



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/23520

23/09/2020

57130

AUTOR/A: GÁZQUEZ COLLADO, Paloma (GP); LORITE LORITE, Andrés (GP); GARCÉS SANAGUSTÍN, Mario (GP); ZURITA EXPÓSITO, Ana María (GP)

RESPUESTA:

Teniendo en cuenta el régimen competencial de un sector tan amplio como el del transporte, desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha trabajado y se sigue trabajando en continua coordinación con otros Ministerios y Administraciones públicas, tanto europeas e internacionales como de ámbito nacional, autonómico y local, así como con asociaciones y empresas del sector transporte.

El enfoque de la respuesta a esta crisis ha sido fundamentalmente definir medidas para proteger la salud de la sociedad, en primer lugar, y para aliviar los impactos en la actividad económica ocasionados por la contención de la crisis sanitaria, evitando en la medida de lo posible la destrucción de trabajos y la quiebra de empresas.

El proceso de recuperación del sector estará condicionado por el hecho de que es un sector en que deben participar múltiples actores y que tendrá varias dimensiones. Se están haciendo todos los esfuerzos posibles para paliar las dificultades económicas, con medidas como las aplicadas sobre los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), donde incluso antes de la negociación global con los agentes sociales ya se modificó el artículo 22 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, por el Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, para que las empresas pudieran acogerse a un ERTE por causa de fuerza mayor derivada del COVID-19, o las medidas referentes a las líneas de avales del Instituto de Crédito Oficial (ICO) con la aprobación del citado Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, en el que se establecen las líneas de ayudas ICO COVID-19, con hasta 100.000 millones de euros para facilitar el mantenimiento del empleo y paliar los efectos económicos de la crisis sanitaria, que no



están limitadas por sector de actividad. Cabe resaltar que el 16 de junio el Gobierno activó un quinto tramo de avales ICO que incluyen un tramo específico de 500 millones de euros para financiar la compra de vehículos de uso profesional.

Igualmente, entre la multitud de medidas aplicadas para lidiar con la crisis del COVID-19 se encuentra el fondo de transporte para Comunidades Autónomas (CCAA) y Consorcios, aprobado mediante el Real Decreto-ley 22/2020, de 16 de junio, por el que se regula la creación del Fondo COVID-19 y se establecen las reglas relativas a su distribución y libramiento. A través de este Fondo Extraordinario para las Comunidades Autónomas, se destinan 800 millones de euros para financiar el déficit extraordinario que ha sufrido el transporte público motivado por las medidas adoptadas durante el estado de alarma para hacer frente a la crisis sanitaria. Los objetivos del Fondo son, en suma, garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte que es esencial para los ciudadanos, así como aliviar la necesidad de liquidez de los operadores y asegurar la viabilidad de un tejido empresarial que es necesario para la prestación del servicio público de transporte.

El Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, tiene por objeto fundamental es la aprobación de un conjunto de medidas necesarias a efectos de la reactivación económica en el sector de los transportes y en el ámbito de la vivienda, protegiendo la salud de los trabajadores y viajeros, garantizando la disponibilidad de los bienes y los servicios esenciales; proporcionando liquidez a las empresas los diferentes modos de transporte y reduciendo las cargas administrativas. El segundo eje incluido en el Real Decreto-ley conlleva proporcionar liquidez a las empresas del sector para hacer frente a las perturbaciones financieras a corto plazo vinculadas a la crisis del coronavirus, recurriendo a distintos instrumentos financieros, incluidos los fiscales, a fin de preservar su viabilidad, así como la continuidad de la actividad económica durante y después de la crisis del COVID-19. El importe económico de las medidas para empresas privadas de transporte, incluidos los aplazamientos de pago en el sector del transporte discrecional de viajeros y mercancías, asciende a 663 millones de euros.

El Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, dotado con 10.000 millones de euros, permite aplicar medidas de recapitalización para reducir el impacto negativo por la emergencia sanitaria en empresas relevantes para la economía española. La creación de este Fondo se suma al amplio abanico de medidas puestas en marcha por el Gobierno desde el inicio de la pandemia para proteger y reforzar el tejido productivo español.





De manera adicional, se indica que el Plan de Recuperación Europeo (EU Next Generation 2021-2024) debe ayudar a evitar distorsiones en la competencia de un Mercado Único y garantizar la cohesión económica, social y territorial de la Unión Europea (UE). El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha planteado a la Comisión Europea que el transporte tenga un mayor peso en el Plan de Recuperación. Este es un instrumento clave a corto y medio plazo que se enmarca en Green Deal (Pacto Verde) y la digitalización, claves para el futuro del transporte.

España también ha pedido a la Comisión un impulso inversor en el mercado único digital del sistema de transporte que haga realidad un transporte sin fisuras, y que los beneficios de este esfuerzo inversor puedan llegar a cualquier empresa asociada al transporte.

Y otro tipo de medidas muy importantes lideradas por el MITMA son las dirigidas al restablecimiento de la confianza del viajero en la seguridad de los distintos modos de transporte. El transporte público es un medio seguro, que está adoptando medidas eficaces para proteger la salud de las personas usuarias. En este sentido, se destacan las siguientes iniciativas a este respecto adoptadas desde el MITMA para garantizar la seguridad de los usuarios del transporte en todos sus modos (aéreo, marítimo y terrestre).

- En transporte aéreo, el MITMA valoró muy positivamente las Directrices operativas de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) surgidas de las recomendaciones de la Comisión Europea del pasado 13 de mayo para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19: “*COVID-19: Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad*” (C (2020) 3139 final). En ellas se establecen las medidas aplicables a las distintas fases del viaje -antes de la llegada al aeropuerto, en el aeropuerto, a bordo de la aeronave y al llegar al destino-, así como las responsabilidades de los distintos sujetos que intervienen en el transporte aéreo -gestores aeroportuarios y su personal, empresas que prestan servicios en los aeropuertos, compañías aéreas y pasajeros-:

El MITMA hizo obligatorias las recomendaciones de EASA a nivel nacional a través del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto de la COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, de forma coherente con el convencimiento existente de la necesidad de la existencia de una homogeneidad en Europa con objeto de que no se produzcan distorsiones entre Estados. Las medidas son de



aplicación en todos los aeropuertos españoles, y para todas las aerolíneas y operadores de aeronaves dentro del territorio nacional, así como a todos los pasajeros que transiten por nuestros aeropuertos.

- En transporte terrestre, desde el MITMA se impulsó con decisión la iniciativa para elaborar, en colaboración con las Comunidades Autónomas (CCAA):
 - La “*Guía y recomendaciones desescalada en transporte urbano y metropolitano*” que sirve de ayuda a las administraciones competentes en materia de transporte de forma que pueden aplicar en mayor o menor medida en función de sus circunstancias y necesidades, y que se centra en tres grandes ejes: gestión de la demanda, gestión de la oferta y medidas de seguridad.
 - Las “*Recomendaciones para el uso del transporte público durante la situación de emergencia creada por el COVID-19*” que han servido de base para la campaña de comunicación que se ha llevado a cabo en el Ministerio.
 - El “*Protocolo de limpieza y desinfección para el transporte público de viajeros por carretera*”, documento elaborado por la Dirección General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación, con la participación de las Direcciones de Transporte de las Comunidades Autónomas y del Departamento de Viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera, y que tiene por objeto servir de guía de referencia sobre las medidas a contemplar por las empresas prestatarias de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en relación con la limpieza y desinfección del material móvil y de las instalaciones asociadas, con motivo de la alerta sanitaria generada por el coronavirus SARS-CoV-2. El Protocolo aborda aspectos relacionados con los productos de limpieza y desinfección, el procedimiento para la aplicación de solución desinfectante, las medidas a seguir por el personal de limpieza, o la limpieza de vehículos y estaciones.
 - Y todo ello sin olvidar las medidas adoptadas por RENFE y ADIF centradas en el transporte ferroviario, donde han implantado medidas de control de aforos, reorganización de itinerarios y refuerzo de personal, tanto en el ámbito de la propia estación como en los trenes, medidas encaminadas a garantizar la seguridad y evitar posibles aglomeraciones de usuarios, así como a actuar con la mayor celeridad en caso de producirse éstas.



- Y finalmente, y en el ámbito del transporte marítimo, se ha elaborado en el entorno del MITMA la Guía “*Recomendaciones de prevención a implementar en las estaciones marítimas de pasajeros y a bordo de los buques para la reapertura del tráfico de pasajeros*” que recopila una serie de recomendaciones que los buques e instalaciones portuarias deben desarrollar y que permiten minimizar el riesgo de contagio tanto al pasaje, a la tripulación del buque como al personal de tierra implicado en los servicios a pasajeros, contribuyendo igualmente a recuperar la confianza del pasajero en el transporte marítimo y a transmitirle confianza en base a unas garantías tangibles. La Guía recoge, asimismo, medidas a adoptar para los procesos de compra de billetes y gestión de tarjetas de embarque, para evitar aglomeraciones en las estaciones marítimas y agilizar los procesos de embarque y desembarque y a bordo de los buques.

Por otro lado, y más allá de la lucha contra los efectos provocados por el COVID-19, se indica que desde ese Ministerio se desarrollan ambiciosas iniciativas para reforzar y fomentar el transporte público, como columna vertebral del sistema de transporte y de movilidad.

En ese sentido, cabe recordar que la política de transporte es un pilar fundamental para lograr los objetivos de una sociedad moderna y desarrollada como la española. El transporte es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía del país, ya que garantiza la movilidad de los ciudadanos, responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de la economía española. La movilidad, desde una perspectiva intermodal, debe ser considerada como un derecho de los ciudadanos que debe ser garantizado y ha de ser un instrumento de cohesión social y de la política económica general del Gobierno, contribuyendo a la mejora de la productividad y de la competitividad de la economía.

El MITMA es consciente de que la respuesta que se dé a los retos que enfrentamos marcará el futuro de la movilidad en nuestro país, afectando de forma esencial a la cohesión social y territorial y a nuestra economía. Por ello, se ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada - es.movilidad - alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y el Acuerdo de París de 2015, así como con los objetivos marcados a nivel europeo.

La Estrategia parte de una concepción de la movilidad como un derecho de los ciudadanos y un elemento de cohesión social, de crecimiento económico y de competitividad, y tiene como ejes centrales la seguridad, la sostenibilidad, la lucha



contra el cambio climático, la innovación y la digitalización. Los objetivos de la Estrategia se complementarán con otras cuestiones transversales tales como la necesidad de gestionar la creciente despoblación del mundo rural, el fomento de la intermodalidad, el fomento del turismo sostenible y el necesario impulso de una industria española asociada a la movilidad descarbonizada.

Dentro de Estrategia de movilidad, uno de los puntos en los que se está trabajando es en la elaboración de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, que establezca normas y procedimientos claros para seleccionar inversiones, fijar la financiación del transporte público, resolver las inconsistencias del modelo viario, profundizar en la normativa de seguridad, fijar principios y responsabilidad de colaboración entre administraciones y avanzar en la sostenibilidad financiera de las infraestructuras de transporte, entre otros aspectos clave para nuestro país.

Madrid, 29 de octubre de 2020