

## **El RDL 26/2020 olvida al transporte de viajeros por carretera, según el Think Tank Movilidad**

**Según los especialistas del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell, el Real Decreto-ley 26/2020 es una oportunidad perdida para mitigar los perjuicios económicos del Covid -19 en el transporte. Desde el TTM se promueve un nuevo diálogo entre la administración y el sector, la planificación de una nueva red de servicios y una regulación temporal**

La movilidad de las personas ha disminuido -bien por el confinamiento debido al estado de alarma o bien por las directrices y recomendaciones de las autoridades de no usar los transportes colectivos- que, cuantificados, suponen una caída de entre el 85% de mayo, según los datos del INE y el 90% en meses anteriores.

Las empresas de transporte y sus trabajadores han mantenido un comportamiento bien reconocido, prestando los servicios esenciales que, a requerimiento de las autoridades contratistas, mantuvieron la movilidad obligada de los profesionales de otros servicios necesarios, como la sanidad, el comercio, etc. Ahora, el Gobierno, mediante el RDL 26/2020, ha aprobado las medidas de reactivación económica en el transporte y vivienda, frente al impacto del Covid-19, que afecta directamente al ecosistema de la movilidad de empresas y viajeros. Esa declaración de principios y los tres ejes que indica, han sido analizados por el Think Tank de la Fundación Corell, a la vista de la realidad actual.

Según los especialistas del Think Tank, el primer eje: la garantía de salud de trabajadores y viajeros "no cabe duda de que ha supuesto un buen trabajo, por parte de empresas, sindicatos y administraciones, poniendo en marcha planes de movilidad segura con inmediatez".

En cuanto al segundo eje, la liquidez para las empresas, según el Think Tank, también ha funcionado, pues "se han abierto líneas de crédito ICO y en banca privada, a los que las empresas han optado, a la vez que se han previsto sistemas para que las empresas retrasen algunos pagos de inversiones. Son buenas medidas; la autorización de solicitar el retraso en los pagos de renting y leasing para el sector de discrecional, pero insuficientes, ya que no modifican el problema de fondo que es de la descapitalización de las empresas de transporte de viajeros, como consecuencia de las pérdidas sufridas en este periodo".

El problema de viabilidad económica de todas las empresas de autocares, como el de otros modos, es de gran calado. Desde el Think Tank destacan: "El problema económico es importante hasta el punto de que en este RDL se autoriza a RENFE-OPERADORA a endeudarse en 1.000 millones de euros (lo cual confirma un escenario difícilmente sostenible). Sin embargo, la expectativa para la recuperación de la movilidad a niveles previos al COVID-19 es mala, ya que no se producirá, según las previsiones, hasta finales de 2022. Por ello, se consideran insuficientes las medidas de liquidez, al igual que insuficientes se manifiestan las medidas dirigidas a aumentar la planificación, flexibilizar la regulación y revisar los contratos concesionales".

Respecto al tercer eje, la introducción de flexibilidad y reducción de cargas administrativas, los responsables del Think Tank Movilidad opinan: "No ha habido, en nuestra opinión, profundidad en las medidas para el transporte de viajeros por carretera. Por el contrario, sí las ha habido para otras áreas de competencia del MITMA, como el sector aéreo, los contratos concesionales del sector marítimo, Puertos del Estado y para los gestores de contratos concesionales de autopistas de peaje, conservación y vivienda, para los que se actualizan en sus disposiciones finales 3 Leyes y 8 RDL con cambios legales de fondo y las compensaciones económicas necesarias, para reactivar a las empresas de esos sectores. No se entiende el olvido del transporte por carretera".

"Por ello, el RDL 26/2020, de no modificarse, puede ser una oportunidad frustrada para el sector de transporte de viajeros por carretera, por la insuficiencia de las medidas estructurantes, que es lo que precisa ahora el ecosistema de la movilidad de viajeros, y por la solución a las compensaciones de reequilibrio de los servicios esenciales que prestan".

Según el Think Tank Movilidad, la actual regulación (LOTT de 1987) fue remodelada en 2015 para adaptarla a normas aprobadas en la UE, pero no supuso ningún avance en la necesidad de revisar una ley que estaba ya obsoleta en varios de sus capítulos. "Este análisis es compartido por el actual MITMA, que tiene previsto impulsar, en esta legislatura, una nueva ley de movilidad, del transporte y de su financiación. La necesidad de modificar la actual red de servicios, por ineficaz, no merece más comentario que manifestar que en su mayor parte tuvo su origen en la primera mitad del siglo pasado".

La licitación de su explotación, a través de un proceso de concurrencia por el mercado (que por sus rigideces administrativas se ha judicializado desde hace años), precisa de soportes adaptados a las nuevas condiciones de competencia, seguridad, medioambiente y digitalización, justificándose las modificaciones para que sean contratos y servicios adecuados a las actuales y reales necesidades de los ciudadanos, explican desde el Think Tank Movilidad.

"Haría falta proponer cambios en la regulación; por el contrario, la propuesta de una fórmula para reequilibrar las concesiones actuales que descuenta resultados económicos pasados, hace que el objetivo de sostenibilidad de las empresas a través del RDL 26/2020, esté en duda. En efecto, la apuesta del MITMA por este sector de 3.000 empresas, con más de 80.000 empleos entre todas sus especialidades, es insuficiente, si para abonar un reequilibrio económico del sistema concesional (que transporta, entre concesiones de larga distancia y regional, más del 50% de los viajeros que usan servicios públicos en España) se le descuenta al importe resultante los resultados económicos de años anteriores. Esa cuantía resulta de escaso importe económico para el Estado, pero es muy significativa para la sostenibilidad de las empresas. Tendría por ello que ser modificado lo antes posible".

A los expertos del Think Tank Movilidad les preocupa que se mantenga un nivel de prestación de los servicios colectivos de movilidad de alta calidad y que las empresas de transporte desarrollen una actividad económica razonable en la era post COVID-19. "Se debería, pues, modificar la fórmula de reequilibrio económico del RDL 26 y, asimismo, aprovechar un próximo vehículo legal para establecer un período transitorio de cara a revisar la red de servicios públicos esenciales a realizar con autocares, así como el modelo contractual a que está sometido como servicio esencial y que permita su adecuación a otros cambios importantes como, entre otros, la futura ley de cambio climático".

A modo de conclusión, el TTM recomienda una forma y un fondo: "La forma: una vez más el diálogo entre administración y sector como herramienta de trabajo, es imprescindible y más en el modelo actual de gobernanza. El fondo: las propuestas de una planificación de una nueva red de servicios y una regulación temporal para adaptarse a la crisis tienen costes económicos mínimos, y contribuiría a mantener un servicio público con altos estándares de sostenibilidad, equilibrio social y cohesión territorial como el que aportan las empresas de transporte de viajeros en su actividad normalizada".

**Datos de contacto:**

Noelia Perlacia  
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Finanzas](#) [Automovilismo](#) [Logística](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

---

**NotasdePrensa**

<https://www.notasdeprensa.es>