

Medidas adoptadas en relación con el transporte por carretera

Mercedes Gómez Álvarez

*Directora general de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*



En España, debido a sus características demográficas y orográficas, el transporte por carretera tiene un papel fundamental en la movilidad y es esencial tanto como elemento de cohesión social, como en el mantenimiento de nuestro tejido productivo y en la contribución al crecimiento de la economía.

En lo que se refiere al transporte de mercancías, la carretera es, con mucha diferencia, el modo de transporte que más mercancías mueve en el transporte interior de España, más del 90% del reparto modal, gracias a la existencia de un sector que destaca por su competitividad, flexibilidad y en el que empresas y trabajadores han sabido adaptarse a las necesidades de sus clientes consiguiendo una calidad en la prestación de sus servicios que es un referente. Según los datos de la 'Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera', en el año 2019 el transporte de mercancías por carretera se vio incrementado por sexto año consecutivo desde el año 2013 en el cual se produjo un mínimo en la serie histórica, al transportar 1.542 millones de toneladas, un incremento de 4,56% sobre 2018 y un incremento acumulado del +37,13% desde 2013.

En España el autobús es un modo de transporte fundamental para el sistema en su conjunto, que garantiza la movilidad de los ciudadanos y favorece la cohesión social y territorial, así como la sostenibilidad ambiental. Los servicios interurbanos regulares de viajeros por autobús de larga y media distancia fueron utilizados en 2019 por 224

millones de viajeros, mientras que el transporte especial y discrecional casi alcanza los 552 millones de viajeros.

Además, las últimas previsiones de la OCDE indicaban que el transporte por carretera va a continuar siendo esencial en un futuro, con previsiones de triplicar la demanda de movilidad de pasajeros y de transporte de mercancías a nivel global, entre 2015 y 2050. Sin embargo, la crisis por COVID-19 ha supuesto un punto de ruptura, especialmente en el transporte de viajeros que ha experimentado una caída drástica de la demanda y una reducción al mínimo de sus ingresos, puesto que por ejemplo el transporte público interurbano de viajeros en autobús ha caído, en los momentos más difíciles de la crisis, un 98% sobre los niveles del año pasado, siendo más acuciante en el transporte discrecional (asociado en gran medida al turismo) y regular especial (sobre todo transporte escolar y laboral) donde la actividad ha cesado prácticamente en su totalidad.

En el ámbito del transporte de mercancías, que ha resultado esencial para garantizar el abastecimiento de los productos de primera necesidad y sanitarios o farmacéuticos, hay también empresas dedicadas al transporte de otro tipo de productos que han visto reducida significativamente su actividad, o aun manteniendo el transporte por tipo de carga, han encontrado muchas dificultades en conseguir carga para el retorno, repercutiendo negativamente en la imagen global. El transporte público de mercancías por carretera ha venido experimentando una

reducción de las toneladas de carga transportada en torno a 30-35% con respecto a días laborables de 2019, si bien a partir de finales de mayo se ha comenzado a notar una ligera mejoría.

Medidas adoptadas en relación con el transporte por carretera

En este contexto, desde el primer momento el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha ido adoptando diferentes medidas en el transporte por carretera destinadas a mejorar la lucha contra la pandemia, tanto en lo que se refiere a disminuir el riesgo de contagios, y adecuar la movilidad de viajeros a la evolución de la situación sanitaria, como en lo que atañe a preservar la actividad productiva, facilitando el transporte de mercancías y asegurando abastecimiento de productos básicos a los ciudadanos.

El sector del transporte de viajeros ha sido especialmente perjudicado por esta crisis en la que se han restringido tan drásticamente los desplazamientos, por lo que se requieren también medidas que contribuyan a la recuperación económica de las empresas.

Por lo tanto, desde los momentos iniciales se pusieron en marcha diversas medidas, entre las que se pueden destacar en el caso de viajeros la recomendación a todas las compañías que realizaran viajes entre zonas de riesgo y España para que incluyeran mensajes de advertencia durante el proceso de compra en todos los canales de venta y en el caso del transporte de mercancías la aprobación de una resolución, el 13 de marzo, por la que se exceptuaba temporalmente el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso cuando transcurrieran total o parcialmente por las zonas de riesgo.

El 14 de marzo se declaró el Estado de Alarma para hacer frente a la crisis sanitaria y con dicha declaración,



dos medidas con gran impacto en el sector de transporte: **limitar los desplazamientos de personas** por las vías de uso público y **facilitar el transporte de mercancías** en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento.

En el propio real decreto que se establecía el Estado de Alarma se adoptaban las medidas aplicables al transporte interior de viajeros con una reducción de los servicios en los distintos casos, la obligación de realizar una limpieza diaria de los vehículos de transporte, la inclusión de mensajes en los sistemas de venta de billetes y la necesidad de adoptar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Posteriormente se han ido adoptando diversas medidas para adecuar la movilidad, garantizar el abastecimiento, aliviar la liquidez de las empresas y flexibilizar requisitos administrativos.

Muchas de estas medidas afectan, directa o indirectamente, al transporte por carretera, y se pueden resumir en distintos bloques.

Medidas para facilitar el desarrollo de la actividad:

- La ampliación de la exención temporal al cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso a todo el territorio nacional, para transporte de mercancías y posteriormente algunos supuestos de transporte de viajeros.
- La vigencia de las tarjetas de cualificación del conductor, acreditativas del certificado de aptitud profesional, sobre lo que posteriormente también se emitió una nota informativa.
- La emisión de una orden para garantizar el acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios de aseo y manutención.
- La declaración de determinados alojamientos turísticos como servicios esenciales, tanto para los profesionales del sector transporte como para otros servicios esenciales, tales como personal sanitario o fuerzas y cuerpos de seguridad.
- Medidas para garantizar el cumplimiento de los servicios esenciales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles.
- La adquisición de mascarillas para el sector del transporte, de las cuales se han distribuido con una intensa labor logística más de 3 millones para el sector del transporte por carretera, destinadas a conductores del transporte de viajeros y mercancías. Todo esto en un contexto en el que había muchas dificultades tanto para conseguir este material como para su distribución.

- La apertura de las oficinas de arrendamiento de vehículos sin conductor para el uso profesional por los transportistas de mercancías, que después fue ampliado a los desplazamientos permitidos durante la vigencia del Estado de Alarma.
- La autorización para que viajen dos personas en la cabina de los transportes de mercancías por carretera cuando sea necesario.
- La apertura de los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos de motor, así como los establecimientos de actividades conexas de venta de piezas y accesorios con venta directa a los talleres de reparación sin apertura al público general.
- Medidas específicas para facilitar el transporte de animales.
- La posibilidad de hacer declaraciones responsables en el caso de la matriculación y cambio de titularidad de determinados vehículos, ante la imposibilidad de realizar algunos trámites telemáticamente.
- La implantación de instrucciones sobre la utilización de las tarjetas de tacógrafo de conductor y empresa que no puedan renovarse.
- La flexibilización de plazos de los certificados e inspecciones relativos al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Medidas para adecuar la movilidad:

- La adaptación de la oferta de transportes a las necesidades de movilidad y distanciamiento derivadas de las distintas fases del Estado de Alarma.
- El cierre de las fronteras interiores terrestres, aunque no para el transporte de mercancías y otras excepciones puntuales, medida que ha sido prorrogada sucesivamente.

- Con motivo de la finalización del permiso retribuido recuperable, el reparto de hasta 10 millones de mascarillas a los usuarios de medios de transporte por todo el país.
- Establecimiento de la obligación de llevar una mascarilla para los usuarios del transporte público y de los niveles de ocupación de los vehículos
- La puesta en funcionamiento de una herramienta de análisis de movilidad utilizando la tecnología Big Data y la geolocalización anónima de los teléfonos móviles, cuyos resultados, conforme se han ido obteniendo, se ponen a disposición de todos los ciudadanos en la web del Departamento.

Además de las medidas normativas adoptadas, se han intensificado los apoyos al sector en estos momentos tan difíciles reforzando el apoyo desde la Dirección General de Transporte Terrestre, en resolverlas múltiples consultas que llegan a través del buzón electrónico de crisis habilitado al efecto, actualizando constantemente las preguntas frecuentes de la web o contribuyendo a la creación de puntos de información útiles para el transportista profesional, con la recopilación y publicación en la web del Ministerio de un mapa de servicios de comida y duchas para transportistas, un mapa con los talleres con servicio para vehículos industriales o diversos enlaces con información de otros ministerios, como los alojamientos disponibles o información de otros países como Francia o Portugal.

Retos.

Hay dos grandes retos para el futuro inmediato:

- El retorno a la normalidad.
- La recuperación del sector, que ha sufrido un gran impacto.



Respecto al **retorno a la normalidad**, el sector del transporte y la movilidad tiene y tendrá un papel clave en la lucha contra el COVID-19 y será sometido a un importante nivel de estrés durante este proceso de vuelta a la normalidad. La apertura progresiva de las distintas actividades se verá acompañada de un incremento de la movilidad, especialmente acusado en las grandes ciudades.

Por este motivo, es necesario diseñar un sistema seguro y coordinado con el resto de actores y también administraciones. En este sentido desde el MITMA se está trabajando a través de diferentes grupos de trabajo entre Ministerios, Comunidades Autónomas, Consorcios de Transporte y también grupos a nivel europeo e internacional.

El objetivo es establecer un proceso gradual y seguro, y para ello, se han planteado medidas en 3 ejes fundamentales:

1. **Incremento de la oferta**, estudiando alternativas entre los distintos modos de transporte y el impulso de la micromovilidad.
2. **Gestión de la demanda** a través del estudio de medidas que permitan ir consiguiendo niveles de actividad equivalentes a los anteriores a la pandemia, pero con cifras de movilidad más reducidas. En este grupo se encuentran las medidas encaminadas a reducir la demanda en origen, como el decalaje de los horarios de la jornada laboral para aplanar el pico de las horas punta o el establecimiento de franjas horarias de personal en teletrabajo, y las medidas destinadas a controlar el acceso al sistema de transporte, como el refuerzo de controles de acceso en estaciones.

3. **Seguridad en el transporte**, a través del uso obligatorio de mascarillas, la definición de la ocupación máxima de los vehículos o de recomendaciones sobre desinfección de vehículos y terminales y el control de los flujos de pasajeros.

Por lo tanto, para poder recuperar la normalidad es necesario de la participación de todos con un conjunto armonizado de medidas, de forma que en cada momento sea posible cubrir la demanda previsible con una oferta adecuada y segura.

El éxito no dependerá de una solución única, sino de la armonización de un conjunto de medidas encaminadas a encontrar el punto óptimo, en el que, en cada una de las progresivas fases, se compagine la previsible demanda con la máxima oferta que se pueda garantizar.

Respecto a la **recuperación del sector del transporte**, va a tener que afrontar una situación excepcional en los próximos meses, y desde MITMA se espera que dure lo menos posible, sin embargo, existe un consenso generalizado de que el transporte de viajeros será uno de los sectores que más tarde en salir del periodo de hibernación al cual se ha visto sometido, especialmente el discrecional, por su especial dependencia del turismo. Por ello, es necesario seguir trabajando en un esquema de protección de rentas y de liquidez para el transporte, tanto a nivel nacional como europeo, siendo dicha financiación europea muy importante para el sostenimiento de la inversión pública.

