Cambios y adaptación

La nueva normalidad en las carreteras

En las primeras semanas de pandemia, la prioridad fue el mantenimiento de la vialidad en la Red de Carreteras del Estado en condiciones de seguridad, si bien se desplegaron esfuerzos específicos en materia de desinfección de viario urbano, colaboración con las fuerzas y cuerpos de seguridad en fronteras y controles, información de servicios prestados a transportistas en áreas de servicio y análisis de la evolución del tráfico, entre otros. Por su parte, si bien se tomaron medidas para limitarlas, se produjeron afecciones tanto en las obras que no fueran de emergencia como en los procedimientos administrativos, todo ello a consecuencia de las limitaciones impuestas por el estado de alarma.

■ *Texto: CARLOS GARCÍA DE QUESADA DELGADO (Unidad de Apoyo, Dirección General de Carreteras) y CHRISTIAN DE LA CALLE OTERO (Unidad de Apoyo, Dirección General de Carreteras).*

Una vez superado

el momento más grave, ¿se puede hablar ya de plena normalidad en las actuaciones de la Dirección General de Carreteras? Es verdad que poco a poco se han ido dando pasos hacia la conocida como "nueva normalidad", que no es la misma situación que al inicio de la pandemia pero que, con carácter general, sí permite avanzar en las diferentes actuaciones en marcha. Además, la reanudación de los trabajos ha estado sujeta en todo momento a la normativa que se iba aprobando, y muy especialmente a las instrucciones del Ministerio de Sanidad en materia de seguridad y salud en el trabajo.

La gran mayoría de las obras han ido cogiendo ritmo de ejecución, no sin problemas por la provisión de ciertos materiales. También en muchos casos ha sido complicado compaginar los trabajos con la posibilidad de disponer del personal cualificado necesario, sobre todo por problemas de desplazamiento y de alojamiento. En cualquier caso, se puede afirmar que estos problemas se han ceñido a situaciones concretas, y que en muchos casos se han solventado reprogramando unas actividades por otras. Además, en muchos casos ha sido conveniente continuar e incluso acelerar la ejecución de los trabajos, pues siendo necesario establecer afecciones al tráfico, los trabajos han generado menos molestias debido a la menor movilidad, y se han podido realizar en unas condiciones de seguridad más adecuadas para usuarios de las carreteras y para trabajadores.

En lo que respecta a la actuación administrativa de la DGC, esta se vio afectada por la suspensión de los plazos administrativos operada por el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declaró inicialmente el estado de alarma. Sin embargo, con la quinta prórroga del estado de alarma aprobada mediante Real Decreto 537/2020, llegó el levantamiento de esa suspensión con efectos a partir del día 1 de junio de 2020. Esto ha permitido retomar cierta normalidad en los procedimientos, y si bien se sigue dando prioridad a los medios electrónicos, se han habilitado servicios de cita previa obligatoria en todas las dependencias centrales y en las Demarcaciones para conjugar los derechos de los interesados con las debidas cautelas sanitarias.

También la contratación, que quedó suspendida al inicio de la crisis, pudo retomarse en dos fases. En los contratos de conservación y explotación, por su condición de contratos esenciales, y dado que había sectores de carreteras cuyos contratos terminaban, se reanudó la licitación por resolución del Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 16 de abril, a su vez amparada en la Disposición Adicional Tercera del Real Decreto 463/2020. En el resto de contratos, la reanudación vino establecida, con carácter general, por el Real Decreto-Ley 17/2020 que se publicó en el BOE de 6 de mayo de 2020, entrando en vigor al día siguiente. Desde el propio del mes de mayo, la DGC ha ido retomando la totalidad de los procedimientos de contratación.

Como reflexión final, podemos poner en valor la proactividad del personal que presta servicio en o para la Dirección General de Carreteras, que ha permitido continuar con las actividades esenciales y limitar en la medida de lo posible las afectaciones en el resto de temas. Para ello, ha sido necesario por parte de todos adoptar una actitud de adaptabilidad y aprendizaje en todos los sentidos. Salvar la brecha digital, empleando las tecnologías disponibles, también ha sido sin duda un reto de logística, coordinación y entrega que, en términos generales, se ha salvado de modo satisfactorio. Confiamos en que de esta crisis, que nos ha mostrado cruelmente todas nuestras vulnerabilidades, también se sacarán enseñanzas de provecho, que en el caso de la DGC redundarán en la mejora del servicio público que presta.

Tras la situación provocada por la covid, se han adoptado un amplio y diverso conjunto de medidas para apoyar a este sector

Comprometidos con la recuperación del transporte público de viajeros por carretera...

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 y territorial, como en el mantenimiento de nuestro tejido productivo y en la contribución al crecimiento de la economía y a la sostenibilidad ambiental.

■ *Texto: Dirección General de Transporte Terrestre*

Los servicios interurbanos

regulares de viajeros por autobús de larga y media distancia, cuyas concesiones son competencia de este Departamento, fueron utilizados en 2019 por 224 millones de viajeros, mientras que el transporte especial y discrecional casi alcanzó 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 momento 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 efecto, el 14 de marzo se declaró el estado de alarma para hacer frente a la crisis sanitaria y con dicha declaración, una medida con gran impacto en el sector de transporte: limitar los desplazamientos de personas por las vías de uso público. Además, 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.

Por lo tanto, desde el primer momento el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha ido adoptando diferentes medidas en el trasporte por carretera destinadas a mejorar la lucha contra la pandemia, tanto en lo que se refiere a disminuir el riesgo de contagios como a adecuar la movilidad de viajeros a la evolución de la situación sanitaria.

Pero, más allá de las medidas que se han adoptado durante los momentos más complicados de la crisis, el transporte público por carretera se enfrenta a dos grandes retos para el futuro inmediato: por un lado el retorno a la normalidad y, por otro, la recuperación del sector, que ha sufrido un gran impacto.

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

Respecto al retorno a la normalidad, el sector del transporte y la movilidad tiene y tendrá un papel clave en la lucha contra la covid-19 y los posibles rebrotes, con un importante nivel de estrés durante este proceso. La apertura progresiva de las distintas actividades se ha visto acompasada de un incremento de la movilidad, especialmente acusado en las grandes ciudades.

Por este motivo, ha sido necesario diseñar un sistema seguro y coordinado con el resto de actores y administraciones, en el que se continúa trabajando.

En este sentido desde el Mitma se crearon diferentes grupos de trabajo entre Ministerios, Comunidades Autónomas, Consorcios de Transporte y también grupos a nivel europeo e internacional.

El objetivo de los grupos de trabajo ha sido establecer un proceso gradual y seguro. Su 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, éste va a tener que afrontar una situación excepcional en los próximos meses, y aunque desde Mitma se espera que dure lo menos posible, 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.
En ese sentido, ya se han aprobado tres grandes medidas por parte del Gobierno, todas ellas con el apoyo e impulso de este Ministerio.
Por un lado, se ha aprobado destinar 800 millones de euros del Fondo covid-19, creado mediante el Real Decreto-ley 22/2020, de 16 de junio, para su trasferencia a las Comunidades Autónomas, para financiar el déficit adicional que ha sufrido el transporte público de financiación y titularidad autonómica, motivado por las medidas adoptadas durante el estado de alarma para hacer frente a la crisis sanitaria de la covid-19.
Por otro lado, mediante el Real Decreto-ley 26/2020, de medidas de reactivación económica para

Medidas tomadas por Mitma

- 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.
- Reparto de hasta 10 millones de mascarillas a los usuarios de medios de transporte por todo el país, con motivo de la finalización del permiso retribuido recuperable.
- Establecimiento de la obligación de llevar una mascarilla para los usuarios del transporte público y limitaciones de los niveles de ocupación de los vehículos según el momento de la crisis.
- 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 a través de la página web del Departamento.

hacer frente al impacto de la covid-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, se establecen los términos para llevar a cabo el restablecimiento del equilibrio económico de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de competencia estatal.

Finalmente, también se ha trabajado en otro fondo para financiar el déficit extraordinario de los servicios de transporte público que prestan las entidades locales derivado de la crisis sanitaria de la covid-19, con un modelo similar al aplicado para la financiación del déficit extraordinario del transporte público de financiación y titularidad autonómica.

En definitiva, se han adoptado todas las medidas necesarias para apoyar el transporte público terrestre, 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.

Ejes fundamentales de los Grupos de Trabajo

- **Incremento de la oferta**, estudiando alternativas entre los distintos modos de transporte y el impulso de la micromovilidad.
- **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.
- **Seguridad en el transporte**, a través del uso obligatorio de mascarillas, la definición de la ocupación máxima de los vehículos o de recomendaciones sobre el control de los flujos de pasajeros y sobre desinfección de vehículos y terminales. En este sentido, se ha elaborado, junto a 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, un *Protocolo de limpieza y desinfección* para el transporte público de viajeros por carretera.