

Lunes, 19 de octubre de 2020

José Dionisio González  
Samir Awad

## COVID-19 y el riesgo de no utilizar el transporte público.

---

Durante los últimos meses estamos viviendo tiempos inciertos en los que casi cada actividad humana que imaginemos se ha visto trastocada. La pandemia nos ha obligado a repensar incluso lo más cotidiano de nuestras vidas. Después del confinamiento y las primeras fases de vuelta a la 'normalidad' estamos redefiniendo nuestra cotidianidad y, en ella, el transporte, al ser una actividad intermedia necesaria para que podamos llevar a cabo casi todas las demás actividades de nuestro día a día, es una de las que más han sufrido.

A pesar de haberse demostrado un sector esencial durante estos meses para garantizar la movilidad de los trabajadores esenciales, se han difundido una serie de mitos que han extendido el miedo al contagio en el transporte público y han provocado una lenta recuperación de la demanda, tras la caída sin precedentes durante el confinamiento. Estas alertas se basan en dos estudios que han sido rápida y rotundamente contestados. Sin embargo, el daño reputacional ya estaba hecho y ahora resulta realmente difícil cambiar la opinión de los ciudadanos no informados.

### Las evidencias científicas apuntan a la seguridad del transporte público

Todas las noticias que apuntan hacia el peligro de contagio del coronavirus en el transporte público se refieren fundamentalmente a dos publicaciones.

El primero de ellos, publicado el 6 de marzo en la revista *Practical Preventive Medicine* (en chino), indica que el virus puede transmitirse en espacios cerrados como vehículos. Sin embargo, los medios que se han hecho eco del mismo han obviado las condiciones experimentales (un viaje de 4 horas en un vehículo con recirculación del aire interior) y las principales conclusiones del estudio. La primera es que se recomienda una buena ventilación de los vehículos, algo garantizado en países como España, en los que la mayoría de los vehículos cuentan con un sistema de renovación de aire en el interior del vehículo con aire del exterior. La segunda, y más interesante, es que, incluso en esas condiciones, no se contagió ningún viajero que llevara puesta una mascarilla. Por tanto, habría sido interesante que la prensa se hubiera hecho eco de la importancia de viajar con mascarilla.

El segundo artículo, un poco posterior, es un *working paper* escrito por un economista del MIT. Para que lo entiendan aquellos lectores que no estén familiarizados con el mundo académico, esto supone que no ha sido publicado en ninguna revista científica en la que se realice un proceso de revisión por otros investigadores que acrediten de algún modo la validez del estudio. No tiene, por tanto, ninguna validez científica (obviando, además, el hecho de que emplee como equivalente correlación y causalidad, que es un grave error desde el punto de vista estadístico). Los múltiples trabajos posteriores que evidencian la falta de rigurosidad de este *working paper* no han contado, sin embargo, con la misma repercusión mediática que la nota original.

Aunque aún quedan muchas dudas en torno a las vías de transmisión del virus y no conviene hacer juicios apresurados, las últimas evidencias apuntan a la vía de transmisión aérea, para la cual el método más eficaz de prevención es el uso de la mascarilla.

Así, incluso cuando nos parezca contraintuitivo pensar que un espacio público con muchas personas, como es el transporte público, pueda ser un espacio seguro frente al virus, la gran mayoría de los estudios realizados apuntan en esa dirección, especialmente aquellos que han seguido rigurosamente el método de publicación conocido como “revisión inter pares”, es decir, sometidos al escrutinio de otros expertos en el mismo campo de conocimiento, antes de que se publiquen.

En ciudades asiáticas donde el uso de la mascarilla estaba extendido antes de la pandemia, como Tokyo, Seúl y Hong Kong, se han reportado pocos casos de transmisión en el transporte público, estando relacionados la mayoría de sus brotes a los locales de ocio. Según ha podido evidenciarse a través de estudios, esta forma de contagio está correlacionada (lo que no implica necesariamente causalidad) con largas estancias en lugares mal ventilados en los que no se lleva puesta la mascarilla.

Estudios a una escala nacional tanto para el caso japonés como para el francés y el austriaco concluyen que ninguno de los brotes en estos países se relaciona con contagios en su transporte público. En el caso japonés, la Universidad de Tohoku no vinculó ningún brote de COVID-19 con el transporte público. El mismo resultado se obtuvo en el caso austriaco. Por su parte, en el caso francés, uno de los más rigurosamente descritos hasta la fecha, solo el 1% de los casos de contagio por COVID-19 estaban vinculados al transporte, frente a un 24% en lugares de trabajo, un 16% en lugares de atención médica, un 14% en reuniones familiares y de amigos, un 9% en eventos públicos y 8% en residencias de mayores y alojamientos sociales. Las razones para que no se produzcan apenas contagios en el transporte público parecen apuntar a un bajo tiempo de convivencia y a las precauciones tomadas: la obligatoriedad del uso de mascarilla, la adaptación de los procedimientos de limpieza y la renovación de aire en los vehículos (no olvidemos que, además de contar con sistemas de renovación de aire, en cada parada o estación, los vehículos abren sus puertas).

A nivel internacional el riesgo de contagio parece situarse entre el 1% y el 0,005%, bastante inferior a la probabilidad de morir en un accidente de tráfico. Por supuesto, menor a medida que se cumplen las medidas de precaución e higiene citadas. Todo parece apuntar, por tanto, a que los mitos generados en torno al contagio en el transporte público no eran más que creencias infundadas que deben ser desmontadas.

La ciencia trabaja, además, en métodos para rebajar aún más el riesgo de contagio. Por ejemplo, en el CSIC están investigando en formas de inactivar el virus con luz ultravioleta o por contacto con superficies con propiedades especiales, algo que, con el apoyo de las Administraciones, podría ser aplicable de manera masiva en próximas fechas.

## **El papel de los gestores del transporte público durante la crisis**

A pesar de la estigmatización injustificada del transporte público, las partes interesadas del sector están comprometidas con recuperar la confianza y tranquilizar a los pasajeros. Así, desde el inicio de la crisis, las autoridades y operadores de transporte público han estado trabajando para garantizar la seguridad del mismo: adaptando la oferta de transporte, escalando y reforzando los procedimientos de limpieza y desinfección de vehículos y estaciones, proporcionando equipos de protección de personal a su personal e incluso a los

pasajeros, instalando dispensadores hidroalcohólicos en las estaciones, asegurando que los viajeros usen su máscara de manera eficiente, aumentando el nivel de ventilación natural y renovación del aire, acelerando la digitalización de sus operaciones y el despliegue de herramientas informáticas para monitorear mejor el número de viajeros y proporcionar información horaria sobre ocupación para evitar vehículos abarrotados, proporcionando facilidades de pago sin contacto y proporcionando una comunicación transparente hacia el público y su personal.

Aunque todas estas medidas han tenido como resultado un alto aumento de sus costes, las autoridades y operadores de transporte público y las autoridades han demostrado su rápida adaptabilidad y, sobre todo, un sentido de responsabilidad y fuerte compromiso hacia su personal y sus usuarios. Dada la reanudación progresiva de la oferta de transporte público es, por tanto, imperativo intervenir con medidas de apoyo financiero excepcionales o el sistema colapsará.

## **El necesario papel de todos los agentes sociales**

La gestión de la demanda resulta clave para descongestionar la hora punta en el transporte público. Los sectores público y privado deben colaborar para supervisar y reajustar las estrategias que, como resultado de esta crisis, a corto y, en especial, a largo plazo, pueden afectar a la dinámica de las ciudades y su movilidad. Apoyadas en una mayor flexibilidad y soluciones tecnológicas, una respuesta eficiente para optimizar y adaptar las redes y los servicios puede influir positivamente en la forma de desplazarse. Entre otras medidas, esto exige la flexibilización de los horarios laborales y escolares para evitar los efectos de las horas punta. Los nuevos hábitos como el teletrabajo, cuando sea posible, deben también mantenerse.

Es importante también evitar caer en el alarmismo, comunicando las evidencias científicas para restablecer la confianza de la ciudadanía en el sector del transporte público. Las autoridades y los operadores de transporte público deben reforzar su interacción con los medios de comunicación para explicar las adaptaciones del sector.

## **El transporte público, columna vertebral de la movilidad urbana**

Las evidencias científicas apuntan, además, a que la contaminación del aire es una de las principales causas de mortalidad y un factor de riesgo importante para las enfermedades respiratorias y cardiovasculares agudas, entre las que se encuentra la COVID-19. Por tanto, el abandono del transporte público y el desequilibrio del reparto modal a favor del coche particular suponen un riesgo evidente al que no deberíamos exponernos como sociedad.

Este impacto va, sin duda, mucho más allá de las cuestiones relacionadas con la calidad del aire y la salud. Teniendo en cuenta que, en las grandes ciudades españolas, el transporte público supone aproximadamente la mitad de los viajes mecanizados, su descenso y el ascenso del uso del coche estaría asociado a una mayor congestión, un mayor ruido, una mayor ocupación de espacio público (y, por ello, una menor calidad del espacio dedicado a otros usos), un mayor impacto sobre el cambio climático, una mayor accidentabilidad y, no nos olvidemos, una mayor inequidad, que nos alejaría del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Por estos motivos, el transporte público debe ser la columna vertebral de la movilidad urbana en todas las estrategias de recuperación de la crisis. Debe evolucionarse desde el transporte motorizado individual hacia modos más sostenibles en el marco de un sistema

integrado (administrativa, modal y tarifariamente) de transporte público, que combine los servicios de movilidad, ofrezca desplazamientos de puerta a puerta y elimine la necesidad del vehículo privado. Los bajos niveles de tráfico en las ciudades de todo el mundo constituyen una oportunidad fantástica para realizar inversiones tácticas muy eficientes en términos de coste-beneficio, como ensanchar las aceras y crear carriles bus dedicados, con el fin de garantizar una mejor fiabilidad de los servicios de autobús, reducir los tiempos de recorrido, etc.

En definitiva, no podemos poner en riesgo nuestra calidad de vida renunciando a los beneficios sociales, medioambientales y económicos del transporte público para la sociedad, sino que debemos reforzarlos. Los datos están ahí y confiamos en que los responsables políticos los utilicen con sabiduría.

---

## Fundación Corell

La Fundación Corell es una entidad sin ánimo de lucro, fundada en 1997. Su principal objetivo es la defensa de la movilidad sostenible, conectada y segura en el ámbito del transporte por carretera tanto de viajeros como de mercancías.

Para ello, la Fundación apoya y da soporte a todos los actores intervinientes en esta actividad, mediante acciones formativas, investigación y relaciones institucionales. Con esta finalidad, la Fundación Corell mantiene contactos permanentes con profesionales, empresas e instituciones vinculadas con el sector; participa en Foros Internacionales y edita estudios y trabajos de investigación, vinculados a los temas de máxima actualidad para el transporte internacional.

La Fundación Corell mantiene acuerdos de colaboración con diversas Universidades españolas y promueve el Premio José María Huch, destinado a reconocer a los autores de trabajos de investigación relacionados con el transporte en sus diferentes vertientes.



*C/ Orense 36, 1º D Esc.Izq. 28020 Madrid  
Tlf: 91 866 90 10  
Fax: 91 395 28 23*

Más información en: <https://www.fundacioncorell.es>

## Contacto de Prensa

**J. Víctor Esteban** (Fundación Corell)  
Tel: + 34 91 8669016  
Email: [jvesteban@fundacioncorell.es](mailto:jvesteban@fundacioncorell.es)

**Noelia Perlacia** (Avance Comunicación)  
Tel: +34 91 5191005  
Email: [noeliap@avancecomunicacion.com](mailto:noeliap@avancecomunicacion.com)  
[prensa@fundacioncorell.es](mailto:prensa@fundacioncorell.es)