

Los servicios esenciales de movilidad de personas en el “Post Estado de Alarma”



Propuestas de la Fundación Corell y del Think Tank Movilidad

La posible rebaja del estado de alarma, en unas semanas, va a motivar que, de una manera adecuada al ritmo de eliminación de restricciones, la oferta de servicios públicos de transporte se vaya incrementando por parte de la administración pertinente, desde la actual, prácticamente nula, hasta llegar a un punto de normalidad que ajuste oferta y demanda. En este sentido, a continuación, recogemos las propuestas del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell, del que CONFEBUS forma parte, para que la salida de la crisis sea eficaz y se mantenga la calidad del empleo y del servicio de transporte.

Estado Actual

La salida del periodo de hibernación de la economía, desde el lunes 13 de abril, con un incremento

de la oferta, con nuevas normas sobre salud, mascarillas y prevención de riesgos laborales, EPIs y condiciones de uso limitado del espacio de los vehículos de transporte, da una idea de que se está diseñando, de forma temporal y flexible, un servicio distinto al que se prestaba anteriormente a la crisis del COVID-19.

Carencias y problemas de la situación, creadas por el Covid-19

El momento es nuevo y de difícil gestión, por lo que es necesario tener una **plataforma de negociación y comunicación activa, estable y específica para el transporte de personas**, entre las autoridades de transporte, en sus distintos niveles, con los operadores y sus representantes asociativos.

La ausencia de normas específicas para el transporte, más allá de las prohibiciones de movilidad

y de las condiciones necesarias, se ha justificado por el estado de alarma, pero a su terminación es necesario construir un marco nuevo provisional y flexible.

Estamos hablando de que el sector necesita planificación, anticipación y recursos para la nueva movilidad que exige la actual crisis sanitaria.

Esta acción; la creación de una **plataforma sectorial de movilidad**, permitiría planificar y trasladar, de forma homogénea a la práctica de las empresas, las condiciones reales de prestación del servicio y las normas genéricas que se emiten desde el Gobierno de la nación.

La situación actual es muy complicada para la industria del transporte de viajeros, compuesta por empresas de todo tipo y tamaño, que están pasando ya por **problemas de liquidez y de viabilidad económica, ante la brutal caída de la demanda, que alcanza el 95% en la mayoría de los servicios.**

Ignorarlo no es solución y retrasar la solución tampoco. Lo que no se prevé y planifica produce costes adicionales innecesarios en el momento de su aplicación. Existen ejemplos que no es necesario citar.

Los cambios para los operadores de servicios esenciales

Los operadores están tratando de visualizar el nuevo escenario y creen que la puesta en marcha del servicio va a tener unos estrictos protocolos de sanidad, que incrementarán el coste operacional y disminuirán la ocupación del autocar.

La salida de la hibernación muestra ya algunos problemas, que hay que resolver para la salida del estado de alarma y que hay que resolver de forma satisfactoria para todos.

Sin ser exhaustivos, pero para mostrar el problema operativo real, enumeramos:

1. El servicio básico deberá tener condiciones específicas para los **servicios esenciales**, como el transporte regular de uso general, el de uso especial y, por otro lado, el urbano.
2. Como medidas generales flexibles, se deberían **planificar**, evaluando el coste económico, las acciones sobre:
 - **Nivel de oferta requerida:** se considera que la demanda no se recuperará a niveles habituales

en, al menos, un año. Por lo que la oferta deberá incrementarse de forma gradual y procurando que evolucione con la demanda real.

- **Infraestructuras:** en estaciones terminales y paradas se debe garantizar la limpieza y desinfección diaria, al menos de todas ellas, de acuerdo con las normas generales o específicas vigentes.
 - **Vehículos:** limpieza y desinfección en función del número de viajes realizados en el día.
 - **Personal laboral:** con normas y procedimientos reglados, que estén aprobados y evaluados, desde EPIs, al rediseño del puesto y la zona de trabajo.
 - **Clientes:** control previo al embarque en las estaciones de autobuses, a través de la medida de la temperatura a la entrada de la instalación. Para una mejor trazabilidad, todos los billetes deberían ser nominativos, salvo en transporte urbano y habría que evitar el pago en efectivo.
 - **Ocupación máxima:** definirla en función del tipo de viaje, lo cual trae consecuencias en la viabilidad del contrato y, por ello, de la empresa.
3. Todos estos cambios producen **nuevas condiciones provisionales de transporte, con enfoque a la seguridad sanitaria de las personas implicadas**, trabajadores de empresas de transporte, estaciones y viajeros, que deben concretarse en un acuerdo sectorial de contenido social y económico.

Propuesta para avanzar

Desde el Think Tank Movilidad de la Fundación Correll consideramos que hay que anticiparse y planificar la salida para que sea eficaz y se mantenga la calidad del empleo y del servicio anterior, por lo que proponemos:

- **Inicio urgente del trabajo entre administración y asociaciones representativas**, para fijar normas y protocolos de ejecución, dirigida por la Secretaria General de transporte, para aplicar a la salida del estado de alarma unas normas adecuadas a las necesidades temporales.
- **Evaluación económica del nuevo modelo de movilidad** para servicios esenciales y los costes inducidos que genera.
- **Revisión y adaptación de las normas horizontales de ayudas** propuestas por el Estado a las condiciones del sector y su complemento, con un fondo económico de contingencia específico, para el transporte de personas.
- **Actualización de la normativa sectorial**, con urgencia, que permita un ajuste de los contratos actuales a la nueva situación económica. ■