

## Ens contagiem al transport públic?

*Epidemiòlegs alerten que el risc és alt encara que es porti mascareta si la distància entre persones és escassa mentre els operadors defensen que metros, autobusos i trens són segurs*



Passatgers a l'andana d'una estació de tren | ACN

Després d'un cap de setmana de confinament dels municipis (<https://www.naciodigital.cat/noticia/210883/tancats-menys-anar-feina-escola-catalunya-estrena-restriccions>) -amb bars, restaurants, cinemes, teatres, gimnasos i centres comercials tancats- (<https://www.naciodigital.cat/noticia/210861/confinats-municipis-sense-activitats-culturals-extraescolars-restriccions-urgencia>) , molts ciutadans tornaran a agafar trens, metros i autobusos que, en determinades hores punta, van plens a vessar. És inevitable que, davant les dures restriccions en l'àmbit del lleure i de l'oci per disminuir dràsticament la interacció social, hi hagi molta gent que es pregunta: i al transport, quan anem a la feina, no hi ha risc de contagi? No es poden garantir més freqüències i vehicles per garantir distància de seguretat?

La resposta dels epidemiòlegs consultats és clara: el risc és alt encara que es porti mascareta si la distància entre persones és escassa. "L'àmbit dels transports és un dels més abandonats on el risc de contagi és alt", assegura l'epidemiòloga de l'Hospital Clínic Anna Vilella. "Els dos grans talons d'Aquil·les en aquests moments són les interaccions laborals i els transports, on el risc de contagi si hi ha una persona infectada és entre 7 i 8 sobre 10", afirma l'epidemiòleg Oriol Mitjà. "Hi ha contagis segur perquè és el lloc on hi ha les condicions més negatives", conclou també Salvador Macip, metge i investigador de la Universitat de Leicester i la UOC.

---

## *Oriol Mitjà: "Els dos grans talons d'Aquil·les en aquests moments són les interaccions laborals i els transports, on el risc de contagi si hi ha una persona infectada és entre 7 i 8 sobre 10"*

La diagnosi dels experts és, doncs, compartida, com és també que cal solucionar els dèficits perquè no s'acabi incentivant l'ús del vehicle privat. De fet, durant l'inici de la primera onada de la pandèmia i davant la incertesa, els propis governs van desaconsellar l'ús dels transports públics i se'n va reduir l'oferta ( <https://www.naciodigital.cat/noticia/201279/govern-espanyol-instalar-transport-privat-durant-desescalada> ). La conclusió dels experts contrasta amb la dels operadors de transports, que sostenen que el transport públic és segur, fins i tot en hores en què l'ocupació és alta, si es prenen les mesures adequades. Augmentar la freqüència de pas i els vehicles, insisteixen, no és possible.

### **Per què els epidemiòlegs consideren que el risc de contagi és alt?**

Els experts recorden que es parteix de la base que el virus es transmet, sobretot, per la interacció social. "Si la interacció social és més intensa i hi ha aglomeracions, la transmissió es fa amb facilitat. La mascareta i la ventilació redueixen el risc, però si anem estrets i a menys de mig metre i hi estàs més de 15 minuts, no es pot dir que no hi ha risc", adverteix Vilella. Mitjà argumenta que és comprensible que la ciutadania es preguntï per què hi ha coses que els governs deixen fer i no unes altres. "Tanques primer el que creus que és menys essencial. El metro és essencial per al treballador, per això es manté", argumenta.

## *Anna Vilella, epidemiòloga de l'Hospital Clínic: "Si la interacció social és més intensa i hi ha aglomeracions, la transmissió es fa amb facilitat. La mascareta i la ventilació redueixen el risc, però si anem estrets i a menys de mig metre i hi estàs més de 15 minuts, no es pot dir que no hi ha risc"*

Mitjà afegeix que tot espai tancat on no hi hagi un distanciament físic d'almenys 1,5 metres difícilment es pot considerar segur. "Has de garantir que la ventilació està treballant a més intensitat. Si no, no s'explica per què al teatre es garantia una distància de dos metres amb mascareta i a les consultes mèdiques hi ha cadires inutilitzades i, en canvi, al tren no hi ha cap seient bloquejat (<https://www.naciodigital.cat/noticia/203686/canvis-desescalada-ja-es-podran-ocupar-tots-seients-transport-discoteques-obriran-fase>) ", insisteix Vilella. Macip, per la seva banda, recorda que la mascareta no redueix al 100% el risc de contagi, més encara si no es porta ben posada, però que cal tenir també en compte el contagi per contacte, és a dir, per superfícies contaminades, com ara els seients del transport o els agafadors.

També apunta que està comprovat que existeixen "súpercontagiadors", és a dir, persones infectades amb una alta capacitat per transmetre el virus, i que l'impacte s'aguditzava en espais tancats amb poca distància entre persones.

## Quan hi ha més perill de contagi als transports, segons els experts?

D'entrada, les aglomeracions, alerten els epidemiòlegs, ja suposen un increment del risc. Per tant, les hores punta amb els combois plens de gent són un context que pot afavorir la propagació. Les probabilitats augmenten en cas que es porti la mascareta mal col·locada, com ara amb el nas fora, o que aquesta es retiri per consumir begudes i aliments. Aquesta conducta està explícitament prohibida al transports públic. Però no ho està, per exemple, el fet de parlar amb una altra persona. "Parlar incrementa el risc d'infecció i, com més alt, encara més", puntualitza.

## *Salvador Macip, metge i investigador de la Universitat de Leicester i la UOC: "Parlar incrementa el risc d'infecció i, com més alt, encara més"*

De fet, desgrana Macip, tendim a parlar a un volum més alt quan portem la mascareta perquè el receptor ens escolti i, per molt que aquesta protecció freni les gotes de saliva i els aerosols, com més alt parla més se'n projecten i més risc que s'acabin projectant fora. Des de TMB defensen, però, que el silenci impera en els combois i que "la no interacció" és un dels elements que fa que els transports siguin "tan segurs com qualsevol altre espai on es respecten les mesures".

## Quines mesures s'han pres en els transports?

"Si es prenen les mesures adients, el transport públic és segur", sostenen des de Renfe. L'operadora argumenta que s'han instal·lat totes les proteccions dictades per les autoritats sanitàries. Les enumeren: la mascareta obligatòria i ben posada, un missatge que es recorda sovint per megafonia, la prohibició de menjar i de beure, dispensadors d'hidrogel i senyals al terra per mantenir la distància als vestíbuls de les estacions, mampares entre taquilles i clients, intensificació de la neteja i la inspecció de tots els espais de viatgers, neteja intensiva de totes les superfícies a les nits i sempre que hi ha finalització de recorregut. Subratllen especialment que l'aire als vagons es renova cada set minuts de mitjana i que tenen calculat que a Rodalies el temps que mig que passen els viatgers és de 22 minuts.

Sobre la ventilació, Vilella puntualitza que cada 7 minuts pot ser suficient o no en funció del nivell d'ocupació del vagó. Per un volum de 180 metres cúbics, la ventilació seria correcte sempre i quan hi hagués un màxim de 36 persones. Segons Renfe, el volum de cada vagó, en funció del model de tren, oscil·la entre 133 -en el cas dels Civia, on no hi ha portes entre vagons- i 194 metres cúbics en els de Rodalies.

Pel que fa a metros i autobusos, fonts de TMB asseguren que amb les mesures d'higiene intensificades, el comportament responsable dels usuaris, el temps limitat de viatge, la falta d'interacció i les mesures complementàries de prevenció, "es pot afirmar que el transport públic de l'àrea de Barcelona és sanitàriament segur".

## *"Si es prenen les mesures adients, el transport públic és segur", sostenen des de Renfe*

Les mesures que s'han pres des de TMB, detallen, passen per processos de neteja i desinfecció freqüents de les superfícies d'ús públic i compartit amb aigua, detergent i productes viricides autoritzats. També dels dispositius d'accionament com poms, polsadors, botons d'ascensors, màquines de venda, així com seients, i les baranes i passamans de les estacions. Apunten que també s'estan provant "tècniques innovadores" amb neteja i desinfecció amb llum ultraviolada i que, en el cas dels autobusos, s'utilitza l'ozó per eliminar agents contaminants de l'aire.

Pel que fa a la ventilació, en el cas de les estacions de metro expliquen que l'ambient es renova a través de les estacions i pous situats entre les estacions a través d'"electroventiladors que impulsen o extreuen aire les 24 hores". En el cas dels trens i els autobusos, la ventilació es realitza, per una banda, quan s'obren les portes a les parades. I, per l'altra, a través del circuit de climatització dels vehicles. "S'estima que cada dos minuts i mig es renova completament l'ambient interior d'un tren de cinc cotxes i 88 metres de longitud com els que circulen a la xarxa de metro de Barcelona", afirmen.

## **Hi ha estudis que certifiquin que el transport és segur?**

Des de TMB es remeten a diferents estudis que conclouen que en altres ciutats on s'apliquen mesures semblants a les de Barcelona el transport públic "no és una font important" de contagis, unes investigacions a les quals també fa referència Renfe. "En el rastreig dels brots de Covid-19 no apareix el transport públic com a lloc de propagació significativa", afirmen.

Macip replica, però, que en realitat no es disposen de les eines per saber exactament on es contagien moltes persones. "Al transport públic no saps qui estava amb tu i, per tant, no podem quantificar els contagis", apunta. Per saber-ho, caldria fer un seguiment de viatgers. Això sí, recorda que hi ha un augment d'infeccions significatiu en les franges d'edat més actives laboralment.

## ***"En el rastreig dels brots de Covid-19 no apareix el transport públic com a lloc de propagació significativa", afirmen des de TMB***

Tot i això, des de Renfe recorden que un estudi realitzat a trens de la Xina entre desembre i febrer -el pic de l'epidèmia allà- amb 2.300 passatgers infectats i 72.000 persones que es van assegurar a prop d'ells conclou que el percentatge de contagiats va ser del 0,32% (234 persones). Oriol Mitjà cita que un altre estudi fet a la Xina -on l'ús de la mascareta és habitual- entre gener i abril determinava que seure en un tren o avió a prop d'un infectat durant 3 o 4 hores suposava un risc "gens negligible" del 10%. En el cas de tractar-se de 7 o 8 hores, s'identificaven persones que es contagiaven malgrat estar a cinc seients de distància.

Altres estudis realitzats al Japó i a Suïssa no apuntaven el transport públic com a principal punt de contagi i, en el cas de França, dels 1.100 brots detectats entre maig i agost, només un 1% s'atribuïen a desplaçaments en transports públics. Els experts consultats insisteixen, però, que és molt difícil que una persona contagiada identifiqui que es va infectar en un transport públic perquè va envoltada de gent desconeguda. Els contactes estrets que es mencionen són sempre gent coneguda de l'entorn.

## **Quina és la demanda en aquests moments?**

TMB calcula que, a l'inici de curs, es van consolidar 1,3 milions de validacions els dies feiners, equivalent al 61% de la demanda per les mateixes dates del 2019. Amb el tancament de

l'hostaleria, el segon estat d'alarma i el toc de queda s'estima que se situa al voltant del 55%. I aquest divendres, quan va entrar en vigor el confinament perimetral i el municipal de cap de setmana, fins a les 9 del matí la demanda era d'un 8% menys que el divendres de la setmana anterior i un 46% menys de passatge que en un divendres equivalent de l'any passat.

Renfe calcula que la demanda se situa en el 50% en hora punta i que la mitjana és del 53% en els dies feiners, percentatge que disminueix en cap de setmana. "Es poden produir aglomeracions de forma puntual, però continua sent segur malgrat que es produeixin", apunten. També atribueixen a una situació puntual les incidències amb importants acumulacions de passatgers dilluns passat a causa d'un retard en les obres d'Adif a l'estació de Sants.

## **Es pot incrementar la freqüència de transports i la quantitat de vehicles?**

"No hi ha més trens ni metros", afirmava aquesta setmana el director general de transports i mobilitat de la Generalitat, David Saldoni, en una entrevista a RAC 1. Les possibles solucions, insistia, passen per reduir la demanda. Tant TMB com Renfe asseguren que estan oferint el servei al 100% i que no és possible incrementar ni freqüència ni vehicles. "Tenim més trens que mai a la xarxa de metro. Per fer més increments es triga anys", subratllen des de TMB, que afegeixen que, en el cas dels autobusos, l'oferta està planificada en funció de la concertació global del sistema. Des de Renfe asseguren que, per molt que s'adquirissin més trens, no es pot augmentar la freqüència amb l'actual capacitat que tenen els túnels.

## **Què consideren els epidemiòlegs que s'hauria de fer per reduir riscos?**

Tenint present que no es pot augmentar l'oferta en hores punta, els epidemiòlegs consultats sostenen que s'han d'explorar altres vies per evitar les aglomeracions i evitar que els ciutadans acabin optant pel transport privat, una alternativa que apunten que és menys sostenible. Mitjà, Macip i Vilella assenyalen com a mesura cabdal que el teletreball sigui obligat tant com sigui possible per reduir molt més la mobilitat. La Generalitat no té la competència per forçar-ho en aquests moments. "S'ha d'incentivar al màxim. No és moment per anar a la feina de forma presencial si no és estrictament necessari", avisa Macip.

## ***Els experts demanen l'obligatorietat del teletreball per reduir la mobilitat i que es regulin i s'esglaonin els accessos a les hores punta del transport públic***

De cara als treballadors que han d'assistir presencialment a la feina, els experts demanen que es regulin els accessos. Per exemple, afavorint una demanda esglaonada flexibilitzant horaris d'entrada i de sortida a les empreses o, apunta Mitjà, amb opcions enginyoses com preus més econòmics en altres franges horàries o bé controls de temperatura abans d'accedir-hi. Altres opcions que aquest darrer epidemiòleg reconeix que poden semblar distopia però que "no estan tan lluny" serien tests d'antígens que garantissin "vagons Covid free". Altres opcions passarien per impulsar plans de "micromobilitat" potenciant bicicletes, patinets o transports discrecionals per transportar grups bombolla.

"El transport, sent una cosa tan necessària, s'hauria d'aplicar el màxim de mesures per reduir riscos, com s'ha fet a les escoles", insisteix Macip. Vilella admet que la situació al transport és difícil de gestionar i que genera moltes "contradiccions". Amb tot, demana que no es transmeti "que no passa res" i que s'intervingui per reduir tant com siguin possibles els riscos.

[plantillacoronavirus]