

EL TRANSPORTE PÚBLICO ES SEGURO FRENTE A LA COVID

OCTUBRE | 2020

INTRODUCCIÓN

La crisis de la Covid-19 ha puesto de relieve lo esencial que es el transporte público para garantizar el acceso y la continuidad de los servicios básicos. Durante el confinamiento, en todo el mundo, se mantuvo la oferta de transporte público para garantizar la movilidad de los trabajadores esenciales.

Con el repunte de la actividad económica, la demanda de movilidad está aumentando. Las autoridades y los operadores de transporte

público tienen que adaptar las redes y los servicios, reforzar la capacidad operativa, invertir en nuevas tecnologías para facilitar información en tiempo real a los usuarios y gestionar la ocupación, y aplicar medidas de seguridad. Todo ello, al tiempo que sus ingresos siguen viéndose muy afectados por la drástica caída la demanda y el aumento de los costes de las medidas sanitarias adicionales.

A pesar de la falta de pruebas científicas, algunos gobiernos han hecho un llamamiento para que los ciudadanos eviten utilizar el transporte público y viajen en coche, en bicicleta o se desplacen andando, y los medios de comunicación se han hecho eco de ello, lo que ha repercutido en el comportamiento de los usuarios y en la percepción pública de sentirse en situación de riesgo en espacios públicos, incluido el transporte público.

Actualmente, existen pruebas suficientes para demostrar que, cuando se aplican las medidas recomendadas por las autoridades sanitarias, el riesgo de contraer la COVID-19 en el transporte público es muy bajo¹.

Si bien reconocemos que el riesgo cero no existe, el transporte público sigue siendo una de las formas más seguras de moverse y mantener la actividad en las ciudades². Con las medidas adecuadas, el transporte público es seguro frente a la COVID³.



• 1. Dr. Julian Tang, profesor de ciencias respiratorias en la Universidad de Leicester (Skynews, 07 de octubre de 2020). Las medidas de seguridad impuestas al transporte público en todo el mundo desde el inicio de la COVID-19 lo han convertido en «el lugar más seguro del planeta». • 2. UITP, 2018. El transporte público impulsa a Europa. • 3. Ardila-Gómez, 2020. *En la lucha contra la COVID-19, el transporte público debe ser el héroe, no el villano*. World Bank Blogs.

EL TRANSPORTE PÚBLICO...

... ESTÁ COMPROMETIDO

Desde el comienzo de la crisis, **las autoridades y los operadores de transporte público han abordado el problema con la máxima seriedad:**

- Adaptando la oferta de transporte;
- Ampliando y reforzando los procedimientos de limpieza y desinfección;
- Suministrando equipos de protección a su personal y a los pasajeros;
- Garantizando que el personal y los pasajeros cumplan la normativa sanitaria;
- Aumentando el nivel de ventilación natural y de renovación del aire;
- Acelerando la digitalización y el despliegue de herramientas informáticas para supervisar mejor sus operaciones;
- Previendo el número de viajeros y la ocupación de los vehículos para facilitar información en tiempo real y evitar aglomeraciones;
- Disponiendo instalaciones de pago sin contacto; y
- Proporcionando a su personal y a los usuarios información de manera frecuente y con transparencia.

A pesar de que todas estas medidas han aumentado sus costes, las autoridades y los operadores han demostrado su capacidad de adaptación y, sobre todo, **un gran sentido de responsabilidad y compromiso hacia su personal y las comunidades a las que prestan servicio**⁴. Con la reanudación progresiva de las actividades después del confinamiento, resulta imprescindible adoptar medidas urgentes de apoyo económico-financiero, o el sistema no será viable en pocos meses.



Al tiempo que se garantiza **la aplicación de todas las recomendaciones de las autoridades sanitarias**, los sistemas de transporte público siguen tomando muestras en escaleras mecánicas, puertas, lectores de tarjetas, pulsadores y pasamanos. Por otra parte, también se toman muestras de aire en diferentes lugares, asegurándose de que el sistema esté lo más limpio posible y reduciendo los posibles riesgos.

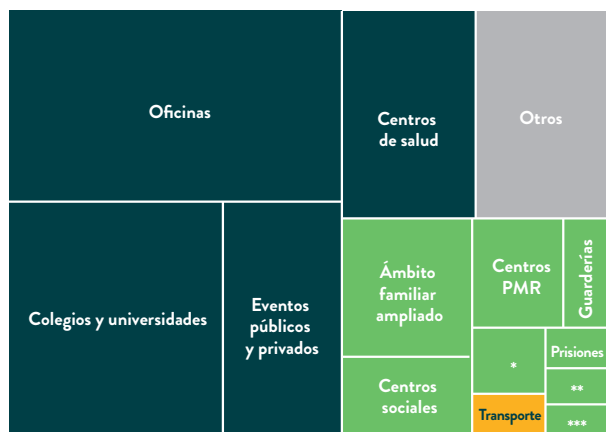
Sobre la base de la experiencia acumulada, los equipos de planificación y explotación han modelizado cómo afectaría el impacto de un segundo confinamiento temporal a sus sistemas, incluido planes detallados para hacer frente a estos escenarios.

...ESTÁ BASADO EN DATOS INCONTESTABLES

Todos reconocemos la importancia de las decisiones basadas en información fiable en relación con los aspectos de la movilidad urbana y su impacto en la calidad de vida. En términos de seguridad, en relación con la COVID-19, **cada vez se dispone de más estudios científicos y análisis empíricos que demuestran la bajísima tasa de contagio en los sistemas de transporte público** en comparación con otros lugares públicos y privados⁵. Por ejemplo:

● 4. Consulte la *Campaña Guardianes de la Movilidad de la UITP* para ver cómo nuestros socios han mantenido las ciudades en movimiento durante la pandemia. ● 5. UITP, 2020. *¿Cómo se propaga el virus (Covid-19) en espacios públicos?* Análisis bibliográfico de investigaciones científicas.

- Robert Koch-Institut (Alemania): Los datos de un artículo publicado en el Epidemiological Bulletin 38/2020, del 21/08/2020, ponen de manifiesto que sólo el 0,2% de los brotes que se han trazado en Alemania estaban relacionados con el transporte y que, además, afectaban a menos personas que los brotes detectados en otros entornos⁶.



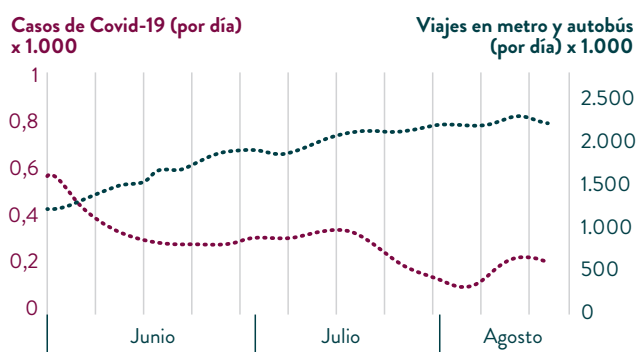
* Comunidades vulnerables - ** Pequeña unidad geográfica - *** Centros sociales infantiles

- Santé Publique France (Instituto Público Francés de Información Sanitaria), datos recogidos entre el 9 de mayo y el 28 de septiembre de 2020: Únicamente el 1,2% de los clústeres de Covid-19 están vinculados al transporte (terrestre, aéreo y marítimo). Los brotes se producen principalmente en lugares de trabajo (24,9%), colegios y universidades (19,5%), recintos sanitarios (11%), eventos públicos y privados (11%), y reuniones familiares (7%).
- El análisis del organismo de seguridad ferroviaria del Reino Unido (RSSB) ha demostrado que el riesgo de contraer la COVID-19 por viajar en tren es de 1 por cada 11.000 desplazamientos, equivalente a una probabilidad de menos del 0,01%, **inferior a la probabilidad de perder la vida en un accidente de tráfico**. Con mascarilla, la probabilidad es de 1 por cada 20.000 desplazamientos, es decir, el 0,005%⁷.
- University of Colorado Boulder (publicado en National Geographic el 11 de agosto de 2020): Según el modelo empleado, el riesgo de contraer la infección en un metro bien ventilado sin apenas hablar ni moverse por el vehículo es del 0% a los 70 minutos. Es aún más bajo en el caso de un viaje en autobús.
- Science Magazine (publicado por la American Association for the Advancement of Science el 26 de mayo de 2020): En Japón, la mayoría de los clústeres se originaron en gimnasios, pubs, locales de música en vivo, salas de karaoke y establecimientos similares, donde las personas se reúnen, comen y beben, charlan, cantan y entrenan o bailan, codeándose durante períodos relativamente prolongados. No se

ha detectado ningún clúster en los trenes de cercanías. Según Hitoshi Oshitani, virólogo y experto en salud pública de la Universidad de Tohoku, los viajeros suelen ir solos y no hablan con otros pasajeros. Y, además, todos llevan mascarilla.

- Bloomberg CityLab (publicado el 9 de junio de 2020): Entre el 9 de mayo y el 3 de junio, surgieron 150 clústeres de nuevos casos de coronavirus en Francia, según el organismo nacional de salud pública del país. Estos clústeres se produjeron principalmente en lugares previsibles: centros sanitarios, lugares de trabajo y refugios para personas sin hogar, donde las personas conviven en espacios cerrados durante períodos de tiempo prolongados y, en el caso de los hospitales, donde es probable que se congreguen personas que ya están infectadas. Sin embargo, lo que llamó la atención fue el número de clústeres asociados con el transporte público: ninguno. Durante casi un mes no había surgido ni un solo clúster de Covid-19 en los seis sistemas de metro de Francia, las 26 redes de tranvía y tren ligero o las numerosas redes de autobús urbano.
- La Organización Mundial de la Salud (OMS) está de acuerdo en que la contaminación atmosférica es, muy probablemente, un factor que contribuye al mayor impacto de la Covid-19 sobre la salud⁸, ya que la mala calidad del aire inflama los pulmones y causa enfermedades respiratorias y cardíacas que hacen más vulnerables a las personas⁹.

En todo caso, la prueba más clara que demuestra que el transporte público es seguro es la reciente evolución de la demanda de transporte público, que crece lentamente después del confinamiento, en comparación con la tendencia decreciente de nuevos casos de Covid detectados en las áreas en las que estos sistemas prestan servicio. De hecho, a pesar del número creciente de casos durante la segunda oleada de la Covid-19 en muchos países, la demanda de transporte público mantiene su tendencia al alza, recuperando la confianza de los pasajeros.



Fuente: MTA, Departamento de Salud de la Ciudad de Nueva York; las cifras diarias representan promedios consecutivos de 7 días

● 6. Robert Koch Institut, 2020. *Infektionsumfeld von erfassten COVID-19-Ausbrüchen in Deutschland*. ● 7. Rail Safety and Standards Board, 2020. *Infection risks*. ● 8. WHO, 2020. *A new international day to celebrate clean air – and a sustainable recovery from COVID-19*. ● 9. Carrington, 2020. *‘Compelling’ evidence air pollution worsens coronavirus – study*.

... ES NUESTRA OPORTUNIDAD PARA VOLVER A UNA MEJOR NORMALIDAD

A pesar de la estigmatización injustificada del transporte público, **todo el sector está comprometido y trabajando para el restablecimiento de la confianza por parte de los pasajeros**¹⁰. Ésta debe ser una responsabilidad compartida en la que participen las autoridades políticas, los distintos agentes intervinientes en el transporte público (autoridades, operadores e industria) y los ciudadanos¹¹. Por lo tanto, es importante que las organizaciones de transporte público interactúen de manera fluida con los responsables locales, regionales y nacionales de la toma de decisiones, que están en la primera línea a la hora de abordar las expectativas públicas.

La gestión de la demanda de desplazamientos desempeña un papel esencial para descongestionar la hora punta. El sector público y el privado deben colaborar para supervisar y reajustar las estrategias que afectan a los impactos a corto y, en especial, a largo plazo de la crisis actual sobre la dinámica de las ciudades y la movilidad.

Respaldadas por soluciones tecnológicas y flexibilidad, las respuestas eficientes para optimizar y adaptar la red y los servicios influirán en los patrones de desplazamiento (por ejemplo, estrategias de precios para aplanar la hora punta). Entre otras medidas, esto exige que los lugares de trabajo y los centros escolares escalonen los horarios de entrada y de salida para minimizar las aglomeraciones en horas punta. Cuando sea posible, deben mantenerse nuevos hábitos, como el teletrabajo.

Durante los desplazamientos, deben lograrse simultáneamente las siguientes condiciones para mantener la segu-



Promovemos un compromiso total con el transporte público como **columna vertebral de la movilidad sostenible** en las ciudades.

Almudena Maíllo

Secretaría General, Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI)



#BetterMobility



ridad del transporte público, al tiempo que se contribuye a prevenir la transmisión del coronavirus en las ciudades¹²:

- **Uso de mascarillas**¹³
- **Desinfección de superficies de alto contacto**¹⁴
- **Buena ventilación y renovación frecuente del aire**

Por otra parte, el comportamiento general de los pasajeros (el hecho de que la gente no hable mucho y no coma en los vehículos de transporte público) limita la propagación.

En la tabla siguiente, el British Medical Journal presenta una visión detallada del riesgo de transmisión del virus, basada en el uso de mascarillas, el tiempo de exposición, la actividad y la calidad del aire en lugares con distintos niveles de ocupación.

Tipo y nivel de actividad del grupo	Ocupación baja			Ocupación alta		
	Exterior y bien ventilado	Interior y bien ventilado	Mal ventilado	Exterior y bien ventilado	Interior y bien ventilado	Mal ventilado
Uso de mascarillas, contacto durante poco tiempo						
En silencio	●	●	●	●	●	●
Hablando	●	●	●	●	●	●
Gritando/cantando	●	●	●	●	●	●
Uso de mascarillas, contacto durante un tiempo prolongado						
En silencio	●	●	●	●	●	●
Hablando	●	●	●	●	●	●
Gritando/cantando	●	●	●	●	●	●
Sin mascarillas, contacto durante poco tiempo						
En silencio	●	●	●	●	●	●
Hablando	●	●	●	●	●	●
Gritando/cantando	●	●	●	●	●	●
Sin mascarillas, contacto durante un tiempo prolongado						
En silencio	●	●	●	●	●	●
Hablando	●	●	●	●	●	●
Gritando/cantando	●	●	●	●	●	●
Riesgo de transmisión	Bajo ●	Medio ●	Alto ●			

*Caso límite que depende en gran medida de las definiciones cuantitativas de distanciamiento, número de personas y tiempo de exposición

Fuente: British Medical Journal

● 10. La campaña *Back to Better Mobility* de la UITP nos muestra que la Covid-19 es una oportunidad para volver a una mejor normalidad. ● 11. Adams et al., 2020. *Back on board: A guide to safe(r) transit in the era of COVID-19*. ● 12. New Urban Mobility Alliance, 2020. *Passenger Distancing Not Sole Factor in Preventing Spread of COVID-19 on Public Transportation, Research Finds*. ● 13. Durante el brote de COVID-19, un paciente de Chongqing, China, sin mascarilla transmitió el virus a cinco personas en un vehículo, mientras que, posteriormente, cuando llevaba mascarilla, nadie se infectó en un segundo vehículo, lo que indica la importancia de que todo el mundo lleve mascarilla en un espacio cerrado (Ying Ying Ly, 2020). ● 14. Para obtener más información, consulte la hoja informativa sobre técnicas y procedimientos de limpieza: *UITP's cleaning procedures and techniques factsheet*.

LAS CIUDADES NECESITAN UNA MEJOR MOVILIDAD

Ha llegado el momento de idear soluciones visionarias e impulsar políticas que promuevan una urbanización inclusiva, sostenible, resiliente e inteligente, protegiendo los derechos de los ciudadanos y las bases de la democracia local, en aras de la prosperidad y el bienestar. Las agendas mundiales como el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana deben implantarse sin más dilación.

Las ciudades deben renunciar a la simple vuelta a la situación anterior a la crisis y trabajar juntas para lograr el mayor impacto positivo y beneficios para las personas. Los gobiernos a todos los niveles deben invertir en las infraestructuras sociales, en particular en sanidad, educación y sistemas de transporte público. **El transporte público y la movilidad activa desempeñan un papel esencial para la vuelta a una mejor normalidad¹⁵.**

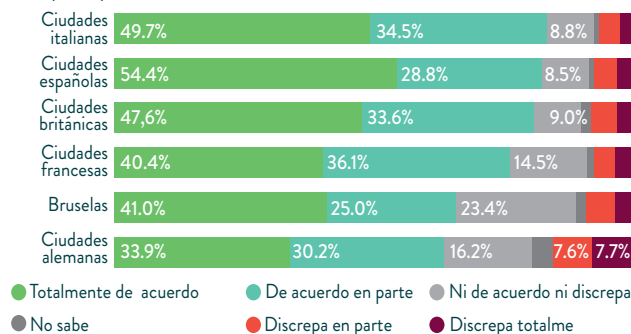
El transporte público debe ser una prioridad para los responsables políticos en todos los países. Los beneficios económicos, sociales y medioambientales del mismo son indiscutibles y constituyen la base para ciudadanos y ciudades más saludables¹⁶. El transporte público es un servicio inclusivo y accesible que puede ser utilizado por todos, independientemente de su situación socioeconómica. Es fundamental tener esto en cuenta, para prestar servicio a las personas y no a los coches.

Los responsables de la toma de decisiones deben dar prioridad a las calles accesibles, seguras, donde el aire sea respirable, mediante una **estrategia urbana que ponga a las personas en el centro**. Debe trabajarse en la planificación integrada a largo plazo de la movilidad y los usos del suelo, con el compromiso de todas las partes interesadas desde el inicio del proyecto.

Los bajos niveles de tráfico en las ciudades de todo el mundo representan una magnífica oportunidad para realizar inversiones tácticas rentables, como la asignación de espacios más seguros para el transporte público y la movilidad activa, el establecimiento de carriles bus reservados para garantizar una mejor fiabilidad de los servicios, combatiendo la contaminación mediante restricciones al vehículo privado y otras medidas eficaces para proteger a los ciudadanos. **Estas medidas cuentan con el apoyo de la población¹⁷.**

Los sistemas de movilidad eficientes, basados en el transporte público como eje vertebrador, no solo ofrecen beneficios para la salud¹⁸, reducen la congestión, los accidentes, el ruido y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), sino que también proporcionan acceso

Se ha preguntado a los ciudadanos si están de acuerdo en que los responsables políticos tomen medidas para frenar la contaminación atmosférica reservando más espacio público para desplazarse andando, en bicicleta y en transporte público.



Respuestas a la encuesta de YouGov por país

a la educación, el empleo, los mercados y otros servicios esenciales para garantizar **que nadie ni ningún lugar se quede atrás**. El cálculo es muy sencillo: si aumenta el número de personas que acceden a un empleo, estudios y empresas, habrá más oportunidades para todos. Esto, a su vez, fomenta la cohesión social y territorial y el desarrollo local.

Esta equidad proporcionada por el transporte público facilita la inclusión y las oportunidades. Por todas estas razones, el acceso a la movilidad urbana sostenible debe reconocerse como parte de los derechos humanos y, por tanto, debe contar con el apoyo de todos los gobiernos.

En los futuros procedimientos de licitación deben integrarse formas contractuales más flexibles y ágiles¹⁹, evolucionando de una relación cliente-proveedor a una asociación público-privada más fluida, con el fin de compartir riesgos y beneficios entre todas las partes interesadas (gobiernos nacionales y locales, autoridades de transporte público, operadores de transporte público, nuevos proveedores de movilidad, industria, ciudadanos, etc.).



• 15. Urban 20, 2020. *Communiqué from the Urban 20 (U20)*. • 16. UITP, 2020. *Ciudades para las personas: transporte público para una vida mejor*. • 17. Parlamento Europeo, 2020. *COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives*. • 18. UITP, 2018. *Integrating mobility health impacts in decision-making*. • 19. Arthur D. Little & UITP, 2020. *The future of mobility post-COVID*.

CONCLUSIÓN

Las ciudades y los países han respondido a emergencias a corto plazo, pero ahora debemos ir más allá, garantizar la supervivencia del transporte público y aprovechar una oportunidad histórica y única para volver a empezar y conformar el futuro de nuestras ciudades.

El sector está estrechamente interrelacionado con muchos otros retos (clima, salud, inclusión social, seguridad vial, etc.) que no será posible resolver sin apostar por el transporte público como pilar vital para la recuperación ecológica, social y medioambiental, tanto a corto como a largo plazo.

El transporte público ha demostrado que, aunque no contaba con la experiencia necesaria para hacer frente a la crisis sanitaria, se ha reaccionado con extrema rapidez y un gran sentido de responsabilidad hacia su personal y la comunidad.

Reconocemos que se trata de un nuevo ámbito de acción para los agentes del sector que, como todos los demás agentes públicos y privados, están aprendiendo de esta situación sanitaria excepcional, en constante evolución.

Numerosos estudios científicos demuestran que el transporte público representa un riesgo mucho menor que otros lugares públicos o reuniones privadas. Lamentablemente, con demasiada frecuencia, ha sido estigmatizado sin argumentos sólidos.

Sobre la base de la experiencia científica y práctica disponible actualmente²⁰, puede afirmarse que el transporte público está adoptando las medidas adecuadas para reducir los riesgos a un nivel que sea manejable y aceptable para los usuarios. Debe hacerse un mayor esfuerzo por comunicar a la sociedad los beneficios del transporte público y recuperar la confianza de los ciudadanos.

RECOMENDACIONES

La pandemia de COVID-19 ha demostrado que el transporte público es esencial y un bien común que debemos preservar. En todo el mundo, los responsables políticos han reconocido el papel clave de los servicios de movilidad para garantizar el acceso a otros servicios públicos básicos. De manera práctica, es necesario:

- Establecer normas claras y un enfoque coherente a nivel regional/mundial por parte de las autoridades sanitarias competentes, proporcionando al mismo tiempo marcos normativos ágiles e incentivos económicos para diseñar y explotar sistemas de transporte público con los niveles de servicio que los ciudadanos desean.
- Tener en cuenta los hechos, y no las percepciones. Sobre la base de datos y de la ciencia, estudios rigurosos y evidencias empíricas confirman que, cuando se aplican y se cumplen las medidas

recomendadas por las autoridades sanitarias, el transporte público es seguro frente a la Covid.

- Tomar la iniciativa, siendo activos y transparentes en los medios de comunicación, para informar positivamente sobre las medidas que el sector está adoptando para minimizar los posibles riesgos. Ello permitirá restaurar la confianza de las personas en los sistemas de transporte público, reactivando sus beneficios para el conjunto de la sociedad.
- Garantizar la supervivencia del sector del transporte público, muy afectado por la caída insostenible del número de pasajeros y los ingresos asociados por venta de billetes, causados por los confinamientos. Deben establecerse marcos de financiación estables a través de fondos de movilidad específicos, contemplando sistemas de financiación alternativos, como la tasa por congestión, la tarificación vial o la afectación impositiva.

• 20. Este documento refleja el estado del arte del conocimiento en la fecha de su redacción. El sector del transporte público se compromete a hacer un seguimiento de los avances científicos de vanguardia y trasladarlos a acciones que beneficien la salud de sus trabajadores y viajeros.

Éste es un Policy Brief de la UITP, la Asociación Internacional de Transporte Público. La UITP agrupa a más de 1800 empresas asociadas en 100 países de todo el mundo y representa los intereses de los actores clave en este sector. Sus miembros incluyen autoridades de transporte, operadores, tanto públicos como privados, en todas las modalidades de transporte público, y la industria. La UITP centra su trabajo en los aspectos económico, técnico, de organización y de gestión del transporte de pasajeros, así como en el desarrollo de políticas destinadas a la movilidad y al transporte público a escala mundial.