva a permitir la libre circulación por el territorio nacional.

Este desafío que tienen ante sí las ciudades es compartido por la Dirección General de Tráfico, que ha puesto en el centro del debate la oportunidad que tienen empresas, administraciones y ciudadanos para organizarse e implementar medidas que ayuden a rebajar la hora punta en los transportes para poder cumplir con la distancia social sanitaria, y evitar que se produzca un trasvase de usuarios del transporte público al vehículo privado.

Según Pere Navarro, director de la DGT *“Si algo positivo se puede extraer de la pandemia del Coronavirus, es que las ciudades pueden ser más humanas, más sostenibles y más limpias y que una vuelta a la congestión, al tráfico y a la contaminación sólo nos puede suponer como sociedad, más enfermedades y a largo plazo más muertes”*.

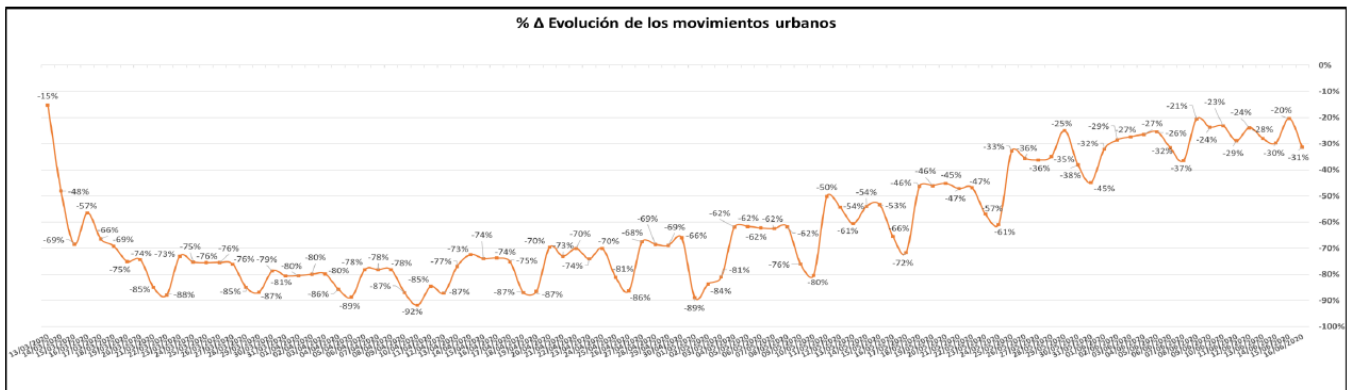
Pese a que todavía no hemos alcanzado los desplazamientos que se estaban produciendo antes de la pandemia (la inactividad escolar y la ampliación del teletrabajo en muchas empresas, están ayudando a que los

niveles de congestión de acceso a las ciudades todavía no sean relevantes) la intensidad circulatoria de accesos a ciudades y los movimientos urbanos se han ido incrementando de forma progresiva a medida que se ha ido avanzando en el plan de desescalada, tal y como muestra la gráfica.

### Evolución de los movimientos en acceso a ciudades



### Evolución de los movimientos urbanos



\* Datos facilitados por los Ayuntamientos de Barcelona, Madrid, Málaga, Sevilla y Valladolid

Como se puede apreciar, durante la fase más aguda del confinamiento, los accesos a las grandes urbes registraron un descenso de un 78% y los movimientos urbanos en las principales ciudades un -80%. Actualmente los niveles de tráfico siguen estando por debajo de lo que solía ser habitual antes de la pandemia, pero muestran un aumento progresivo.

### ¿DE DÓNDE PARTIMOS?

Antes de que el Coronavirus hiciera aparición en nuestras vidas, la radiografía de las grandes ciudades era de vías de acceso repletas de coches y transporte público a su máxima ocupación en horas punta (7:30 a 9:00)

La hora de mayor demanda en los servicios de Cercanías en Madrid es entre las 7:30 y las 8:30 de la mañana y las 18:00 y las 19:00 horas de la



tarde. Metro de Madrid, por su parte, entre las 7:00 y las 9:00 de la mañana y las 18:00 y 19:00 de la tarde.

Por lo que respecta al transporte privado desde las 7:30 hasta las 9:30 de la mañana, las carreteras de acceso a Madrid se encuentran con problemas para absorber tanto vehículo con tan poca ocupación en cada uno de ellos y por la tarde de 17:30 a 19:30. *"Si consiguiéramos que en cada vehículo fueran dos personas, reduciríamos a la mitad el número de vehículos en los accesos y bajaría de forma importante la congestión y la contaminación"* ha señalado Pere Navarro.

Esta situación de los desplazamientos está íntimamente ligada a los horarios de entrada y salida de los trabajos que en su mayoría son rígidos y a la primacía del trabajo presencial frente al teletrabajo. Antes de la pandemia, solo el 5% de las empresas tenía instaurado el teletrabajo 1 día a la semana para sus trabajadores; durante el periodo Covid ese porcentaje ha llegado al 88%.

### ¿A DÓNDE VAMOS O A DÓNDE QUEREMOS IR?

Durante los tres meses de restricciones a la movilidad los ciudadanos han descubierto otras ciudades hasta ahora desconocidas, ciudades más humanas, donde se ha recuperado espacio para el peatón y para otros modos de desplazamiento más limpios. Muchas ciudades no sólo en España sino en todo el mundo están impulsando el uso de otros medios de transporte más sostenibles, implementando carriles bici, ampliando el servicio público de bicicleta, taxi compartido o aceras más amplias... medidas muchas de ellas con vistas a permanecer en el tiempo.

Además, la pandemia ha impulsado el teletrabajo en muchas empresas, tanto del sector público como del privado, una modalidad de trabajo que mostraba ciertas reticencias a ser establecida pero que la crisis sanitaria ha demostrado que puede consolidarse en aquellos sectores en los que pueda ser desarrollado y generar menos desplazamientos al puesto físico de trabajo.

Otras muchas empresas para asegurar que se cumplen los requisitos de distancia social sanitaria en las distintas fases de la desescalada han flexibilizado la jornada laboral de sus empleados, para que acudan al trabajo



evitando las horas punta de los transportes públicos, unos transportes que son elemento esencial y vertebral de la fisonomía de las ciudades.

*Según el Director de Tráfico "la situación actual nos ha llevado a poner en marcha medidas hasta ahora minoritarias, medidas que han demostrado que son posibles y eficaces y que nos tienen que llevar a reflexionar para seguir realizando cambios que mejoren la vida de los ciudadanos. Las ciudades desde hace años se han convertido en motores económicos, pero solo aquellas que mantengan un equilibrio entre la actividad económica y la sostenibilidad serán competitivas. Para ello, administraciones, empresas y ciudadanos tenemos que hacer un trabajo conjunto y éste puede empezar por algo tan simple como es aplanar la demanda del transporte público y privado en horas punta"*