



**Nota 1:** Los datos estimados por C-interereg no deben ser considerados como cifras oficiales de las instituciones patrocinadoras. Así mismo los comentarios e informes que se publican a partir de ellos recogen exclusivamente la opinión de los autores.

**Nota 2:** Los datos publicados en este Cuadro se refieren a la última estimación de la base de datos anual detallada de C-interereg para el periodo 1995-2017.

**Nota 3:** Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-interereg. CEPREDE".

Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

Llano, C., De la Mata, T., Díaz-Lanchas, J., Gallego, N, (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. *Transportation Research Part A*, 95, 334–355

Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intranational Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, *Spatial Economic Analysis*, 10:3, 369-399.

Llano. C., Esteban. A., Pulido. A., Pérez. J (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-interereg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". *International Regional Science Review*. 33. 302-337.

## Junio 2020

### Institución promotora:



### Instituciones patrocinadoras:



## Cuadro: La desescalada *in slow motion*

Por Carlos Llano

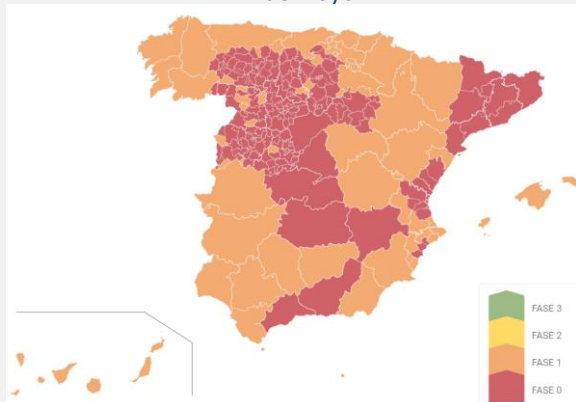
Desde que el pasado marzo de 2020 dedicábamos este mismo cuadro al inicio de la pandemia, hemos vivido situaciones personales y profesionales que ninguno había imaginado. Nos enfrentamos a una situación sin precedentes, tanto por el carácter generalizado del shock, como por su profundidad en todos los países del mundo. La situación de España es especialmente difícil, no sólo por haber sido uno de los países más castigados por la pandemia, sino por una estructura económica especialmente dependiente del turismo. También nuestra industria está muy orientada a la exportación y cuenta con una presencia especial del sector de la automoción, uno de los más afectados por la disrupción de la cadena de suministros, la congelación de la movilidad y la caída de la demanda. La división política y social tampoco auguran un camino de rosas en una recuperación que requerirá de unidad, coraje y reformas dolorosas.

El carácter trimestral de nuestros indicadores de comercio, aportan aun escasa información acerca del *shock*. Por ello, revisamos en este cuadro otras variables de alta frecuencia para valorar la evolución de las comunidades autónomas durante el confinamiento y la desescalada. Aunque la gestión de la información de la pandemia está dejando mucho que desear, sobre todo en el ámbito de la publicación y uso de los datos sanitarios y de defunciones, se ha realizado un esfuerzo importante por parte del INE y el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), en la generación de diferentes indicadores relativos a la movilidad personal a nivel autonómico, provincial y municipal. *El mando único* ha renunciado a utilizar los datos de teléfonos móviles contra el virus, en contra de los países que mejor han controlado la pandemia, pero al menos se están usando para seguir el pulso al confinamiento y la desescalada.

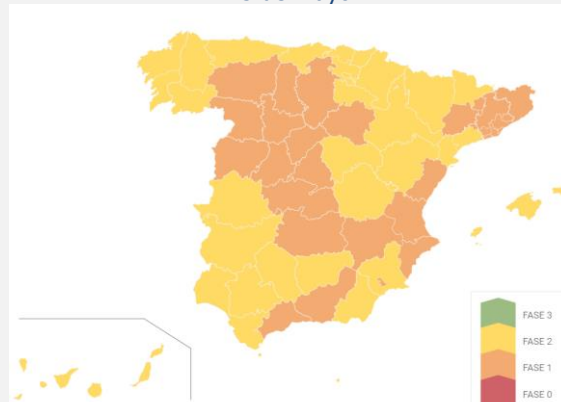
El **Gráfico 1** recoge la evolución del mapa de España durante la desescalada, aportando un punto de referencia para entender los indicadores de movilidad durante el "encendido progresivo" de la economía. Llama la atención los cambios en las unidades territoriales de referencia de cada mapa. Después de varios meses en los que *el mando único* sólo ha publicado datos sobre la pandemia a nivel de comunidad autónoma, la desescalada se ha basado en datos territoriales de escala inferior desconocidos hasta ese momento (provincia, áreas sanitarias, municipios, etc.). Así, la primera fotografía de la desescalada ofreció un mapa atípico, en el que diferentes territorios presentaban niveles heterogéneos de libertad de movimiento y actividad económica.

### Gráfico 1. Hitos de la desescalada según provincias

11 de mayo



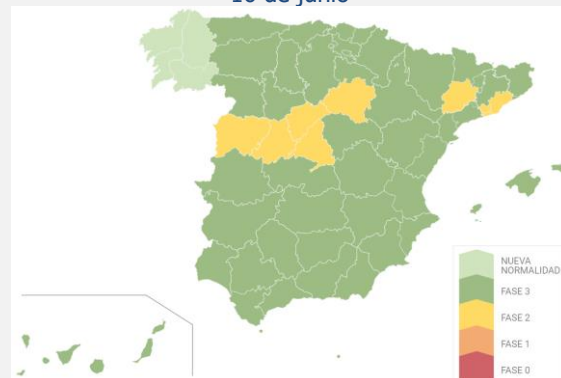
25 de mayo



1 de junio



16 de junio



Fuente: RTVE y Ministerio de Sanidad

Los dos primeros mapas relativos al 11 y 25 de mayo, apuntan a cómo los criterios utilizados para la parcelación eran principalmente sanitarios, relacionados con la evolución de los contagios y la saturación hospitalaria. Los casos particulares de Castilla y León y Cataluña son dignos de mención, donde se optó por una incorporación progresiva a la Fase 1 y Fase 2 de los diferentes áreas sanitarias y municipios, dejando en fases más rezagadas precisamente a los centros neurálgicos de mayor actividad económica y densidad de población. La Comunidad de Madrid, por el contrario, optó por no dividir su territorio, según los distintos niveles de riesgo y saturación sanitario, a la hora de optar a la Fase 1, recibiendo la ya conocida valoración negativa por parte del Ministerio de Sanidad en sendas ocasiones. Ya sea por opción (Barcelona) o por denegación (Madrid), los dos motores económicos del país entraron con demora en el proceso de desescalada, y como veremos, mantienen aún hoy en día una posición rezagada respecto al resto del país.

Los dos siguientes mapas (1 de junio vs 16 de junio) recogen las últimas etapas de la desescalada, confirmando nuevamente cómo Madrid, Barcelona y algunos territorios de Castilla y León y Cataluña se mantenían por detrás en la carrera hacia la *nueva normalidad*, ese terrible eufemismo. También destacan la rápida recuperación de Galicia, primera comunidad que se une a las islas que ya estaban disfrutando de ese último hito del desconfinamiento.

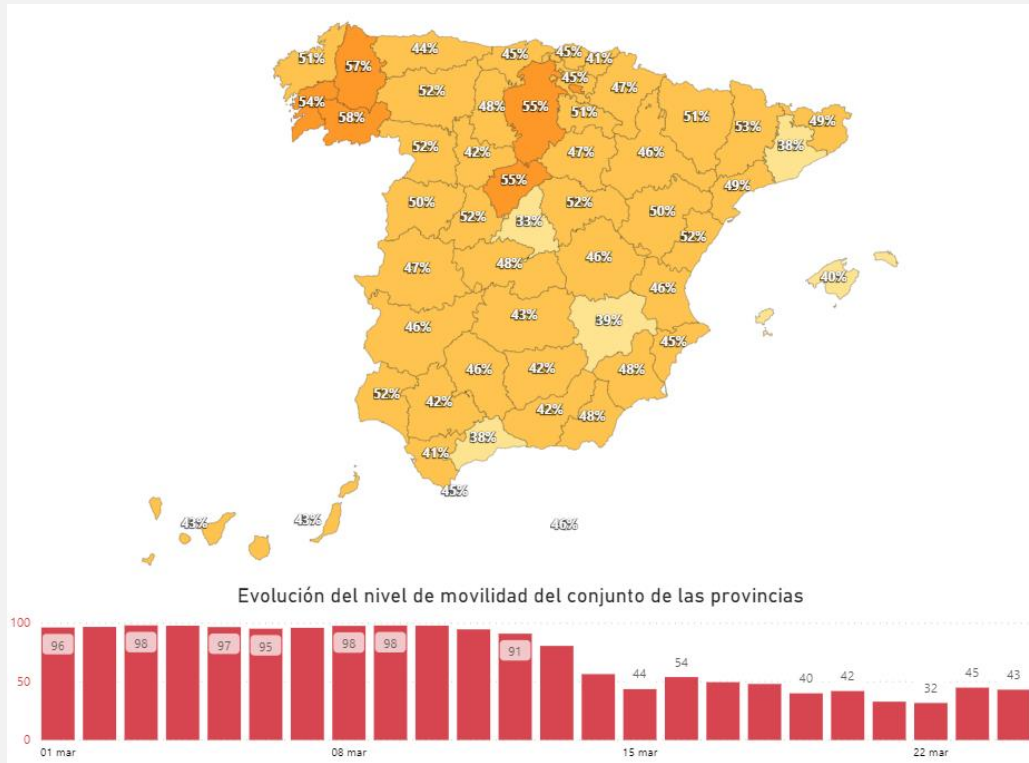
En este punto, resulta interesante analizar cómo esta heterogeneidad territorial se ha reflejado en los indicadores ya comentados acerca de la movilidad personal en España. A este respecto, tanto el INE como el MITMA, en colaboración con un amplio grupo de instituciones públicas y privadas, están realizando un seguimiento masivo del movimiento de las personas a través del rastreo anonimizado de sus teléfonos móviles. Se trata de indicadores complejos, tanto en su elaboración como su interpretación. En un escenario de teletrabajo, gran parte de la actividad económica se ha realizado sin desplazamiento físico, a la par que los movimientos de la población se han producido precisamente en los momentos de descanso, justo lo contrario de lo que ocurre en el periodo de normalidad. Dicho esto, podemos también utilizar la movilidad como un indicador de la reactivación económica, sobre todo si se analiza con cuidado, jugando con las fechas, la situación de cada territorio en la desescalada, el día de la semana (diario versus fin de semana), así como la diferenciación entre movimientos intra-provinciales como interprovinciales, de entrada o de salida. Es importante remarcar que los porcentajes de movilidad están medidos en relación con la movilidad del periodo de referencia pre-COVID (marzo 2020). Esto impone problemas de estacionalidad, que sería necesario depurar. Así, si comparamos datos laborales de diferentes meses, con los de marzo, la estacionalidad que nos estaría afectando sería la mensual. La movilidad habitual en un día frío y lluvioso de marzo no es la misma que en otro soleado de mayo o junio. También la movilidad relacionada con el abastecimiento de mercancías podría estar afectada por la estacionalidad de la recolección de temporada de fruta y hortalizas...

Asumiendo dichas limitaciones, el **Gráfico 2** recoge la movilidad provincial en España en los días previos al martes 24 de marzo, considerado por muchos como el "día pico" de la pandemia en España. El panel A) se centra en la movilidad intra-provincial medida en un día laborable, en un periodo en el que toda España estaba sumida en el periodo de confinamiento más profundo. En estos días, la movilidad sólo estaba permitida para los trabajos esenciales y una pequeña lista de actividades individuales. Tal y como muestra el gráfico de barras inferior, la movilidad general en España estaría en torno al 43% de la observada en el periodo normal de referencia previo al estado de alarma. Esta cifra puede resultar excesiva. En el caso de la Comunidad de Madrid, la movilidad era la menor de España (33%) seguida de Barcelona (38%), Málaga (38%) o Albacete (39%). Por el contrario, los mayores porcentajes de movilidad relativa al periodo de normalidad se registraban en Galicia y -sorprendentemente- en algunas provincias como Segovia o Palencia, que tardarían luego en entrar a la Fase 1. Lógicamente, estos datos específicos podrían deberse a diferentes razones relacionadas con el carácter rural de la población, el tamaño, densidad y distancia relativa de los núcleos urbanos, o la presencia de determinadas actividades económicas muy relacionadas con las tareas esenciales permitidas. Sin entrar a su valoración, establece el rango inferior de la escala de este indicador.

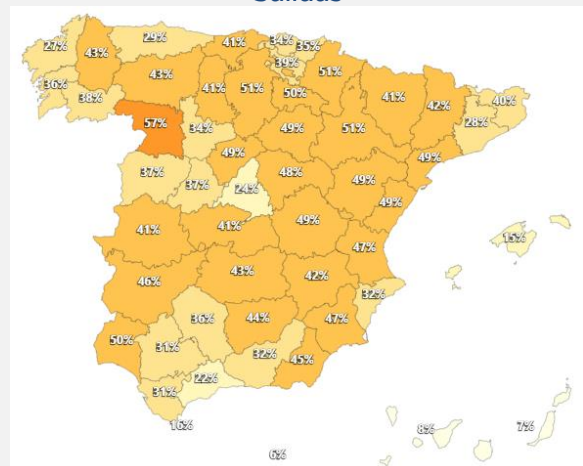
Los paneles inferiores del **Gráfico 2** muestran la movilidad interprovincial de entrada y salida. En un periodo en el que estos movimientos estaban prohibidos fuera de casos de máxima necesidad (abastecimiento de alimentación y productos sanitarios; desplazamiento de fuerzas de seguridad; etc.), los niveles generales de movilidad son aún menores que en los intra-provinciales, registrando un 36% para España, con mínimos muy reducidos en Madrid (22%/24%), Málaga (24%/22%) o Barcelona (29%/28%). Sorprende Zamora (55%/57%) con los mayores porcentajes de movilidad inter-provincial, seguida de Palencia (51%) o Zaragoza (50/51%). Será interesante investigar los factores microeconómicos que subyacen a estos mayores niveles de movilidad relativa, que podrían estar asociados con la presencia de importantes centros logísticos.

**Gráfico 2. La movilidad de personas en el confinamiento (24/03/2020 ≈ día pico).**

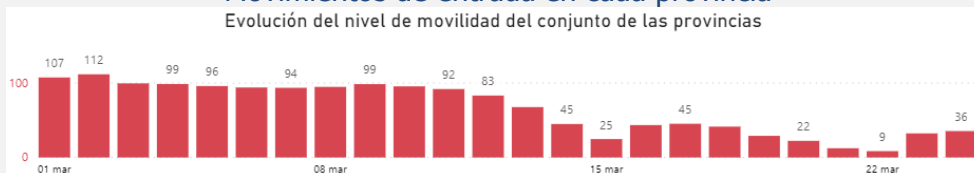
**A) Movilidad intra-provincial durante el confinamiento.**



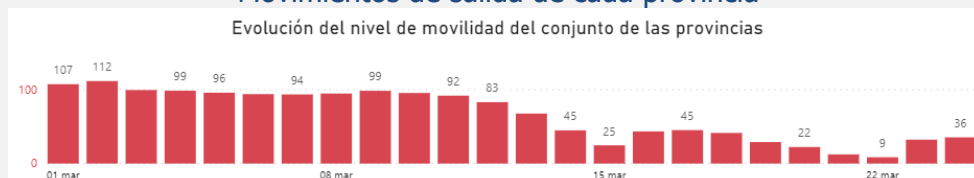
**B) Movilidad interprovincial durante el confinamiento.**  
Entradas Salidas



**Movimientos de entrada en cada provincia**



**Movimientos de salida de cada provincia**



**Fuente:** Elaboración propia a partir de: [https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/evolucion-movilidad-bigata/indicadores\\_movilidad\\_desescalada/indicadores-generales-de-movilidad](https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/evolucion-movilidad-bigata/indicadores_movilidad_desescalada/indicadores-generales-de-movilidad)

Los porcentajes relativos de movilidad relacionados con las entradas y salidas de cada provincia también podrían ser reveladoras. Por ejemplo, centrándonos en la Comunidad de Madrid, encontramos porcentajes de movilidad inferiores en las entradas (22%) que en las salidas (24%), siempre calculadas sobre sus correspondientes porcentajes de referencia en la situación de normalidad pre-COVID19. Por un lado, si estos movimientos estuvieran relacionados con los desplazamientos de mercancías asociadas al abastecimiento de actividades esenciales (transporte, distribución, alimentación, etc.), esperaríamos una relación contraria entre dichos porcentajes, sabiendo que Madrid tiene un fuerte saldo negativo en los intercambios interregionales de bienes con el resto de España, y que por tanto tendería a recibir (entradas) más flujos que los que envía (salidas). Por el contrario, tales porcentajes relativos podrían deberse a una mayor capacidad emisora de personas por parte de Madrid, asociada a los movimientos de personal sanitario y fuerzas de seguridad que pudieran estar atendiendo desde Madrid a otras provincias. También los porcentajes relativos de Barcelona o Tarragona, donde apenas existen diferencias entre las entradas y salidas, contrasta con lo que uno esperaría encontrar según su tendencia a ser los grandes abastecedores netos de mercancías al resto de España, con una presencia muy importante del *cluster bio-sanitario* y de la industria de la alimentación. Con ello, es más probable que los porcentajes aquí recogidos de movilidad inter-personal no esté tan ligado a los movimientos de mercancías esenciales, ligados a los servicios públicos (seguridad y sanidad), que absorbieron la mayor parte de la actividad durante este periodo de *hibernación inducido*. Tendríamos que bajar al nivel municipal para desentrañar más si estos porcentajes relativos de entradas/salidas están más explicados por movimientos de *commuting* interprovinciales, más comunes en Madrid (con Guadalajara, Toledo, Ciudad Real o Segovia) o Barcelona (con Tarragona o Lérida).

El **Gráfico 3** ofrece una radiografía equivalente para la desescalada. El **panel A)** se refiere a la reactivación relativa de los **flujos intra-provinciales**, los más ligados a los movimientos personales asociados con la recuperación de la actividad laboral no esencial y las medidas de alivio (Fase 0: paseos familiares y la práctica del deporte por franjas horarias, etc.; Fase 1: aperturas de terrazas y centros comerciales y de ocio; visitas intra-provinciales a familiares y amigos, etc.).

- Los % más bajos de movilidad se han seguido observando en Madrid (45%; 61%; 61%; 68%) y Barcelona (52%, 66%, 59%, 73%), si bien esta última habría recogido un repunte notable en el último dato analizado.
- Nuevamente se siguen encontrando porcentajes de movilidad elevados en determinadas provincias atípicas, como es el caso de Palencia, Zamora, Orense y Lugo. Se entiende que este hecho puede estar relacionado nuevamente con el carácter rural y la concentración de la población en pequeños municipios donde las restricciones a la movilidad han sido menores, y donde se han podido producir desplazamientos entre núcleos urbanos de la misma provincia. También puede deberse a un "efecto denominador", al tener menores niveles de movilidad en la situación de normalidad, por un menor nivel de actividad económica y turística.

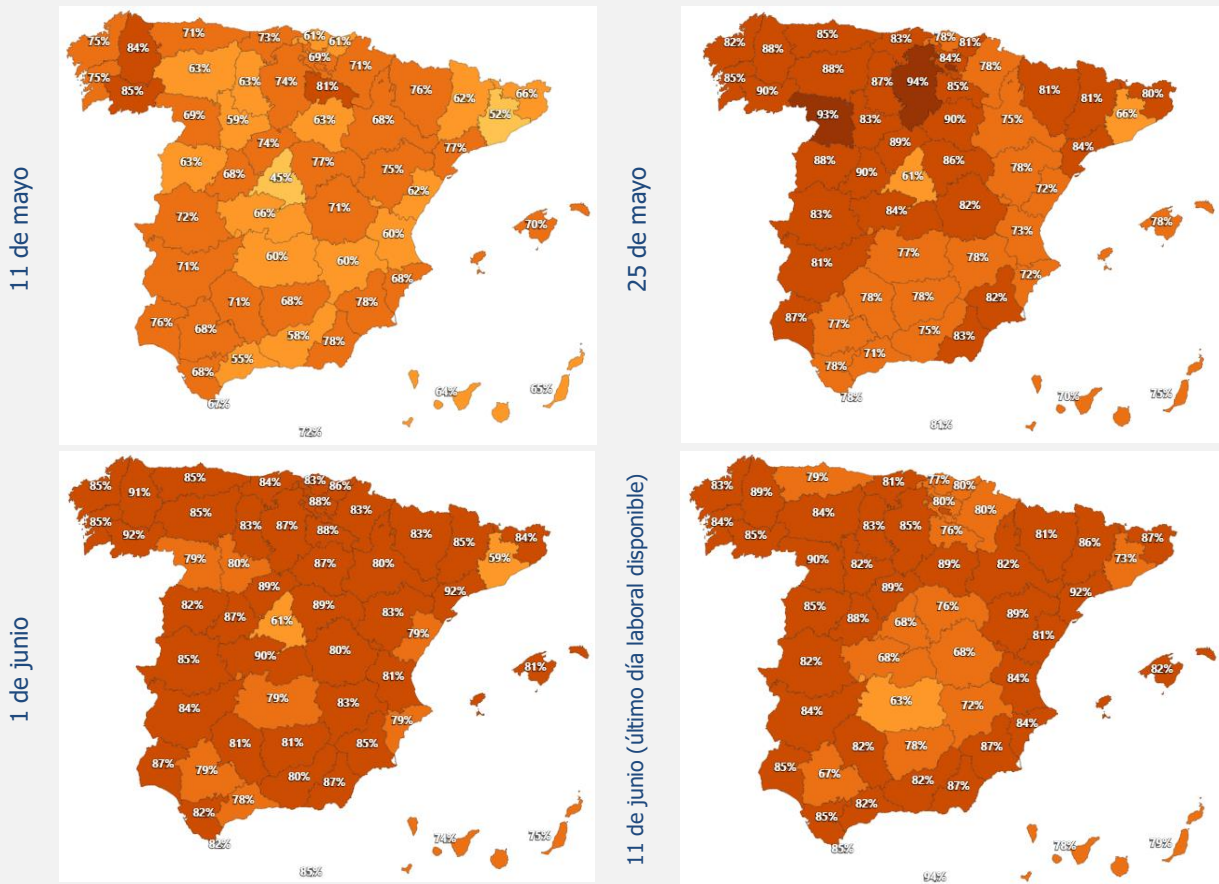
El **panel B)** se centra en los porcentajes de movilidad relativa para los flujos interprovinciales, expresados como suma de entradas más salidas. Los menores porcentajes de reactivación de estos flujos frente a los intra-provinciales estaría motivada por el mantenimiento de la prohibición de viajes turísticos y desplazamientos a segundas viviendas, quedando restringidos a desplazamientos por motivos laborales o sanitarios debidamente justificados y sujetos a controles activos.

- Nuevamente, los % más bajos de movilidad se han recogido para Madrid (29%; 34%; 36%; 37%), seguido en este caso por Málaga (31%; 37%; 38%; 59%) y Barcelona (32%, 38%, 35%, 43%). También sorprenden los bajos porcentajes inter-provinciales registrados en Asturias (31%; 39%; 41% y 36%) o algunos puntos de Galicia (La Coruña: 39%; 48%; 45%; 57%), donde los flujos intra están mucho más reactivados.
- Resulta interesante observar los cambios de tonalidad de las provincias con mayores porcentajes relativos de movilidad interprovincial: en el mapa del 11 de mayo, se aprecia una especie de cruz que coincidiría con los ejes de transporte que conectan Barcelona-Zaragoza-Bilbao-Madrid-Granada-Almería-Extremadura-Portugal. En el mapa del 25 de mayo destacan los porcentajes de Guadalajara (69%) y Tarragona (67%), dos provincias fuertemente vinculadas al abastecimiento de las dos grandes áreas metropolitanas, Madrid y Barcelona, cuya reactivación sigue un paso por detrás. La reactivación de Castilla-La Mancha y Andalucía es notable en los dos últimos mapas.

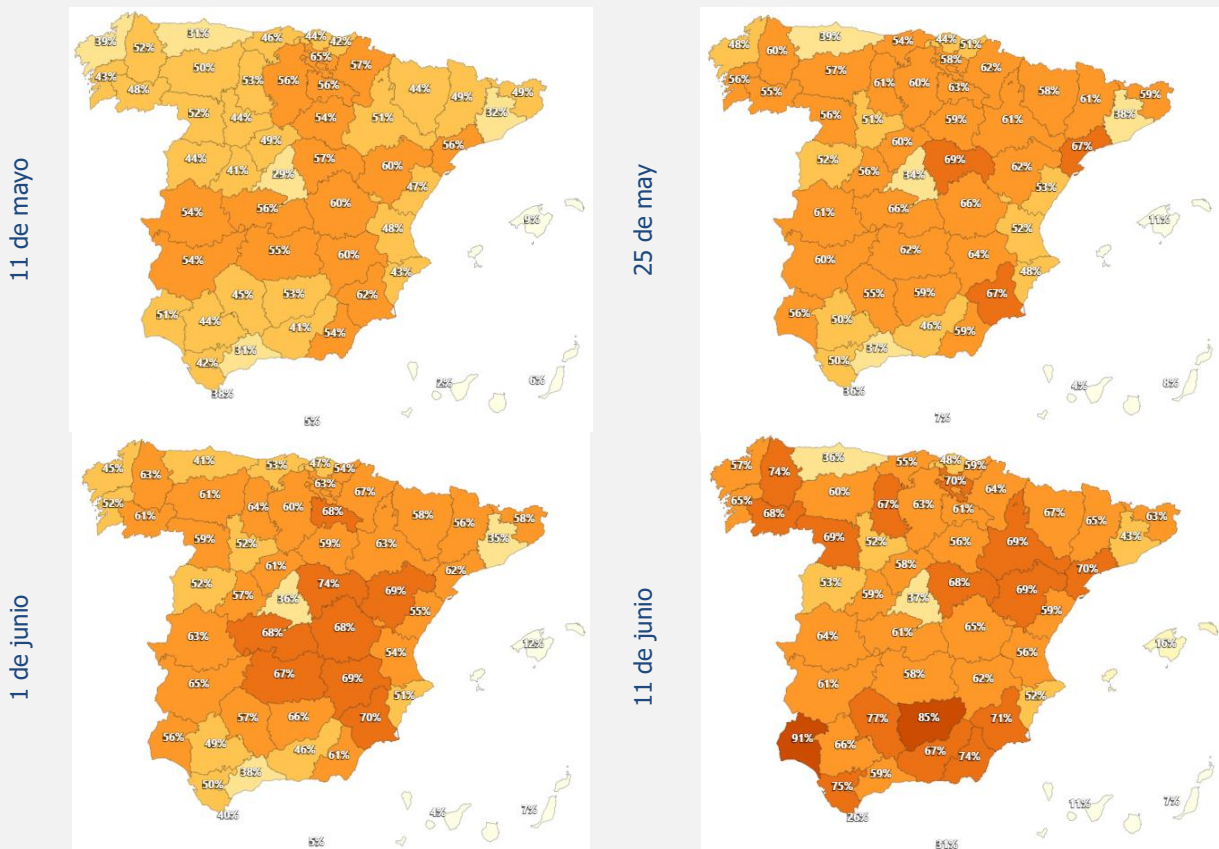
Esperemos que, en nuestro próximo informe de septiembre, los indicadores puedan confirmar una recuperación rápida y robusta de la actividad económica y de la vida social en todo el territorio. Dicho esto, las prisas por recuperar "lo de antes", es peligrosa. El virus no se va por dejar de pensar en él. Llegan meses de prudencia, sentido cívico y creatividad para reinventar la manera en la que trabajamos, descansamos y convivimos. Ojalá sepamos todos estar a la altura de las circunstancias.

**Gráfico 3. La movilidad de personas durante la desescalada.**

**A) Movilidad intra-provincial.**



**B) Movilidad inter-provincial (entradas + salidas).**



**Fuente:** Elaboración propia a partir de: [https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/evolucion-movilidad-big-ata/indicadores\\_movilidad\\_desescalada/indicadores-generales-de-movilidad-data/indicadores\\_movilidad\\_desescalada/indicadores-generales-de-movilidad-data](https://www.mitma.gob.es/ministerio/covid-19/evolucion-movilidad-big-ata/indicadores_movilidad_desescalada/indicadores-generales-de-movilidad-data/indicadores_movilidad_desescalada/indicadores-generales-de-movilidad-data)