

El transporte por carretera será clave en los próximos meses, según el Think Tank Movilidad

Samir Awad, miembro del Think Tank Movilidad, Director de Proyectos en Consultora Alomon y profesor de Planificación y Gestión del Transporte y Modelos Matemáticos Aplicados al Transporte en la Universidad Europea de Madrid, analiza la importancia del transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías y su problemática tras la desescalada de la crisis del coronavirus

El transporte ha demostrado, desde la declaración del estado de alarma (y lo va a seguir demostrando durante los próximos meses), que es un servicio esencial. Samir Awad, miembro del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell, analiza la situación del transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías y destaca que, en ocasiones, no se percibe como tal su carácter esencial: "A veces se nos olvida y es normal que sea así. Esto sucede por dos motivos fundamentalmente. El primero es que se trata de una actividad intermedia, es decir, no nos movemos ni movemos mercancías "por gusto", sino que es una prestación de servicios necesaria para el desarrollo de otras actividades, que son a las que de verdad otorgamos un valor. El segundo, y quizá más representativo del buen hacer del sector, es que no solemos darnos cuenta de que está presente, algo habitual en los servicios que funcionan bien. Porque, cuando algo funciona mal, notamos su ausencia mucho más de lo que valoramos su presencia cuando funciona adecuadamente".

En este sentido, según Awad, nos encontramos en un momento crucial para el transporte, tanto de viajeros como de mercancías, pues la pandemia del SARS CoV-2 ha sacudido el sector "hasta un punto en el que, esperemos que no, podríamos comprobar cuánto lo echaríamos de menos si no estuviera. Hablamos de problemas de naturalezas diferentes en cada modalidad".

La situación del transporte de viajeros

El transporte de viajeros se enfrenta a una bajada drástica de la movilidad, que pone en riesgo la viabilidad de los transportes públicos colectivos, tanto urbanos, como interurbanos. Según Awad: "Para hacernos una idea de la magnitud de este problema, basta mencionar que se estima que el transporte de viajeros por carretera ha perdido entre el 80% y el 97% de la demanda durante la crisis. Esto implica un descenso muy marcado de los ingresos tarifarios en el transporte urbano y metropolitano (pues suele estar sujeto a subvenciones que compensan la adhesión de los operadores a los marcos tarifarios integrados) y casi completo para el caso de los servicios de larga distancia".

Esta situación se prolongará aún varios meses pues, incluso cuando se esté volviendo a la normalidad, parece que se exigirá un distanciamiento social que permita que haya un único viajero (o incluso menos) por metro cuadrado, lo que supone, en muchos casos, entre un 50% y un 25% de la demanda actual en hora punta. Incluso cuando la situación sanitaria mejore, existirán unas condiciones desfavorables para el sector que, sin embargo, no podrá emplear vehículos más pequeños ni reducir las frecuencias. Tendrá que incrementar la oferta a pesar de la reducción de la demanda, por la disminución de la capacidad útil de los vehículos que, al incrementar el gasto y disminuir los ingresos, se traducirá necesariamente en problemas de liquidez y de viabilidad, que ponen en riesgo la continuidad de las empresas y al propio servicio esencial que prestan. Además, "incrementar las flotas

de autobuses o trenes no es ni inmediato, ni económicamente sensato, si después tienen que volver a reducirse".

Para Samir Awad, la solución a este problema solo puede pasar, por tanto, por un reequilibrio de los contratos que, de forma transitoria, pague exclusivamente por la disponibilidad, eliminando a los operadores el riesgo de demanda. "Sería, para que nos entendamos, como si las Administraciones Públicas 'compraran' la prestación de un número determinado de vehículos. Durante este periodo transitorio, el ideal es que se aproveche la coyuntura para reordenar la red de servicios esenciales (el mapa concesional), en los niveles administrativos que así lo exijan y establecer un nuevo tipo de contratos, basado en un modelo híbrido de pago, en el que se bonifique una parte por disponibilidad y otra parte por demanda, en el caso del transporte urbano y metropolitano. En el caso del transporte interurbano deberían revisarse, igualmente, tanto los modelos de contratación como el mapa concesional, diferenciando entre líneas de posible rentabilidad comercial y áreas de necesaria rentabilidad social. Este cambio representaría, además, una oportunidad inigualable para incorporar a los contratos condiciones para catalizar la necesaria transición ecológica del sector".

En el caso de los viajes urbanos y metropolitanos, se están lanzando mensajes institucionales que promocionan los modos individuales. Sin embargo, según Awad, ni promocionar el coche es una opción, por todos los efectos negativos que puede producir un incremento de su uso, ni la bicicleta es capaz de representar una solución adecuada para todas las necesidades de movilidad. Pero, además, "hay que tener en cuenta que estos no garantizan la universalidad, es decir, no permiten acceder a toda la ciudadanía de forma equitativa, como sí lo permite el transporte público. Por ello, es necesario incidir en el importante papel de los modos colectivos. En el caso del transporte por carretera, será imprescindible aumentar la capacidad del servicio, empleando los mismos recursos y eso pasa, necesariamente, por aumentar el número de kilómetros de carriles bus y potenciar la prioridad semafórica".

La situación del transporte de mercancías

Por su parte, el transporte de mercancías por carretera ha sido presionado hasta el máximo de su capacidad para garantizar la viabilidad del resto de actividades esenciales. La muestra de ello fue la Resolución de 14 de abril de 2020, de la Dirección General de Transporte Terrestre, por la que se flexibilizó temporalmente (por ahora, hasta el 31 de mayo), el cumplimiento de las normas de tiempos de conducción y descanso de los trabajadores.

Según Awad: "Mientras el sector redoblaba sus esfuerzos, se han puesto de manifiesto, sin embargo, las importantes deficiencias infraestructurales para garantizar que los empleados del sector puedan disponer de unas instalaciones adecuada para su aseo e higiene. En este sentido, la protección a los trabajadores es, en definitiva, la protección a toda la sociedad pues, frente a un virus del que aún se sabe tan poco, somos tan vulnerables como el eslabón más fácilmente atacable por el virus y es necesario resolver con premura este problema. Desde la Unión europea se debería ayudar a construir una red de áreas de descanso específicas para el transporte por carretera, que proporcione servicios de alojamiento y restauración y parking con seguridad física garantizada, tanto para los profesionales como para la mercancía y los vehículos.

Pensando, no ya en lo evidenciado estas semanas, sino en lo que vendrá, es necesario evaluar los

costes inducidos de la prestación de servicios de transporte de mercancías en unas condiciones que serán diferentes a las anteriores a la crisis (menor producción, menores ingresos familiares, más paro, etc.), generando mecanismos de pago que eviten una caída del sector por causa de la coyuntura económica".

Samir Awad afirma que siempre se discute la obligación del servicio público del transporte, pero, en la circunstancia que se están viviendo, parece que esos debates quedan (al menos temporalmente), superados y queda clara la necesidad de cuidar el sector. Para ello, el primer paso a dar es garantizar que se cumplan los periodos de pago establecidos en la ley, tanto por parte de las Administraciones Públicas como de las empresas privadas; en el medio y largo plazo, existe la necesidad de buscar mecanismos que permitan la supervivencia del sector, adaptadas a cómo se desarrollen los acontecimientos.

Según el consultor y profesor, sería momento, también, para reconocer la importante contribución de los trabajadores del sector, avanzando hacia la armonización de las condiciones laborales y de conducción, a través de directivas europeas que mejoren su calidad de vida.

Awad concluye que nos enfrentamos a una situación de difícil gestión, con gran incertidumbre y donde todo es nuevo. "Pero hay algo que tenemos claro: debemos cuidar los sectores esenciales y, entre ellos, al transporte. Por este motivo, es necesario plantear soluciones que, poniendo en primer lugar la seguridad sanitaria de empleados y usuarios, planteen cómo debe ser la gestión de los servicios de transporte por carretera y, para eso, es imprescindible la interlocución de las Administraciones Públicas, en sus distintos niveles, con los operadores y sus representantes asociativos".

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

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

Categorías: [Nacional](#) [Finanzas](#) [Viaje](#) [Automovilismo](#) [Sociedad](#) [Turismo](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)
[Universidades](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>