

Comparecencia del Ministro de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, a petición
propia:

***“Para explicar las actuaciones llevadas a cabo desde
el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda
Urbana en relación con la crisis sanitaria ocasionada
por el COVID-19”***

**Comisión de Transportes, Movilidad y
Agenda Urbana del Congreso, 27/04/2020**

INTERVENCIÓN INICIAL

Muchas gracias, señor Presidente. Señorías:

1. INTRODUCCIÓN

Comparezco ante esta **Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso** para **explicar** las **actuaciones** llevadas a cabo desde el Departamento en relación con la **crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19**. Lo hago, como ha dicho el presidente, a **petición propia** y también de los **Grupos Parlamentarios Popular, Vox y Ciudadanos**.

2. MENSAJE DE CONDOLENCIAS Y AGRADECIMIENTO GENERAL

Me gustaría comenzar mi intervención dando todo el **apoyo** del Gobierno y del Departamento que dirijo en particular a quienes **han perdido a sus seres queridos** o se han podido ver **afectados** de cualquier forma por esta **pandemia**.

Asimismo, quiero manifestar, en este caso sumarme a las palabras del presidente, el **agradecimiento** a todos los **trabajadores y trabajadoras**, muchos de ellos **empleados públicos**, que están **en primera línea**, dando **lo mejor de sí mismos**, tanto para **vencer al virus** como para **mantener la actividad** de nuestra sociedad. Y quiero hacer una **mención especial también a todos los trabajadores del sector transportes**, que están permitiendo, con **gran profesionalidad**, **mantener la actividad indispensable** que necesita el país.

3. MOTIVACIÓN DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS

Antes de explicar cada una de las decisiones adoptadas en las diferentes áreas bajo mi responsabilidad, quisiera **compartir con ustedes el ánimo que las ha inspirado**.

Mejorar la lucha contra la pandemia tanto en lo que refiere a **disminuir el riesgo de contagios**, como en lo que atañe a **preservar lo que podemos llamar como la actividad productiva**, asegurar el **abastecimiento de productos básicos** a los ciudadanos, **aliviar al conjunto de los ciudadanos**, con especial atención a los **más vulnerables**, **protegiendo rentas**, buscando la **liquidez de las empresas**, y **preparar el camino de una pronta y firme reconstrucción económica y social del país**.

Esas son las **coordenadas** y también los **objetivos**.

De eso, y solo de eso, se trata desde que el **14 de marzo** pasado **se declaró el Estado de Alarma**, con el apoyo de la gran mayoría de los grupos aquí representados.

Y esas, por tanto, deben ser también las **coordenadas** y los **objetivos de todo debate y de toda comparecencia** porque lo que **está en juego es la batalla contra el virus, la salud de los españoles y el futuro económico y social de España**.

No trato de entretenerlos con buenas palabras, pero creo que **es muy importante que todos tengamos muy presente qué es lo que está en juego**.

Aquí no se trata de intentar ganar un debate o de callar o sorprender al adversario político con argumentos inesperados, **la esgrima verbal o la dialéctica de la rivalidad Gobierno-oposición**.

Hay que **superar**, o al menos dejar en barbecho, la **vieja “cultura de la confrontación”**, al menos, mientras la victoria de nuestro país sobre la epidemia y sus estragos no quede asegurada.

Y **asegurar y garantizar esa victoria no es sólo cosa de un Gobierno**, es un **desafío que nos interpela al conjunto de la sociedad en su conjunto y, muy particularmente, a la responsabilidad política**, en tanto que son responsables de gestionar o fiscalizar la gestión en cada ámbito administrativo.

Esta **pandemia**, señorías, **nos va a colocar a todos y cada uno en su sitio porque exige lo mejor de nosotros mismos**. Ese será el prisma con el que nos mirarán las generaciones venideras y ese el baremo con el que nos juzgará la Historia. Así que **todos, creo, debemos esforzarnos y elevar la mirada**.

Y cuando digo esforzarnos y levantar la mirada, **no hablo de algo lejano y abstracto**.

Sólo tenemos que **fijarnos en la mirada y el ejemplo de quienes están en primera línea**; en su sacrificio; en su esfuerzo; en su cooperación... muchas veces en situaciones de dificultad y precariedad que hay que esforzarse por remediar día a día, sin olvidar tampoco que todos deberemos reflexionar sobre las causas últimas de esa dificultad y de esa precariedad para que nunca más vuelvan a producirse. **Habrá tiempo sin duda para ello cuando hayamos vencido esta pandemia**.

4. ACTUACIONES REALIZADAS CON ANTERIORIDAD A LA DECLARACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA

Centrándome en las **actuaciones concretas realizadas** desde el Departamento con motivo de la crisis sanitaria, ante la aparición de la **evidencia de los primeros casos** y para **evitar en lo posible la llegada de contagiados**, de acuerdo con las **indicaciones del Ministerio de Sanidad**, con **anterioridad a la propia Declaración del Estado de Alarma**, pusimos en marcha diversas medidas, entre las que puedo resaltar las siguientes:

- En lo que se refiere al **transporte de viajeros**:
 - Desde el mes de **febrero**, con base en las **directrices del Ministerio de Sanidad**, procedimos a la **revisión y adaptación de los protocolos** de actuación existentes.
 - Y a **principios de marzo** implantamos un **procedimiento específico de actuación frente a posibles casos de personas afectadas en el ámbito ferroviario**.
 - Asimismo, se circuló una **recomendación a todas las compañías** que realizaran **transportes entre zonas de riesgo y España**, así como a **todos los canales de venta**, para que **incluyeran mensajes de advertencia durante el proceso de compra**.
 - El **10 de marzo**, **prohibimos los vuelos directos entre Italia y los aeropuertos españoles**, medida que se ha ido **prorrogando**.
 - El día **12 de marzo**, también **prohibimos la entrada de buques de pasaje procedentes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles**, medida que también se ha **prorrogado sucesivamente**.
 - Ese mismo día, **Renfe** posibilitó la **devolución o el cambio de billetes sin sobrecoste**.
 - Y el día **13 de marzo**, dimos **difusión a la directiva de seguridad que emitió la Agencia de Seguridad Aérea**

de la Unión Europea para combatir la propagación a través de viajes aéreos.

- En el caso del **transporte de mercancías y profesionales del sector**, también el **13 de marzo** emitimos una **resolución** 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.
- Y por último, en lo que se refiere al **efecto económico**, el **Gobierno aprobó dos Reales Decretos-leyes** los días **10 y 12 de marzo**:
 - En el **primero** de ellos, establece que los **trabajadores y autónomos en situación de aislamiento preventivo**, como los que se han contagiado del virus, se consideraran en **situación asimilada a baja laboral por Accidente de Trabajo**, lo que supone una **mejora de la prestación**.
 - Y en el **segundo**, que preveía **movilizar hasta 18.225 millones** de euros, adoptaba **medidas de orden tributario, financiero y laboral** para apoyar a las **empresas afectadas**.

5. ACTUACIONES REALIZADAS A PARTIR DE LA DECLARACIÓN DEL ESTADO DE ALARMA

5.1. Motivación del Estado de Alarma

El día **14 de marzo** nos vimos obligados a **recurrir a la declaración del Estado de Alarma** para poder **hacer frente a la dimensión de la crisis sanitaria**.

Era necesario **frenar la movilidad de viajeros**, que es **objetivo diametralmente opuesto** al que siempre hemos fomentado desde el Departamento, había que cambiar totalmente la cultura y la misión del Departamento, garantizar el **abastecimiento**, dar **cobertura social** a los más perjudicados, posibilitar la **liquidez** de las empresas, flexibilizar los **requisitos administrativos** y **salvaguardar el empleo** siempre que se pudiera.

Querría resaltar el hecho de que la **causa** que ha motivado la Declaración del Estado de Alarma **no tiene ningún referente cercano en la historia de nuestro país en casi 100 años**, que fue cuando se produjo la **gran epidemia de gripe “española”**, conocida así aunque sea injustamente, y **el país de entonces poco tiene que ver con el que ahora tenemos**, pues la **población era mucho menor y estaba más aislada, sin contar con las infraestructuras ni con unos medios de transportes tan avanzados como los que disponemos hoy en día**.

5.2. Declaración del Estado de Alarma

Así, como ya he indicado antes, se aprobó el **Real Decreto 463/2020** por el que se **declara el Estado de Alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19**.

La declaración afectó a **todo el territorio nacional** y la **duración inicial** fue de **15 días naturales**, que han ido prorrogándose sucesivamente a solicitud del Gobierno con la aprobación de esta Cámara.

La **autoridad competente** designada fue el **Gobierno** y, para el **ejercicio de las funciones** del Real Decreto, bajo la **dirección del Presidente del Gobierno**, se establecieron como **autoridades competentes delegadas**, en sus respectivas áreas de responsabilidad los Ministros de Defensa, Interior, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Sanidad.

El **artículo 7** del Real Decreto recogió la **limitación de la circulación de personas por las vías de uso público**, la **circulación de vehículos particulares** para la realización de dichas actividades o para el repostaje y la necesidad de que en cualquier desplazamiento se **respeten las recomendaciones y obligaciones dictadas por las autoridades sanitarias**. Asimismo, facultaba al Ministerio del Interior a acordar el **cierre a la circulación de carreteras o tramos de ellas** por razones de salud pública, seguridad o fluidez del tráfico o la restricción en ellas del acceso de determinados vehículos por los mismos motivos.

Las **materias específicas en materia de transportes** se recogen en el **artículo 14**. En el **punto primero** se indica que, en relación con **todos los medios de transporte**, cualquiera que sea la Administración competente, el **Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** queda **habilitado** para **dictar los actos y disposiciones** que, en la esfera específica de su actuación, sean necesarios para **establecer condiciones a los servicios de movilidad, ordinarios o extraordinarios, en orden a la protección de personas, bienes y lugares**.

Asimismo, en el **punto segundo**, se adoptaban las **medidas aplicables al transporte interior**: de **reducción de los servicios** en los distintos casos; el establecimiento de **criterios específicos para el transporte entre la Península y los territorios no peninsulares**, así como para el transporte **entre islas**; 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**.

En el **punto tercero** se indicaba que los **operadores de transporte** llevarían a cabo, en un **máximo de cinco días**, los **ajustes necesarios** para cumplir con los porcentajes establecidos de la forma lo más homogéneamente posible entre los distintos servicios que prestan.

El **punto cuarto** estaba dedicado al **transporte de mercancías**, indicándose que se establecerán las **condiciones necesarias para facilitar el transporte de mercancías en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento**.

Y el **punto quinto** establecía que las autoridades competentes delegadas podrán adoptar **todas aquellas medidas adicionales necesarias para limitar la circulación de medios de transporte colectivos** que resulten necesarias y proporcionadas para preservar la salud pública.

Por último, el **artículo 18** estaba dedicado a los **operadores críticos de servicios esenciales**. En el **punto primero** se indicaba que los **operadores críticos** de servicios esenciales **adoptarían las medidas necesarias para asegurar la prestación de los servicios esenciales** que les son propios.

Y en el **punto segundo** se explicita que dicha exigencia sería igualmente adoptada por aquellas empresas y proveedores que, no teniendo la consideración de críticos, fueran **esenciales para asegurar el abastecimiento de la población y los propios servicios esenciales**.

5.3. Resumen de las actuaciones y objetivos generales

Ante esta realidad, **progresivamente hemos ido poniendo en marcha** un total de **116 medidas** que afectan, directa o indirectamente, al **sector del transporte**.

Hemos llevado a cabo una **producción normativa inédita** en la Administración, dado que no teníamos antecedentes, con un **esfuerzo** que quiero **reconocer y agradecer** de todo el equipo del **Ministerio** y de las **empresas** del Grupo.

Tenemos que tener en cuenta que la **normalidad** en el trabajo de la Administración Pública es **actuar con mucha previsión, procedimientos muy reglados y periodos amplios de**

consulta y verificación. En un **Estado de Alarma**, esa **normalidad desaparece** y requiere que la Administración entre en una nueva **fase de respuesta normativa rápida** a fenómenos inéditos e inesperados. Cada día asumimos nuevos retos y cada día debemos dar respuesta a ellos, con rigor, eficacia y la máxima claridad normativa posible.

Hemos ido dando cuenta de todas las medidas en las **comparecencias diarias del Comité Técnico de Gestión de esta crisis**, a través de la **Secretaría General de Transportes y Movilidad**, así como en las diferentes **comparecencias de los responsables de los Departamentos Ministeriales** que se han ido produciendo, superándose el **centenar de comparecencias** y casi el **millar de preguntas respondidas**.

El **desglose** de las **116 medidas** adoptadas es el siguiente:

- **46 medidas** en relación con el **transporte de viajeros**, que persiguen un **doble objetivo**:
 - Por un lado, la **contención de la propagación del virus** a través de la **reducción de la movilidad de la ciudadanía**, de acuerdo con las pautas marcadas desde el Ministerio de Sanidad, lo que no deja de ser **paradójico** en un **Departamento** cuyo **objetivo prioritario era antes de la pandemia** justamente el contrario, **facilitar el transporte y la movilidad de los ciudadanos**.
 - Y, por otro lado, **posibilitar en condiciones adecuadas aquellos desplazamientos permitidos**.

- **53 medidas** en relación con el **transporte de mercancías y profesionales**, para posibilitar el **abastecimiento** durante el tiempo que se prolongue el Estado de Alarma.
- Y **17 medidas** en relación con el **efecto económico**, entre las que se encuentran las relacionadas con la **vivienda**, pues somos conscientes y tenemos muy presente que las **restricciones** impuestas por motivos sanitarios **conllevar** un **importante sacrificio de personas y empresas**.

A estas medidas hay que **añadir** aquellas que afectan a **cuestiones organizativas** del Departamento y otras de **índole social**. Paso a continuación a **resumir** todas estas **medidas**.

5.4. Detalle de las medidas en relación con el transporte de viajeros

En el caso del **transporte de viajeros**, entre las **medidas adoptadas** desde la Declaración del Estado de Alarma podemos resaltar, por **orden de implantación**, las siguientes:

- Dentro de las **medidas de ámbito general**:
 - La **progresiva desinfección de las zonas sensibles**, tales como estaciones ferroviarias, terminales portuarias o aeropuertos, para lo que se ha contado con el **apoyo de la Unidad Militar de Emergencias (UME)**.

- La **adaptación de la oferta de transportes** a las **necesidades de movilidad y distanciamiento** derivadas de las **distintas fases del Estado de Alarma**.
- La implantación de **mensajes obligatorios en los sistemas de venta de billetes**, advirtiendo de las limitaciones existentes durante el 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**.
- La **prohibición de vuelos y desembarco de pasajeros en Ceuta y Melilla**, salvo excepciones autorizadas.
- La **prohibición, con Canarias y Baleares**:
 - De **vuelos**, a **excepción de un número tasado** que permita, tanto con la península como entre las islas, las **actividades autorizadas** en el Estado de Alarma.
 - Y, salvo determinadas excepciones, el **desembarco de pasajeros en transporte marítimo**.
- **Instrucciones** para posibilitar la **aplicación de las medidas de distanciamiento social en los medios de transporte público**.
- La aplicación de una **restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión**

Europea y países asociados Schengen por razones de orden público y salud pública con motivo de la crisis sanitaria.

- Con motivo 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.
- 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**.
- Y la **puesta en marcha de una página de preguntas frecuentes dentro de nuestra web** para aclarar a la ciudadanía los diferentes aspectos, en un contexto de **normativa que evoluciona muy rápidamente**.
- Específicamente en el caso del **transporte ferroviario**:
 - El **Plan de actuaciones inmediatas para evitar acumulaciones de pasajeros en los servicios de Cercanías**, con el apoyo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
 - La disposición de **nuevas medidas por parte de Adif y Renfe para evitar que se produzcan aglomeraciones de viajeros**, por ejemplo, mediante la disposición de

vinilos en el suelo de las estaciones más concurridas y el refuerzo de la **señalización y los protocolos**.

- El **aplazamiento** de manera indefinida de los **nuevos servicios Avlo previstos**.
- Y, por último, en **Renfe**, la **implantación del billete personalizado** en todos los canales de venta y para todos los servicios comerciales y trenes con reserva de plaza para **poder contactar a los viajeros en caso de necesidad por la alerta sanitaria o incidencia en la circulación**.
- En el **transporte marítimo**, la prórroga de la **prohibición de la entrada de buques de cruceros de cualquier origen** con destino a puertos españoles.
- Y en el caso del **transporte aéreo**:
 - La **reorganización de la gestión del control de tráfico aéreo y de los sistemas de navegación** por parte de Enaire para **garantizar la prestación del servicio** en las **máximas condiciones de seguridad**.
 - La implantación de **disposiciones respecto a la apertura de determinados establecimientos de restauración y otros comercios** en los **aeródromos de uso público** para la **prestación de servicios de apoyo a servicios esenciales**.
 - Ante la **falta de interés de las compañías privadas en seguir prestando el servicio**, como es en el caso de las

islas, la **adjudicación de los contratos para la prestación de servicios aéreos en las conexiones interinsulares**, primero en **Baleares**, y unos días después en **Canarias**, contratos que **se han ido prorrogando** de acuerdo con las ampliaciones del Estado de Alarma.

- Y la **reorganización de las terminales aeroportuarias**, para adaptarlas a las **necesidades concretas de la operativa** y conseguir una **gestión más eficiente**, por ejemplo, concentrando en diferentes fases toda la actividad de **Madrid** en la **T4** o la de **Barcelona** en la **T1**.

Asimismo, de manera continuada, desde el Gobierno hemos estado **facilitando en todo momento el retorno de residentes españoles a territorio español**. Hasta el momento, han retornado más de **24.000 españoles**.

5.5. Detalle de las medidas en relación con el transporte de mercancías y profesionales del sector

En el caso del **transporte de mercancías y los profesionales del sector**, las **principales medidas** que hemos adoptado desde el Gobierno, ordenadas **cronológicamente**, han sido:

- Dentro de las **medidas de ámbito general**:

- La **adquisición de 13 millones de mascarillas**, de las que ya hemos **recibido 11 millones** y hemos **repartido entorno a 6 millones**:
 - Un **60%** se han entregado a **transportistas** (camioneros, taxi, VTC, autobús), **transporte público autonómico y local** y **transportistas ferroviarios**.
 - Un **30%** se han repartido en las **empresas del Grupo del Ministerio y Correos**.
 - Y un **10%** se han entregado a **personal sanitario** y **fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado** que así nos lo pidieron.

Todo esto ha supuesto una **intensa labor logística**, tanto para **conseguir** este material como para su **distribución** en las condiciones actuales.

- 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 puesta en funcionamiento de un **punto de información a transportistas** en la **página web del Ministerio**, con los **establecimientos de restauración, hostelería, estaciones de servicio y talleres abiertos** para el **apoyo a los profesionales que lo necesiten**.
- La **flexibilización de plazos** de los **certificados e inspecciones relativos al transporte de mercancías peligrosas** por carretera y ferrocarril.
- En el caso del **transporte por carretera**:
 - La orden que posibilita el **acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios**.
 - La **ampliación de la exención temporal al cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso a todo el territorio nacional**.
 - 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 **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.

- Una **instrucción** para **garantizar la vialidad y circulación en condiciones de seguridad en la Red de Carreteras del Estado** mediante los **contratos de conservación integral**, que se ampliaron con determinadas **medidas de vialidad invernal** en los casos de **temporales que también tuvimos de nieve**.
- 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.
- Así como la implantación de **instrucciones** sobre la utilización de las **tarjetas de tacógrafo de conductor y empresa** que no puedan renovarse.
- En el caso del **transporte ferroviario**:
 - La adopción de medidas para facilitar la **gestión del mantenimiento de los vehículos ferroviarios**, así como

las **habilitaciones de personal ferroviario y maquinistas**, o la **formación del personal a distancia**.

- Dentro del **transporte marítimo**:
 - En el ámbito de la **administración marítima**, la **extensión de la validez de determinados títulos y la adopción de medidas en materia inspectora**.
 - La autorización de la **formación marítima teórica en las modalidades a distancia y "on line"**.
 - Y la publicación de una **Guía de actuaciones para garantizar la seguridad de los trabajadores en Puertos del Estado**, destinada a incrementar la seguridad de los trabajadores, garantizar la logística y aliviar la presión económica sobre las empresas.

- Y por último, en el caso del **transporte aéreo**:
 - La adopción de **medidas de flexibilidad** en los ámbitos de la **aviación civil no regulados** por la normativa de la Unión Europea, en concreto para aplicar las **exenciones a los requisitos aplicables a las licencias, habilitaciones y certificados emitidos por AESA**.
 - La exención de la **emisión de los certificados de revisión de aeronavegabilidad**, así como para la **finalización de determinada formación** emitidos por AESA.
 - El **impulso de la modificación de la normativa comunitaria en materia de slots aeroportuarios para que las compañías aéreas no pierdan las franjas horarias no utilizadas** como consecuencia de la

cancelación de operaciones en los aeropuertos de la Unión Europea.

- Y, promovido en el seno de Eurocontrol, el **aplazamiento de los pagos por tasas de navegación aérea** por parte de las compañías aéreas de los meses comprendidos entre febrero a mayo.

Quiero aprovechar para recordar que, para **agradecerles su dedicación y profesionalidad** en estos difíciles momentos, el pasado día **14 de abril** dirigí una **carta abierta a todos los trabajadores** del transporte y la logística, tanto de mercancías como de viajeros, en todos los ámbitos, aéreo, marítimo y terrestre, dado el esfuerzo y el gran trabajo que han venido haciendo.

5.6. Detalle de las medidas en relación con el efecto económico

Dentro del bloque de **medidas relacionadas con el efecto económico**, podemos resaltar:

- Entre las medidas de **ámbito general**, que además tienen una **especial importancia para el sector del transporte**:
 - La aprobación de varios **Reales Decretos-leyes**, entre los que se encontraba la **mayor movilización de recursos de la historia de España**: cerca del 20% del PIB, **200.000 millones** de euros para **proteger y apoyar a familias, trabajadores, autónomos y empresas**.

Entre dichas medidas, se incluía la **regulación de los ERTes**, fundamental por ejemplo en el caso del sector

aéreo, y que va a durar, las **ayudas a los autónomos** o el **régimen específico de suspensión de contratos públicos**.

- También orientada hacia los contratos públicos, la **Orden Circular de la DG de Carreteras a los Directores de Obra**, para **mantener la actividad en condiciones de seguridad**, línea en la que han trabajado **todos los Centros** dependientes del Ministerio.
- Y la **guía** que publicó el **Ministerio de Sanidad** sobre **buenas prácticas en los centros de trabajo**.
- Dentro del **transporte terrestre**:
 - La aclaración de las **ayudas** a las que pueden acogerse desde el **sector del taxi**, donde tienen **derecho al aplazamiento tributario y a la prestación por reducción de actividad**.
- En el **ámbito ferroviario**:
 - La **no exigencia de las rentas por el cobro del alquiler de los locales comerciales de las estaciones** que gestiona Adif, que hayan tenido que cerrar como consecuencia de esta crisis provocada por el coronavirus.

Esta medida posteriormente **se amplió a la suspensión del cobro del alquiler a todos los locales e inmuebles arrendados no situados en estaciones de viajeros, pero que forman parte del patrimonio de Adif, y también a los inmuebles y terrenos alquilados cuya**

actividad se ha visto reducida significativamente a consecuencia de la pandemia.

- Y la **congelación del cobro de la cuota de alquiler de locomotoras** a aquellas **empresas de transporte de mercancías por ferrocarril** que Renfe las tiene alquiladas y no hayan podido trabajar durante este periodo de tiempo.
- En **materia portuaria**:
 - Las recomendaciones de actuación para las Autoridades Portuarias y medidas adoptadas por Puertos del Estado para **aplicar diferentes tipos de ayudas a toda la comunidad portuaria**.
 - Y, dentro del **Real Decreto-ley 15/2020**, una serie de medidas excepcionales y transitorias en el ámbito portuario estatal con el objetivo de **mitigar el impacto económico provocado por esta crisis**.

Entre las medidas aprobadas se ha previsto que las **Autoridades Portuarias puedan reducir los tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales para el año 2020**.

Además, se han articulado, entre otras, **medidas específicas respecto de la tasa de ocupación, la tasa de actividad y la tasa del buque**, para mitigar la complicada situación de nuestras compañías navieras.

- En el caso de la **red aeroportuaria de Aena**:
 - La **suspensión del pago de rentas garantizadas en las actividades comerciales de los aeropuertos que no puedan estar operativas** así como, con posterioridad, las medidas que también se pusieron en marcha para **descuentos en otro tipo de alquileres**, tales como espacios arrendados por handling, operadores o mostradores comerciales.
 - El **aplazamiento del pago de las tarifas de estacionamiento de aviones por un periodo de 6 meses, sin coste financiero**.
- Y, en materia de **vivienda**, para hacer frente a las **situaciones de vulnerabilidad** de los ciudadanos, el Gobierno se ha puesto a trabajar desde el primer momento aprobando un paquete de medidas para **brindar especial protección del derecho a la vivienda**.

Hemos trabajado en esta línea, para **minimizar el impacto** de esta situación y **proteger a los inquilinos que queden en vulnerabilidad**, pero asimismo **articular actuaciones necesarias para que los propietarios** –en un 85% de ellos son familias, asalariados y pequeños ahorradores también con dificultades–, hemos procurado hacer una medida que puedan ayudar a unos y a otros, de tal modo que no haya pérdida de rentas.

- Así, el **Real Decreto-ley 8/2020** incluyó la **moratoria en el pago de las cuotas de las hipotecas para los**

deudores hipotecarios en situación de especial vulnerabilidad que vean reducirse sus ingresos.

- De igual modo, la aprobación del **Real Decreto-ley 11/2020** recogió una serie de medidas urgentes y extraordinarias para **hacer frente a las situaciones de vulnerabilidad que pueden estar experimentando los arrendatarios de vivienda, que es la medida que les comentaba antes**. Entre otras medidas:
 - Se introduce un **periodo extraordinario de suspensión del procedimiento de desahucio y de los lanzamientos**, cuando afecten a hogares vulnerables sin alternativa habitacional.
 - Contempla una **prórroga de los contratos de arrendamiento de vivienda que coincidan su finalización en este periodo**, para evitar cambios de domicilio en las actuales circunstancias.
 - En situaciones de vulnerabilidad, cuando el arrendador sea una entidad pública o un **gran tenedor**, se establece una **reducción del 50% de la renta o bien una moratoria de hasta cuatro meses** en el pago del alquiler.
 - Se introduce una **línea de avales con garantía del Estado de hasta 1.200 millones** de euros, a través del **ICO**, que permitirá **cubrir el pago de hasta seis mensualidades de alquiler**, sin gastos ni intereses. De esta forma el arrendador cobra todos sus meses y el arrendatario lo va pagando

entre 6 y 10 años sin ningún tipo de intereses ni gastos. Esta semana estaremos firmando el convenio para que la medida se aplique con efecto retroactivo desde el 1 de abril.

- Y se **incrementa, para todos aquellos sectores vulnerables no ya por efecto de la crisis, sino porque estaba ya en una situación de vulnerabilidad y esto les agrava la situación, lo que hacemos es incrementar en 100 millones de euros la dotación del actual Plan Estatal de Vivienda, que por cierto trabajamos para transferir esta misma semana y así dar liquidez a las CCAA, en este caso se incorpora un nuevo programa de ayuda y se flexibiliza su gestión para dar apoyo a los arrendatarios vulnerables sobrevenidos.**

5.7. Otras iniciativas de índole social

Para concluir este repaso a las medidas puestas en marcha, entre **otras iniciativas de índole social**, me gustaría mencionar:

- La colaboración con los medios de la Dirección General de Carreteras para la **limpieza y baldeo de calles y desinfección de estaciones de servicio, aceras y superficies** allá donde se nos ha pedido.
- Por parte de **Renfe**:
 - La preparación de **trenes medicalizados**, para tenerlos listos en caso de que se requieran por las autoridades sanitarias para trasladar pacientes afectados por

coronavirus, hicimos un **simulacro** y se dispusieron de **los permisos de la Agencia de Seguridad Ferroviaria**.

- La adopción de medidas para **facilitar el desplazamiento gratuito de sanitarios en AVE, Larga Distancia y Avant**.
- La disposición de **trenes para el transporte de piezas de robots para hacer tests PCR**.
- Y la **donación de mantas de trenes hotel** para hospitales de campaña.
- La **evacuación de personas con síntomas** en diversos buques también lo ha hecho Salvamento Marítimo.
- Por parte de **Aena**:
 - **La gratuidad del transporte de material sanitario** a través de la **red de aeropuertos**, que asume a través de su **responsabilidad social corporativa**, cuando la entidad final fuera una **entidad pública** y esté **probado** que el transportista va a trasladarlo como **descuento**.
 - Y la **donación de 2 millones de euros al CSIC** por parte de Aena para apoyar proyectos de investigación.
- Desde el Instituto Geográfico Nacional, la puesta a disposición de **material didáctico en línea** para todos los niveles educativos y del **taller y del laboratorio del Observatorio de Yebes**.
- Y, por parte de Ineco, ha puesto en marcha las iniciativas **Conectad@s**, donde se donaron dispositivos móviles nuevos para facilitar la comunicación entre los mayores aislados en

residencias de toda España y sus seres queridos, con el hastag **#InnovaciónFrenteAlCoronavirus**, promovido entre otros por la Comunidad de Castilla y León.

6. RESULTADOS OBTENIDOS HASTA EL MOMENTO

6.1. Transporte de viajeros

Señorías, este **conjunto de medidas** son las que nos han permitido **rediseñar un sistema de transporte muy restringido y seguro**.

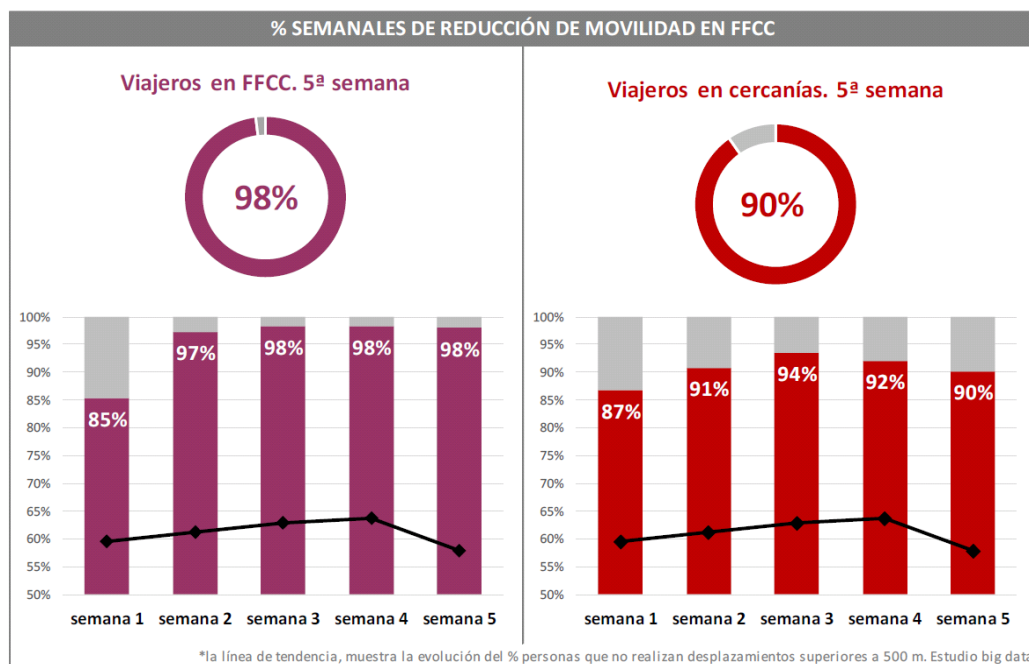
Restringido, porque las **cifras de movilidad son prácticamente testimoniales** y nos permiten reafirmar que las **medidas de confinamiento y la restricción de movilidad han procurado los datos sanitarios que observamos estos días**.

Y **seguro**, porque el **seguimiento continuo de los datos** nos permite **ajustar la oferta de servicios** de forma tal que los **niveles de ocupación permiten mantener las distancias de seguridad recomendadas**.

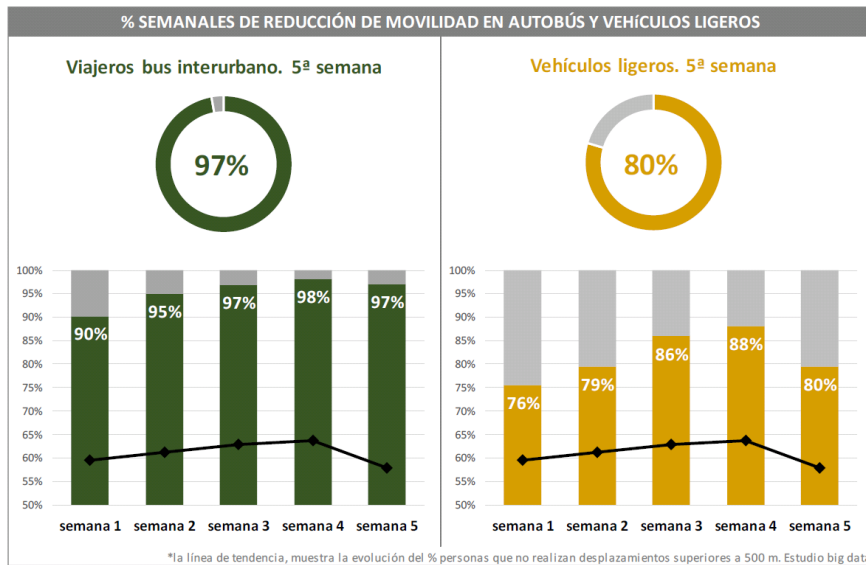
En los siguientes **gráficos**, vemos como la **reducción de la movilidad**, en nuestro sistema de transporte ha ido **evolucionando a lo largo de las semanas del Estado de Alarma**, tomando como **referencia las semanas equivalentes de 2019**. Por lo que respecta a los porcentajes de reducción de la 5ª semana de Estado de Alarma:

→ **MOSTRAR GRÁFICOS 1 A 3**

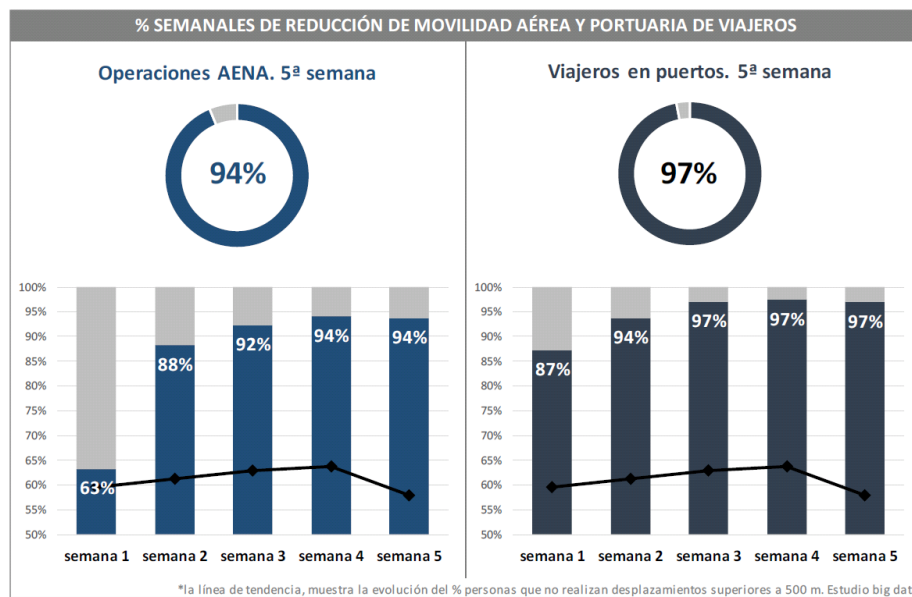
- En el caso del **ferrocarril** tenemos unas cifras de **reducción de usuarios del 98%** y una reducción del **90%** en **cercanías**.



- En cuanto a los **viajeros en autobús interurbano**, la **reducción** se encuentra en el entorno del **97%**, y en lo que respecta al **número de vehículos** que circulan por las carreteras del **80%**.



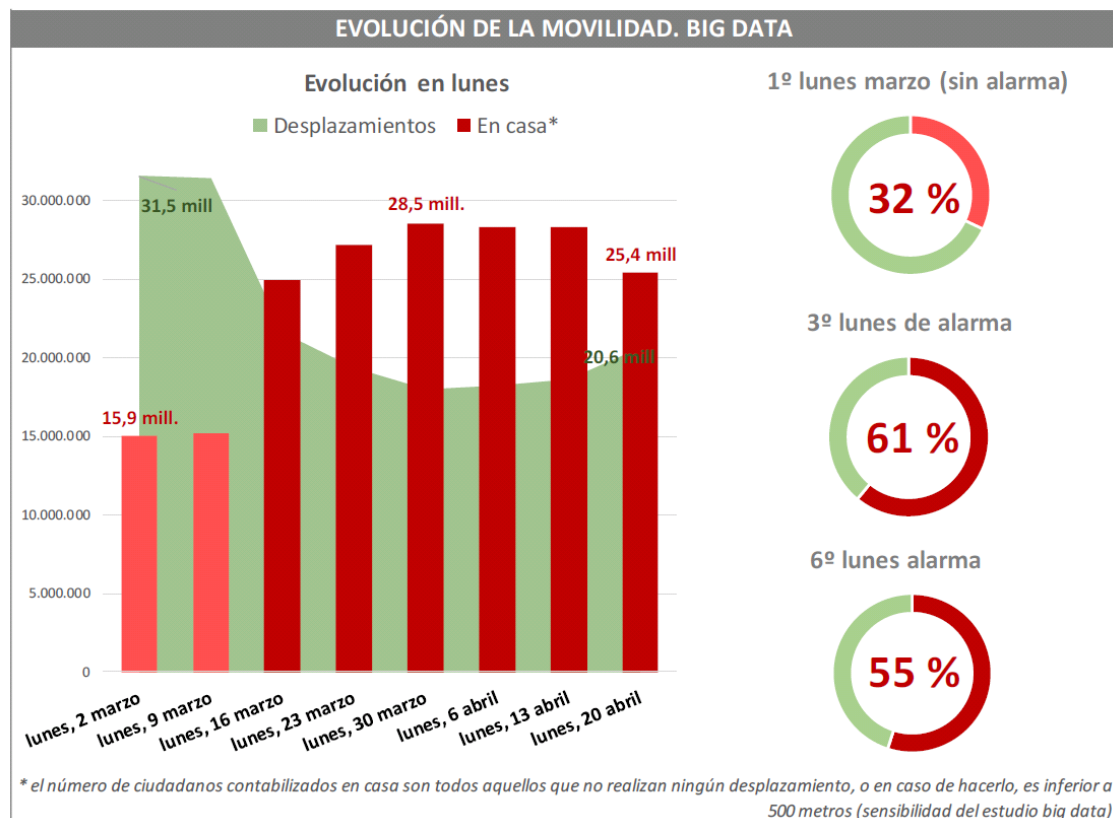
- En el caso del **tráfico aéreo**, el **número de operaciones** de la red de aeropuertos también ha bajado drásticamente hasta el **94%**. Y por último, en lo referente al **número de viajeros en el tráfico portuario**, éste ha descendido hasta el **97%**.



En términos generales, y aunque en la **primera semana** fueron necesarios unos **días de adaptación** a la nueva situación, posteriormente hemos visto como **la movilidad ha ido**

reduciéndose semanalmente, más aún durante la duración del permiso retribuido recuperable.

Adicionalmente a la monitorización continua que hacemos del sistema de transporte, estamos utilizando el estudio de movilidad con tecnología big data y geolocalización anónima de dispositivos móviles.



La movilidad en general, muy dispar, estos datos del Big Data, del 32% antes del estado de alarma, pasamos a una reducción del 61, ahora una reducción del 55. Se ha relajado la movilidad como consecuencia de la vuelta de algunas actividades. Hoy mismo vemos que hay un cierto repunte de movilidad

respecto al viernes pasado, muy poco, pero se nota que ya hay alguna actividad y que tenemos que seguir con mucho cuidado porque la movilidad es fundamental para la vuelta a la actividad y hay que controlarla mucho porque la movilidad es el instrumento para la propagación del virus.

6.2. Transporte de mercancías

En el caso del **transporte de mercancías**, dado que dan servicios esenciales y garantizan el abastecimiento no se ha dado esta circunstancia, aunque **evidentemente los valores son inferiores a los de una situación normal**, esta **reducción tan excepcional no se ha dado**.

La **reducción del tráfico de vehículos pesados** se sitúa en torno al **30-35%** con respecto a días laborables de 2019. Y, si bien el **transporte de mercancías no alimentarias** ha sufrido **reducciones mucho más significativas**, el **transporte de productos básicos**, como alimentación o higiene, se ha **mantenido siempre por encima de los valores de un día equivalente del año pasado**. Es decir, no solo no se ha reducido, sino que ha aumentado.

En el caso de los **tráficos portuarios de mercancías**, las **reducciones no superan el entorno del 20%**, es decir, no ha **habido afectación importante a la actividad portuaria**.

Por todo lo anterior podemos reafirmarnos en que, a pesar de las drásticas medidas encauzadas a contener la pandemia y

reducir la movilidad, **el tráfico de mercancías y el abastecimiento ha estado garantizado.**

7. COORDINACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES

En lo que respecta a la **coordinación de la gestión de la crisis del coronavirus con otras Administraciones**, podemos decir que desde el Ministerio se **ha merecido toda nuestra consideración**, pues tenemos muy presente la **dimensión territorial del Departamento** y, en consecuencia, la necesidad de coordinación con las administraciones territoriales es muy importante.

En el **ámbito general**, el día **24 de marzo** mantuvimos una **reunión con todos los Consejeros autonómicos de Transporte.**

También el día **26 de marzo** celebramos una **videoconferencia con las Delegaciones del Gobierno.**

En el ámbito del **transporte terrestre**, la **coordinación con las Comunidades Autónomas** se realiza por un cauce habitual y metódico, que es la **Comisión de Directores Generales de Transporte** de las Comunidades Autónomas y de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, creada en el seno de la Conferencia Sectorial de Transportes, y los grupos de trabajo asociados.

En este contexto hemos tratado las **reducciones de los servicios de transporte público de modo coordinado**; el reparto de las **mascarillas de protección**, que asumimos desde el **Ministerio** y hemos trasladado a los **servicios de transportes también públicos de las CCAA y Ayuntamientos**; el **ofrecimiento de los datos del big data a las Comunidades Autónomas**, para lo que precisamente hoy está prevista la celebración de una **reunión virtual**; o la **interpretación de las diferentes instrucciones**.

En el caso de **Renfe**, se ha mantenido **contacto fluido con los gobiernos autonómicos para comunicar los distintos cambios de servicios**, ofrecer aclaraciones sobre las medidas que se iban adoptando y facilitando datos para coordinar las actuaciones.

Además de ello, hemos sido **sensibles a peticiones recibidas para adecuar los horarios o reforzar trenes para desplazamientos de sanitarios** y también hemos atendido **peticiones de servicio puntuales que nos han llegado**.

Asimismo, en el caso de **Adif** se han mantenido algunos contactos concretos para conocer la **evolución de ciertas infraestructuras** y para el **estudio de actuaciones** relacionadas con el coronavirus.

En **transporte aéreo y marítimo** se ha **coordinado con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla sus respectivas órdenes**, las órdenes que emitimos fueron claramente **consensuadas y motivadas por las autoridades de las islas y estas ciudades**.

También se han iniciado contactos a nivel técnico con la **Junta de Andalucía** y la de **Extremadura** respectivamente, para

comenzar a estudiar el momento y la forma en que se reanudarán los servicios en las rutas aéreas sometidas a **Obligaciones de Servicio Público de esas comunidades.**

En el caso de **Aena**, también hubo una **reunión** del Director del Aeropuerto de **Palma de Mallorca** con el Director General de Transportes del Gobierno Balear, así como **otras reuniones del ámbito de turismo tanto en Baleares como en Canarias.**

En el caso de **Puertos del Estado**, se mantiene una **comunicación continua con todas las Autoridades Portuarias.**

En materia de **vivienda**, desde la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda, a través de la Dirección General de Vivienda y Suelo, también nos hemos **dirigido a cada uno de los Directores Generales autonómicos** para explicar personalmente las medidas adoptadas, y adelantar el desarrollo de las mismas.

Asimismo, se han mantenido **videoconferencias o conversaciones telefónicas. En fin, hemos mantenido la conversación y la relación, como no puede ser de otro modo.**

Es importante señalar también que **el Ministerio habilitó la posibilidad de que la concesión de las ayudas se realice mediante adjudicación directa, y sin ninguna gestión previa más allá que la mera convocatoria o apertura de plazo** de solicitud por parte de las administraciones autonómicas. Y precisamente, esa adjudicación directa es la que **permite que cada comunidad autónoma pueda, en función de sus recursos, y también de la realidad a la que se enfrenta, elaborar los procedimientos y el diseño que considere pertinente** para priorizar las ayudas a las familias más vulnerables.

Finalmente, ya hemos ordenado adelantar, mediante una transferencia urgente, como les decía antes, **346 millones de euros correspondientes a la anualidad de 2020 del Plan Estatal de Vivienda a las Comunidades Autónomas**. De esta manera las Comunidades Autónomas disponen ya de recursos para atender todas estas ayudas. A continuación, **se transferirán otros 100 millones de euros con el mismo objeto, estoy intentando que esta misma semana lo puedan tener**.

8. PRÓXIMAS MEDIDAS

Respecto a las **próximas medidas**, donde **sin duda también tendrán mucho que decir el resto de Administraciones**, en el Ministerio estamos **ya trabajando, modelizando y previendo escenarios futuros**, tal y como **anunció el Presidente del Gobierno el pasado sábado** y que precisamente está previsto que mañana se estudie en el **Consejo de Ministros**.

Hay **tres grandes bloques** en los que avanzar:

- **El retorno a la normalidad, entre comillas “normalidad”.**
- **La recuperación del sector transporte, hay modos de transporte muy impactados.**
- **Y la construcción y la vivienda como palancas para la recuperación económica, nos dan una gran oportunidad para la reconstrucción.**

8.1. Retorno a la normalidad

Respecto al primer bloque, el **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 con antelación un sistema seguro y coordinado con el resto de actores y también administraciones**. Y en este sentido estamos **trabajando** a través de **diferentes grupos de trabajo** entre Ministerios, Comunidades Autónomas, Consorcios de Transporte y grupos a nivel europeo e internacional.

La **correcta definición** del retorno a la normalidad será **muy importante** en el caso del **transporte metropolitano**.

Nuestro objetivo es establecer un **proceso gradual y seguro**, y para ello, estamos planteando medidas en **3 ejes fundamentales**:

1. **Incremento de la oferta**, estudiando **alternativas** entre los distintos modos de transporte y el impulso de otros de transporte individual.
2. **Gestión de la demanda** a través del estudio de medidas que nos 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 **decalado 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 de **recomendaciones** a los usuarios sobre el uso de **mascarillas, desinfección** de vehículos y terminales, y **control de flujos** de pasajeros.

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**, compaginemos la **previsible demanda** con la **máxima oferta que podemos garantizar**. Teniendo en cuenta **todos los modos de transporte y la micromovilidad**; independientemente de su ámbito competencial.

8.2. Recuperación del sector transporte

Respecto a la **recuperación del sector del transporte**, va a tener que afrontar una **importante crisis** en los **próximos meses**, que **esperamos que dure lo menos posible**, pero existe un **consenso generalizado** de que será **uno de los sectores que más tarde en salir del periodo de hibernación** que se ha sometido al sector a un importante parón, especialmente el **aéreo** y el **ferroviario**, con una especial incidencia en el **turismo**. Por ello, es necesario **seguir trabajando** en un **esquema de protección de rentas** y de **liquidez** para el **transporte**.

Y esta crisis **también está afectando a las empresas públicas del Ministerio**, que ya están viendo cómo se **reducen sus ingresos**, como les he enseñado con la **bajada de la movilidad** sus

ingresos han bajado muchísimo y, en consecuencia, deben acomodar sus servicios y su actividad inversora a la nueva situación. Por consiguiente, la financiación europea ha de ser muy importante para el sostenimiento de la inversión pública.

Volveré a hablar de este asunto un poco más adelante, cuando hable del **contexto internacional**.

8.3. La inversión como palanca para la recuperación económica

La **construcción en general** y particularmente la relacionada con la **vivienda**, tanto en su vertiente de **incremento de la oferta de viviendas social a precio asequible** como en la vertiente de **rehabilitación**, deberán tener un **efector tractor de la recuperación económica y del empleo**.

El ministerio está trabajando con la **iniciativa privada en planes para la reconstrucción**.

Bien es cierto que el **confinamiento** ha conllevado una **evidente tensión en las finanzas públicas**, por el doble efecto de la **activación de los estabilizadores automáticos y la financiación de una ambiciosa política de protección de rentas**. Es por ello que la **financiación de la política de inversión pública exigirá la aprobación de un generoso Plan de Reconstrucción europea**.

En las **diversas fases** por las que hemos atravesado en esta pandemia, el **objetivo** ha sido siempre el mismo: **no restringir más actividad que la realmente necesaria para contener eficazmente el avance del COVID-19, al mismo tiempo que se minimiza el impacto sobre el tejido empresarial y el empleo**. Para ello hemos

adoptado una **batería de medidas de corte fiscal, laboral y financiero de ámbito general, y medidas específicas para los contratos del sector público** que contemplan ayudas económicas para las empresas afectadas y flexibilidad por parte de la Administración para afrontar situaciones concretas.

En todo caso **el Gobierno reitera que no restringirá la actividad económica que sea compatible con la lucha contra el COVID-19 en cada momento**, máxime en este Departamento, desde donde **gestionamos cerca del 80% de la inversión pública** y que, en consecuencia, ha de ser una palanca **importante en la reconstrucción**.

9. SITUACIÓN EN EUROPA

Al hilo de lo anterior, me gustaría también hacer una reflexión sobre el **contexto internacional**. En esta pandemia, por mucho que se quiera hacer creer lo contrario, **España no es un caso único, ni aislado**. Los **casos reconocidos en Europa** superan los **1,3 millones**. Y solo en los **países miembros de la UE** hablamos de **más de 900.000** personas que han contraído el COVID-19.

Y, si las **consecuencias en la salud pública** son **muy importantes**, no lo son menos en las **economías** de todos los países, y son **muy visibles, como hemos dicho, en el sector del transporte** en todos y cada uno de los países de la Unión Europea.

Y, en esto me querría detener un momento. En el **papel que la Unión Europea tiene que desarrollar en la salida de esta crisis** y, en particular, en el **sector del transporte**.

Porque **necesitamos la adopción urgente de medidas**, desde **España**, conjuntamente con **Francia, Alemania e Italia**, estamos trabajando y **el día 2 de abril solicitamos por carta a la Comisaria de Transporte de la Unión Europea acciones rápidas y coordinadas** para afrontar la crisis en el sector del transporte a corto y medio plazo.

Este pasado viernes **mantuvimos los 4 ministros, Francia, Alemania, Italia y España, una videoconferencia preparatoria de la videoconferencia de Ministros de Transportes de la Unión Europea** que tendrá lugar este **próximo miércoles 29 de abril**. Y **hemos acordado mantener una postura común frente a esta reunión**.

Así, **hemos acordado solicitar medidas para apoyar financieramente al sector del transporte, incluyendo iniciativas para movilizar inversiones**. En concreto nos preocupa mucho el estado del **sector de la aviación, duramente castigado** en esta crisis. Todos los países europeos tienen este mismo grave problema en el sector aéreo.

Adicionalmente, hemos pedido a la Comisión y así trasladaremos en la videoconferencia de ministros, que desde la Unión Europea se adopten soluciones para garantizar la continuidad de los transportes de mercancías, una vez que se permita el transporte de pasajeros. Y en este sentido acogimos muy positivamente la iniciativa de corredores verdes para facilitar el tránsito de mercancías entre los Estados.

El establecimiento de **corredores verdes** ha permitido que los **pasos fronterizos internos** de la red transeuropea de transporte estuvieran **abiertos para el transporte de mercancías, reduciendo al máximo el tiempo de espera en frontera y garantizando eficazmente su fluidez. Ahora tenemos que asegurarnos de que estos corredores siguen funcionando,** una vez que se reactive el transporte internacional tanto de mercancías como de pasajeros por carretera.

También, en relación con el tránsito de mercancías, hemos visto la necesidad de **facilitar el trabajo de los conductores.** Como bien sabrán, desde el Ministerio ya hemos tomado medidas al respecto y solicitamos un **esfuerzo de coordinación, para que un conductor, especialmente de España que tenemos una ubicación periférica, no se encuentre con más de 20 normas diferentes en su viaje para trasladar mercancías por Europa, hemos insistido en que tenemos que tratar de encontrar una normativa común para el conjunto de los países., desde los tiempos de conducción y descanso, hasta la validez de certificados caducados, como la ITV o el CAP.**

Y buscaremos en esta reunión del miércoles **tener una aproximación común a nivel europeo de las medidas que tomemos cada país en relación con la desescalada, por lo que pediremos a la Comisión la emisión de recomendaciones para todos los modos de transporte en las relaciones transfronterizas y en las relaciones aéreas en los países europeos, de tal modo que no tenga cada país unos requisitos para el transporte, por ejemplo, aéreo, que tengamos todos las mismas recomendaciones.**

Con una visión más a medio plazo, somos conscientes de las dificultades que atravesarán nuestras empresas una vez que termine la emergencia sanitaria. **Por ello, hemos puesto en conocimiento de la Comisión la necesidad de proteger los activos críticos del transporte,** tanto infraestructuras como operadores, asegurando inversiones desde la Unión Europea.

Necesitamos que Europa sea una palanca de futuro, queremos y creemos que Europa es parte de la solución a esta crisis, también en el sector del transporte, y pedimos que se actúe ahora. No podemos dejar pasar este tren en el que tenemos que estar todos los países de la Unión Europea.

10. REFLEXIÓN FINAL

Voy concluyendo, pero me gustaría compartir con Sus Señorías una **reflexión final.**

Como decía al inicio de mi intervención, **esta pandemia nos coloca a todos en nuestro sitio, hay que elevar la mirada, y todos tenemos un trabajo y una encomienda.** En estos días hemos visto

la **importancia** de contar con un **estado del bienestar robusto**, un **sistema de transporte sólido** y una **política europea integradora**.

La **búsqueda de una vacuna y de tratamientos más eficaces** corresponde a los **investigadores** y a los **sanitarios**. Su **diligencia**, su **sacrificio** y su **entrega** se han convertido en un **elemento de cohesión social**, que produce y motiva sentimientos de **empatía**, **solidaridad** y **fortaleza frente a la adversidad**.

Pues bien, así como la comunidad científica y médica recorren su camino con entrega absoluta, con confianza en sus propias posibilidades, y con la certidumbre de que su esfuerzo, más allá de producir efectos directos en la lucha contra la pandemia, rearma moralmente a los españoles, nosotros, los políticos y representantes públicos, debemos estar también a la altura del momento y **tomar ejemplo de su esfuerzo, de su cooperación y de su trabajo como una sola persona**.

Así como el **personal sanitario ha redoblado su esfuerzo y su sacrificio** pensando sólo en curar a los enfermos y vencer al virus, **nosotros la representación política debemos redoblarlos también pensando sólo en dar confianza a los ciudadanos y superar la crisis**.

A los sanitarios todos los españoles los aplauden, les aplaudimos, porque se lo merecen, todos los días a las ocho de la tarde. **Los aplausos de las ocho de la tarde son un justo eco de su esfuerzo y de la solidaridad de los españoles**.

Pues bien... **No espero que los ciudadanos nos aplaudan, obviamente, como tampoco deseo que nos abucheen**.

Lo que sí espero es que, entre todos, **cada uno desde su responsabilidad**, unos gobernando, los otros fiscalizando la acción del Gobierno y presentando cuantas propuestas alternativas que crean convenientes, seamos **capaces al menos de demostrar a la nación que buscamos soluciones, que vamos a superar la pandemia, y que vamos a superar esta crisis, sí o sí, sin dejar a nadie atrás, a ningún español ni española atrás.**

Esta pandemia que nos golpea, y que convulsiona el mundo, **no puede tener como efectos secundarios la desconfianza permanente respecto de la eficacia de las decisiones adoptadas, un pesimismo general respecto del porvenir de la nación, ni la descohesión social** como consecuencia de un agravamiento de las desigualdades.

Todos tenemos la obligación de rearmar la esperanza y de trasladar la confianza en que acertaremos, sí o sí acertaremos, porque cuando no seamos capaces de acertar, entre todos, corregiremos lo que sea necesario para acabar acertando.

Se necesita una **receta aparentemente simple: constancia, perseverancia, cooperación y evitar la confrontación** hasta que esto pase...

No pido acatamiento, ni sometimiento, ni silencio... Más bien al contrario, **pido y espero que se nos exija, se nos pidan cuentas y se nos den propuestas desde el rigor y la responsabilidad** que requiere este momento.

11. CONCLUSIÓN

Muchas gracias por su paciencia. No son momentos fáciles, uno nunca sabe cómo ministro lo que te puede venir, uno no lo elige, se enfrenta y para eso estamos, y tiene que asumir la responsabilidad, no se puede eludir una responsabilidad sobre todo cuando ves que, no solo ya la situación, sino muchos de los sueños, los planes de la gente están en función también de lo que hagamos algunos. Y no dejamos de ser personas y tenemos, también, nuestras familias y nuestras situaciones. Así que también podemos entender a aquellos que están peor, cómo estarán.

Muchas gracias, quedo a la espera de sus intervenciones.