

# mitma

Revista del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

nº 703 / marzo-abril 2020

## Contra un enemigo invisible





# Investigación y Desarrollo al servicio de las personas

## Un dique frente a la enfermedad

Estimados lectores:

**Tengo la satisfacción** de dirigirme a todos ustedes después de varios meses en los que esta publicación se ha visto postergada como consecuencia de los muchos cambios que la pandemia de la covid ha provocado en nuestras vidas. Quiero compartir algunas reflexiones que, humildemente, creo que pueden contribuir al análisis sosegado y ecuánime que merece lo acontecido desde marzo en España y las decisiones adoptadas en los ámbitos competenciales que me son propios como ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Todos los españoles** hemos hecho importantes sacrificios y esfuerzos para superar esta situación. También sé que todas las administraciones han hecho lo mejor que sabían o podían frente a una emergencia global que nadie esperaba. Lo creo así porque, como ministro y como miembro del gabinete de crisis creado tras la irrupción de la covid-19, sé que la actitud que ha primado ha sido la de una cooperación y una comunicación fluidas para resolver problemas que nos eran comunes.

**He conocido de primerísima mano** el esfuerzo realizado por todas las empresas y todos los trabajadores del Grupo Mitma, cuya labor ha sido crucial para contener la pandemia, preservar la actividad productiva, asegurar el abastecimiento, garantizar el derecho de los ciudadanos a una movilidad segura y restablecer en las mejores condiciones posibles la normalidad interrumpida.

**El Mitma en su conjunto** ha sido un pilar fundamental de la respuesta del Estado ante la peor crisis que ha padecido España en cien años. Es justo y necesario que así sea reconocido por la sociedad. Por eso mismo, tengo la completa seguridad de que, cuando llegue el momento de valorar lo ocurrido con ponderación, tanto la revista que tiene en sus manos como los números siguientes serán documentos valiosísimos para testimoniar el esfuerzo realizado.

**Buena prueba del equilibrio** que tuvimos entre los esquemas de trabajo y de vida que conocíamos antes de marzo y la situación que afrontamos ahora se vislumbra en estos números. Junto a reportajes y temas previos a la llegada de la covid-19, encontrarán otros artículos con información detallada, análisis y testimonios de cuantas medidas se adoptaron para responder a la emergencia.

**Entre la declaración del estado de alarma y ahora** hemos aprobado más de 130 medidas que afectan directamente al ámbito del transporte de viajeros y mercancías, al de la vivienda, y otras de ámbito organizativo. Esta producción normativa inédita ha condicionado por tanto aspectos tan fundamentales de nuestra vida como la movilidad de las personas, el transporte de mercancías, la vivienda y el modo en que todos estos aspectos se imbrican en las ciudades y el territorio que habitamos.

**A todos ustedes corresponde valorar** la gestión realizada y el esfuerzo desplegado. Y nada mejor para ello que el reflejo que ofrecen estas páginas.

**José Luis Ábalos**

**A OS LECTORES**

# Sumario

nº 703 / marzo-abril 2020

6

## El transporte en la Unión Europea

Clave en el abastecimiento y modelo de solidaridad europea.

12

## ...Y las carreteras todavía estaban allí

Crisis sanitaria, estado de alarma, desplome de la movilidad.

18

## Mercancías por carretera

Un servicio esencial que no ha parado durante la pandemia.

22

## La seguridad ferroviaria

Cuestión de resiliencia.

26

## Suma de esfuerzos

Renfe adapta su oferta y colabora con el sistema sanitario.

30

## Las estaciones de Adif

Espacios protegidos frente al coronavirus.

34

## Medidas adaptadas en materia de vivienda

Respuesta a los más afectados por la pandemia.

42

## Diques frente a la pandemia

Medidas de Puertos del Estado para contrarrestar el impacto en el sector.

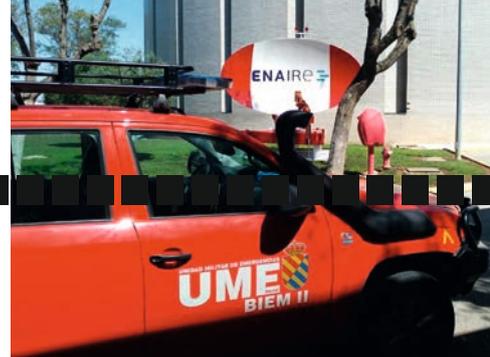
48

## Gente de mar

Esenciales en tiempo de pandemia.

## STAFF

**Edición y coordinación de contenidos:** Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). **Página web:** [www.mitma.gob.es](http://www.mitma.gob.es).  
**Colaboran en este número:** Carlos García de Quesada Delgado, Christian de la Calle Otero, Estefanía Cortés Ramírez, David Lucas Parrón, Antonio Casares, José Luis Martín Vizcay, Francisco Javier González Matesanz, José Antonio López Fernández, M<sup>a</sup> Concepción García González  
**Comité de Redacción:** Presidencia: Jesús M. Gómez García (Subsecretario de Mitma). Vicepresidencia: Angélica Martínez Ortega (Secretaría General Técnica). Vocales: Alfredo Rodríguez Flores (Director de Comunicación), Francisco Ferrer Moreno (Director del Gabinete de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Belén Villar Sánchez (Jefa del Gabinete de la Subsecretaría), Mónica Martín Díaz (Directora del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Infraestructuras), Roberto Angulo Revilla (Jefe del Gabinete Técnico de la Secretaría





## Salvamento marítimo

La ayuda en la mar que no se detiene.

54

## Agencia Estatal de Seguridad Aérea

Medidas para apoyar al sector de la aviación.

58

## Nunca tan pocos vuelos fueron tan importantes

Aena frente a las restricciones de movilidad.

62

## Apoyo y colaboración aérea

ENAIRE, en tiempos de pandemia.

66

## Georecursos en línea en el IGN

Apoyando la actividad lectiva y cultural en casa.

70

## Pensando en las personas

ENAIRE.

74

## Sin detenerse ante el covid-19

Fundación de Ferrocarriles Españoles.

80

## Madrid Delicias. 140 años de una estación

Exposición virtual.

86

# Sumario

General de Transportes y Movilidad), María Isabel Badía Gamarra (Jefa del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda). **Diseño:** Sergio Gavilán. **Maquetación:** Pulse Comunicación, S.L. **Dirección:** Nuevos Ministerios. Paseo de la Castellana, 67. 28071 Madrid. Teléfono: 915 970 000. Fax: 915 978 470. **Suscripciones:** Esmeralda Rojo. Teléfono: 915 977 261. **E-mail:** [cpublic@mitma.es](mailto:cpublic@mitma.es)

Dep. Legal: M-666-1958. ISSN: 1577-4589. ISSNe: 1577-4929. NIPO: 796-20-023-9. NIPOe: 796-20-024-4. Esta publicación no se hace responsable necesariamente solidaria con las opiniones expresadas en las colaboraciones firmadas. Esta revista se imprime en papel FSC o equivalente.



GOBIERNO DE ESPAÑA

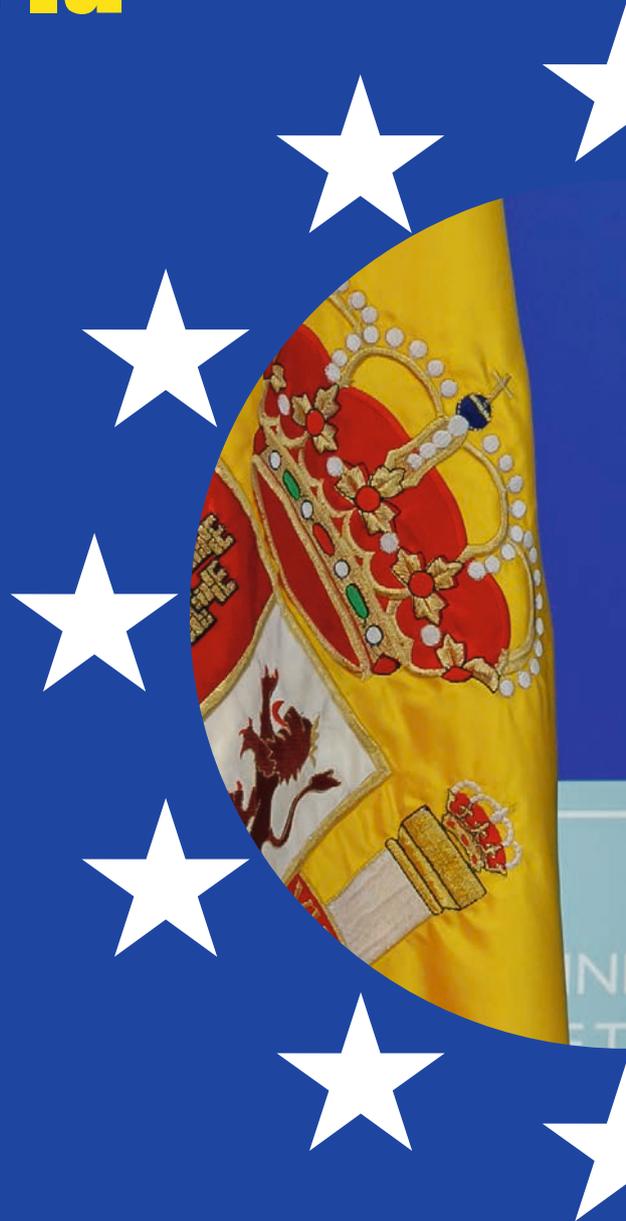
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Clave en el abastecimiento y modelo de solidaridad europea

# El transporte en la Unión Europea y la crisis de la Covid-19

El filósofo francés Régis Debray se percató de que se eligieron imágenes que representan puentes para ilustrar los billetes de la moneda única, el euro. A ello, otro pensador francés, Alain Finkielkraut, ofreció una explicación: son puentes para decir que Europa no es un lugar, sino un nexo que se eleva por encima de todos los particularismos.

■ *Texto: Subdirección General de Relaciones Internacionales*



## El estallido global de la

pandemia de la covid-19 sacudió los cimientos de ese nexo que es la Unión Europea, ya que alteró dramáticamente el estilo de vida y la forma de relacionarse de los ciudadanos europeos.

Este cambio vino fundamen-

mentalmente por la necesidad de adoptar fuertes restricciones

a la libertad de movimiento de las personas para contener la propagación del virus. En este escenario, fue crucial asegurar el abastecimiento de la población y la producción de bienes esenciales, y por ello, el sector del transporte, en particular de

mercancías, cobró una importancia crítica que reflejó el espíritu de la solidaridad europea.

### Europa como epicentro de la pandemia, escalada y descoordinación inicial

El fenómeno de la globalización hizo que el coronavirus se propagara rápidamente. Así, Francia comunicó el primer caso europeo el 24 de enero de 2020; a mediados de febrero, se registró un aumento significativo de casos en el norte de Italia mientras otros Estados miembros informaron de contagios en sus territorios, entre ellos España.

Finalmente, la Organización Mundial de la Salud (OMS) reconoció la covid-19 como pandemia global el 11 de marzo, señalando dos días después a la Unión Europea (UE) como epicentro, debido al rápido crecimiento del número de contagios registrado (5% al día de media). Esta emergencia sanitaria condujo a los Estados miembros a adoptar medidas excepcionales para proteger la salud de sus ciudadanos, que fueron en un principio descoordinadas en su adopción, debido en buena parte a la falta de mecanismos de respuesta ágiles a nivel comunitario. La mayoría de Estados miembros (17) declararon el estado de alarma o de emergencia para poder aplicar acciones unilaterales que logran frenar la propagación del virus. Italia (8 de marzo), Austria (10 de marzo) y Dinamarca (13 de marzo) fueron los primeros países en declarar el estado excepcional, mientras que Alemania (22 de marzo) y Reino Unido (20 de marzo) fueron de los últimos. En España entró en vigor el 14 de marzo.

En concreto, las medidas excepcionales abarcaron la reintroducción unilateral de controles en las fronteras internas de Schengen: 11 Estados miembros las cerraron completamente, mientras que otros 15 lo hicieron de manera parcial. A la vez, aplicaron distintos grados de severidad en las restricciones a la movilidad dentro de sus fronteras. No obstante, hubo una acción común en todos ellos, como fue la racionalización o suspensión de los servicios de transportes de pasajeros a nivel internacional y nacional en todos los modos de transporte. Por ejemplo, los aeropuertos permanecieron abiertos en un pequeño número de Estados miembros mientras que la mayoría restante aplicaron restricciones a las llegadas y salidas de vuelos. Por otra parte, en el ámbito urbano y suburbano solo Chipre, Eslovenia o Malta cancelaron el transporte público, mientras que en el resto de los países continuó funcionando a través de la adecuación de la oferta a una demanda notablemente inferior a la habitual. Se inició así un proceso de escalada en las restricciones a la movilidad que culminó a finales de marzo con un confinamiento de la población en todos los países (excepto Suecia) con diverso grado de severidad. España, Francia o Italia aplicaron los confinamientos más estrictos, mientras que Alemania o Dinamarca no restringieron tanto la movilidad de sus ciudadanos. En todos los Estados miembros se cerraron escuelas infantiles, colegios, universidades, tiendas, restaurantes y bares, excepto en Suecia.

La principal consecuencia de todas estas medidas fue una reducción drástica de la movilidad y de la actividad en el

sector del transporte, especialmente en el de pasajeros. Así, Eurocontrol informó, a 31 de marzo, que el número de vuelos se había reducido en un 86,1% con respecto al año anterior, limitándose a vuelos de carga y de repatriación; en la misma línea, la Agencia de Seguridad Marítima Europea (EMSA), indicó que a mediados de abril se había producido una reducción de más del 90% de los transportes en buques y cruceros en comparación con el año anterior; al tiempo que se paralizaron casi totalmente los servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.

### El transporte de mercancías como modelo de solidaridad y coordinación

A pesar de que ningún Estado miembro restringió el transporte de mercancías y las cadenas de suministro siguieron funcionando, en especial las del transporte por carretera, que llegó a representar el 75% del total, se dieron dificultades puntuales en cruces fronterizos en países del centro y el este de Europa, con tiempos de espera excesivos y retrasos en la entrega de productos básicos. Surgió así la necesidad de preservar el funcionamiento del mercado único y evitar perturbaciones en la entrega de bienes y servicios esenciales en toda la Unión Europea.

Una necesidad sobre la que se comenzó a construir una coordinación que, bajo el liderazgo de la Comisión y sobre la solidaridad entre los Estados miembros, aseguró el funcionamiento de las cadenas de transporte y garantizó el abastecimiento en el contexto de restricciones y fronteras cerradas.

Los primeros esfuerzos se centraron en la gestión de fronteras. La Comisión publicó el 16 de marzo unas Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales<sup>1</sup>, que fueron rápidamente aplicadas y respetadas por los Estados miembros. En ellas se instaba a evitar medidas que comprometieran la integridad de las cadenas de suministro y no llevar a cabo prácticas desleales, así como permitir la entrada de sus ciudadanos y residentes y facilitar el tránsito y retorno de otros ciudadanos y residentes de la UE a sus países de origen. Un día después de la publicación de estas directrices. En concreto, el 17 de marzo, el Consejo Europeo acordó cerrar las fronteras exteriores de Schengen, por primera vez en su historia, por el plazo de un mes.

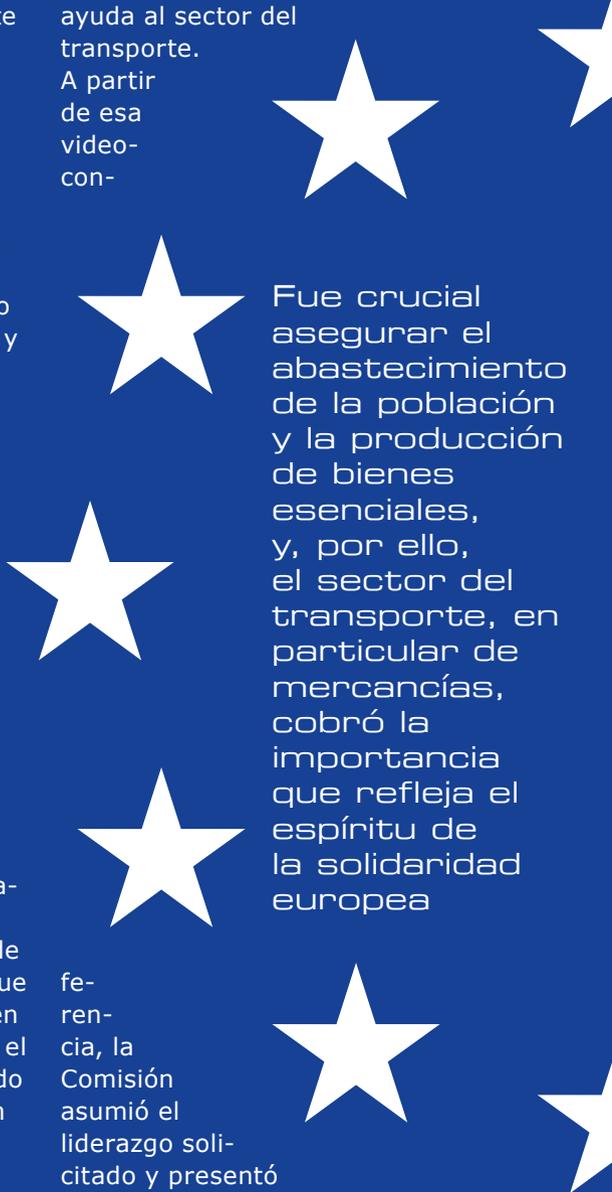
La demanda de que la Comisión asumiera la dirección conjunta y coordinada de las medidas, una petición apoyada por España y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), se manifestó en la Videoconferencia de Alto Nivel de los Ministros de Transporte del 18 de marzo, que supuso un punto de inflexión en la respuesta al coronavirus en el sector. De ella surgió el acuerdo solidario en tres vías de acción fundamentales que resultaron clave. Primero, la creación de una plataforma *online* común de información en el ámbito del transporte<sup>2</sup> y de una red informal de puntos de contacto nacionales para el intercambio

1 [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316(03))

2 <https://eur-lex.europa.eu/legal-con>

ágil de información sobre las medidas adoptadas por cada Estado miembro. Segundo, la identificación y apertura de corredores prioritarios para el transporte de mercancías. Y tercero, la preparación de un paquete de medidas de ayuda al sector del transporte.

A partir de esa videocon-



Fue crucial asegurar el abastecimiento de la población y la producción de bienes esenciales, y, por ello, el sector del transporte, en particular de mercancías, cobró la importancia que refleja el espíritu de la solidaridad europea

ferencia, la Comisión asumió el liderazgo solidario y presentó numerosas directrices y recomendaciones para garantizar un buen funcionamiento del transporte. Entre todas ellas, cabe destacar las Directrices para garantizar que los derechos de los pasajeros de la UE se aplicaran de manera cohe-

rente ante las cancelaciones y retrasos masivos<sup>3</sup>; las Directrices para facilitar las operaciones del transporte aéreo de mercancías<sup>4</sup>; las Directrices prácticas para garantizar la libre circulación de los trabajadores críticos<sup>5</sup>, y, sobre todo, las Orientaciones sobre "Green

Lanes"<sup>6</sup> ("corredores verdes"). En estas últimas, se solicitaba a los Estados miembros que designaran como "corredores verdes" los pasos fronterizos internos de la red transeuropea de transporte (RTE-T), que habrían de estar siempre abiertos para el transporte de mercancías. Con ello, se pretendía que el paso de la frontera no llevara más de 15 minutos, especialmente en Centroeuropa. Todas estas directrices, junto a la coordinación realizada en la red informal de puntos de contacto nacionales, sirvieron para mejorar notablemente la circulación transfronteriza de mercancías con respecto al inicio de la crisis y salvaguardar el mercado único.

Además, para respaldar la economía en el contexto de la pandemia, la Comisión adoptó un Marco Temporal<sup>7</sup> que permitió a los Estados miembros utilizar plenamente la flexibilidad prevista en las normas sobre ayudas estatales. De esta manera, el 31 de marzo, la Comisión ya aprobó varios regímenes basados en el Marco Temporal por valor de varios cientos de miles de millones de euros, dentro de los que se incluían medidas concretas de apoyo económico al sector del transporte.

Sin embargo, este éxito de la solidaridad europea en el transporte de mercancías convivía con dificultades para un entendimiento igual de rápido entre Estados miembros e instituciones comunitarias en otras cuestiones. A fin de agilizar ese entendimiento, los ministros de

transporte de Alemania, España, Francia, Italia constituyeron un grupo de acción. En una carta conjunta enviada a la Comisaria de Transporte, los cuatro ministros mencionados solicitaron un enfoque común europeo sobre las excepciones temporales que los Estados miembros estaban adoptando al Reglamento 561/2006, sobre los tiempos de conducción y descanso de los transportistas por carretera. En la carta, también se demandaba la presentación, por parte de la Comisión, de orientaciones sobre cómo realizar de manera armonizada extensiones relativas a la validez de licencias y certificados del transporte. Por último, se solicitaba la flexibilización sobre la regulación de franjas horarias ("slots") aéreas para apoyar a las aerolíneas en la gran disminución del tráfico.

Fruto de la iniciativa de estos cinco países y de la solidaridad entre todos los Estados miembros, el Consejo de la Unión Europea suspendió hasta octubre de 2020 una regla básica, como son los requisitos de las franjas horarias de los aeropuertos, que obligan a las compañías aéreas a utilizar al menos el 80% de ellas para poder conservarlas el año siguiente (regla "usar o perder")<sup>8</sup>. No obstante, con respecto a las excepciones a los tiempos de conducción y descanso y a la extensión de licencias y certificados del transporte, medidas imprescindibles para el funcionamiento del transporte de mercancías, fue necesario que la Comisión preparase un paquete legislativo de ayuda que incluiría un Reglamento "Ómnibus" para autorizar la flexibilización de todas las normas posibles.

Entre las medidas excepcionales estuvo la reintroducción unilateral de controles en las fronteras internas de Schengen: 11 Estados las cerraron del todo y otros 15 lo hicieron de manera parcial

<sup>3</sup> [tent/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316\(03\)I-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0318\(04\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316(03)I-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0318(04)&from=ES) [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0318\(04\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0318(04)&from=ES)

<sup>4</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0327\(03\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0327(03)&from=ES)

<sup>5</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0330\(03\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0330(03)&from=ES)

<sup>6</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324\(01\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324(01)&from=ES)

<sup>7</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0320\(03\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0320(03)&from=ES)

<sup>8</sup> <https://www.boe.es/boe/dias/2020/04/02/pdfs/BOE-A-2020-4231.pdf>

## La complejidad de mantener la solidaridad en la salida de la crisis

A mediados de abril, toda vez que se habían asegurado las cadenas de transporte, aun con la pervivencia de los problemas señalados y habiéndose reducido notablemente la tasa de contagios por coronavirus, los Estados miembros y la Unión Europea comenzaron a pensar en cómo salir de la crisis y reanudar la movilidad. Los gobiernos e instituciones eran conscientes de la gran magnitud del impacto del coronavirus en la economía y el empleo, especialmente en aquellos países más afectados, como España o Italia. En particular, se constataba que el sector del transporte había sido uno de los mayores damnificados, tanto en el plano operativo como en el de negocio, por la drástica caída de la actividad.

Por ello, el principal reto en el transporte fue garantizar la protección de la salud a la vez que se reanudaba la movilidad y se apoyaba al sector. La propia complejidad del desafío hizo que la forma de abordar la salida de la crisis no siguiera el modelo de solidaridad descrito para asegurar el abastecimiento y el funcionamiento de las cadenas de transporte. Hubo dos razones principales. Por un lado, la dificultad de la Comisión de mantener el liderazgo asumido, ya que sus iniciativas llegaron con retraso y no fueron asumidas plenamente por los Estados miembros. Y, por otro lado, una imposición progresiva de los intereses nacionales sobre los comunitarios. Ambas razones condujeron a que mantener la solidaridad en la salida de la crisis fuera más complejo, lo que se manifestó en diversos proble-

mas que se exponen a continuación.

Así, de la misma manera que la adopción de restricciones sobre la movilidad, su levantamiento progresivo también se inició de manera descoordinada en los Estados miembros. Los únicos aspectos que todos ellos asumieron de forma común fueron empezar la desescalada y la obligatoriedad del distanciamiento social en el transporte público urbano. Más allá de estas notas comunes, cada país optó por unas directrices y recomendaciones muy diversas.

Y ello a pesar de que el 15 de abril, una fecha temprana, la Comisión publicó una Hoja de Ruta Europea hacia la salida coordinada de la crisis<sup>9</sup> a nivel europeo, a través de indicaciones para la relajación de las restricciones, principios, medidas de acompañamiento y recomendaciones. Además, la Comisión acompañó pronto esa Hoja de Ruta con una serie de orientaciones sobre las aplicaciones móviles de apoyo a la lucha contra la pandemia de la covid-19 en lo referente a la protección de datos y un conjunto de instrumentos de la UE para el uso de aplicaciones móviles de rastreo de contactos y envío de advertencias. No obstante, los gobiernos de los Estados miembros optaron por iniciar la desescalada individualmente, sin atender la necesidad de coordinación postulada por la Comisión.

Es necesario destacar que el grupo de acción formado por los ministros de transportes de Alemania, España, Francia e Italia siguió coordinando actuaciones y solicitando respuestas

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip\\_20\\_652](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_20_652)

conjuntas a la Comisión para iniciar el levantamiento de las restricciones. En concreto, propusieron la creación de un grupo de trabajo ad hoc dirigido por la Comisión para el establecimiento de directrices sanitarias que garantizaran una reanudación segura de los servicios de transporte de pasajeros. Esta



La demanda de que la Comisión asumiera la dirección conjunta y coordinada de las medidas, una petición apoyada por España y el Mitma, supuso un punto de inflexión en la respuesta al coronavirus en el sector

iniciativa daría lugar, más adelante, a un Protocolo de Seguridad Sanitaria Aérea elaborado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) y el Centro Europeo para el Control y Prevención de Enfermedades (ECDC), mostrando de nuevo la utilidad de la coordinación en el ámbito europeo.

En el plano económico, dentro del Marco Temporal de ayudas estatales, la Comisión siguió autorizando cuantiosas ayudas al transporte. Por ejemplo, en Alemania, Francia, Suecia y Dinamarca se aprobó la entrega de importantísimas ayudas de Estado dirigidas a compensar las pérdidas de las aerolíneas



a compensar las pérdidas de las aerolíneas

Para respaldar la economía en el contexto de la pandemia, la Comisión adoptó un Marco Temporal que permitió a los Estados miembros utilizar plenamente la flexibilidad prevista en las normas sobre ayudas estatales



debidamente al coronavirus. A finales de abril, Alemania, Francia e Italia habían entregado más del 80% de todo el importe de ayudas estatales desembolsado en la Unión Europea. España, entre otros países, y la Comisión Europea, manifestaron su preocupación de que esos niveles distorsionen la competencia en

el mercado único y ralenticen la recuperación económica. Así, nuestro país defendió la necesidad de un plan de recuperación para corregir esa incipiente y creciente fragmentación del mercado único.

También en el transporte aéreo, varios Estados miembros (Alemania, España, Francia, Irlanda, Países Bajos o Polonia), solicitaron una respuesta conjunta y coordinada para modificar el Reglamento 261/2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y permitir el reembolso de billetes de viajes cancelados en forma de "bonos" que, si no se usan, puedan ser cambiados por dinero unos meses después. La propuesta chocó frontalmente con los intereses de los pasajeros y con la Comisión, reacia a modificar la normativa. Además, en el Consejo y en el Parlamento Europeo no hubo consenso. Posteriormente, en la segunda Videoconferencia de Alto Nivel de Ministros de Transporte, España, junto a otros Estados miembros continuaron tratando de alcanzar una solución satisfactoria y propusieron la creación de un fondo de garantía europeo que respaldara la devolución de billetes a los pasajeros en caso de falta de liquidez de las aerolíneas. Pese al esfuerzo, no se encontró una solución conjunta a esta cuestión. Permanecieron así un conjunto de problemas suspendidos o dilatados en el tiempo debido a una pérdida de la solidaridad mostrada en los momentos críticos y a la disminución de la capacidad de liderazgo de la Comisión.

### Conclusión

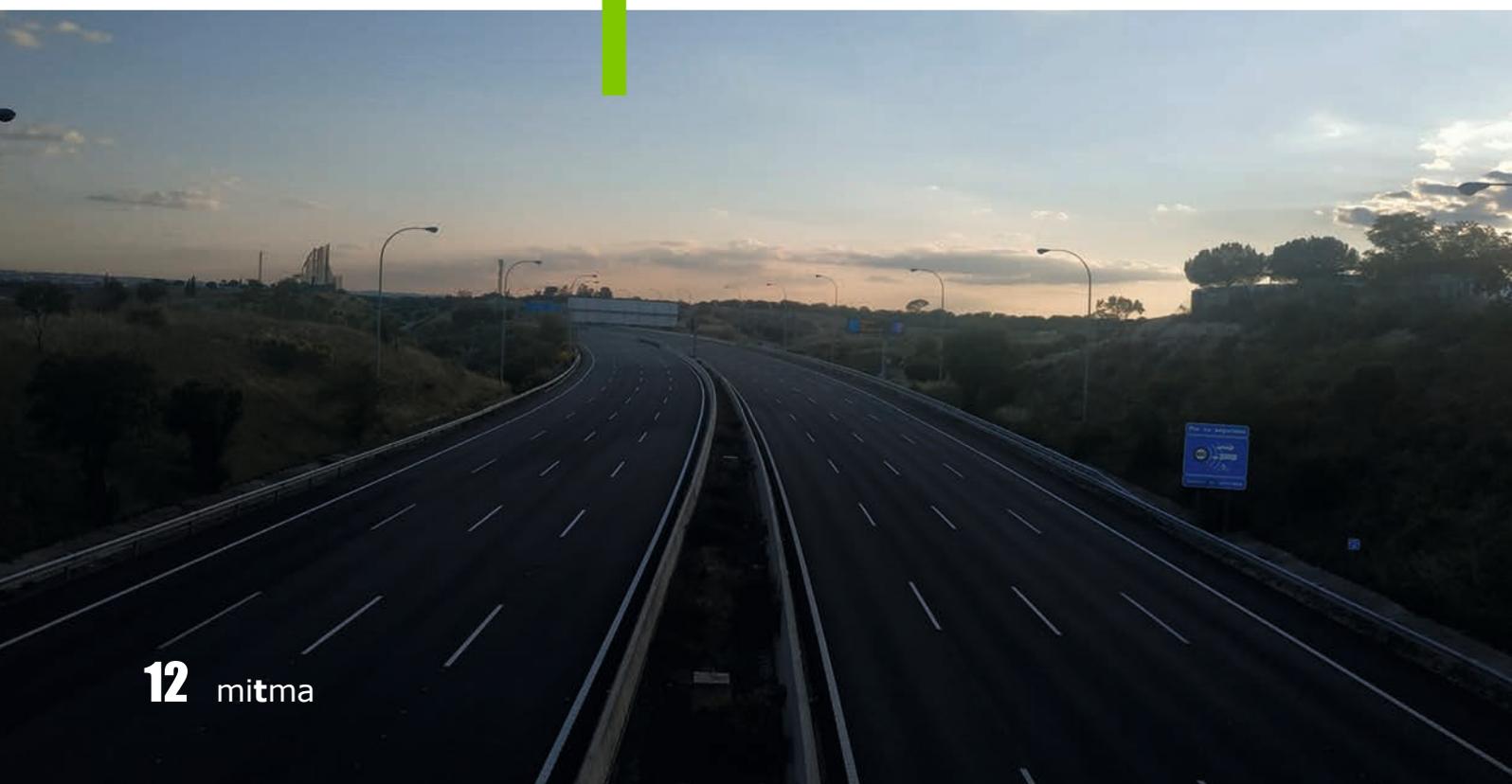
El impacto del coronavirus en la Unión Europea ha amenazado la preservación de grandes logros del proyecto europeo, como el mercado único o la libertad de movimiento de las personas. Contribuyeron a ello las restricciones a la movilidad impuestas unilateralmente por los Estados miembros al inicio de la pandemia. No obstante, pese a ese comienzo titubeante y una actuación conjunta algo tardía, el comportamiento del sector del transporte de la Unión Europea, en particular el de mercancías, ha mostrado una gran eficacia y se ha constituido como ejemplo de solidaridad europea durante los momentos más críticos. La coordinación entre los Estados miembros y las instituciones comunitarias ha permitido asegurar el abastecimiento de la población y el funcionamiento de las cadenas de transporte. España y el Mitma han participado activamente en toda la colaboración y cooperación desarrolladas, liderando ciertas iniciativas e impulsando la acción conjunta. No obstante, la solidaridad entre Estados miembros se empezó a diluir en el inicio de la salida de la crisis y la coordinación perdió parte de la calidad mostrada. Esta dificultad en la reanudación de la conectividad, del transporte de pasajeros y del turismo, así como el diseño y discusión de un plan de recuperación a nivel europeo, se exponen con más detalle en el artículo: "El transporte en la Unión Europea y la crisis de la covid-19: el camino hacia la nueva normalidad". Con todo, se puede convenir que el funcionamiento eficaz del transporte en la Unión Europea durante la escalada permitió aliviar las grandes alteraciones sufridas en el estilo de vida europeo. ■

Crisis sanitaria, estado de alarma, desplome de la movilidad...

# ... y las carreteras todavía estaban allí

Los momentos de crisis sacan lo mejor de nosotros. Son momentos en los que los esfuerzos individuales sumados colectivamente ayudan a mantener el pulso; en el caso que nos ocupa de manera literal, en la batalla frente a la covid-19. Evidentemente, en las semanas más crudas asociadas a la declaración del estado de alarma el foco se ha dirigido principalmente hacia hospitales, residencias de mayores... verdaderas trincheras en esta dura guerra. Otras muchas personas, desde la retaguardia de sus diferentes responsabilidades, han asegurado que mercancías y usuarios esenciales llegasen desde su origen a su destino, permitiendo en cierto modo mantener las constantes vitales de la sociedad en su conjunto. Y aquí es donde entra en juego el personal de la Dirección General de Carreteras de Mitma, sus contratistas y empresas colaboradoras, y la importancia de su trabajo. Gracias a todos ellos, a pesar de todo, las carreteras siguieron allí, funcionando en condiciones de seguridad.

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



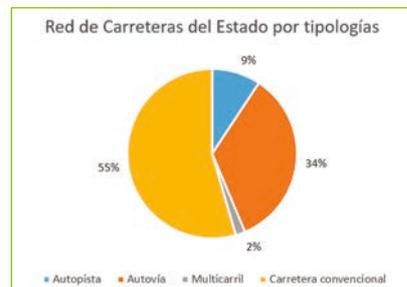
## La pandemia de la covid-19

impactó de manera drástica en los patrones de movilidad de toda la sociedad española. Durante la vigencia del estado de alarma, desde el 15 de marzo, parecía que las infraestructuras interurbanas de transporte habían perdido cierta importancia. De hecho, los pocos ciudadanos que se movían, más concretamente durante sus primeras 6 semanas, lo hacían normalmente por desplazamientos de corta distancia, dirigiéndose a sus puestos de trabajo o a proveerse de bienes de primera necesidad, utilizando para ello principalmente las vías de comunicación municipales y redes de transporte colectivo metropolitano, cuando no exclusivamente en trayectos a pie. Efectivamente, en abril se han registrado, ya hablando de los principales itinerarios de largo recorrido por carretera, reducciones de hasta el 90 por ciento en el tráfico de vehículos ligeros respecto a los periodos equivalentes de 2019. Sin embargo, a la vez que se producía el fenómeno anterior, no mermaba la necesidad de mantener los suministros interiores de mercancías, 95% de los cuales se mueven en España por carretera, en una situación en que la cadena logística se vio sometida a estrés por un tirón de la demanda doméstica de productos de alimentación y primera necesidad. No en vano, el tráfico de vehículos pesados se redujo en mucha menor medida, entre un 30 y un 40 por ciento en los itinerarios de largo recorrido durante las semanas más críticas. En consecuencia, la importancia de los transportistas –y de otros tantos profesionales que se mantuvieron “en la carretera”, como

las fuerzas y cuerpos de seguridad– no ha pasado desapercibida, siendo objeto de aplauso por parte de los ciudadanos. Desde estas líneas se quiere dar un reconocimiento explícito a otros profesionales que tampoco pararon durante el confinamiento y tal vez han quedado en un segundo término: aquellos que han permitido seguir construyendo, reconstruyendo y conservando nuestras carreteras para garantizar una movilidad ininterrumpida y segura, y en particular las carreteras del Estado por las que circulan la mayoría de mercancías y de personal esencial.

### Importancia de la Red de Carreteras del Estado

En España, hay más de 165.000 kilómetros de carreteras, de los cuales 26.466 km conforman la denominada Red de Carreteras del Estado (RCE), gestionada por el Mitma a través de la Dirección General de Carreteras (DGC). Más del 43% de la Red de Carreteras del Estado (RCE) está constituida por autopistas y autovías. Cabría pensar que se trata de una red pequeña en magnitud, ya que no llega al 16% del total, y que el principal peso recae sobre comunidades autónomas, diputaciones provinciales y cabildos insulares. Pero estaríamos obviando otro indicador: el tráfico. La RCE soporta el 52,5% del tráfico total y el 65,3% del tráfico de vehículos pesados, conecta las capitales de provincia y permite la conexión de las redes principales con los puertos, aeropuertos y nudos logísticos de mayor relevancia. Todo ello pone en evidencia que un transporte de mercancías interior en España no se sostendría sin valorar la importancia de esta red, y de asegurar en todas las



La importancia de la Red de Carreteras del Estado, en cifras.

Los servicios de conservación de la DGC participaron en actividades ajenas a su quehacer ordinario, pero que la situación de crisis demandaba



circunstancias su funcionalidad y operatividad.

### Estado de alarma

A las 0:00 horas del 15 de marzo de 2020, quedó declarado el estado de alarma por la crisis sanitaria derivada de la covid-19. El personal de la DGC, que cuenta con casi 1.700 trabajadores, pasaba a trabajar mayoritariamente en modalidades no presenciales, pero la necesidad de sostener unas infraestructuras seguras como base para mantener la movilidad de personas y mercancías debía continuar.

La DGC tiene sus particularidades en cuanto a su organización como centro directivo. Cabe resaltar la división en servicios centrales y servicios periféricos, la propia organización de las demarcaciones de carreteras del Estado con sus unidades provinciales y la coexistencia de contratos públicos de muy distinta naturaleza. Esta complejidad requirió la aprobación con celeridad de una Orden Circular (OC 1/2020), dictada apenas tres días después de la declaración del estado de alarma, y trasladada a los trabajadores con el fin de establecer nuevos principios de coordinación y trabajo en la DGC.

Como es lógico, los contratos cuya continuidad era más crítica fueron los relativos a diversas operaciones de conservación y explotación en los 150 sectores en los que se divide a esos efectos la RCE no concesionada. Actuaciones como la vialidad invernal, la atención a cualquier accidente o incidente en la carretera o las actuaciones básicas para garantizar la disponibilidad de la vía tienen un carácter básico, y en la situación singular del estado de alarma este hecho se reforzó. Los directores de los

contratos establecieron pautas para atender estos servicios esenciales, a la vez que se mantenían las instrucciones y recomendaciones de las autoridades sanitarias.

Por otro lado, los servicios de conservación de la DGC, gracias a la iniciativa y predisposición de los funcionarios de Mitma y de las diferentes empresas contratistas, participaron en actividades ajenas a su quehacer ordinario, pero que la situación de crisis demandaba. En este sentido, se ha colaborado con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el establecimiento del cierre de fronteras y en la organización de controles de cumplimiento de las restricciones a la movilidad.

Igualmente se adaptaron camiones quitanieves para participar en la desinfección de vías públicas de diferentes municipios. En colaboración con las delegaciones y subdelegaciones del Gobierno y los propios ayuntamientos, se trabajó en ciudades como Madrid, Barcelona, Murcia, A Coruña, Toledo, Cuenca, Teruel, etc.; o en muchos otros municipios de todo el territorio nacional. Por mencionar solo dos ejemplos: en Galicia se actuó en más de 30 municipios de sus cuatro provincias a lo largo de casi 8.000 km de vías recorridas, y en la Región de Murcia se actuó con unos 220.000 litros de desinfectante en 25 municipios y pedanías.

También en las carreteras, como en otros escenarios cotidianos, se produjeron escenas insólitas: durante el temporal que trajo nieve a muchas zonas de España a finales de marzo y principios de abril, pudo verse a máquinas quitanieves circulando por carreteras totalmente vacías de tráfico.

### Apoyo en la prestación de servicios a los transportistas

Durante el estado de alarma se cerraron bares, restaurantes y hoteles. Los transportistas dejaron de disponer de muchos de sus habituales lugares para comer un plato caliente, asearse o descansar de sus largos viajes. Sin duda, un problema con repercusiones directas en su bienestar y seguridad.

En este sentido, el mismo día en el que entró en vigor el estado de alarma, el Mitma aprobó la Orden TMA/229/2020 dictando disposiciones respecto al acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios para facilitar el transporte de mercancías en el territorio nacional. También la anteriormente citada Orden Circular 1/2020 recogía instrucciones específicas para dar cumplimiento de la misma en las áreas de servicio concesionadas de la DGC.

Además, desde la DGC se participó en la creación de un punto de información de servicios de interés para transportistas y otros profesionales, finalmente implementado como mapa-visor en la página web del Mitma. En concreto, gracias al potente despliegue territorial de los servicios periféricos de la DGC, se ha podido asegurar de primera mano la veracidad de la información suministrada en cuanto a disponibilidad de servicios de restauración y aseos, tanto en las áreas de servicio ubicadas en la RCE como en otras instalaciones, por ejemplo, los denominados aparcamientos seguros y protegidos para camiones.

En la primera semana de abril, probablemente la más crítica del estado de alarma, en las 97

áreas de servicio en funcionamiento de la Red de Carreteras del Estado se mantenían habilitados los aseos para transportistas y personal esencial. Además, en 31 de ellas (32% del total) se disponía de duchas, en 23 áreas (24% del total) se ofrecía comida preparada y en 90 áreas (93% del total) se podían adquirir bocadillos y bebidas calientes.

### Continuidad de la actividad de la Dirección General de Carreteras

El papel de la DGC no se ciñe exclusivamente a los ámbitos críticos comentados anteriormente. En general, se puede afirmar que no se paralizaron otras actuaciones, pero sí se apostó claramente por modalidades de trabajo no presencial, restringiéndose el trabajo presencial a casos muy concretos. Un ejemplo paradigmático de buena adaptación a los nuevos sistemas de trabajo fue la de los contratos de servicios que permiten la redacción de proyectos de las futuras obras. En este caso la continuidad fue tal que, incluso durante las primeras semanas, se llegó a aprobar definitivamente un proyecto de construcción, en concreto el de "Duplicación de la carretera N-350 de acceso sur al Puerto Bahía de Algeciras", en la provincia de Cádiz.

Por su parte, las obras se siguieron desarrollando, en muchos casos no sin dificultades por falta de provisión de materiales o de personal, ya sea por convalecencia, aislamiento o dificultades de alojamiento. Se revisaron muchos planes de seguridad y salud para contemplar medidas específicas contra la covid-19, y para asegurar el cumplimiento





## Análisis de la evolución del tráfico en carretera durante el estado de alarma

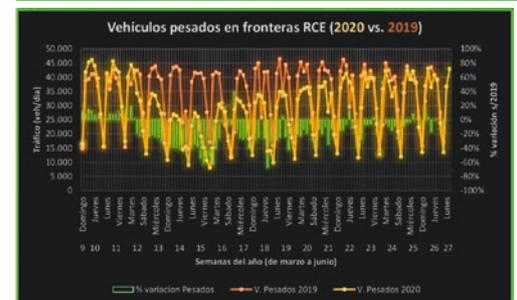
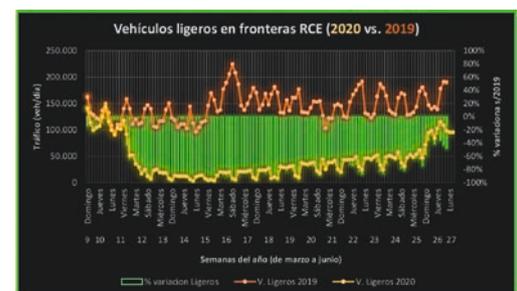
La reducción al mínimo de las interacciones entre personas, necesaria como primera barrera a la transmisión del coronavirus, se plasmó desde mediados de marzo en una reducción drástica de la movilidad a todos los niveles: internacional, nacional, regional y urbano. Gracias a sus más de 3.200 estaciones de aforo de tráfico, casi 600 de ellas permanentes, desde la DGC se han recabado y analizado datos de interés sobre la evolución del tráfico de vehículos en la Red de Carreteras del Estado, para su uso e interpretación por las autoridades competentes en la gestión de la crisis.

Entre los datos estudiados, destacan las comparativas del tráfico registrado durante el estado de alarma y los días y semanas equivalentes en el año 2019. Se han evaluado datos de vehículos pesados en pasos fronterizos con Francia y Portugal (vinculado al transporte internacional de mercancías), las principales entradas y salidas a seis áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, Sevilla, Zaragoza, Alicante y Valladolid), y seis itinerarios de largo recorrido (Madrid-Levante, Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid, Murcia-Andalucía, Barcelona-Valencia y Valencia-Murcia), registrándose reducciones medias de tráfico del entorno del 90-95% respecto a 2019.

En cuanto al tráfico internacional, los principales pasos fron-

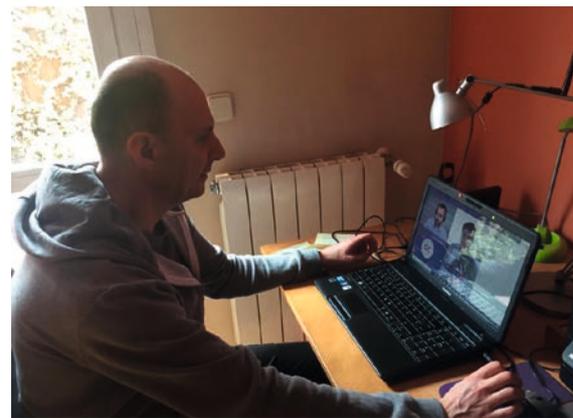
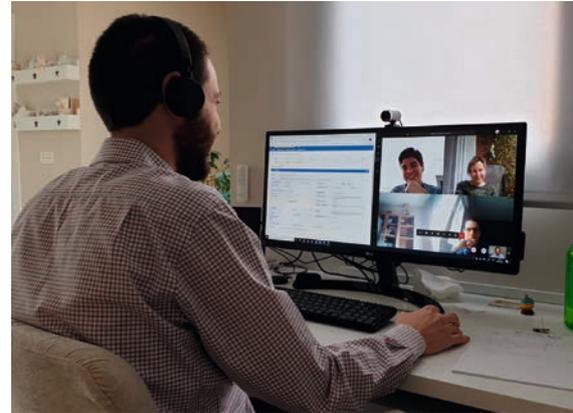
terizos con Francia y Portugal, los de la Red de Carreteras del Estado, observaron una reducción del global de movimientos transfronterizos del entorno del 90% en tráfico de viajeros (vehículos ligeros) en el mes de abril de 2020 respecto a 2019, mientras que en el caso de vehículos pesados la reducción se ubicó entre el 40% y el 60% en ese momento.

Singularmente, se comprobó la clara reducción de los tráficos registrados en el periodo vacacional de Semana Santa, del 2 al 5 de abril de 2020, en comparación con el periodo equivalente de 2019, en las seis áreas metropolitanas mencionadas. Las variaciones observadas en el tráfico de viajeros (vehículos ligeros) fueron de entre el -76% y el -96%, en función de las ciudades y los días.



de las medidas indicadas por el Ministerio de Sanidad. Además, a través del artículo 34 del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social de la covid-19, se previó un procedimiento para permitir a las constructoras solicitar la suspensión de las obras en el caso de que no existiera posibilidad de continuar las mismas debido a la pandemia. A su vez, la Administración asumiría los costes de personal y equipos adscritos al contrato. En la fase más crítica de lucha contra la extensión del coronavirus, se endurecieron las medidas, estableciéndose con carácter general el permiso retribuido recuperable entre el 30 de marzo y el 9 de abril de 2020. Dentro de las actividades esenciales que no se acogerían al citado permiso, se atendió a la necesidad de mantener todas aquellas relacionadas con la gestión del tráfico y seguridad vial, y en este sentido se aprobó otra Orden Circular (OC 2/2020) de la DGC que buscaba dar instrucciones específicas en el ámbito operacional de la misma. En concreto, se consideraron tareas mínimas esenciales para asegurar la vialidad y la circulación en condiciones de seguridad: los servicios de vigilancia y atención a accidentes o incidentes, comunicaciones, control de túneles (donde procediera), vialidad invernal y vigilancia, guardia y custodia de las obras; y que no se llevaría a cabo, con carácter general, cualquier otra operación. Caso aparte son las obras de emergencia, que continuaron exclusivamente con los trabajos que permitieran paliar la situación que había originado tal emergencia. ■

Las obras se siguieron desarrollando, en muchos casos no sin dificultades por falta de provisión de materiales o de personal, ya sea por convalecencia, aislamiento o dificultades de alojamiento



Un ejemplo paradigmático de buena adaptación a los nuevos sistemas de trabajo fue la redacción de proyectos de las futuras obras

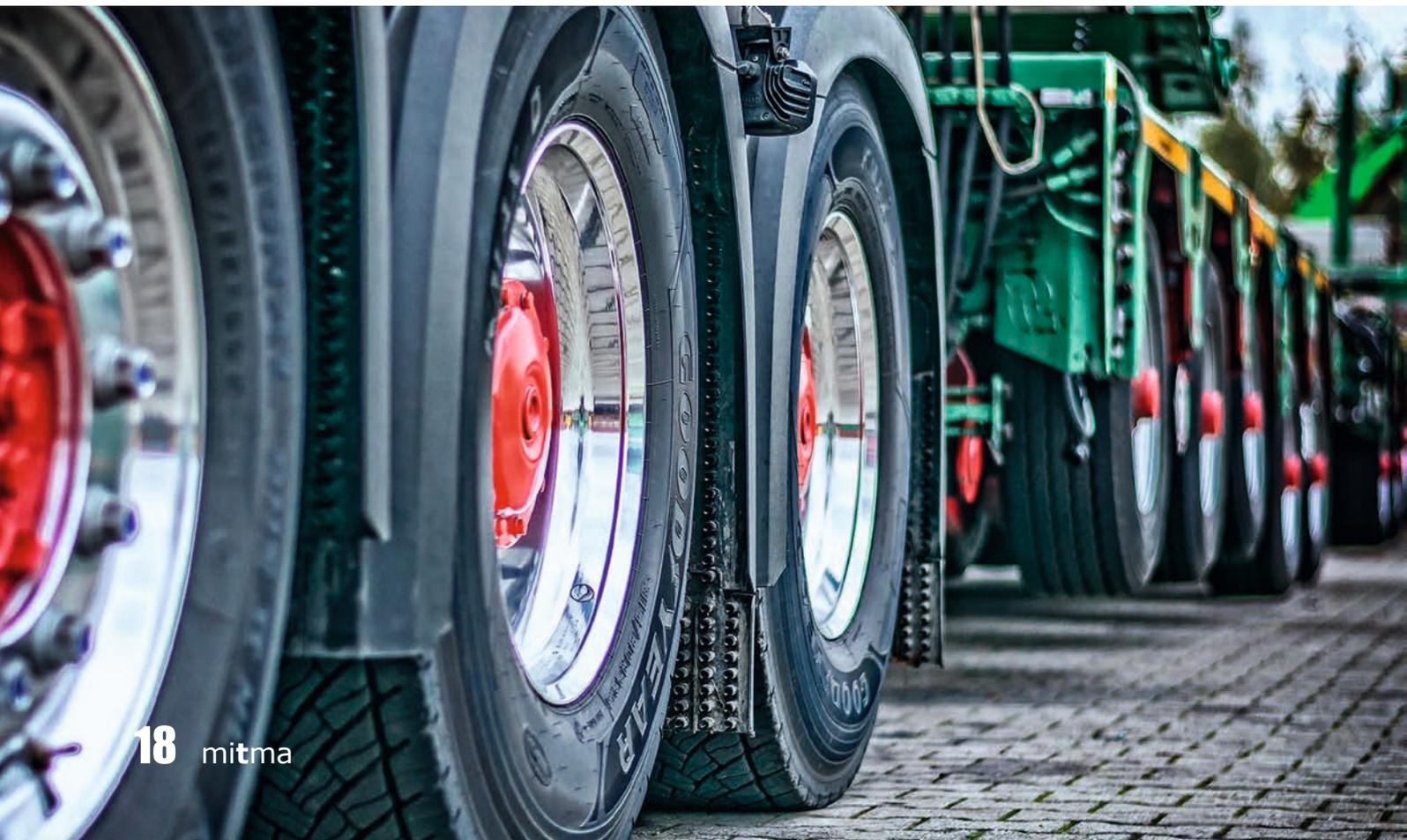


Un servicio esencial que no ha parado durante la pandemia

# Mercancías por carretera.....

La carretera representa más del 90% del reparto modal del transporte de mercancías en el interior de España, lo que hace de él un servicio esencial. Desde la declaración del estado de alarma, desde el Mitma, a través de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, se han ido abordando los problemas surgidos en el sector, identificados con la ayuda del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, para facilitar en todo lo posible la labor de los transportistas, de forma que no se produjese una paralización en una actividad crucial en el abastecimiento de bienes más necesarios que nunca.

■ Texto: Secretaría General de Transportes y Movilidad. Dirección General de Transporte Terrestre



## En lo que se refiere

al transporte de mercancías, la carretera es, con mucha diferencia, el modo de transporte que más mercancías mueve en el interior de España, puesto que representa más del 90% del reparto modal gracias a la existencia de un sector que destaca por su competitividad y flexibilidad, y en el que empresas y trabajadores han sabido adaptarse a las necesidades de sus clientes consiguiendo una calidad en la prestación de sus servicios que es un referente europeo.

Según los datos de la *'Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera'*, en el año 2019 el transporte de mercancías por carretera se vio incrementado, por sexto año consecutivo desde el año 2013, año en el que se produjo un mínimo en la serie histórica. Pero el pasado año ya se consolidaba esa recuperación, al transportarse un total de 1.542 millones de toneladas, que supuso un incremento de 4,56% sobre 2018 y un incremento acumulado del +37,13% desde 2013.

En este contexto, cuando se declaró el estado de alarma para hacer frente a la crisis sanitaria derivada de la pandemia de la covid-19, era obvio que el transporte de mercancías por carretera, al ser un servicio esencial no podía parar, por lo que desde el primer momento se establecieron las medidas necesarias para facilitar su correcto desarrollo en todo el territorio nacional, con objeto de garantizar el abastecimiento de los productos de primera necesidad y sanitarios o farmacéuticos a los ciudadanos.

### Garantizar el abastecimiento

En este sentido, el propio Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, contenía un artículo específico, el artículo 15 *'Medidas para garantizar el abastecimiento alimentario'*, para asegurar dicho abastecimiento, y declaraba al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) como autoridad competente delegada para adoptar las medidas requeridas a tales efectos.

Y, sin duda, con la evolución de la crisis, esa condición de autoridad competente delegada ha demostrado ser una herramienta eficaz, puesto que la singularidad de una situación nueva y sin precedentes ha estado llena de dificultades que se han ido identificando por las distintas asociaciones integrantes del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, que según la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres es órgano superior de asesoramiento y consulta que actúa como cauce de participación integrada del sector, y sin el cual no se hubiese podido actuar con la misma rapidez.

Desde el Mitma se han ido abordando los problemas surgidos con la adopción de diferentes medidas encaminadas a ayudar en todo lo posible la labor de los transportistas, de forma que no se produjese una paralización del transporte de mercancías por carretera, opción inviable en nuestras sociedades.

La primera de dichas medidas, aprobada incluso antes de la declaración del estado de alarma, fue la exención temporal al cumplimiento de las normas referidas a los tiempos de conducción y descanso en todo el territorio nacional para transpor-

te de mercancías, de forma que los transportistas tuvieran más flexibilidad para poder completar los servicios.

A continuación, tras la declaración del estado de alarma, la incertidumbre y el desconcierto iniciales, surgieron los primeros problemas, como fue el caso del acceso de los transportistas a los servicios de aseo y manutención. Por lo tanto, tan sólo un día después de la publicación del Real Decreto de declaración del estado de alarma se ejercían las competencias delegadas del Mitma, y se aprobaba también una orden ministerial para garantizar el acceso de los transportistas profesionales a determinados servicios necesarios de aseo y manutención en los establecimientos de suministro de combustible, así como en los centros de carga y descarga que disponen de este tipo de instalaciones.

En esta misma línea, se fueron identificando otro tipo de servicios auxiliares necesarios para que los conductores pudiesen llevar a cabo su labor, como servicios de alojamiento y repostaje de combustible, para lo cual, y en cooperación con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se dictaron sendas órdenes ministeriales, una con la declaración de determinados alojamientos turísticos como

Se adquirieron mascarillas para el sector del transporte, de las cuales se han distribuido más de 3 millones



servicios esenciales, tanto para los profesionales del sector transporte como para otros servicios esenciales, tales como personal sanitario o fuerzas y cuerpos de seguridad, y otra con las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de los servicios esenciales para la distribución al por menor de carburantes y combustibles. Otro de los problemas que se identificó fue la imposibilidad de renovar los títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad de transporte, tales como las tarjetas CAP, por la interrupción de la formación obligatoria requerida o la emisión de las tarjetas de tacógrafo, por lo que fue necesario adoptar disposiciones para prorrogar su validez, que posteriormente se vieron corroboradas y sustituidas por el Reglamento (UE) 2020/698, del Parlamento Europeo y del Consejo.

### Medidas extraordinarias

Y en un contexto en el que había muchas dificultades, tanto para conseguir este material sanitario como para su distribución, el Ministerio adoptó una medida extraordinaria como la adquisi-

ción de mascarillas para el sector del transporte, de las cuales se distribuyeron con una intensa labor logística más de 3 millones para el sector del transporte por carretera y destinadas a conductores del transporte.

Con la evolución de la crisis, se fueron adoptando otras órdenes ministeriales con el fin de clarificar situaciones que suscitaban dudas en el sector. En este sentido, se recogía expresamente, como actividades permitidas, la apertura de las oficinas de arrendamiento de vehículos sin conductor para el uso profesional por los transportistas de mercancías; la posibilidad de que dos personas viajasen en la cabina de los vehículos de transporte de mercancías por carretera cuando fuera necesario; la apertura de los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos de motor, así como de los establecimientos de actividades conexas de venta de piezas y accesorios con venta directa a los talleres de reparación sin apertura al público general, o también medidas específicas para facilitar el transporte de animales. Pero además de las medidas normativas adoptadas durante

este período, se han intensificado los apoyos al sector en esos momentos tan difíciles, reforzando la asistencia por parte de los distintos órganos del Ministerio, en especial de la Dirección General de Transporte Terrestre, con el fin de resolver las múltiples consultas que llegaban a través del buzón electrónico de crisis habilitado al efecto, actualizando constantemente las preguntas frecuentes de la web o contribuyendo a la creación de puntos de información útiles para el transportista profesional, con la recopilación y publicación en la web del Ministerio de un mapa de servicios de comida y duchas para transportistas, un mapa con los talleres con servicio para vehículos industriales o diversos enlaces con información de otros ministerios, como los alojamientos disponibles o información de otros países como Francia o Portugal. Finalizado el estado de alarma, con la publicación el 8 de julio del Real Decreto-ley 26/2020, se han complementado las medidas adoptadas en los últimos meses quedando, por tanto, atendidas la mayoría de peticiones de tipo coyuntural que había trasladado el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera. En el mismo se incluyeron medidas adicionales sobre la realización de las inspecciones técnicas de vehículos (ITV) y se estableció una prórroga por 3 meses de la validez de los certificados de ITV cuya fecha de inspección haya estado comprendida entre el 21 de junio y el 31 de agosto de 2020. Además, mientras ha estado vigente esta prórroga, las empresas de transporte público de

mercancías y de viajeros titulares de una licencia comunitaria tendrán preferencia en el paso por la inspección técnica periódica en las estaciones ITV.

### Frente a las dificultades

Pero además de las dificultades de tipo operativo, las empresas están teniendo que afrontar dificultades económicas, puesto que si bien en el ámbito del transporte de mercancías muchas han mantenido su actividad por ser transportistas de productos de primera necesidad y sanitarios o farmacéuticos, hay también empresas dedicadas a otro tipo de productos que han visto reducida significativamente su actividad, o que aun manteniendo el transporte por tipo de carga, han encontrado muchas dificultades en conseguir carga para el retorno, repercutiendo negativamente en la imagen global. También en ese aspecto se han aprobado distintas medidas, entre las que destacan:

- Medidas en materia de empleo, como los expedientes de regulación temporal de empleo por causa de fuerza mayor derivada de la covid-19 con posibilidad de acogerse a ellos hasta el 30 de septiembre de 2020.
- Medidas sobre el aplazamiento del pago de la cuotas de los *leasing* o *renting*, tanto de forma general con el Real Decreto-ley 11/2020 donde los autónomos en situación de vulnerabilidad económica se podían acoger a una moratoria en el pago de sus cuotas de *leasing*, como de forma sectorial con el Real Decreto-ley 26/2020 donde se contempla la posibilidad

de una moratoria de hasta 6 meses en favor de empresas y autónomos sobre el pago del principal de las cuotas de los contratos de préstamos, *leasing* y *renting*, de vehículos dedicados al transporte público de mercancías de más de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada, en aquellos casos en que experimenten dificultades financieras como consecuencia de la emergencia sanitaria.

- Avales del Instituto de Crédito Oficial (ICO), con la activación por parte del Gobierno de un quinto tramo de avales ICO incluyendo un tramo específico de 500 millones de euros para financiar la adquisición, el arrendamiento financiero o el arrendamiento operativo de vehículos de uso profesional. Sobre estos avales cabe resaltar que, según los datos facilitados por ICO, a fecha 30 de junio, 15.003 empresas de transporte de mercancías por carretera se han beneficiado de los avales ICO, con la realización

### Durante el estado de alarma se había prorrogado la vigencia de las ITVs que caducaban

de 22.348 operaciones y un importe avalado de 1.525 millones de euros.

En definitiva, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es plenamente consciente de la importancia del transporte de mercancías por carretera, como sector estratégico para el conjunto de la actividad económica, y el compromiso con el sector es muy claro, por lo que en los últimos meses se han dedicado todos los esfuerzos en atender las diversas medidas de carácter coyuntural que han surgido como consecuencia de todos los problemas que se han presentado en el contexto de la crisis sanitaria. ■





Cuestión de resiliencia

# La seguridad ferroviaria

**La seguridad ferroviaria se caracteriza por estar siempre en constante evolución. Una evolución derivada del aprendizaje continuo y motivada por la necesidad de adaptación del sector ferroviario a los avances tecnológicos y a las coyunturas sociales y culturales del momento. La llegada de la covid-19 y la crisis sanitaria derivada, han supuesto un nuevo reto para un sector altamente resiliente, que ha sabido adaptarse a los nuevos condicionantes con rapidez y con garantías de seguridad.**

■ *Texto: ESTEFANÍA CORTÉS RAMÍREZ. Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria*

## Marzo de 2020 supuso

un punto de inflexión, tanto en el ámbito nacional como internacional. La llegada de la covid-19 ponía en jaque a nuestro país, provocando la imposición del estado de alarma y de numerosas restricciones por motivos sanitarios, que implicaban efectos colaterales en otros sectores, los cuales debían abordarse con celeridad para aligerar los efectos de la crisis sanitaria.

En el ámbito ferroviario, aunque los servicios de viajeros se vieron reducidos debido a las restricciones de movilidad impuestas a los ciudadanos, todavía era necesario garantizar servicios esenciales, incluyendo también el tráfico de mercancías que garantizaban el abastecimiento en determinados ámbitos. Incluso se impulsó la creación de soluciones alternativas para luchar contra la covid-19 y sus efectos, como los trenes medicalizados.

### Garantizar servicios

Para poder garantizar estos servicios, era necesario realizar reformas normativas, ya que, con los nuevos condicionantes en la mano, las normas que se utilizaban hasta el momento para regular la circulación ferroviaria con garantías de seguridad, eran muy difíciles de alcanzar por los operadores. Este hecho provocó que, desde la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (en adelante AESF), se generara una intensísima actividad normativa y regulatoria que permitiera que el sector ferroviario pudiera seguir funcionando y prestando sus servicios a la ciudadanía. Como primera dificultad a superar surgía cómo garantizar la vigencia de los títulos de personal ferroviario contemplados en la

Orden FOM/2872/2010, que impone que el personal que realice funciones de seguridad en el ámbito ferroviario debe contar con el debido título habilitante. Para el mantenimiento de estos títulos se requiere la realización de reciclajes formativos periódicos, realizados en centros de formación homologados, y disponer de un certificado de aptitud psicofísica en vigor, otorgado por un centro médico homologado.

Sin embargo, la vigencia del estado de alarma limitaba las posibilidades de la formación ferroviaria que, hasta la fecha, debido a la naturaleza fundamentalmente práctica de la misma, se realizaba de forma presencial, así como la posibilidad de realizar los reconocimientos médicos y psicológicos necesarios para poder renovar la aptitud psicofísica del personal. Esto podría implicar que un número significativo de personal ferroviario perdiera la vigencia de su título habilitante ante la imposibilidad de renovar sus certificados de aptitud psicofísica o de realizar el reciclaje formativo pertinente. Y esta situación, a su vez, podría traducirse en una afección muy importante del sector, ya que este personal no podría realizar sus funciones. Por tanto, era necesario aplicar medidas extraordinarias que permitieran la adaptación del sector a esta nueva situación.

Esta medida extraordinaria se materializó con la publicación de la Orden TMA/245/2020, de 17 de marzo, por la que se disponían medidas para el mantenimiento del tráfico ferroviario. Impulsada desde la AESF, esta orden permitía, para aquellos títulos que perdieran su vigencia desde el inicio del estado de alarma hasta un mes después de su finalización, prorrogar su vigencia de manera automática hasta tres

meses después del levantamiento del estado de alarma.

En el caso de los maquinistas, las medidas adoptadas, en cuanto a la validez de sus títulos habilitantes, fue necesario coordinarlas a nivel europeo, ya que el modelo de certificación de maquinistas viene impuesto en la Directiva 2007/59/CE sobre la certificación de maquinistas de trenes de la CE, debido a que el personal de conducción es una figura directamente implicada en la interoperabilidad de los trenes a lo largo del territorio de la UE.

A pesar de la flexibilización que permitía la publicación de la orden anterior, en algunos casos, seguía siendo necesario realizar reconocimientos psicofísicos al personal ferroviario. Por ejemplo, personas que hubieran estado apartadas de su puesto de trabajo por bajas prolongadas que fueran a retomar sus funciones o, incluso, personas que hubieran estado afectadas por la covid-19 y fuera necesario medir las consecuencias del virus para su incorporación al trabajo. Para permitir desarrollar estos reconocimientos con mayor flexibilidad, dadas las limitaciones a las que se enfrentaban los centros médicos homologados y las restricciones de movilidad de los ciudadanos, la AESF publicaba la Recomendación Técnica Temporal 6/2020, con el objeto de recomendar a los centros médicos homologados posibles pautas de actuación que permitieran llevar a cabo estos reconocimientos inaplazables de una forma más flexible. Por ejemplo, los centros podían valorar reducir el alcance de las pruebas a realizar según el caso concreto o, incluso, realizar valoraciones por medios telemáticos cuando fuera compatible. En el caso de que se realizaran reconocimientos en estas condiciones, también se recomendaba limitar

su validez a periodos más reducidos, de forma que se hiciera un reconocimiento completo una vez superada la crisis sanitaria.

### Formación de profesionales

Solventada la cuestión de la validez de los títulos habilitantes, había que buscar soluciones a otro problema no menor: la formación del personal ferroviario. Los trabajadores del sector son de una importancia vital, ya que constituyen una pieza clave para el desarrollo y la liberalización del sector ferroviario. Y, para la incorporación de nuevos profesionales o para la ampliación de las competencias de los que ya realizan trabajos en este sector, resulta imprescindible la formación ferroviaria.

En primer lugar, había que solucionar como compatibilizar la formación del personal que, disponiendo de título habilitante, debía completar su formación para poder garantizar los servicios esenciales. Por ejemplo, maquinistas que necesitaban formarse en nuevas líneas para poder prestar dichos servicios, como el refuerzo en los servicios de Cercanías para evitar la concentración de viajeros. Para estos casos era necesario establecer excep-

ciones a las limitaciones impuestas por el estado de alarma, con el que se suspendían las actividades formativas presenciales. Desde la AESF se impulsaba la tramitación de la Orden TMA/379/2020, que recogía excepciones para la formación presencial del personal ferroviario que pasase a reforzar la prestación de los servicios esenciales y las condiciones que debían de cumplirse.

En segundo lugar, para evitar futuros cuellos de botella en la formación que, a la larga, pudieran provocar una ineficiencia del sector ferroviario, la formación debía continuar para aquellas personas que, o bien necesitaban acceder a un título habilitante por primera vez, o bien para aquellos que, estando ya dentro del sector, necesitaban ampliar su formación para circular por nuevas líneas, conducir nuevo material rodante, cambiar de ámbitos operativos o realizar sus reciclajes formativos. Hasta la fecha, la formación ferroviaria siempre se había realizado de forma presencial, debido en parte a su naturaleza fundamentalmente práctica. Sin embargo, la llegada de la covid-19 obligaba a romper con esquemas y rutinas establecidas y, por tanto, si quería evitarse un futuro bloqueo

del sector ferroviario, debían de buscarse nuevas fórmulas, nuevos prismas que permitieran continuar con la formación ferroviaria, pero siempre bajo el riguroso cumplimiento de los estándares de calidad garantes de que el personal formado está preparado para el ejercicio de las funciones implícitas de su puesto de trabajo en condiciones de seguridad. La AESF, como administración encargada de la homologación de los centros de formación del personal ferroviario, debía definir las condiciones para el desarrollo de la formación no presencial. Todo un reto si tenemos en cuenta que no existían experiencias previas consolidadas de formación a distancia ni se había regulado con anterioridad. Mediante la Resolución 6/2020, la AESF publicaba las reglas para poder llevar a cabo este tipo de formación que, aunque nunca podría cubrir cursos completos, pues en el ámbito ferroviario siempre hay aspectos prácticos que solo pueden aprenderse *in situ*, sí que permitían seguir avanzando en medio de la crisis sanitaria. En esta resolución se definían los criterios y las condiciones de autorización de este tipo de cursos, que se configuraban, a su vez, como criterios a seguir en



la intensa actividad inspectora que se está llevando a cabo desde la AESF sobre los cursos *online* que, desde hace unos meses, están realizando los centros de formación homologados.

En medio de toda esta vorágine administrativa, seguían funcionando los servicios esenciales ferroviarios. Lo cual implicaba que profesionales del sector, a pesar de las amenazas de la covid-19, se presentaban cada día en su puesto de trabajo para asegurar la continuidad del transporte por ferrocarril. Esto, a su vez se traducía en entidades ferroviarias comprometidas con la salud laboral de sus trabajadores. Con el objetivo de ayudar a dichas entidades a adoptar medidas suficientes que protegieran a sus empleados en su puesto de trabajo, la AESF publicaba la Recomendación Técnica Temporal 1/2020 donde se recordaba la necesidad de adoptar protocolos de protección frente al contagio en las dependencias necesarias para la circulación: salas de regulación de los puestos de mando, gabinetes de circulación, centros de gestión y cabinas de conducción. Se recomendaba también restringir las actividades no imprescindibles como la formación práctica de maquinistas, que requieren la ocupación compartida de espacios reducidos de trabajo durante largos periodos, para disminuir así las posibilidades de contagio.

En esta línea se publicaba también la Recomendación Técnica Temporal 4/2020, ya que, según lo dispuesto en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, norma que define las reglas de la operación ferroviaria, es necesario que, cuando la infraestructura carezca de un sistema de protección del tren o cuando durante el trayecto se produzca una anomalía en el tren que impida la circulación con el sistema de protección com-

patible con la infraestructura, el maquinista circule con una segunda persona debidamente habilitada que le ayude a verificar la orden de las señales, salvo que la empresa ferroviaria determine otro procedimiento que mitigue el riesgo generado de forma efectiva y dicho procedimiento sea autorizado por la AESF. Con la publicación de esta recomendación se proponía a las empresas que, para la prestación de los servicios esenciales, hicieran uso de esta posibilidad de excepción, generalmente no utilizada, para evitar la presencia de más de una persona en cabina. En ella se indicaban las pautas consideradas adecuadas para disminuir los riesgos en la circulación como la disminución drástica de la velocidad o aumentar la frecuencia de descanso de los maquinistas ante la mayor atención requerida, entre otras.

### Mantenimiento del material rodante

La crisis sanitaria dificultaba también cumplir con los planes de mantenimiento del material rodante ferroviario. Por ello, en aquel material que fuera necesario para la prestación de los servicios básicos, fue primordial permitir cambios provisionales en la ejecución de sus planes de mantenimiento, bien porque se aumentara el plazo para que el material se sometiera a la intervención de mantenimiento o bien porque se redujeran las operaciones de mantenimiento a efectuar. Además, también fue necesario introducir medidas que flexibilizaran la actuación de los centros de mantenimiento homologados como, por ejemplo, realizar operaciones de mantenimiento que superaran el rango inicial de intervención para las cuales estaban homologadas, el uso de instalaciones que estuvieran fuera del alcance de la homologación,

## Las normas que se utilizaban hasta el momento para regular la circulación ferroviaria con garantías de seguridad eran muy difíciles de alcanzar por los operadores

o la prórroga de la validez de las homologaciones que caducaran durante la vigencia del estado de alarma. Para ello, la AESF definía las medidas de flexibilización a través de la Orden TMA/311/2020.

### Adaptación a la nueva normalidad

Una vez finalizado el estado de alarma, el sector ferroviario, como el resto de sectores de nuestro país, debería comenzar el proceso de adaptación hacia una nueva normalidad en la que todavía estarían presentes la incertidumbre y las condiciones de distanciamiento social e higiene que requiere una sociedad responsable que sigue conviviendo con la amenaza de la covid-19. Poco a poco se irán aumentando servicios y frecuencias en función de la demanda. Para ello, las entidades ferroviarias han realizado y continuarán realizando un duro esfuerzo para garantizar que dichos servicios se presten con las mayores garantías para sus usuarios y trabajadores. Sin dudarlo, los profesionales del sector ferroviario merecen el reconocimiento de la ciudadanía, ya que su esfuerzo y compromiso han permitido no solo la prestación de los servicios esenciales durante la crisis, sino también que el transporte por ferrocarril siga manteniéndose como uno de los modos de transporte más importantes y seguros de nuestro país. ■



Renfe adapta su oferta a las nuevas condiciones de movilidad del estado de alarma y colabora con el sistema sanitario

# Suma de esfuerzos

**Durante el estado de alarma y en el marco de las nuevas condiciones decretadas por el Gobierno y el Mitma, Renfe adoptó un nuevo plan de transporte, que entró en vigor el 18 de marzo. Se procedió así a la anulación de toda la oferta de servicios comerciales (Alta Velocidad y Larga Distancia), junto a los de Media Distancia y Avant, y su sustitución por otra oferta ajustada a la aplicación de la normativa contemplada en el Real Decreto de estado de alarma aprobado por el Consejo de Ministros con motivo de la pandemia de coronavirus. Al mismo tiempo, Renfe puso todos sus recursos para colaborar con el sistema sanitario, ofertando plazas gratuitas para los trabajadores del sector y medicalizando tres trenes para el traslado de enfermos.**

■ *Texto: Redacción Centro de Publicaciones*

## De acuerdo con ese plan,

los servicios de Alta Velocidad, Larga Distancia, Media Distancia y Avant se redujeron en un primer momento al 50%, y posteriormente al 30%. Además, sólo se puso a la venta un tercio de las plazas disponibles de cada tren, para mantener la distancia de seguridad entre los viajeros, con lo que Renfe sólo vendía el 9% de los billetes habituales.

Todos los billetes a la venta eran de clase única y no tenían adjudicada plaza en el proceso de venta. A todos los viajeros se les informaba, a la hora de realizar el *check in*, de la plaza que se le asignaba en función de las distancias de seguridad que debían mantener durante el viaje.

Renfe también inició la devolución íntegra del importe de los billetes a todos los viajeros que tuvieran previsto viajar en esos días.

El nuevo plan de transporte aseguraba la existencia de servicios en todas las relaciones existentes, para permitir la movilidad dentro de las causas contempladas por el Gobierno. No obstante, Renfe desaconsejaba viajar salvo por razones inaplazables o de extrema necesidad.

Durante los primeros días del estado de alarma, la demanda cayó un 95% sobre la habitual, y la ocupación de los servicios comerciales de Renfe descendió considerablemente en todos los corredores, situándose por debajo del 10%.

### Cancelación de billetes

En ese nuevo escenario derivado de la declaración del estado de alarma decretado por el Gobierno, Renfe dispuso además las siguientes medidas extraordinarias:

- Anulación de todos los billetes de tren desde las 00:00 horas del 18 de marzo y durante toda la vigencia del estado de alarma.
- Devolución del 100% del importe pagado por estos billetes suspendidos a todos los viajeros, independientemente del tipo de tarifa que hayan abonado.
- Puesta a la venta de nuevos billetes adaptados al nuevo plan de transporte.

Por lo que respecta a Cercanías, los servicios pasaron del 100% establecido en el Real Decreto que declaró el estado de alarma, a una reducción en horas valle del 50%, manteniendo hasta el 80% de las frecuencias en hora punta para garantizar la necesaria distancia entre viajeros.

### Trenes medicalizados

Pero, además de estas medidas concernientes estrictamente a su actividad como operador ferroviario, Renfe ha puesto también su granito de arena en apoyo del sector sanitario con dos grandes iniciativas solidarias. Por un lado, adaptó en tiempo récord tres trenes de alta velocidad (AVE) para acoger enfermos afectados por coronavirus y trasladarlos, en caso necesario, a hospitales con disponibilidad de ucis en otras comunidades autónomas. Y por otro, Renfe ha ofertado más de 28.000 plazas en todos sus trenes para que el personal sanitario pudiera desplazarse por motivos laborales hacia cualquier ciudad peninsular. La prueba de fuego de estas tres nuevas unidades tuvo lugar el pasado 8 de abril. Ese día el Ministerio de Sanidad realizó en la estación de Madrid-Puerta de Atocha, junto a técnicos del

## Renfe puso a disposición del personal sanitario más de 28.000 plazas gratuitas para poder viajar por razones de trabajo

Summa 112, Renfe y Adif, un simulacro de traslado de enfermos en uno de los trenes medicalizados que Renfe y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispusieron para el caso de que las autoridades sanitarias dictaminasen la necesidad de este servicio. La finalidad de este simulacro fue validar, por parte del Ministerio de Sanidad, la idoneidad de los trabajos realizados por Renfe en la transformación de los trenes para su uso como transporte sanitario.

Una vez validados los trenes para su nuevo uso por parte del Ministerio de Sanidad, Renfe y Adif se han mantenido a disposición de las autoridades sanitarias, que son las que tienen en última instancia las competencias de decidir las medidas a tomar.

### Adaptación de talgos S-730

Renfe ha reservado para este operativo un total de 3 unidades de la serie 730 de Talgo, con capacidad para 24 pacientes por tren. Los talgos S-730 son vehículos de piso bajo y sin escalón de entrada, que tienen el suelo del andén exactamente a la misma altura, lo que facilita enormemente el traslado de pacientes en camillas, agilizando de esta manera la operación.

## Los talleres de Renfe adaptaron en tiempo récord tres talgos S-730 como trenes hospital

Se trata de trenes híbridos que funcionan en eléctrico y en diésel, y que poseen rodadura desplazable para adaptarse a los distintos anchos de vía, de forma que no haya limitaciones en el transporte sanitario.

Para adecuarlos a las necesidades sanitarias, se quitaron los asientos, dejando el espacio necesario para que se puedan colocar las camillas.

La transformación interior de los trenes cuenta, también, con el visto bueno de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que

ha autorizado las adaptaciones temporales realizadas en los vehículos de la serie 730 para uso como tren medicalizado.

Se han diseñado de modo que en cada viaje puedan ir dos maquinistas, operarios/as de mantenimiento y personal de intervención

En caso de necesidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de una Orden Ministerial publicada, permitía que, durante el estado de alarma y para garantizar los servicios esenciales de transporte sanitario, circularan dos maquinistas ferroviarios por tren. Uno especializado en la máquina 730 y otro especializado en la línea que fuera necesario recorrer.

En estos trenes pueden ir también aquellos operarios de mantenimiento y personal de intervención que sean necesarios.

Más de 200 maquinistas e interventores de Renfe Viajeros de Larga Distancia de Córdoba, Sevilla, León y Oviedo se ofrecieron como voluntarios en el supuesto de que fuera necesario realizar alguno de estos viajes.

### 28.000 plazas gratuitas

Desde el inicio de la crisis Renfe ha ofrecido plazas gratuitas para facilitar el desplazamiento del personal sanitario que debía trasladarse entre ciudades españolas por motivos laborales y, especialmente, con motivo de la epidemia de coronavirus.

Durante el periodo del estado de alarma decretado por el Gobierno de España, la operadora permitió que médicos, así como personal de enfermería y laboratorio, pudieran acceder a los trenes de Alta Velocidad, Larga



Distancia, Media Distancia y Avant de forma gratuita, desde su lugar de trabajo habitual a otras localidades donde la situación así lo requiera.

El procedimiento de Renfe contemplaba que estos trabajadores se presentasen en los centros de servicio de las estaciones, los controles de acceso o, si las estaciones no disponen de estos servicios, directamente al intervector del tren, y se les expidiera un billete gratuito y se les asignara una plaza que cumpla con las distancias de seguridad.

Para ello, el personal sanitario debía ir identificado mediante el carnet del colegio profesional correspondiente a su especialidad sanitaria (médico, enfermería, ATS, etc.), la tarjeta de identificación del centro sanitario donde presta sus servicios, o bien a través de un certificado expedido por el centro de asistencia médica al que debiera acudir y motivase el desplazamiento.

En total, durante el estado de alarma se facilitaron 28.755 billetes gratuitos para perso-

nal sanitario. Por estaciones de origen, la mayor demanda tuvo lugar en Madrid-Puerta de Atocha (5.815), Madrid-Chamartín (2.245), Segovia-Guomar (2.170), Toledo (1.896), Valladolid (1.676) y Sevilla-Santa Justa (1.497).

Por destinos, las estaciones más utilizadas fueron las de Madrid-Puerta de Atocha (4.897), Madrid-Chamartín (2.531), Toledo (2.397), Segovia-Guomar (2.093), Córdoba (1.580), Ciudad Real (1.420), Barcelona-Sants (1.418) y Valladolid (1.402). ■



Durante los primeros días del estado de alarma, la demanda cayó un 95% sobre la habitual

## hayluzalfinaldeltunel.com la campaña positiva.....

El confinamiento y las medidas preventivas para evitar la transmisión del coronavirus hicieron que aumentase el consumo de medios digitales. Por ello, Renfe decidió lanzar una página web cuyo objetivo era ofrecer entretenimiento y contenidos positivos a todas las personas que, responsablemente, permanecieron en sus casas durante la cuarentena.

La nueva web contenía una sección de "Buenas noticias", con el objetivo de tener informados a los usuarios de las noticias únicamente positivas que incrementasen su es-

peranza y su optimismo. Asimismo, el apartado de "Buena gente" dio visibilidad, de forma periódica, a las mejores iniciativas solidarias que fueron surgiendo, animando a la gente a que desarrollara las suyas. La sección "Buen humor" se alimentó de imágenes de contenidos humorísticos realizados por los usuarios de redes sociales, especialmente memes y vídeos, procurando siempre no herir sensibilidades y sacar una sonrisa a los lectores.

También había una sección de "Buenas ideas" para sobrellevar

la cuarentena y ayudarnos, entre todos, a pasar este período de la mejor manera, entreteniéndonos y aprendiendo cosas nuevas, sin importar la edad o los intereses de cada uno.

Por último, la web tenía también un apartado de "Buenos ratos" en el que se mostraban espacios de Internet al alcance de todos, y que facilitan evadirse de manera constructiva. La diferencia con respecto a la sección "Buenas ideas" es que el contenido no parte tanto de la gente sino de instituciones y/o empresas.





Espacios protegidos frente al coronavirus

# Las estaciones de Adif

**Durante la crisis sanitaria y económica provocada por el covid-19, el sector del transporte ferroviario ha sido fundamental para contribuir al mantenimiento de la actividad económica esencial, motivo por el cual Adif ha puesto en marcha progresivamente una serie de medidas con el objetivo de crear un espacio seguro en sus estaciones, de cara a minimizar, en toda estación y en todo momento, el riesgo de contagio. Además, la compañía ha trabajado conjuntamente con los operadores comerciales para lograr trasladar ese entorno seguro hacia los negocios de sus clientes. Las medidas aplicadas responden a una serie de criterios objetivos como son el núcleo poblacional en el que se encuentre ubicada una estación, las características técnicas del edificio y el número de viajeros esperado. Estas medidas se han ido definiendo semanalmente y son supervisadas diariamente para evaluar su eficacia.**

■ *Texto: Comunicación Adif*

## Las cifras de movilidad

durante la crisis por el coronavirus, especialmente en el periodo de estado de alarma, se vieron drásticamente reducidas con la finalidad de contener el avance de la pandemia. Sin embargo, aunque con una importante reducción de su oferta, el sector del transporte ferroviario ha sido clave durante esta crisis para contribuir al mantenimiento de la actividad económica esencial.

### Espacios seguros

Por este motivo, desde que diera comienzo la pandemia, Adif ha realizado un importante esfuerzo para crear un espacio seguro en sus estaciones, mediante un conjunto de medidas que se han puesto en marcha progresivamente y que pretenden garantizar la seguridad de los viajeros y clientes durante su permanencia en las instalaciones. Además, la compañía ha trabajado conjuntamente con el operador ferroviario y los operadores comerciales para lograr trasladar ese entorno seguro hacia los negocios de sus clientes.

Este conjunto de medidas de prevención y control frente al covid-19 obedecen a un protocolo establecido para minimizar el riesgo de contagio en todas las estaciones gestionadas por Adif. Así, en función del núcleo poblacional en el que se encuentre ubicada una estación, las características técnicas del edificio y el número de viajeros esperado, se han ido decidiendo las medidas necesarias a implantar para tener controlado, en toda estación y en todo momento, el riesgo de contagio. Estas medidas se han ido definiendo semanalmente y son supervisadas a diario para evaluar su eficacia.

En este sentido, se han instalado 34 máquinas dispensadoras de hidrogel en 14 estaciones: Madrid-Puerta de Atocha, Madrid-Chamartín, Barcelona-Sants, Sevilla-Santa Justa, Puertollano, León, Málaga-María Zambrano, Castelló, Valencia-Estació del Nord, Valencia-Joaquín Sorolla, A Coruña, Ourense, Pontevedra y Santiago de Compostela.

Se trata de máquinas que se activan sin contacto e incorporan instrucciones de uso, un pictograma para favorecer el distanciamiento social y para evitar aglomeraciones, así como información de la composición del hidrogel para que sea tenida en cuenta por personas alérgicas a algún componente.

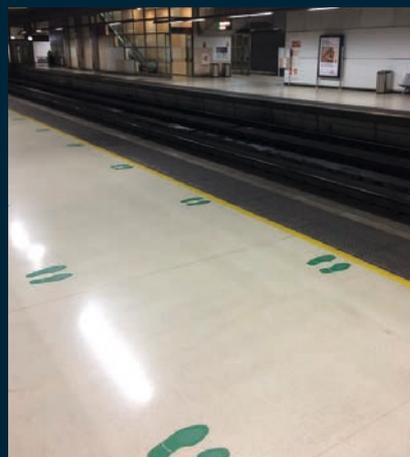
Por otro lado, en las estaciones de Madrid-Puerta de Atocha y Barcelona-Sants, se han instalado cámaras termográficas de control de la temperatura y uso correcto de mascarilla en todos los accesos a las salas de embarque, así como sensores automáticos para el control de aforos ubicados en las zonas de acceso y salida de las salas de embarque.

En el plan de medidas para controlar el riesgo de contagio en las estaciones de viajeros se realizó un análisis del nivel de riesgo que se alcanzaría en cada estación en función de diferentes hipótesis de afluencia de viajeros, en el que se comprobó que en las salas de embarque de esas dos estaciones se podría llegar a alcanzar niveles de riesgo que requerirían para su mitigación la implantación de medidas de complejidad elevada, entre las que se encuentran el control de aforos y el control de temperatura superficial. Aunque no se han alcanzado los niveles de riesgo que exigirían el establecimiento de estas medidas consideradas de complejidad elevada, se han implantado, como

medida preventiva, para adquirir experiencia en su uso y poder tenerlas dispuestas si se alcanzasen los niveles de riesgo.

### Distancia de seguridad

En el marco de las medidas implantadas para el mantenimiento de la distancia social entre los usuarios de estaciones, se han instalado marcas de huellas para ayudar a los viajeros a reconocer la distancia de seguridad en los andenes de algunas estacio-



nes con un importante tráfico de trenes de Cercanías, como Barcelona-Sants, Barcelona-Passeig de Gràcia, Madrid-Chamartín, València-Estació del Nord y València-Cabanyal. Igualmente, en las estaciones de Madrid-Puerta de Atocha, Madrid-Chamartín, Barcelona-Sants y Valencia-Joaquín Sorolla se han implantado itinerarios para distribuir el movimiento de

## “Adif, estamos preparados”

Es el lema de la campaña que ha lanzado Adif en redes sociales para impulsar el uso del ferrocarril y animar a los usuarios a utilizar este medio de transporte tras la recuperación de la movilidad.

La campaña, que está activa en todos los canales en los que la entidad pública se encuentra presente (Twitter, Facebook, Instagram, YouTube y Vimeo), gira en torno a un breve vídeo rodado en la estación de Sevilla-Santa Justa que refleja diferentes motivaciones para utilizar el ferrocarril, como el viaje de negocios o el reencuentro con los seres queridos.

El vídeo muestra, desde la propia experiencia del usuario, algunas de las medidas de prevención y control frente al covid-19 puestas en marcha por Adif en sus estaciones, con el objetivo de evitar el contagio y la propagación del virus durante los desplazamientos en ferrocarril.

los viajeros. Estos itinerarios se encuentran señalizados mediante flechas de color verde en el suelo que marcan los encaminamientos y cartelería que indica los lugares de acceso y salida de la estación.

Adicionalmente, en las principales terminales ferroviarias se ha instalado cartelería informativa y pictogramas en diferentes puntos (puertas de acceso, ascensores, andenes, aseos, etc.), recomendando mantener la distancia social. Asimismo, se han distribuido a lo largo de diferentes puntos de las instalaciones carteles informativos que incluyen recomendaciones sanitarias de higiene y recuerdan la necesidad de distribuirse a lo largo del andén y en el interior de los trenes, así como no compartir los ascensores con otros viajeros.

Por último, se han reforzado los mensajes de megafonía recordando medidas como la obligatoriedad de llevar puesta la mascarilla en todo momento o de mantener la distancia personal.

Además, Adif ha intensificado las medidas de higiene en las estaciones que gestiona, de manera que se ha incrementado la frecuencia de limpieza de superficies de contactos y de aseos utilizando productos específicos para evitar infecciones. De manera complementaria a estos trabajos de frecuencia diaria, se han llevado a cabo actuaciones de desinfección gracias al apoyo y la ayuda directa de la Unidad Militar de Emergencias.

Del mismo modo, recientemente, en las estaciones de Madrid-Puerta de Atocha y Barcelona-Sants se han desinfectado de forma planificada más de 82.000 m<sup>2</sup> (unos 38.000 m<sup>2</sup> en Sants y 44.000 en Atocha), alcanzando la actuación las zonas de vestíbulo, andenes y zonas exteriores. ■



Respuesta a las personas y hogares más afectados por la pandemia

# Medidas adoptadas en materia de vivienda.....

La rápida propagación de la pandemia provocada por la covid-19 ha motivado la necesidad de que el Gobierno y toda la sociedad española, en su conjunto, reaccione de forma rápida y adopte medidas urgentes y contundentes con el objetivo de amortiguar el impacto de esta crisis sin precedentes. Las circunstancias económicas y sociales excepcionales sobrevenidas, derivadas del confinamiento decretado con el estado de alarma (Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo) para frenar el avance de la covid-19 ha trasladado sus efectos a la reducción de ingresos, provocando la consiguiente vulnerabilidad económica de las familias para la atención del pago de uno de los bienes esenciales para garantizar la dignidad humana: la vivienda.

■ *Texto: DAVID LUCAS PARRÓN. Secretario General de Agenda Urbana y Vivienda*

## Esta situación ha hecho

que existan potencialmente cientos de miles de hogares en España sobre los que esta crisis sanitaria ha repercutido de manera muy sensible en su capacidad para hacer frente al alquiler o al pago de la cuota hipotecaria de la vivienda habitual que vinieren disfrutando, lo que demuestra que se ha tratado de un ámbito en el que la vulnerabilidad sobrevenida a causa de la covid-19 ha merecido una especial atención.

El Gobierno se ha sumado con absoluta decisión y responsabilidad a este reto y ha puesto en marcha una serie de medidas con un

paquete económico y social de gran alcance y magnitud, con el objetivo de contribuir a evitar que el impacto económico derivado de esta crisis sanitaria pusiera en riesgo la protección de las familias y a los colectivos más vulnerables, a través de las viviendas en las que habitan. En el supuesto de dificultad para atender al pago de la cuota hipotecaria, el Gobierno aprobó el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social de la covid-19 en el que, a propuesta del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, se reguló una moratoria de la deuda hipotecaria para la adquisición de vivienda habitual a quienes padecen extraordinarias dificultades para atender a su pago como consecuencia de esta crisis, sin perjuicio de ajustes en regulaciones posteriores. Para el supuesto de dificultad para atender al pago del alquiler de la vivienda habitual o en relación con otros aspectos de los contratos de arrendamiento de vivienda habitual, el Gobierno, aprobó el Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al covid-19, en adelante RDL 11/2020, en el que a propuesta del Ministerio de Transportes,

Movilidad y Agenda Urbana y en su marco competencial adoptó una serie de medidas orientadas a un triple objetivo:

- Primero. Responder a la situación de vulnerabilidad en que incurrieron los arrendatarios de vivienda habitual como consecuencia de circunstancias sobrevenidas debidas a la crisis sanitaria de la covid-19, especialmente aquéllos que ya sufrían un elevado esfuerzo para el pago de las rentas, pero también aquellos que, sin estar previamente en esa situación, incurrieron ahora en ella circunstancialmente.
- Segundo. Diseñar medidas de equilibrio que impidían que, al resolver la situación de los arrendatarios, se trasladara la vulnerabilidad a determinados propietarios, principalmente a las personas físicas que podrían definirse como pequeños propietarios.
- Tercero. Conseguir los objetivos perseguidos con recursos suficientes para las arcas públicas, sin que la lógica limitación presupuestaria pudiera tener como consecuencia no poder dar respuesta a la totalidad de las situaciones de vulnerabilidad.

Teniendo en cuenta estas metas, las medidas que se adoptaron fueron las siguientes:

### Suspensión del procedimiento de desahucio y de los lanzamientos para hogares vulnerables sin alternativa habitacional

Se regula una suspensión extraordinaria del acto de lanzamiento para aquellos supuestos en que una vez levantada la suspensión de todos los términos y plazos procesales por la finalización del estado de alarma, en

la tramitación del procedimiento de desahucio regulado en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, derivado de contratos de arrendamiento de vivienda sujetos a la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, la persona arrendataria acredite ante el Juzgado encontrarse en una situación de vulnerabilidad social o económica sobrevenida como consecuencia de los efectos de la expansión de la covid-19.

Esta circunstancia será comunicada por el Letrado de la Administración de Justicia a los servicios sociales competentes iniciándose la suspensión del acto de lanzamiento por un periodo máximo de seis meses desde la entrada en vigor del RDL 11/2020.

Para que opere esta suspensión, la persona arrendataria deberá acreditar que se encuentra en alguna de las situaciones de vulnerabilidad económica a que se refiere el artículo 5 del RDL 11/2020, conforme a lo dispuesto en el artículo 6.

En definitiva, se suspende el procedimiento de desahucio y los lanzamientos por desahucio durante el plazo de seis meses, garantizando así que transitoriamente ninguna familia de vulnerabilidad sobrevenida o previa se vea sin alojamiento durante este periodo extraordinario.

### Prórroga extraordinaria de los contratos de arrendamiento de vivienda habitual

Se regula una prórroga extraordinaria en los contratos de arrendamiento de vivienda habitual sujetos a la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, en los que, dentro del periodo comprendido desde la entrada en vigor del RDL

11/2020 hasta el 30 de septiembre de 2020, finalice el periodo de prórroga obligatoria previsto en el artículo 9.1 o el periodo de prórroga tácita previsto en el artículo 10.1, ambos artículos de la referida Ley 29/1994.

Esta prórroga podrá aplicarse, previa solicitud del arrendatario, por un periodo máximo de seis meses, durante los cuales se seguirán aplicando los términos y condiciones establecidos para el contrato en vigor.

La solicitud de prórroga extraordinaria deberá ser aceptada por el arrendador, salvo que se fijen otros términos o condiciones por acuerdo entre las partes. Luego la obligatoriedad de su aplicación queda subordinada al acuerdo previo entre las partes, siempre preferible.

Esta medida solventa la anomalía transitoria de aquel inquilino que ve finalizado su contrato de arrendamiento y en un contexto de movilidad condicionada o reducida, y de actividad y rentas arrendaticias en el sector del alquiler afectadas por la crisis, debiera buscar activamente otra vivienda para arrendar. Se concede un margen justo y razonable al arrendatario sin penalización para el arrendador. Este equilibrio entre arrendador y arrendatario es determinante toda vez que en España el arrendador del 85% de las viviendas en alquiler es una persona física y su vulnerabilidad, en su caso, ha de ser protegida en paralelo a la del arrendatario.

Se trata de proteger a los colectivos más vulnerables que puedan ver sensiblemente afectada su capacidad para hacer frente al alquiler, al tiempo que se garantiza un equilibrio entre las partes que impida que la vulnerabilidad de los arrendatarios sea trasladada a los arrendado-

res, especialmente a aquellos para los que los ingresos generados por la renta del alquiler pueden ser esenciales.

### Moratoria de deuda arrendaticia

Se regulan medidas conducentes a procurar la moratoria de la deuda arrendaticia para las personas arrendatarias de vivienda habitual en situación de vulnerabilidad económica a causa de la covid-19.

Así, se regula una aplicación automática de la moratoria de la deuda arrendaticia en caso de grandes tenedores (entendiendo por tal la persona física o jurídica que sea titular de más de diez inmuebles urbanos, excluyendo garajes y trasteros, o una superficie construida de más de 1.500 m<sup>2</sup>) y empresas o entidades públicas de vivienda, así como a todos los arrendamientos correspondientes al Fondo Social de Vivienda derivado del Real Decreto-ley 27/2012 de 15 de noviembre, de medidas urgentes para reforzar la protección a los deudores hipotecarios, hasta el 30 de septiembre de 2020, aplazando temporal y extraordinariamente el pago de la renta, siempre que dicho aplazamiento o la condonación total o parcial de la misma no se hubiera conseguido ya con carácter voluntario por acuerdo entre ambas partes. Si este acuerdo no se hubiese producido, el arrendador podrá optar entre las siguientes alternativas:

a) Una reducción del 50% de la renta arrendaticia durante el tiempo que dure el estado de alarma decretado por el Gobierno y las mensualidades siguientes si aquel plazo fuera insuficiente en relación con la situación de vulnerabilidad provocada a causa de la covid-19,

con un máximo en todo caso de cuatro meses.

b) Una moratoria en el pago de la renta arrendaticia que se aplicará de manera automática y que afectará al periodo de tiempo que dure el estado de alarma decretado por el Gobierno y a las mensualidades siguientes, prorrogables una a una, si aquel plazo fuera insuficiente en relación con la situación de vulnerabilidad provocada a causa de la covid-19, sin que puedan superarse, en ningún caso, los cuatro meses. Dicha renta se aplazará, a partir de la siguiente mensualidad de renta arrendaticia, mediante el fraccionamiento de las cuotas durante al menos tres años, que se contarán a partir del momento en el que se supere la situación aludida anteriormente, o a partir de la finalización del plazo de los cuatro meses antes citado, y siempre dentro del plazo a lo largo del cual continúe la vigencia del contrato de arrendamiento o cualquiera de sus prórrogas. La persona arrendataria no tendrá ningún tipo de penalización y las cantidades aplazadas serán devueltas a la persona arrendadora sin intereses.

Se regula, por otra parte, una modificación excepcional y transitoria de las condiciones contractuales de arrendamiento en el caso de arrendadores que no sean grandes tenedores ni empresas o entidades públicas de vivienda, ni se corresponda con arrendamientos en el marco del Fondo Social de Vivienda. En estos supuestos la persona arrendataria de un contrato de vivienda habitual que se encuentre en situación de vulnerabilidad económica, tal y como se define en el artículo 5 del RDL 11/2020, podrá solicitar de la persona arrendadora, en el plazo de tres

**El objetivo, contribuir a evitar que el impacto económico derivado de esta crisis sanitaria pusiera en riesgo la protección de las familias y a los colectivos más vulnerables**

meses desde su entrada en vigor el aplazamiento temporal y extraordinario en el pago de la renta, siempre que dicho aplazamiento o la condonación total o parcial de la misma no se hubiera acordado previamente entre ambas partes con carácter voluntario.

Si la parte arrendadora no aceptare ningún acuerdo sobre el aplazamiento y, en cualquier caso, cuando la persona arrendataria se encuentre en la situación de vulnerabilidad sobrevenida, ésta podrá tener acceso al programa de ayudas transitorias de financiación reguladas en el artículo 9 del RDL 11/2020, es decir, a préstamos avalados y subvencionados por el Estado, sin coste para el arrendatario, con los que podrá hacer frente transitoriamente al pago de la renta.

Se regula también esta moratoria con sensibilidad a la vulnerabilidad del arrendatario y, en su caso, a la del arrendador, toda vez que como ya comentamos en el punto anterior, el 85% de los arrendadores en España es persona física y se trata, una vez más, de proteger a los colectivos más vulnerables que puedan ver sensiblemente afectada su capacidad para hacer frente al alquiler, al tiempo que se garantiza un equilibrio entre las partes que

impida que la vulnerabilidad de los arrendatarios sea trasladada a los arrendadores, especialmente a aquellos para los que los ingresos generados por la renta del alquiler pueden ser esenciales.

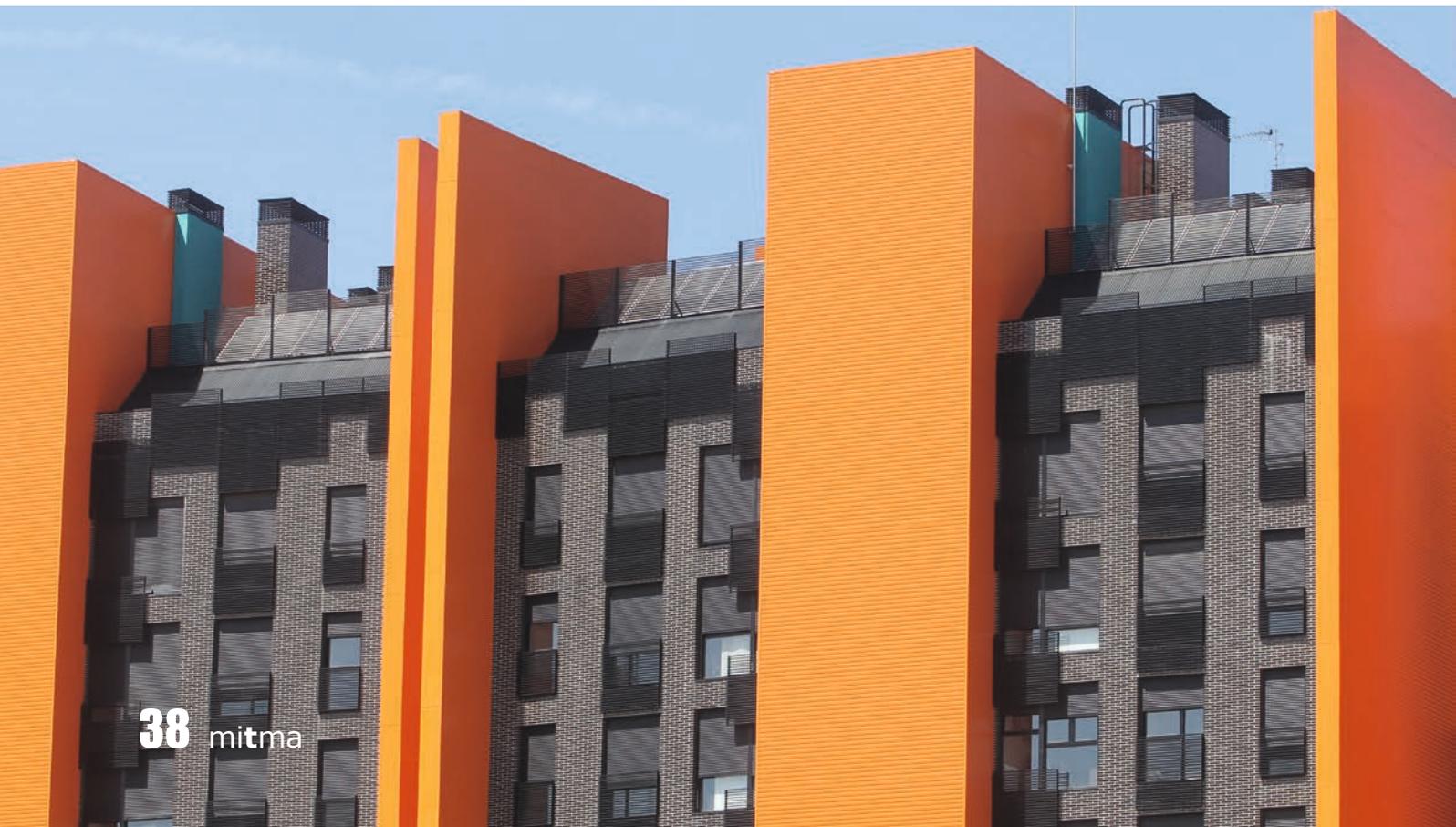
### Aprobación de una línea de avales para la cobertura por cuenta del Estado de la financiación a arrendatarios en situación de vulnerabilidad social y económica como consecuencia de la expansión de la covid-19 (préstamos avalados y subvencionados por el Estado)

El artículo 9 del RDL 11/2020 autoriza al Mitma para que mediante convenio con Instituto de Crédito Oficial (posteriormente publicado en el BOE de 2 de mayo de 2020, mediante Resolución de 1 de mayo de 2020, de la Secretaría

de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Convenio del Mitma con el Instituto de Crédito Oficial, E.P.E., para la gestión de los avales y de la subvención de gastos e intereses por parte del Estado a arrendatarios en la "Línea de avales de arrendamiento covid-19), por un plazo de hasta catorce años, desarrolle una línea de avales con total cobertura del Estado, para que las entidades de crédito puedan ofrecer ayudas transitorias de financiación a las personas que se encuentren en situación de vulnerabilidad, en forma de préstamo avalado al 100% por el Estado, por un importe de hasta seis mensualidades de renta arrendaticia con un máximo de 900 euros por mensualidad, y con un plazo de devolución de hasta seis años, prorrogable excepcionalmente por otros cuatro y sin que, en ningún caso, devengue ningún tipo de gastos e intereses para el solicitante, pues estos son subvencionados por el Estado.

Obviamente, estas ayudas transitorias de financiación serán finalistas, debiendo dedicarse al pago de la renta del arrendamiento de vivienda habitual. Su pago será realizado directamente por la entidad de crédito al arrendador a cuenta de la renta arrendaticia que debiera abonar el arrendatario.

A estas ayudas transitorias de financiación podrán acceder todos aquellos arrendatarios que se encuentren en situación de vulnerabilidad sobrevenida como consecuencia de la expansión de la covid-19, de acuerdo con los criterios y requisitos que se han definido en la *Orden TMA/378/2020, de 30 de abril, por la que se definen los criterios y requisitos de los arrendatarios de vivienda habitual que pueden acceder a las ayudas transitorias de financiación establecidas en el artículo 9 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbi-*



to social y económico para hacer frente al covid-19, publicada en el BOE el 1 de mayo de 2020. En términos presupuestarios la cobertura estatal a la subvención de los intereses y gastos de estos préstamos se concreta en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 14 de abril de 2020, en el que se aprueban las correspondientes partidas presupuestarias autorizando límites para adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros para financiar por parte del Mitma, la bonificación de intereses y gastos al arrendatario prestatario. Asimismo la disposición adicional tercera del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar a la economía y al empleo señala: «En relación con la línea de avales para la cobertura por cuenta del Estado de la financiación a arrendatarios en situación de vulnerabilidad social y económica como consecuencia de la expansión de la covid-19, aprobada en el artículo 9 del Real Decreto-ley 11/2020, de 31 de marzo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá conceder avales por un importe máximo de 1.200 millones de euros». En definitiva, se da amplia cobertura para la concesión de estos préstamos garantizando que ninguna persona que cumpla los requisitos se quede sin esta solución financiera transitoria para atender el alquiler de su vivienda habitual.

### Modificaciones y adaptación del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021

El Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, siendo respetuoso con el marco competencial definido en

nuestra Constitución, especifica que la gestión y ejecución del mismo se realizará mediante convenios con las comunidades autónomas y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

En los meses de julio y agosto de 2018 el entonces Ministerio de Fomento, hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, suscribió los correspondientes convenios de colaboración.

En estos convenios el Ministerio de Fomento se comprometió a aportar 1.374 M€ para financiar las ayudas a la vivienda reguladas en dicho Plan en el periodo 2018-2021. Por su parte, las Comunidades Autónomas y Ceuta y Melilla se comprometieron a aportar 397 M€ para financiar las mismas ayudas y en el mismo periodo.

El Plan Estatal estaba en su normal ejecución cuando sobrevino la crisis económica y social de la pandemia de la covid-19. No obstante, y teniendo en cuenta la situación sobrevenida, el Gobierno consideró necesario establecer también un régimen específico de ayudas para articular las nuevas medidas previstas por este Real Decreto-ley, al que se unieron determinadas modificaciones en el régimen de ayudas preexistente, para que coadyuven a la consecución de los intereses específicos perseguidos.

En cuanto al contenido programático del Plan la reacción del Gobierno, a propuesta del Mitma, consistió en incorporar un nuevo programa de ayudas (al alquiler) para contribuir a minimizar el impacto económico y social de la covid-19 en los alquileres de vivienda habitual; sustituir el programa de ayuda a las personas en situación de desahucio o lanzamiento de su vivienda habitual por el nuevo programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de

## Se suspende el procedimiento de desahucio y los lanzamientos por desahucio durante el plazo de seis meses

desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables y modificar el programa de fomento del parque de vivienda en alquiler, tal y como se refleja y se regula en los artículos 10,11 y 12 del RDL 11/2020.

A tal efecto, y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 del RDL 11/2020, el Mitma dictó la "Orden TMA/336/2020, de 9 de abril, por la que se incorpora, sustituye y modifican programas de ayuda del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 10, 11 y 12 del RDL 11/2020".

Esta Orden en relación con el nuevo "programa de ayudas para contribuir a minimizar el impacto económico y social del covid-19 en los alquileres de vivienda habitual":

- Posibilita que las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla pueden ya disponer de los fondos comprometidos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para los ejercicios 2020 y 2021, en los convenios de colaboración para la ejecución del Plan Estatal, para la concesión de estas ayudas al alquiler de hasta 900 euros al mes durante un plazo máximo de seis meses.
- Posibilita que la ayuda se conceda mediante adjudicación directa y en los "supuestos de vulnerabilidad económica y social

## Se reguló una moratoria de la deuda hipotecaria para la adquisición de vivienda habitual a quienes padecen extraordinarias dificultades para atender a su pago

sobrevvenida a consecuencia del covid-19”, que serán determinados por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla. Entre estos supuestos estarán siempre incluidos y, como mínimo, los definidos en el artículo 5 del RDL 11/2020. Se concede, por tanto, margen a las administraciones territoriales para que definan supuestos de vulnerabilidad más allá de los establecidos por la regulación estatal.

- Compatibiliza la ayuda al alquiler del programa con cualquier otra ayuda al alquiler que viniere percibiendo la persona arrendataria, incluso si fuera con cargo al propio Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, siempre y cuando el total de las ayudas no supere el 100% del importe del alquiler correspondiente. Se trata de ayudas para atender a la vulnerabilidad sobrevvenida por la covid-19 y por tanto susceptibles de sobreponerse a otras ayudas al alquiler que se vinieren percibiendo en base a otra vulnerabilidad ya arrastrada.
- Determina que estas ayudas solo podrán destinarse al pago de la renta del alquiler o en su caso y en la parte que corresponda a la amortización total o parcial del préstamo avalado y subvencionado por el Estado suscrito (ayudas transitorias de financiación

recogidas en el artículo 9 del RDL 11/2020), con cuyo importe se pagó la renta del alquiler.

Dicha Orden y en relación con el “programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables” determina que podrán adjudicarse ayudas al alquiler a estos colectivos mediante adjudicación directa y en la cuantía de hasta 900 euros al mes durante un plazo de hasta cinco años, para el pago de la renta del alquiler y de hasta 200 euros al mes adicionales para gastos de mantenimiento, comunidad y suministros básicos. Se acelera así una solución habitacional para estas personas, cuya vulnerabilidad puede incluso acrecentarse por la pandemia de la covid-19, preferentemente en viviendas de titularidad pública. Si no existiera disponibilidad de viviendas de titularidad pública o las disponibles no fueran adecuadas a las circunstancias de la persona afectada a tenor de los informes correspondientes de los servicios sociales autonómicos o locales, la ayuda se puede aplicar para arrendamientos en viviendas de titularidad privada. Asimismo, y en relación con la modificación del “programa de fomento del parque de vivienda en alquiler”, incorpora la posibilidad de la compra de viviendas por las Administraciones y Entidades Públicas para incrementar el parque público de viviendas, con ayudas de hasta 400 euros por metro cuadrado útil de vivienda y de hasta el 60% del coste de adquisición. El objeto es incrementar con la mayor inmediatez posible dicho parque para poder ofrecer una solución habitacional a las personas vulnerables a

consecuencia de la pandemia, no solo a corto plazo sino también a medio y largo plazo.

En cuanto a la gestión del Plan la reacción del Gobierno, a propuesta del Mitma, se concreta en los artículos 13,14 y 15 del RDL 11/2020, mediante los que se acelera y facilita la gestión de las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla con objeto de que las ayudas lleguen a la ciudadanía con la mayor brevedad posible, en concreto:

- Se insta a la transferencia anticipada a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y de Melilla de los fondos comprometidos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el ejercicio 2020 en los convenios suscritos para la ejecución del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 (346 millones de euros), sin esperar a la adquisición de compromiso financiero por las administraciones autonómicas, tal y como se especifica en los referidos convenios. Asimismo, se insta a dicha transferencia anticipada de los fondos comprometidos por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el ejercicio 2021 (354 M€), una vez y recién iniciado el ejercicio.
- Se autoriza a la disposición inmediata de los fondos aún no comprometidos por las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y de Melilla para la concesión de ayudas al alquiler, mediante adjudicación directa, en aplicación del nuevo programa de ayudas para contribuir a minimizar el impacto económico y social de la covid-19 en los alquileres de vivienda habitual.
- No se sujeta el nuevo programa de ayudas para contribuir a minimizar el impacto económico y social de la covid-19 en los alquileres de vivienda habitual a

la cofinanciación autonómica establecida en el artículo 6 del Real Decreto 106/2018, de 9 de marzo, por el que se regula el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021. La no exigencia de esta cofinanciación es determinante por cuanto la disposición de fondos es inmediata y evita tediosas gestiones y disponibilidades presupuestarias a las comunidades autónomas y a Ceuta y Melilla.

- Los requisitos que han de cumplir los beneficiarios de cualquier ayuda al alquiler financiada con cargo al Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, incluidos los del programa de ayudas para contribuir a minimizar el impacto económico y social de la covid-19 en los alquileres de vivienda habitual, podrán ser verificados por las comunidades autónomas y por las ciudades de Ceuta y de Melilla con posterioridad a la resolución de concesión de la ayuda, quedando ésta condi-

cionada al cumplimiento de los mismos. Obviamente se acelera así la concesión de las ayudas, hoy tan urgentes, sin vaciar de contenido las correspondientes verificaciones.

En cuanto a la dotación financiera del Plan la reacción del Gobierno a propuesta de Mitma es incrementar la correspondiente al ejercicio 2020 en 100 M€, sobre los 346 inicialmente comprometidos, que fueron transferidos a las administraciones autonómicas de forma inmediata y repartidos conforme a los porcentajes acordados en la Conferencia Sectorial de Vivienda para el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021. En suma, el Gobierno se puso a trabajar desde el primer momento aprobando un paquete de medidas para brindar especial protección del derecho a la vivienda. El Mitma trabajó en esta línea, para minimizar el impacto de esta situación y proteger a

los inquilinos que quedaban en vulnerabilidad, pero asimismo articular actuaciones necesarias para que los propietarios –en un 85% familias, asalariados y pequeños ahorradores en idénticas circunstancias de dificultad–, pudieran superar igualmente el impacto de esta crisis.

Para ello, el Mitma articuló una serie de medidas, con celeridad y notable esfuerzo presupuestario y de gestión, para atender a la vulnerabilidad sobrevenida a consecuencia de la pandemia de la covid-19 en materia de vivienda con objeto de que nadie se quedara atrás y en coordinación con las políticas que venía desplegando y su proyección.

Todas estas medidas, ya en vigor, están contribuyendo decididamente a paliar los efectos de la crisis y por tanto avanzan ya buenos resultados, si bien aún es demasiado pronto para su evaluación exhaustiva. ■





Puertos del Estado desarrolla una batería de medidas para contrarrestar el impacto de la crisis en el sector

# Diques frente a la pandemia

**Desde el comienzo de la crisis, Puertos del Estado ha venido desarrollando una serie de medidas con el objetivo de contrarrestar su impacto en el sector. Con carácter urgente y en consonancia con la evolución de la pandemia en los países de la UE, se prohibió la entrada de buques de pasaje procedentes de Italia, así como la de cruceros de cualquier origen. Al mismo tiempo elaboró una completa Guía de Recomendaciones, dirigida a todas las Autoridades Portuarias del sistema estatal, con el objetivo de articular todas las posibles ayudas al sector, tanto de carácter económico como social y administrativo.**

■ *Texto: Redacción Centro de Publicaciones*



## Nada más conocerse

la expansión de la pandemia en Europa y, sobre todo, en el norte de Italia, una de las primeras medidas adoptadas y de inmediata aplicación en toda la Red de Puertos del Estado fue prohibir la entrada de buques de pasaje procedentes de Italia, así como la de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles. Esta medida se adoptó ya con carácter urgente en el Consejo de Ministros del pasado 13 de marzo, con una vigencia inicial de 14 días, aunque prorrogable por períodos adicionales no superiores a otros 14 días, tras ser evaluada periódicamente teniendo en cuenta la evolución de la epidemia a nivel mundial y, especialmente, en Italia. Se trataba de la primera restricción en el sector del transporte, complementaria a la establecida el 10 de marzo para los vuelos directos de las aeronaves entre Italia y los aeropuertos españoles, y se adoptó sobre todo para disminuir el riesgo vinculado a la situación sanitaria de la localidad del puerto de origen, ya que la presencia de casos de la covid 19 en un buque tendría un impacto muy importante tanto en el pasaje y la tripulación, como en los servicios sanitarios de la localidad donde atracara el buque. No obstante, la prohibición no se hizo extensiva a buques de Estado, ni tampoco a los que transportaran exclusivamente carga, efectuaran navegaciones con fines humanitarios, médicos o de emergencia, o a los conductores de las cabezas tractoras de la mercancía rodada. Se adoptó, además, la cautela de que el

Ministerio de Sanidad pudiera excepcionalmente levantar las prohibiciones a buques debidamente autorizados y tomando todas las medidas necesarias de control sanitario para evitar cualquier posible riesgo para la población de nuestro país.

### Ayudas al sector

Ya desde esos mismos momentos, en previsión de los efectos negativos de la interrupción de la actividad, y para contrarrestar sus posibles alcances económicos en toda la comunidad portuaria, Puertos del Estado (PE) comenzó a elaborar un potente documento, en línea con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), a fin de que las distintas Autoridades Portuarias pudieran disponer de una guía para aplicar diferentes tipos de ayudas en todo el sector (trabajadores públicos, empresas concesionarias y operadores) como consecuencia de las acciones de contención de la covid-19 decretadas por el Gobierno de España. Esta guía, denominada 'Recomendaciones de actuación para las Autoridades Portuarias ante la crisis creada por la covid-19 y medidas adecuadas por Puertos del Estado' fue enviada personalmente por el presidente de PE, Francisco Toledo, a los 28 presidentes de las Autoridades Portuarias (AAPP) del sistema, procediendo el equipo directivo de Puertos del Estado (PE) a su distribución posterior a las direcciones portuarias. El objetivo principal de esta iniciativa ha sido facilitar a todas las Autoridades Portuarias (AAPP) un instrumento con el que puedan maximizar sus acciones de compensación existentes y aplicables a sus respec-



tivas comunidades portuarias. Se trata de un documento sin precedentes que recopila todo el soporte normativo vigente en los diferentes foros competenciales que son aplicables, tanto desde las AAPP como desde Puertos del Estado o en combinación de ambos. Las 'Recomendaciones' continúan las políticas aprobadas por el Gobierno de España y el Mitma para ayudar a mitigar las consecuencias económicas del control de la pandemia. En ellas se recoge textualmente: "El objeto de estas recomendaciones, que se dictan al amparo del artículo 18.1.n) del TRL-PEMM, es clarificar y fijar las actuaciones más pertinentes en orden a garantizar liquidez económica que asegure la continuidad de la actividad de los operadores concurrentes en los puertos, paliando los efec-

tos negativos imputables a la crisis sanitaria de la covid-19; abordar cuestiones surgidas en materia de contratación, y ampliar las medidas en relación con el personal de la Autoridades Portuarias". El documento contempla en total seis apartados básicos: medidas económicas, reducción temporal de la exigibilidad de tráficó mínimos, medidas adoptadas por PE, contratación, personal y medidas administrativas.

#### Medidas económicas

Con respecto al primero de esos apartados, el referido a las medidas de carácter económico, cabe señalar las siguientes:

- *Aplazamientos de Pagos.* Se concedió el aplazamiento del ingreso de la deuda tributaria correspondiente a todas aquellas declaraciones-liquidaciones de tasas portuarias,

cuyo plazo de presentación e ingreso finalizara desde la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, y mientras durase la situación de emergencia, siempre que cumplan los requisitos recogidos en el citado Real Decreto-Ley.

- *Pagos diferidos en las tasas de ocupación:* en los acuerdos a adoptar por los consejos de administración de cada AP, se incluyó la posibilidad de no gravar intereses ni solicitar garantías.
- *Liquidaciones:* se recomendó que en las liquidaciones se apurasen los plazos máximos dentro del límite legal permitido para llevarlas a cabo.

#### Otras medidas de apoyo

En cuanto al segundo gran apartado, la reducción temporal

de la exigibilidad de tráficos mínimos, el documento apostó por establecer una reducción de los requisitos de exigencia de los tráficos mínimos incorporados en los títulos de concesiones cuyo objeto se haya visto afectado por la crisis de la covid-19. En este caso, se incluyó como referencia los tráficos mínimos exigidos en el año 2020, siendo, por tanto, una decisión de modificación temporal del título concesional con carácter excepcional por parte del Consejo de Administración.

Por su parte, en el tercero de los apartados, relativo a las medidas adoptadas por Puertos del Estado y en línea con las medidas establecidas por algunas Autoridades Portuarias, se recomendó reducir el plazo de pago a proveedores todo lo posible.

También, y a petición explícita de cada autoridad portuaria, se recomendó suspender la primera aportación trimestral

del ejercicio 2020 a Puertos del Estado, fijada para el 31 de marzo. De forma transitoria, no se exigieron las devoluciones de las cantidades no justificadas (a reintegrar) del Fondo de Compensación Interportuario de 2019.

Puertos del Estado, al amparo del art. 160.1 de TRLPMM, abordó también la posibilidad de conceder préstamos a aquellas autoridades portuarias que justificasen necesitarlos, sobre todo en relación con aquellos gastos derivados de las medidas de ayuda a los trabajadores del sistema portuario y dirigidas a paliar los efectos de la crisis de la covid-19.

Puertos del Estado abrió asimismo un período de modificación de los planes de empresa de las Autoridades Portuarias para modificar las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias y adaptarlas, en su caso, a la situación del momento.

**Puertos del Estado ha puesto en marcha un paquete amplio de recomendaciones para que todas las Autoridades Portuarias puedan movilizar las ayudas al sector**

Otra de las recomendaciones importantes fue la de movilizar los fondos necesarios para atender los gastos corrientes consecuencia de la crisis, siempre de forma justificada y en la medida de las posibilidades de cada AP. Para complementar todas estas medidas se estableció que, desde el Observatorio Permanente del Mercado de Servicios Portuarios, se hiciera un se-



guimiento del funcionamiento de los servicios portuarios y se recogieran cuantas medidas fuera preciso adoptar a fin de mantener las obligaciones de servicio público y la seguridad marítima.

### Contratación

El cuarto de los grandes apartados contiene las recomendaciones relativas en materia de contratación y se refiere, sobre todo, a los contratos licitados por las Autoridades Portuarias

y cuya fecha de finalización del plazo de presentación de ofertas estuviera comprendido entre el 16 y el 31 de marzo de 2020, ambos incluidos, para los que se amplió dicho plazo en 30 días naturales desde la

Con un descenso anual acumulado del 6,2%

## Los puertos de interés general movieron **174,8 millones de toneladas** en el primer cuatrimestre

Los 46 puertos de interés general del Estado movieron 174.814.882 toneladas entre enero y abril de 2020, lo cual ha supuesto un descenso del 6,2% en el acumulado del año. Este descenso, que podría resultar engañoso dado que el tráfico portuario de los dos primeros meses del año fue positivo, resulta más evidente si comparamos los meses de abril de 2019 y 2020. En el mes de abril de 2020, mes en el que ya afectaba de manera clara el estado de alarma impuesto como consecuencia de la pandemia de la covid-19, se han movido 4,9 millones de toneladas menos que en abril de 2019, lo cual ha supuesto un descenso del 10%. Por forma de presentación, los graneles sólidos continúan acumulando bajadas, hasta situarse en los 25,8 millones de toneladas en el cuatrimestre, con un descenso acumulado del 17%. Este descenso está vinculado en gran medida al cambio de modelo energético que se viene operándose en la industria

española, que ha desechado el uso de combustibles fósiles, principalmente el carbón, como fuente de energía.

Sin embargo, los graneles líquidos han experimentado una ligera subida del 0,7% hasta superar los 60,3 millones de toneladas. Este incremento se ha debido, fundamentalmente, a la subida de tráfico como el gas natural (+36,8%) y los productos químicos (+22%).

La mercancía general, tanto la convencional como la que se transporta en contenedores, ha descendido un 10,9% y 4,6%, respectivamente, lo cual ha supuesto una bajada total del 6,4%, situándose en 85 millones de toneladas las movidas en el primer cuatrimestre.

Las mercancías en tránsito, aquellas que tienen como destino final terceros países, y que suponen 1/3 del total manipulado en los puertos españoles, han descendido un 1,4%, superando los 50,1 millones de toneladas.

Igualmente, el tráfico ro-ro, vehículos industriales cargados

de mercancías que se embarcan para realizar determinados trayectos, ha descendido un 12,5%, hasta situarse en 18,8 millones de Toneladas.

Por su parte, el tráfico total de pasajeros se ha visto mermando en un 44,5%, superándose escasamente los 5 millones de pasajeros. Este descenso ha sido mucho más acusado en el caso de los cruceros, que se ha reducido un 53,4% en el cuatrimestre, siendo prácticamente inexistente desde el pasado mes de marzo. Hay que tener en cuenta que las medidas impuestas con motivo del estado de alarma, con el consiguiente cierre de fronteras, han impedido el embarque/desembarque de pasajeros por vía marítima, salvo casos de fuerza mayor autorizados por el Ministerio de Sanidad y/o las Delegaciones de Gobierno. Finalmente, el número de barcos que pasaron por los puertos españoles en el primer cuatrimestre del año fue de 39.549 buques, lo cual ha supuesto un descenso del 19,7%.

fecha señalada, en cada convocatoria de licitación concreta, como límite para la presentación de las proposiciones y dándole siempre la publicidad reglamentaria.

Por su parte, el artículo 34 del Real Decreto-Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social de la covid-19, reconoce al contratista el derecho a percibir determinados conceptos indemnizatorios por los daños y perjuicios efectivamente soportados por dicho contratista durante el período de suspensión del contrato. No será de aplicación lo previsto en los artículos 208 y 239 de la Ley de Contratos del Sector Público. Esta previsión será aplicable, asimismo, a los contratos celebrados en el ámbito de los sectores excluidos. Los conceptos indemnizatorios son los fijados en el Real Decreto Ley y de acuerdo con el procedimiento que el mismo establece.

### Personal

El quinto de los apartados incluido en la Guía de Recomendaciones articula todas las posibles líneas de ayudas a los trabajadores del sector. En este sentido se recomienda implementar, previa solicitud, todas las medidas de ayuda a los trabajadores del sistema portuario de interés general, especialmente los préstamos y anticipos de nómina, a efectos de paliar las dificultades económicas personales o familiares que pudieran sufrir por razón de la covid-19, en los términos establecidos en los acuerdos locales. También, en caso necesario, se recomienda considerar la modificación de los citados acuerdos para

mejorar las condiciones, principalmente en cuanto al importe y al tiempo de amortización principalmente.

### Medidas administrativas

Por último, el sexto de los apartados recopila las iniciativas de carácter administrativo. Entre otras, en previsión de que, como consecuencia de la crisis provocada por la covid-19, sea preciso adoptar con carácter inmediato medidas de extraordinaria urgencia y necesidad que sean competencia del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria a tenor de las disposiciones legales, se señala que Puertos del Estado entiende oportuno que los consejos de administración de las Autoridades Portuarias, para esos supuestos exclusivamente y sólo mientras permanezca en vigor el estado de alarma decretado por el Gobierno de la Nación (incluyendo sus eventuales prórrogas), se puedan plantear, de reunirse, delegar sus competencias en sus presidentes o presidentas. ■

En abril de 2020, mes en el que ya afectaba de manera clara el estado de alarma, se han movido 4,9 millones de toneladas menos que en abril de 2019, lo cual ha supuesto un descenso del 10%

El tráfico total de pasajeros se ha visto mermado en un 44,5%, superándose escasamente los cinco millones de pasajeros



Esenciales en tiempos de pandemia

# Gente de mar

**El Gobierno español, atendiendo a las recomendaciones de la Unión Europea y de la OMI, la Organización Marítima Internacional, consideró a los trabajadores del mar desde el inicio del estado de alarma como trabajadores esenciales y ha establecido medidas concretas para facilitar su movilidad y los relevos de tripulación. Pero la gente de mar, que ha respondido con responsabilidad a ese mandato, ampliando estancias y entregando cada día lo mejor de sí mismos, continúa afectada por los límites de movilidad y el rechazo que genera en muchos países los contagios detectados en los buques.**

■ *Texto: Dirección General de la Marina Mercante. Secretaría General de Transportes y Movilidad*



## Son siempre trabajadores

esenciales, porque son los garantes del buen desarrollo del 80% del comercio mundial, aunque muchas veces no seamos conscientes de ello. No obstante, es ahora, en plena crisis sanitaria global provocada por la pandemia de la covid-19, cuando esa cualidad se hace más presente que nunca. Y es que no hay que olvidar que son los trabajadores del mar, enrolados en buques mercantes y en pesqueros durante largos períodos de tiempo -afrontando su tarea, muchas veces, en condiciones ambientales adversas y afec-

tados en sus labores cotidianas por accidentes o sucesos como la piratería- los que, durante los momentos más duros de la pandemia en España, coincidiendo con el estado de alarma, han continuado al pie del cañón facilitándonos productos tan esenciales como alimentos, carburantes, medicamentos o productos médicos fundamentales para combatir la covid-19, que llegan a todos los puertos del mundo en las mejores condiciones y en el menor tiempo posible. Lo siguen haciendo a día de hoy y continuarán con su labor mientras dure la pandemia, soportando situaciones complicadas, derivadas de las

restricciones a la movilidad, la dificultad para los cambios de tripulación y las repatriaciones o las cuarentenas que soportan en los buques, cuando se detecta un caso positivo de covid-19 entre la tripulación.

No está siendo una tarea fácil: se calcula que cada mes, en el mundo, en torno a 100.000 trabajadores son objeto de relevo en sus buques, bien para embarcarse, bien para regresar a su casa. Se trata de plantillas complejas, de nacionalidades diversas y situaciones personales y sociales distintas. Y es que, desde que se declaró la pandemia, en el mes de marzo, esos relevos, establecidos por normas

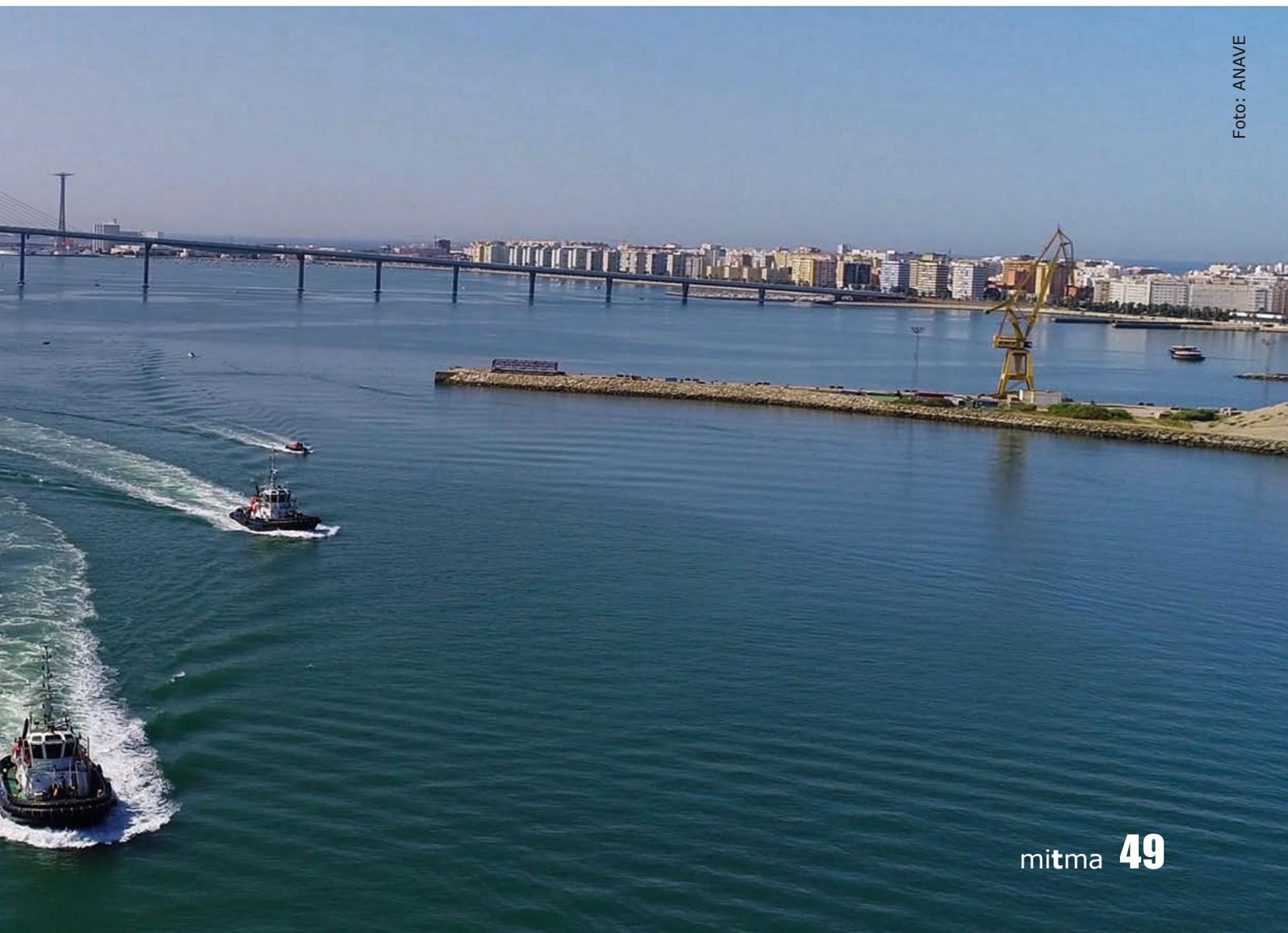


Foto: ANAVE



internacionales, no han sido posibles en muchos casos, a pesar de los continuos llamamientos realizados por instituciones como la Unión Europea y organizaciones internacionales como la OMI o la ONU.

Gran parte de las tripulaciones, por tanto, se han visto obligadas a doblar estancias en el mar. A eso se une el rechazo de muchos países a que buques afectados por casos de covid-19, en periodo de cuarentena, atraquen en sus puertos o fondeen en sus aguas o, incluso, la negativa a prestar asistencia sanitaria en tierra a tripulantes que necesitan hospitalización.

### La Omi, pendiente de la gente de mar en todo el mundo

La Organización Marítima Internacional no cesa de denunciarlo

en sus circulares y recomendaciones desde que, el pasado día 11 de marzo, la Organización Mundial de la Salud declarara la pandemia de covid-19. De hecho, ha establecido un equipo interno, el grupo de gestión de la crisis para la gente de mar (SCAT), con el fin de ayudar a resolver casos individuales, en coordinación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la Cámara Naviera Internacional (ICS). Este equipo contacta con representantes de los gobiernos nacionales para encontrar soluciones a los problemas derivados de la pandemia que, día a día, se suceden en todo el mundo.

Ya el día 27 de marzo publicó una lista preliminar con recomendaciones para los gobiernos

para que se diera facilidad al comercio marítimo y reivindicó la cooperación de todos los agentes implicados para garantizar que 'los pasajeros puedan embarcar y desembarcar, las operaciones de carga puedan realizarse, los buques puedan entrar y salir de los astilleros para proceder a reparaciones y reconocimientos, las mercancías y suministros puedan cargarse, los certificados puedan expedirse y las tripulaciones puedan turnarse'. En esta circular también se hacía eco de una comunicación de la OIT recordando que 'la protección eficaz de la salud y la seguridad de la gente de mar debería ser prioritaria y en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, los Estados de abanderamiento deberán velar por que toda la gente de mar que trabaje en buques que



Los trabajadores del mar seguirán ejerciendo su responsabilidad mientras que dure la pandemia

enarboles sus pabellones esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras esté trabajando a bordo'. La OIT también recordaba que 'en el Convenio se exige que los Estados rectores del puerto se aseguren de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata tenga acceso a las instalaciones médicas en tierra'.

No ha sido la única ocasión en la que la Organización Marítima Internacional ha alzado la voz. Además, ha emitido recomendaciones sobre el equipo de protección personal que deben

tener los tripulantes, cómo debe producirse la interacción a bordo entre el personal del buque y el personal en tierra para garantizar la seguridad y, recientemente, junto a la UNCTAD, ha hecho un llamamiento a la colaboración para contribuir a que los buques sigan navegando, los puertos permanezcan abiertos y se mantengan los flujos comerciales transfronterizos.

Asimismo, la OMI ha refrendado las recomendaciones realizadas por una amplia representación de asociaciones mundiales del sector, que tienen carácter consultivo ante esta entidad internacional, en relación con el desembarco rápido de la gente de mar para recibir cuidados médicos en tierra. Recomendaciones que van dirigidas a los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños, pero también a la propia tripulación y los operadores del buque, entre otros agentes implicados en garantizar las medidas sanitarias frente a la pandemia. Entre las recomendaciones figura el asesoramiento para la detección de los síntomas antes del desembarco, el aislamiento de los casos sospechosos o confirmados, el uso de equipo de protección individual (EPI) y la reducción al mínimo de la exposición a las infraestructuras y el personal del puerto durante el desembarco y el traslado a una instalación médica. Porque sí, no se trata solo de velar por la salud de las tripulaciones, se trata también de salvaguardar la integridad física de la población en general, previniendo el contagio y la transmisión del coronavirus.

### España cumple con lo trabajadores del mar

Pese a las recomendaciones, esta situación dolorosa que

## Mitma ha facilitado con una Orden Ministerial los relevos y la movilidad de la tripulación de buques mercantes y pesqueros durante el estado de alarma

están padeciendo miles de marinos en este momento no ha tenido la misma respuesta en todos los países.

En el caso de España, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, consciente de la situación y guiado por las recomendaciones establecidas tanto desde la UE como desde la OMI, ha tratado de salvaguardar la seguridad y los derechos laborales y humanos de este colectivo, que ha estado y sigue estando en la primera línea, afrontando las consecuencias de esta pandemia con trabajo y dedicación.

Desde el inicio de la pandemia se consideraron 'trabajadores esenciales' y en el mes de abril una Orden Ministerial estableció las normas para facilitar los relevos de las tripulaciones en buques de pesca y de mercancías y posibilitar la movilidad de los trabajadores en sus enroles y desenroles.

Esta Orden Ministerial estableció la documentación necesaria para circular por territorio español en los procesos de embarque, en puerto nacional o extranjero, y para posibilitar el regreso de los marineros a casa, dentro o fuera del país, tras finalizar su etapa laboral.



# Las Capitanías, claves en la atención a la gente de mar

La obligación de prestar asistencia a la gente de mar en peligro, incluida la asistencia médica, está consagrada en los convenios de la OMI sobre la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR), sobre salvamento y facilitación, así como en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). Por tanto, el desembarco rápido y eficiente de la gente de mar para recibir cuidados médicos en tierra durante la pandemia es fundamental para la protección de la salud de la gente de mar e indispensable para el mantenimiento de las cadenas mundiales de suministro.

Las Capitanías de la Dirección General de la Marina Mercante están siendo claves en la atención a la gente de mar, también en los casos en que los buques se ven afectados por contagios de covid-19. Entre sus competencias está el salvamento de la vida humana en el mar y la cumplen a rajatabla, coordinados con Sasemar, garantizando traslados hospitalarios desde los propios buques cuando así se requiere y autorizando fondeos o atraques en puerto cuando los buques afectados disponen de la 'libre plástica', un acto administrativo que autoriza Sanidad Exterior, del Ministerio de Sanidad.

En la Orden, promovida por la Dirección General de la Marina Mercante de la Secretaría General de Transportes y Movilidad, también se ponía a disposición de los tripulantes los alojamientos turísticos de servicio esencial, dispersos por todo el territorio, para facilitar el descanso en sus desplazamientos, a puerto o a sus lugares de residencia con todas las garantías. Los tripulantes debidamente acreditados han podido cruzar fronteras y circular por el territorio español sin trabas, atendiendo así a las normas marítimas internacionales y nacionales vigentes de seguridad, salud y bienestar de la tripulación y la prevención de la fatiga;

las directrices de la Comisión Europea relacionadas con la circulación de trabajadores del transporte marítimo y las recomendaciones de la OMI. Durante el estado de alarma el Mitma, en colaboración con esta organización, ha facilitado algunos relevos a buques españoles, pero no hay que llamarse a engaño: la mayoría de las tripulaciones han tenido que doblar la campaña porque, tal y como se denuncia de forma permanente, muchos países siguen negándose a facilitar la movilidad de estos trabajadores y, en muchos casos, incluso rechazan prestarles atención sanitaria cuando es necesario. No es el caso de España, considerado también un país seguro



Foto: Cepesca

para buques de bandera extranjera que se han visto afectados por contagios de covid-19. La Dirección General de la Marina Mercante, en colaboración con Sanidad Exterior, encargada de la gestión de estos casos, está garantizando en todo momento el derecho al socorro y a la asistencia médica de tripulantes afectados por covid-19 y asegurando que las cuarentenas en el interior de los buques se lleven a cabo con todas las medidas de seguridad establecidas por la normativa.

La pandemia no ha acabado, tampoco en el mar. Desde la OMI se reiteran de forma constante las dificultades a las que se enfrentan los trabajadores del sector, incluida la denegación de licencia en tierra, las trabas para acceder a la atención médica y, en algunos casos, la falta de equipos de protección personal. Pero lo que es seguro es que estos trabajadores, seguirán ejerciendo su responsabilidad de forma silenciosa mientras que dure esta crisis sanitaria global provocada por el coronavirus covid-19, reforzando así su papel de servicio esencial y su peso económico en el ámbito del comercio. ■



TO

MARITIMO



La ayuda en la mar que no se detiene

# Salvamento Marítimo.....

**La propia naturaleza de la labor de Salvamento Marítimo hizo que, durante el estado de alarma, fuera declarada como actividad esencial. Todos sus trabajadores y unidades han estado operativos durante estos meses con el fin de mantener la seguridad marítima en nuestras aguas.**

■ *Texto: Sasemar*

## El transporte marítimo

ha sido fundamental para garantizar los suministros de todo tipo durante estos meses. Proteger la seguridad de los trabajadores marítimos embarcados en pesqueros y buques mercantes, que han seguido haciéndose a la mar, ha sido el objetivo de Salvamento Marítimo.

Salvamento Marítimo se encarga del salvamento de la vida humana en la mar, el control del tráfico marítimo y la lucha contra la contaminación marina, actividades todas ellas esenciales para la ciudadanía y para los trabajadores del mar. Por y para ellos, la flota marítima y aérea de Salvamento Marítimo, así como sus centros de coordinación, han estado operativos durante estos meses.

La actividad de Salvamento Marítimo se demuestra con las

más de 3800 personas que han asistido durante el periodo de alarma. Esta cifra pone de relieve que la actividad de Salvamento Marítimo no se ha detenido en ningún momento, manteniendo un nivel de seguridad en nuestras aguas como el que siempre disfrutamos.

Por otro lado, señalar que Salvamento Marítimo también ha continuado supervisando el tráfico marítimo de decenas de miles de buques que han continuado con su actividad, respondiendo a las emergencias de medio ambiente y vigilando con satélites nuestros mares para prevenir la contaminación marina.

La única actividad de la Sociedad que se suspendió en estos pasados meses fue la formación presencial en Seguridad Marítima en el centro de formación Jovellanos en Gijón. Antes de esta vuelta a la normalidad, se utilizó el "cam-

**Salvamento Marítimo, empresa pública del grupo Mitma, ha continuado 100% operativa durante el estado de alarma**

pus virtual" para el desarrollo de cursos y se pusieron a punto todas las instalaciones para cumplir con todas las recomendaciones de las autoridades sanitarias para las clases presenciales.

### Medidas de protección de los trabajadores

Esta situación excepcional de la covid-19 ha afectado, como a todos, en el día a día de su actividad a SASEMAR y desde un principio se han tomado las medidas necesarias para que lo hiciera en la menor manera posible y para que sus trabajadores tuvieran la mayor salvaguarda.

Salvamento Marítimo ha desarrollado en este tiempo diferentes protocolos que contemplan una serie de medias generales comunes para toda la organización, así como medidas específicas para los diferentes colectivos que forman nuestra empresa (centros de control de Salvamento, flota marítima, servicios centrales y centro de formación Jovellanos). Las medidas para la flota marítima han sido quizá las más visibles, con la ampliación de los periodos de trabajo de las tripulaciones, disminuyendo así los viajes e interacción con las tripulaciones de otros turnos. De este modo, durante estos meses, las tripulaciones de los buques que llevaban un mes embarcadas y otro mes de descanso han pasa-





do a estar dos meses embarcados y dos de descanso. También los relevos de toda la tripulación completa se hicieron en un único día y hora para evitar al máximo las interacciones, preocupándose los que desembarcaban de desinfectar totalmente la unidad. Del mismo modo, se redujeron ejercicios, entrenamientos, vigilancias y mantenimientos.

En el caso de las embarcaciones de intervención rápida o salvamares, se decidió que, salvo que fuera imprescindible para asegurar la operatividad de la embarcación, no sería necesaria la presencia de la tripulación en la unidad durante su jornada laboral, acudiendo a ella solo en caso de movilización para atender una emergencia. Este

sistema también funcionó en el caso de las unidades aéreas. Los Centros de Coordinación han seguido prestando su servicio habitual, con instrucciones para que cada turno lo hicieran siempre las mismas personas. También se redujo el número de controladores para evitar posibles contagios, que con posterioridad ha vuelto a ser el habitual. En los centros de coordinación también se aplicaron las medidas que se adoptaron de forma general para la protección de los trabajadores de la empresa. Entre ellas estaban las sanitarias con el suministro de EPIS, mascarillas, desinfectantes o hidrogeles, las limpiezas de choque, la cancelación de trabajos dependientes de empresas contratistas que no fueran

considerados imprescindibles, la vigilancia de posibles focos, la contratación de sustitutos, etc. En los Servicios Centrales de Madrid es donde mejor se pudo aplicar la medida de fomento del teletrabajo para el personal de tierra para el que fuera posible. Una serie de medidas que han protegido al personal de la Sociedad y que han permitido que la actividad continuara en la salvaguarda de la seguridad marítima. Salvamento Marítimo no se ha detenido, ni se detendrá, en este periodo de pandemia, lo que ha permitido que las personas y buques que han sufrido algún contratiempo en la mar hayan sido asistidas. Es la principal misión de SASEMAR: la protección de la seguridad marítima. ■



Refuerzo y flexibilización de medidas para apoyar al sector de la aviación

# Agencia Estatal de Seguridad Aérea

La Pandemia de la covid-19 nos ha obligado a replantearnos nuestra forma de vivir y actuar como sociedad y ha afectado de forma especialmente dura al sector de la aviación, un sector clave en la economía de nuestro país. AESA tuvo claro desde el primer momento que había que ser más "Servicio Público" que nunca y puso todo su capital humano al servicio de la sociedad y no sólo no suspendió ninguno de sus servicios, si no que mantuvo los plazos administrativos de servicios indispensables para la protección del interés general.

■ Texto: AESA

## Desde el primer día

se adoptaron medidas para ayudar al sector aéreo a mitigar la complicada situación que está viviendo ante esta crisis del coronavirus, que, además, de un problema sanitario, ha supuesto la limitación de la actividad laboral y la movilidad.

### Los pasajeros, primer objetivo

Las primeras "víctimas colaterales" de esta pandemia fueron los pasajeros, con cancelaciones masivas de los vuelos, sólo en abril el tráfico aéreo se desplomó un 95%. AESA inició una campaña de información para dar a conocer a todos los pasajeros sus derechos ante esta situación y para ello reforzó su *call center* de atención al usuario, en el que se recibieron en tres meses el triple de llamadas y consultas que en todo el año anterior. Fueron en tres meses 5.500 llamadas atendidas y más de 3.300 consultas vía mail y redes sociales, se respondieron más del 98% de las consultas. El resultado de esa información y esfuerzo son las 26.000 denuncias de pasajeros recibidas en AESA entre abril y junio, lo que supone el 74% de las recibidas en todo 2019. Un desafío para los profesionales de la Agencia que muestran cada día su compromiso con la ciudadanía, que les corresponde con numerosas muestras de agradecimiento y felicitaciones públicas.

### Autorizaciones y exenciones para el transporte de material sanitario

Otro de los desafíos que planteó esta pandemia para el sector de la aviación y para AESA en particular fue el transporte de material sanitario, ya que supuso autorizar muchos vuelos de compañías de terceros países no UE y certificar compañías aéreas de pasajeros como compañías de carga en tiempo record y garantizando la seguridad, lo que supuso un reto para la Agencia,



ya que sin estas autorizaciones y excepciones el material sanitario, fundamental para combatir la pandemia, no hubiese podido llegar a tiempo a nuestro país. Se aprobaron exenciones para poder autorizar más de tres operaciones no programadas por temporada IATA a compañías aéreas de terceros países, para aeronaves que no estuviesen acreditadas, siempre y cuando esas aeronaves se empleasen para el transporte de material sanitario, repatriaciones, ayuda humanitaria, o demás servicios considerados esenciales.

Una medida fundamental, ya que la limitación de no más de tres operaciones no regulares, que tienen las aeronaves de compañías aéreas de terceros países no acreditadas en España, podría comprometer la entrada en nuestro país de ese material sanitario. De hecho, durante el Estado de Alarma, AESA ha autorizado 694 vuelos especiales. De éstos, 503 fueron de carga sanitaria, 105 de repatriaciones con destino España y 86 con repatriaciones a destino no españoles.

Pero, además, de esas autorizaciones, ha sido necesaria la emisión de exenciones para operadores y vuelos concretos destinados al traslado de material sanitario o a la repatriación de ciudadanos dado que las características tanto de urgencia como operativas de dichos vuelos requerían la concesión de medidas de flexibilidad en diversos ámbitos. En este contexto también se otorgaron exenciones de

ruido, sin ninguna restricción horaria ni de aeropuerto, para flexibilizar al máximo las operaciones en relación con los tipos de aeronaves cargueras que estaban trayendo material sanitario. Además, fueron fundamentales las exenciones de las limitaciones de tiempos de vuelo, ya que permitieron que pudiesen volar dos tripulaciones al tiempo y no tener que bajar de los aviones en destinos donde los obligaban a guardar cuarentena, lo que facilitó la rapidez de muchas operaciones. En ese sentido, desde el inicio de la pandemia se han aproba-

do en el ámbito de Operaciones 65 exenciones: 62 relacionadas con las limitaciones de tiempo de vuelo, 1 por vuelo de estado, 1 de transporte de mercancías peligrosas y 1 de entrenamiento. En el ámbito de Aeronavegabilidad se aprobaron 40 exenciones, 2 de ellas nacionales, y también se autorizaron 10 exenciones de ruido. En paralelo a todas estas medidas, la Agencia ha informado puntualmente a todos los profesionales del sector de todas las medidas y recomendaciones que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, en sus siglas en inglés) ha venido adoptado para prevenir y mitigar el impacto de la covid-19.

### Evitar exponer a la ciudadanía a situaciones de riesgo

Otra medida determinante que adopta AESA en esos primeros momentos en los que todavía no se sabía cómo podía evolucionar la situación, fue evitar que la ciudadanía y los profesionales del sector se expusiesen a situaciones de riesgo innecesarias, para ello se adapta para que todas las solicitudes ante la Agencia se hagan de forma telemá-



tica, y aprueba procedimientos excepcionales para la emisión electrónica de licencias y certificados de pilotos, tripulantes de cabina de pasajeros, técnicos de mantenimiento, controladores aéreos y pilotos de ultraligeros. Además, con el objetivo de evitar desplazamientos y reuniones de personas, desde un primer momento AESA suspendió todos los exámenes para licencias no profesionales y también para licencias, títulos y habilitaciones aeronáuticas civiles. Actividad que se retomará a medida que la situación provocada por la

pandemia lo permita. Pero la Agencia no podía parar a todo el sector relacionado con la formación de profesionales y para ello, aprobó una serie de resoluciones que permitían a las escuelas ATO adaptar la formación teórica presencial a formación *on line* para los cursos de obtención de las licencias de piloto de drones, LAPL, PPL, CPL, ATPL, MPL y sus habilitaciones asociadas, tanto de avión como de helicóptero, pero siempre garantizando la calidad de la formación y para ello, éstas deben presentar los cambios de metodología en AESA para ser aceptados, pero sin necesidad de aprobación o modificación del certificado ATO, para facilitar la agilidad en el proceso.

### Flexibilización de requisitos normativos

Las restricciones impuestas para el control del virus han hecho necesaria la flexibilización de algunos requisitos normativos en el ámbito de las operaciones aéreas, la aeronavegabilidad, las licencias de tripulantes o la acreditación de compañías para permitir la continuidad de las operaciones de transporte aéreo comercial o de trabajos aéreos dentro del alcan-



ce de las actividades esenciales recogidas en el Anexo I del Real Decreto Ley 10/2020.

La limitación de la movilidad, como consecuencia del Estado de Alarma, suponía un problema añadido para el sector, ya no permitía a los profesionales acceder de forma adecuada a los simuladores, o a las aeronaves para realizar el mantenimiento, o a las evaluaciones de competencia, además, de la caducidad de las licencias y habilitaciones.

Para mitigar todo ese impacto, la Directora de AESA, aprobó una serie de resoluciones por las que se emitían exenciones para extensión de los periodos de validez de las licencias, habilitaciones, certificados de tripulaciones de vuelo, instructores, examinadores, licencias de mantenimiento, controladores y entrenamientos/verificaciones periódicas de los operadores aéreos, así como un método alternativo de cumplimiento para la reducción de la antelación mínima requerida en la publicación de cuadrantes de actividad de las tripulaciones. También se emitieron exenciones para la emisión de certificados de revisión de aeronavegabilidad, así como para la finalización de la formación de tipo y entrenamiento laboral y para los certificados de revisión de aeronavegabilidad emitidos por AESA que regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, se establecen también los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

Además, las exenciones de validez también se aplicaron a los certificados médicos de los pilotos de drones, a las licencias, habilitaciones, atribuciones, anotaciones y certificados europeos de pilotos, instructores, exami-



nadores y Tripulación de Cabina (TCP) de la Aviación General y Comercial, a las verificaciones en línea y de los entrenamientos periódicos de gestión de recursos de cabina de las tripulaciones, y a las licencias, habilitaciones y certificados de pilotos de avión ultraligero motorizado (ULM). Todo con un único objetivo mitigar el impacto negativo generado por la crisis global del Coronavirus. Todas estas medidas han ido acompañadas de guías de apoyo y preguntas frecuentes elaboradas por AESA para facilitar y agilizar todo el proceso.

### Lucha contra incendios y salvamento marítimo

Pero la aviación comercial y los vuelos de carga sanitaria y repatriación no eran la única preocupación. La crisis por la covid-19 no evitaba los incendios forestales ni la necesidad de realizar operaciones de búsqueda y salvamento. Con el objetivo de que esa actividad no parase, se adoptaron medidas extraordinarias de flexibilidad en los ámbitos de aviación civil no regulados por la normativa de la Unión Europea en relación con la situación

creada por la crisis global del coronavirus covid-19.

Se aprobaron exenciones de validez para los Certificados de Operador Especial, que habilita para la realización de operaciones de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, para las licencias nacionales de piloto de este tipo de operaciones, para los titulares de licencias de mantenimiento nacionales; para los operadores del Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS) y los proveedores del Servicio de Dirección en Plataforma (SDP). El objetivo de estas exenciones y medidas extraordinarias era reducir la severidad de los trastornos que de otro modo ocurrirían en el ámbito de las actividades aéreas de lucha contra incendios, búsqueda y salvamento, aduanas, policía, guardacostas u otras similares por la no disponibilidad de un número suficiente de tripulaciones de vuelo, personal operativo y personal de apoyo a las operaciones, así como de operadores AFIS y SDP, o cualquier otra actividad aeronáutica civil, regulada por la normativa nacional y excluida del ámbito de aplicación del Reglamento.(UE) 2018/1139. ■



Aena adapta sus aeropuertos a las restricciones de movilidad en tiempo récord centrada en el servicio público

# Cuando las excepciones se tornan excepcionales

Desde el comienzo de la emergencia sanitaria Aena se centró en proteger la salud de sus trabajadores, proveedores y personal externo, así como de los pasajeros que han tenido que viajar por causas excepcionales, reforzando la atención prestada en materia de limpieza e higienización de las instalaciones, información, recomendaciones de distancia social, etc...

■ Texto: Comunicación de Aena

## Más de 1.300 vuelos esenciales de carga sanitaria y repatriaciones

Desde el comienzo de la crisis de la covid-19, Aena centró sus esfuerzos en la operación de vuelos esenciales para garantizar la llegada de material sanitario y de productos para el abastecimiento de la población, así como en facilitar el retorno de los españoles y la salida de los extranjeros no residentes hacia sus países de origen. En este sentido, durante el periodo del estado de alarma, los aeropuertos de la red de Aena han operado cerca de 1.340 vuelos esenciales.

De este total, unos 750 vuelos han sido de repatriación y retorno, que han permitido el regreso a sus hogares de miles de personas, y más de 590 vuelos de carga han facilitado el abastecimiento de material sanitario para hacer frente a la pandemia.

A estas operaciones se han sumado otras críticas como los traslados de pacientes oncológicos, vuelos de emergencias, operaciones de la Organización Nacional de Trasplantes, de Salvamento Marítimo o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

## Operativa

Con el fin de adaptarse a las medidas tomadas por el Gobierno de España para hacer frente a la emergencia sanitaria provocada por la propagación de la covid-19 y la consiguiente declaración del estado de alar-

ma, y ante el descenso acentuado de la actividad, Aena ajustó la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa. Los objetivos principales fueron asegurar la correcta operatividad de sus aeropuertos, la protección de sus trabajadores, conseguir una gestión más eficiente y garantizar que las operaciones pudieran recuperarse de la misma forma que la demanda en el momento en que se ha ido produciendo el repunte de la actividad.

Entre estas medidas, cabe citar la reorganización de las instala-



ciones, ajustando la capacidad de sus aeropuertos a las necesidades concretas de la operativa y cerrando temporalmente algunos de sus espacios y terminales. Estos ajustes se han ido modulando en función de la evolución del tráfico y se han ido retomando poco a poco. En este sentido, hay que matizar que los aeropuertos de la red de Aena tienen la consideración de infraestructuras de interés general y, por consiguiente, deben mantener un grado de actividad que garantice no sólo el servicio a la aviación co-

mercial en la medida que sea necesario, sino también otros tipos de aviación como la carga aérea, así como los servicios de Policía, Guardia Civil, salvamento marítimo, trasplante de órganos, etc.

## Medidas

Ante las restricciones de movilidad derivadas del estado de alarma y la situación de emergencia sanitaria, Aena ha desarrollado una amplia y continua labor de información a los pasajeros, siguiendo las indicaciones de Sanidad Exterior. La difusión de las diferentes medidas que

iban adoptando las autoridades sanitarias y de transportes se ha llevado a cabo a través de diferentes canales, como las redes sociales de Aena, su página web y app, notas de prensa, así como una amplia campaña de comunicación visual en las propias instalaciones de los aeropuertos en diferentes

soportes (cartelería, pantallas, etc.).

Los aeropuertos y helipuertos de la red de Aena pusieron en marcha sus planes de contingencia, adaptados a diversas adversidades, los cuales incluyen protocolos de actuación ante la merma de personal en sus instalaciones. Asimismo, disponen de equipos redundantes en sistemas críticos, salas de contingencia y separación de equipos. Aena reforzó la atención prestada en materia de limpieza e higienización de las instalaciones, con medidas preventivas

750 vuelos permitieron el regreso a sus hogares de miles de personas y casi 600 facilitaron el abastecimiento sanitario en todo el país

y las desinfecciones especiales en zonas donde se habían detectado casos confirmados de coronavirus. Para ello contó con el apoyo de la Unidad Militar de Emergencias (UME) en las labores de limpieza y desinfección de las instalaciones aeroportuarias. Los agentes de la UME llevaron a cabo tareas de desinfección en algunos de los principales aeropuertos de la red, como Alicante-Elche, Málaga-Costa del Sol, Valencia, Sevilla, Jerez, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Tenerife Sur, Lanzarote, Seve Ballesteros-Santander, Santiago-Rosalía de Castro, Vigo y A Coruña, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Gran Canaria y Palma de Mallorca.

Aena comenzó a trabajar a mediados de abril en la recuperación operativa y la vuelta a la normalidad en sus aeropuertos y centros de trabajo. Para ello, creó un Grupo de Recuperación Operativa (GRO) en el que están integradas diferentes áreas de la compañía, incluida la parte de recursos humanos, que han centrado una parte muy importante de sus esfuerzos en el desarrollo de medidas de prevención y protección, tanto de los trabajadores como de los pasajeros. En cuanto a la recuperación de la operativa, ésta se ha llevado a

cabo de forma gradual en coordinación con la programación de vuelos de las compañías aéreas y de acuerdo con el levantamiento de las restricciones a la movilidad de las personas. Los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de la red de Aena en España han implantado las medidas de seguridad y protección para los pasajeros que se han establecido en coordinación con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y el Centro Europeo de Control de Enfermedades (ECDC), puesto que Aena participó en su elaboración y se adhirió al protocolo.

El Grupo de Recuperación Operativa trabaja en la implantación de medidas relacionadas con la limpieza y desinfección, distancia de seguridad, medios de protección, señalización e información, comunicación, adaptación de procesos y adaptación de infraestructuras. La finalidad última de todas estas medidas es la protección de pasajeros y trabajadores y la generación de confianza, de cara a recuperar el tráfico de manera segura lo antes posible y facilitar la movilidad, el turismo y la actividad económica.

Durante todo el periodo de emergencia sanitaria Aena ha reforzado también la información a sus trabajadores a través de diversos canales. El presidente de la compañía, Maurici Lucena, ha enviado varias cartas a los empleados en las que detallaba la situación y las medidas que se iban adoptando y realizó una videoconferencia en la que, junto con la directora de Recursos Humanos, atendió las consultas y preguntas realizadas por los trabajadores de la empresa. Por su parte, la Dirección de Recursos Humanos ha ido enviando comunicados a todo el personal de Aena en los

que ha transmitido las actuaciones llevadas a cabo. Además, el boletín de noticias interno Aena 360º, que antes tenía periodicidad semanal, pasó a ser diario, suministrando a los empleados información de la empresa y consejos y sugerencias para ayudarles a llevar mejor los meses de confinamiento.

### Responsabilidad Corporativa

Cabe señalar que, en el marco de su política de responsabilidad corporativa, Aena asume el coste de las tarifas aeroportuarias de aquellas aeronaves que comunican el transporte de material sanitario necesario para luchar contra la pandemia.

Aena ha hecho una donación de 2 millones de euros al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) para apoyar proyectos de investigación en marcha que tratan de hacer frente a la pandemia de la covid-19. La donación tenía como objetivo permitir acelerar proyectos clave para entender la transmisión y evolución del virus, el impacto de las medidas de limitación de movilidad, y especialmente la creación de una red de investigación de la pandemia. Según informó el CSIC, la investigación va a permitir estimar el nivel global de inmunización adquirida por la población y también intentar detectar de forma temprana la aparición de nuevos posibles contagios. Esta donación se completó con más de 91.000 euros aportados por los empleados de la compañía que, de forma voluntaria, a través de lo que se denominó "nómina solidaria", contribuyeron con una parte de su sueldo. Aena se unió también al Grupo Iberia y Vueling para rendir un merecido homenaje a las

personas que están trabajando en hospitales, centros sanitarios y residencias de mayores durante la crisis de la covid-19: médicos, enfermeros, auxiliares, celadores, personal de limpieza y transporte sanitario, entre otros. Así, las compañías aéreas Iberia, Iberia Express, Air Nostrum y Vueling regalaron 100.000 billetes de avión para volar a destinos de España y Europa y Aena se hará cargo de las tarifas aeroportuarias para que estas personas, que están dando todo por nosotros, especialmente durante los meses más duros de la pandemia, puedan ahora visitar a sus familiares, disfrutar de un merecido descanso y recuperar fuerzas.

### Comunicación

La web y la app de Aena han suministrado información actualizada de todas las medidas, actuaciones y modificaciones que se han realizado en los aeropuertos de la red de Aena en cada momento de la pandemia. Las redes sociales de Aena también han proporcionado información continua al pasajero sobre las distintas medidas que se han ido adoptando por parte de las autoridades sanitarias y de transporte.

Además, estos canales han servido para dar a conocer la labor desarrollada por Aena en la operación de vuelos esenciales de retorno y de carga con material sanitario, que han permitido el regreso a sus países de origen de miles de personas, así como el abastecimiento de material sanitario para hacer frente a la pandemia, además de vuelos críticos como los traslados de pacientes oncológicos, vuelos de emergencias, operaciones de la Organización Nacional de Trasplantes, de Salvamento Maríti-

mo o de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Las redes sociales han servido también para acercar al público la labor de los trabajadores que han hecho posibles esos vuelos esenciales, poniéndoles rostro y explicando en primera persona su contribución a esta cadena de transporte.

En esa misma línea, la campaña "Nunca tan pocos vuelos fueron tan valiosos", desarrollada en soportes *on line* y en las redes sociales de Aena, ha contribuido a poner en valor los vuelos esenciales operados durante la emergencia sanitaria.

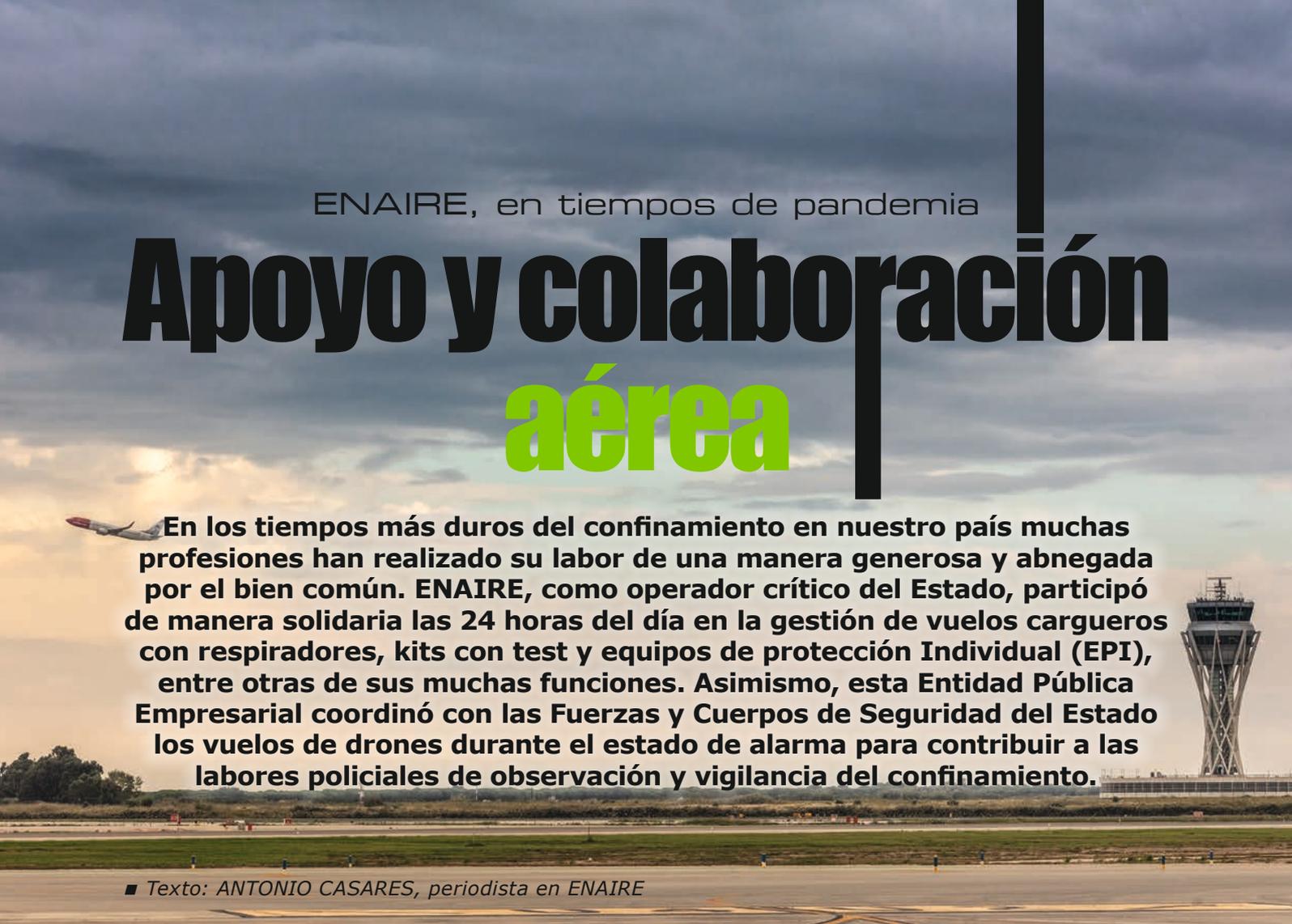
Además, en las instalaciones aeroportuarias se ha desarrollado un programa de identidad visual para todas las comunicaciones a los pasajeros en esta situación. Consta de una cabecera identificativa de la covid-19 y se centran en dos cuestiones fundamentales: dar información al pasajero sobre las obligaciones y recomendaciones a la hora de volar, e informar sobre posibles cambios de operativa a raíz de la entrada de la "nueva normalidad". ■

La campaña 'Nunca tan pocos vuelos fueron tan valiosos', desarrollada en soportes *on line* y en las redes sociales, ha contribuido a poner en valor los vuelos esenciales operados durante la emergencia sanitaria



ENAIRE, en tiempos de pandemia

# Apoyo y colaboración aérea



**En los tiempos más duros del confinamiento en nuestro país muchas profesiones han realizado su labor de una manera generosa y abnegada por el bien común. ENAIRE, como operador crítico del Estado, participó de manera solidaria las 24 horas del día en la gestión de vuelos cargueros con respiradores, kits con test y equipos de protección Individual (EPI), entre otras de sus muchas funciones. Asimismo, esta Entidad Pública Empresarial coordinó con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado los vuelos de drones durante el estado de alarma para contribuir a las labores policiales de observación y vigilancia del confinamiento.**

■ Texto: ANTONIO CASARES, periodista en ENAIRE

## Cuando la pandemia

estaba en su punto más álgido en nuestro país y no bajaba la curva de infectados y fallecidos, era de vital importancia que el personal sanitario y los productos de primera necesidad llegaran a sus destinos. ENAIRE, gestor de la navegación aérea en España, fue un bastión fundamental frente al virus y dio prioridad a los vuelos cuya carga aérea contenía material sanitario destinado a la lucha contra la covid-19.

Asimismo, esta Entidad Pública Empresarial coordinó a través de sus unidades SYSRED H24 y el Departamento de Coordinación Operativa de Espacio Aéreo infinidad de operaciones de drones

relacionadas con el estado de alarma que llevaron a cabo las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

### Prioridad a los puentes aéreos con suministros sanitarios

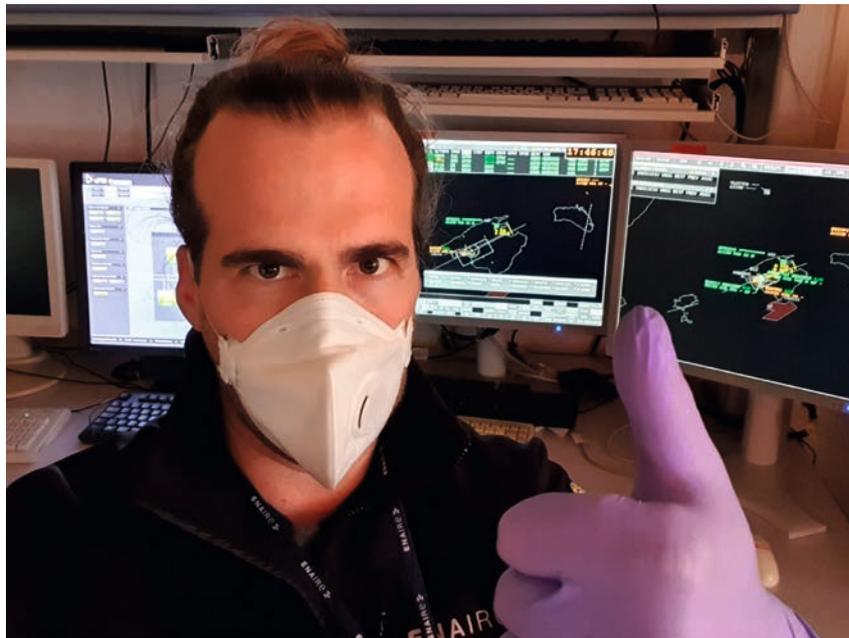
Los controladores aéreos de ENAIRE dieron prioridad desde los centros de control, así como las torres de control a los puentes aéreos con suministros con lo necesario para combatir la pandemia en los tiempos más difíciles. Entre las cargas de estos vuelos destacaron los que llevaban respiradores, kits de test para detectar el coronavirus, batas, guantes, equipos de protección individual (EPI), gafas y pantallas protectoras, maquinaria

para la fabricación de mascarillas, así como su materia prima para la elaboración de las mismas o los cabeceros y demás piezas para las camas de hospital. Por poner un ejemplo de todo esto, señalaremos que varios vuelos militares llegaron a la base militar de Torrejón de Ardoz con toneladas de material sanitario o equipos EPI. Por su parte, las compañías aéreas Iberia y Air Europa abrieron un corredor sanitario con China y las multinacionales Inditex y Mango fletaron aviones que aterrizaron en el aeropuerto de Zaragoza con mascarillas y trajes de protección que fueron donadas al Ministerio de Sanidad. Cuando la pandemia todavía no había llegado a su pico de

descenso, la rapidez en este tipo de vuelos era fundamental: "En aquel momento dimos la ruta más directa posible a los aviones cargueros para que llegaran sin demora a destino. Esto se produjo gracias a la labor de los trabajadores de ENAIRE y a la coordinación con el Estado Mayor del Aire para poder usar todo el espacio aéreo disponible en aquel momento", asegura Xavier Benavent, director de Operaciones de ENAIRE.

Pero el factor humano no solo son números o estadísticas que reflejan la cuantía de trabajadores que lo hacen sobre el terreno o teletrabajando; al final son personas que dieron todo para sacar esta situación adelante, poniendo su grano de arena, pero ¿cómo fue su experiencia? Hemos extraído de la web interna de ENAIRE unas cuantas declaraciones de aquellas personas que estuvieron al pie del cañón y quisieron ser partícipes de ella con toda la empresa:

Sergio Carrasco, jefe de Área de Ayudas a la Navegación del Sector Centro: "En el Área de Ayudas a la Navegación nos tuvimos que adaptar a esta situación excepcional. Creamos equipos de intervención para resolución de incidencias y mantenimiento de los sistemas de guiado en ruta y aterrizaje en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, asegurando así la llegada de aeronaves con todo tipo de carga a su destino. Es importante que los sistemas de ayuda a la navegación aérea estuvieran funcionando correctamente, y ahí estuvimos todas las áreas CNS (Comunicaciones, Navegación y Vigilancia) para garantizar que siguieran enviando la señal de guiado a los vuelos que, en estos momentos, necesitaban llegar a su destino por causa de fuerza mayor".



Cristian Miguez, supervisión técnica de ENAIRE en Palma.

Cristian Míguez, coordinador de mantenimiento de sistemas de navegación aérea en la Región Balear: "Aquellos días fueron muy duros y emotivos para todos. Estuvimos realizando tareas preventivas porque nuestra labor es mantener siempre la máxima seguridad".

Fue muy común entre los trabajadores de ENAIRE que estuvieran en sus casas para poder actuar cuando les fuera requerido. Es el caso de Jaime Manso, controlador aéreo en el centro de control de Barcelona, que estuvo en modo retén hasta que relevó a sus compañeros de frecuencia.

### Coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de vuelos drones

Otro foco importante de trabajo fueron las operaciones de RPAS que fueron produciéndose en municipios de toda España. Todas ellas se realizaron en colaboración con Aena, Estado

Mayor del Aire, Unidad Militar de Emergencias (UME), Policía Nacional, Guardia Civil, Mossos d'Equadra, Ertzaintza, Policía Foral de Navarra, policías locales y entidades de protección civil. Desde la activación del estado de alarma, ENAIRE registró más de media centena de peticiones de vuelos de aeronaves no tripuladas amparadas por el artículo 44 del Real Decreto 1036/2017 que regula el uso de drones en situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública. Como botón de muestra diremos que estas operaciones de drones se realizaron para abordar emergencias como el corrimiento de tierras en el vertedero de Zaldívar, en Bizkaia, a petición de Ertzaintza; labores de extinción de incendios y la búsqueda de personas desaparecidas, como la operación coordinada con los bomberos de la Diputación de Zaragoza; además de las ya mencionadas actividades de patrulla y vigilancia para prevenir la expansión de la covid-19. ■



Avión de AirEuropa fletado por Mitma.

Los controladores aéreos de ENAIRE dieron prioridad a los puentes aéreos de suministros con lo necesario para combatir la pandemia

## Operaciones a nivel autonómico

A nivel autonómico, se detallan algunas de las operaciones coordinadas por ENAIRE y sus departamentos SYSRED H24 y Coordinación Operativa de Espacio Aéreo: En País Vasco, con el objetivo de asistir a los servicios de emergencia y seguridad, el Gobierno Vasco y la Ertzaintza desarrollaron operaciones de RPAS en las tres capitales vascas, coordinadas por ENAIRE y su servicio de control aéreo en los aeropuertos de Bilbao, San Sebastián y Vitoria.

ENAIRE coordinó con la Policía Foral de Navarra vuelos de operaciones especializadas dentro de las áreas de espacio aéreo controlado (CTR) de los aeropuertos de Logroño, San Sebastián y Pamplona, entre otras zonas.

En la Comunidad de Madrid, operaciones coordinadas con la policía municipal de Madrid y la policía local de Rivas-Vaciamadrid para vigilancia de ambos municipios y el Centro de Control de ENAIRE en Madrid.

En Cataluña, vuelos de Mossos d'Esquadra y, en los municipios de Badalona y su Guardia Urbana, y Castelldefels y su policía local,

coordinados con el centro de control de ENAIRE y torre de control en Barcelona.

En Canarias, los municipios de Santa Cruz de Tenerife, Teide, Teror, Valleseco, Ingenio y Arona cuentan también con operaciones de vigilancia aérea coordinadas con centro y torre de control de ENAIRE en Gran Canaria.

En Comunitat Valenciana: operaciones coordinadas con policías locales de Valencia y Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta

a las Emergencias (AVSRE) y el Centro de Control de Área Terminal de ENAIRE en Valencia.

En Andalucía, vuelos de RPAS coordinados con el centro de control de ENAIRE en Sevilla y las policías locales de San Bartolomé de la Torre y Puebla de Guzmán, en Huelva.

En Illes Balears, operación de RPAS por parte de la policía municipal de Santa Eularia des Riu, en Ibiza, coordinada con el centro de control de ENAIRE en Palma.

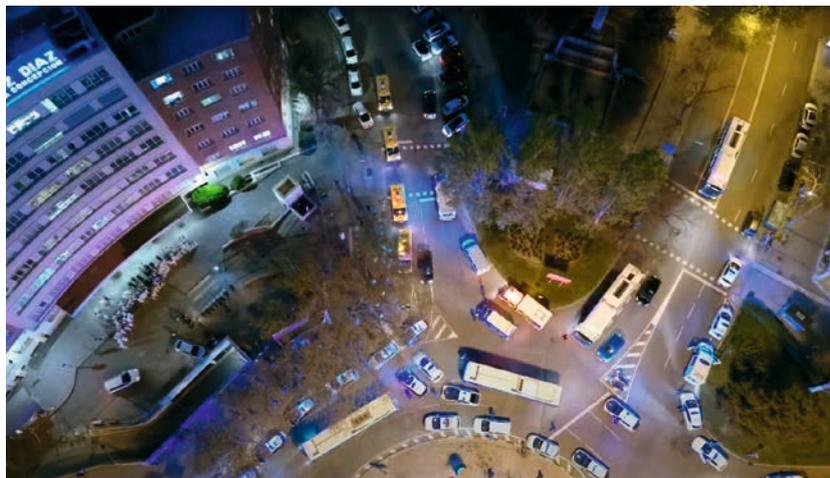


Foto aérea con dron de la Policía Municipal de Madrid sobre Fundación Jiménez Díaz Madrid.

# Operación Balmis.....

Al comienzo de la pandemia, el Ministerio de Defensa puso en acción la llamada Operación Balmis para luchar contra la propagación de la covid-19, desplegando a más de 1000 efectivos de la Unidad Militar de Emergencias (UME). Como curiosidad diremos que dicha operación fue nombrada así en homenaje al médico militar español Francisco Javier de Balmis, responsable de la expedición que llevó la vacuna de la viruela a Filipinas y a América.

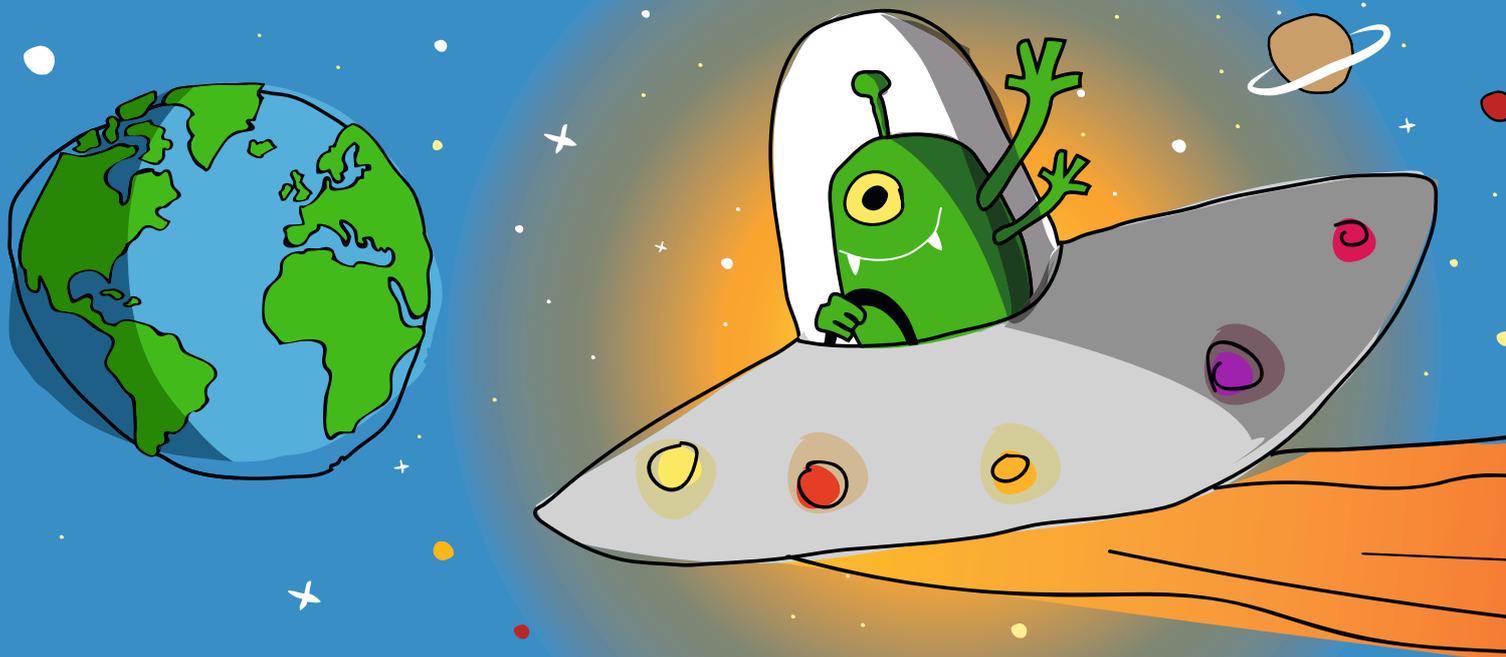
Dentro del operativo de la UME se contemplaba la desinfección de los centros sensibles y vitales del Estado, y la Unidad Militar de Emergencias estuvo realizando su labor entre otros lugares, en las torres de control del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat o los centros de control de Madrid, Barcelona, Canarias.

La UME realizó una gran labor en los centros sensibles de ENAIRE, tal y como asegura el director de Coordinación Civil-Militar de ENAIRE, Manuel Gimeno Aránguez:

“Quiero compartir mi sentimiento de orgullo por la gran colaboración entre ENAIRE y las Fuerzas Armadas. ENAIRE, con el trabajo de todos, estuvo apoyando de forma especial los vuelos militares en apoyo a la lucha contra el coronavirus. Nuestras Fuerzas Armadas y, en particular la UME, llevaron a cabo tareas de presencia y desinfección en algunos de nuestros aeropuertos, centros de control y torres para conseguir que realizáramos nuestro trabajo con más seguridad”.



De arriba abajo, la UME en el centro de control de ENAIRE en Sevilla, en la torre de control del Aeropuerto de Tenerife Sur, y en el centro de control de ENAIRE en Barcelona.



Apoyando la actividad lectiva y cultural en casa

# Georecursos en línea en el IGN.....

**Durante el periodo de confinamiento por la pandemia de la covid-19 el Instituto Geográfico Nacional (IGN) y el Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG) ofrecieron al Ministerio de Educación y Formación Profesional (MEFP) sus recursos educativos geográficos para ponerlos a disposición de la comunidad educativa. Se realizó un esfuerzo especial por impulsar algunos proyectos que se tenían en proceso, como la traducción al inglés de sus recursos didácticos, para ayudar a la comunidad educativa en la educación a distancia. Otra de las acciones promovidas durante este periodo fue la publicación de una página web que reúne un conjunto de contenidos divulgativos de acceso libre y gratuito sobre temas geográficos.**

■ *Texto: ANA VELASCO TIRADO. Jefa de Servicio de Desarrollos Web del CNIG (IGN)*

## Recursos educativos del Mitma para el aprendizaje desde casa

La pandemia por covid-19 y el consiguiente estado de alarma mantuvieron confinada en casa a la población española durante más de tres meses y a los estudiantes de todos los ciclos formativos sin enseñanza presencial. En esta situación, el Mitma, a través del IGN y del CNIG, apoyó al Ministerio de Educación y Formación Profesional (MEFP) ofreciendo sus recursos educativos para ponerlos a disposición del alumnado, los docentes y las familias en los medios creados exclusivamente para este periodo.

De este modo, el MEFP creó el portal *#AprendoEnCasa*, una web con materiales y recursos educativos en línea para canalizar y facilitar recursos, herramientas y aplicaciones de calidad al profesorado, las familias y el alumnado.

El IGN y el CNIG aportaron sus recursos educativos para el estudio de la geografía desde casa. Por ello, en la sección destinada a las *familias* se recogen diferentes iniciativas por nivel educativo y disciplina. Así, tanto para Educación Infantil y Primaria como para Secundaria y Bachillerato, en el apartado de Ciencias Sociales, se recomienda como recurso para Geografía la web Educa IGN. Algunos de los materiales que se destacan son *GeoExplorer*, el cuaderno infantil de actividades para iniciarse en el conocimiento de la geografía y las ciencias de la tierra de manera divertida a través de juegos y experimentos, dirigido a niños y niñas a partir de seis años; *GeoSapiens*, los juegos interactivos de Geografía para poner a prueba los conocimientos sobre Geografía física, política y paisaje; y *Des-*

*ubre el territorio*, nueve píldoras educativas encaminadas al aprendizaje de la geografía y la cartografía de forma lúdica en Secundaria.

En la sección destinada a los docentes, se enlaza con la página *Recursos para el aprendizaje en línea* creada recientemente por el Instituto Nacional de Tecnologías Educativas y de Formación del Profesorado (INTEF), también del MEFP, para ofrecer recursos, formación y apoyo durante el periodo sin clases presenciales. En ella se proponen recursos educativos digitales para distintos niveles educativos procedentes de *Procomun*, un repositorio donde se encuentran permanentemente enlazados todos los recursos educativos del IGN.

Por otra parte, RTVE, coordinada con el MEFP a través del INTEF y con la ayuda de una serie de editoriales, pusieron en marcha el canal *EduClan*, una herramienta web educativa para las familias durante el cierre preventivo de los centros. También inició la emisión televisiva de la programación *Aprendermos en casa* en La 2 de TVE y Clan TV para las familias con dificultades para una adecuada conexión a internet. Se emitieron contenidos educativos por la mañana en estos dos canales. Los martes se emitieron los contenidos de ciencias sociales, entre los cuales prácticamente todas las semanas se emitieron vídeos educativos y divulgativos del IGN. Estos vídeos pueden continuar viéndose en el canal YouTube del IGN.

La web de recursos educativos del IGN *Educa IGN* experimentó un amplio crecimiento en el número de visitas frente al mismo periodo de 2019, pasando de tener una media de unas

5.000 mensuales en 2019 a unas 11.000 en 2020.

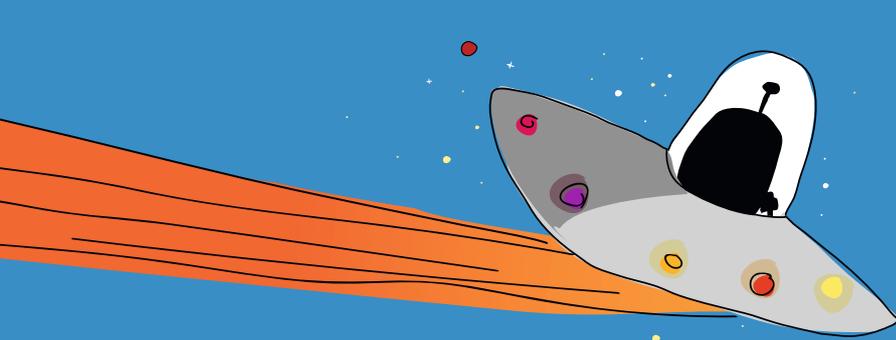
## Desarrollo de nuevos recursos educativos

Las especiales circunstancias precipitaron la publicación de algunos trabajos que ya estaban en desarrollo, como es el caso del Glosario de términos geográficos especialmente dedicado a la preparación en casa de la asignatura de Geografía de España para las pruebas de acceso a la universidad.

Se trata de un compendio de más de 200 términos geográficos acompañados de ejemplos (mapas, fotografías, aplicaciones) que facilitan su comprensión de manera didáctica. Se organizan en once bloques temáticos, coincidentes con la estructura de la asignatura de Geografía de España de 2º de Bachillerato. Está dirigido a los docentes, como apoyo a sus clases, y a los estudiantes, para su preparación del examen de ingreso a la universidad.

El glosario se ofrece de manera libre y gratuita a todas las personas y organizaciones interesadas, en tres formatos: Excel y PDF a descarga y como aplicación web con posibilidad de búsqueda alfabética, por palabra y por tema.

Este glosario fue elaborado por miembros del Grupo de Didáctica de la Geografía de la Asociación Española de Geografía (AGE) en colaboración con el Instituto Interuniversitario de Geografía de la Universidad de Alicante, el IGN y el CNIG. Para su creación se seleccionaron las definiciones de los términos geográficos propuestos por la Comisión de EBAU/EVAU de la AGE a los coordinadores de las pruebas. Los ejemplos utilizados en este glosario proceden del At-



### TERRITORIAL INEQUALITIES

Spain: use of and access to technologies

Finally, in today's information society, territorial inequalities also occur in the use of and access to information and communications technologies.

On the right you can consult the map of broadband connection lines (2015) by province of Spain. You can also consult the following maps:

- Fixed broadband connection (2015) by province.
- Variation of companies with internet through fixed broadband connection (2009-2016) by autonomous region.
- Variation of households with computer (2005-2016) by autonomous region.
- Number of lines of mobile phone (2015) by provinces.

Source: Interactive National Atlas of Spain of the National Geographic Institute

### Recursos en línea para disfrutar desde casa #YoMeQuedoEnCasa

Para aprender

¡Crea tu libro con tus materiales favoritos en la que se incluyen aplicaciones como:

¡Crea tu libro con tus materiales favoritos en la que se incluyen aplicaciones como:

### Teaching and learning material

- Territorial inequalities: How maps help us to identify them.
- Economy and urban features: What economic activities are settlements characterized by?
- Physical environment and settlement: Case study of the town centre of Torrelaguna.
- Spain, 8,000 kilometres of coastline: Discovering coastline anagrams.

### HOW MANY PHASES DOES THE MOON HAVE?

Watching from Earth, Geoplanner has seen the moon with four different shapes.

What are the four phases of the Moon called?

Connect each name with its picture.

- MOON
- QUARTER
- FULL MOON
- THIRD

### CREATING: HOW ARE MOUNTAINS FORMED?

What are you going to need?

You and three people will find at the back of the notebook, scissors and crayons.

How to make it:

- Take out of the notebook the sheet with a representation of a piece of land.
- Colour the landscape according to this code: 1. White, 2. Brown, 3. Light green, 4. Dark green.
- Fold the drawing in half, following this sequence: ...
- Use scissors to cut on the following dotted line: ...
- Lay out the drawing on a table and put one hand on each side of the landscape, sliding your hands and pressing upwards, so that the sheet folds toward the dotted line. You have recreated the movement of the tectonic plates (see handle), which deform the land when they crash together. Sending it, and you have created a mountain range!

These types of tectonic phenomena led to the appearance of, for example, the Pyrenees on the Iberian Peninsula.

For parents or tutors: Would you like to share the results of the experiment on our social media? #ICM2018

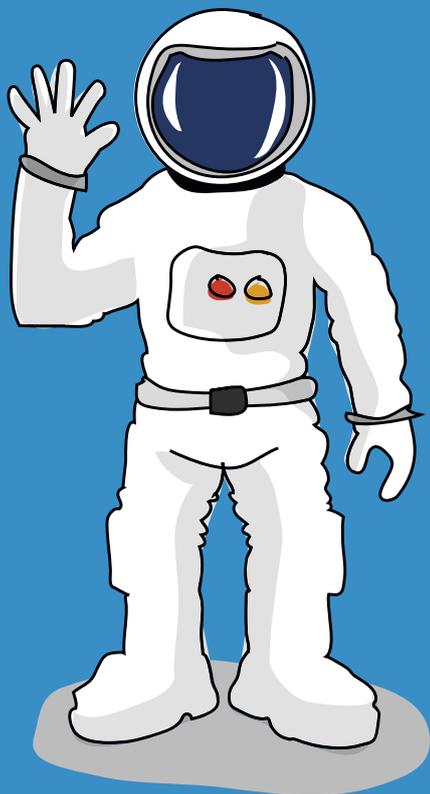
### Fill... Browse Look for

Illustration of a green alien character pointing to a QR code.

2018

### GEOLocalización POR SATELITE ¿QUE ES Y COMO FUNCIONA?

EL MAPA PRINCIPIO Y FIN DEL CAMINO



las Nacional de España (Mitma) y fueron cedidos por los autores del texto y por la Fototeca del Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico). Se acompaña de una serie de *juegos geográficos* que ayudan

al aprendizaje de los términos mediante la *gamificación*. Consisten en seis actividades con las que poner en práctica los conocimientos geográficos adquiridos y se encuentran estructurados en actividades didácticas como crucigramas, test, definiciones y ruletas de palabras.

### Primeros recursos educativos en inglés

Otro de los proyectos impulsado durante el confinamiento fue la traducción de los contenidos didácticos del IGN, debido a la creciente demanda por parte de los centros educativos bilingües de disponer de recursos educativos en el idioma inglés como apoyo a la materia de Geografía.

Los primeros materiales traducidos fueron cuatro píldoras geográficas a modo de historias interactivas: *Territorial inequalities*, *Economy and urban features*, *Physical environment and settlement*, *Spain, 8,000 kilometres of coastline*.

Al realizar la traducción también se han revisado y actualizado los contenidos de las cuatro píldoras originales en castellano: *Desequilibrios Territoriales*; *Economía y funciones urbanas*; *Medio físico y poblamiento*; *España, 8.000 kilómetros de costa*.

La principal novedad consiste en la incorporación de mapas interactivos procedentes del *Atlas Nacional de España Interactivo* en la primera de ellas para facilitar una participación más directa del alumnado en el aprendizaje.

Otros de los recursos disponibles ya en inglés son los *juegos geográficos* anteriormente mencionados y el cuaderno de actividades infantiles *GeoExplorer*, al que además se ha dotado de interactividad, lo que permite realizar muchas de sus actividades en el ordenador sin necesidad de imprimirlas.

Próximamente se irán traduciendo más recursos didácticos al inglés para seguir reforzando el aporte de materiales en la enseñanza bilingüe. ■

## Recursos en línea para disfrutar desde casa

Por último, continuando con el fomento del conocimiento geográfico, en este caso para toda la familia, el IGN y el CNIG reunieron en su web un conjunto de recursos gratuitos para entretener y formar durante el periodo de confinamiento.

Se pueden encontrar en la página web *#YoMeQuedoEnCasa*, y que está dividida en los siguientes bloques:

- Para aprender: incluye una serie de materiales didácticos de la web Educa IGN así como

la posibilidad de conocer España y sus características con el geoportail *del Atlas Nacional de España* del siglo XXI y su aplicación interactiva para el análisis y creación de mapas.

- Para dejar volar tu imaginación: recopila algunos de los libros digitales disponibles a descarga e historias interactivas.
- Para disfrutar de tesoros cartográficos: permite conocer los fondos cartográficos del IGN a través de visitas virtuales a sus exposiciones y aplicaciones in-

teractivas para descubrir mapas antiguos y compararlos con los actuales.

- Para conocer la Tierra desde el aire: se trata de una selección de visualizadores cartográficos de diversas temáticas (ocio, terremotos, etc.).
- Para acercarte a las estrellas y conocer la Astronomía: con información práctica sobre las estaciones, los eclipses, las lluvias de estrellas, etc.
- Conjunto de vídeos del canal YouTube del IGN.



ENAIRE

# Pensando en las personas

**La pandemia por coronavirus ha supuesto un antes y un después en España; también en ENAIRE. Enfrentándose a una situación hasta entonces desconocida, el proveedor de servicios de navegación aérea ha puesto en marcha, desde el primer momento, una serie de medidas encaminadas a garantizar la continuidad en la prestación de sus servicios y la salud de sus empleados, por ejemplo, generalizando el trabajo a distancia siempre que fuera posible. Pero pensando en las personas también ha lanzado o apoyado iniciativas encaminadas a ayudar a aquellos que peor lo están pasando y más lo necesitan.**

■ *Texto: JOSÉ LUIS MARTÍN VIZCAY. Dirección de Comunicación de ENAIRE.*



## El principal valor de

ENAIRES son las personas que la componen, sus trabajadores. Así lo manifiesta, una y otra vez, nuestro director general, Ángel Luis Arias, refiriéndose a las aproximadamente cuatro mil personas que, diariamente, desempeñan su labor en los centros de control o en las distintas dependencias e instalaciones repartidas en las cinco direcciones regionales. Gracias a todas ellas ENAIRES desempeña, sin descanso, su papel como uno de los proveedores de servicios de gestión de tráfico aéreo más importantes a nivel mundial. Por ello, desde que el coronavirus comenzó a ser una realidad que podía afectar en gran medida a España, ENAIRES comenzó a trabajar con una doble finalidad:

garantizar que en todo momento se siguiera prestando un servicio crítico para el país, y que todas las personas estuvieran lo más protegidas posible ante un virus que provocaría una pandemia que cambiaría por completo nuestra forma de trabajar y de vivir. Una situación extraordinaria que necesitaba medidas extraordinarias. Ya a finales de febrero (día 28) se constituye el *Comité de Seguimiento en ENAIRES del Coronavirus*, conectado en tiempo real 24x7 y responsable de la toma de decisiones y seguimiento de todas las medidas adoptadas en los diferentes ámbitos de actuación. También es responsable de establecer una coordinación y comunicación permanente con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo (CEFTA), Aena, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y EUROCONTROL, entre otros. Una de las primeras medidas del *Comité de Seguimiento* es la creación de un *Plan de Medidas de Actuación de ENAIRES frente a Coronavirus*, que recoge un paquete de iniciativas de carácter preventivo enfocadas, sobre todo, a proteger la salud de los empleados. Entre otras cosas, se establecen tres *Niveles de Alerta* que pueden ser declarados en todas o algunas dependencias, así como a nivel regional o local.

### Plan de Continuidad de Servicios

Al mismo tiempo se establece un *Plan de Continuidad de Servicios* con medidas operativas y distintos escenarios para garantizar la continuidad del servicio de gestión de tráfico aéreo, teniendo en cuenta la disponibilidad en cada momento de la plantilla en

tareas de control, mantenimiento y operaciones, y la realidad y evolución diaria del tráfico aéreo. Con el fin de evitar la propagación del virus y proteger a las personas, una de las primeras medidas adoptadas fue implantar, a partir del 11 de marzo, el trabajo a distancia (salvo en el caso de controladores y técnicos de mantenimiento) en todas las dependencias.

Para ello, y gracias a un proyecto de *Transformación Digital* iniciado meses atrás, ENAIRES puso todos los medios a su alcance en ese momento para intentar facilitar equipos y dotar las conexiones necesarias para que cualquier persona pudiera acceder a sus carpetas, herramientas de trabajo y a la intranet corporativa, de modo que pudiera trabajar, desde su emplazamiento, como si lo estuviera haciendo en su propio puesto de trabajo. En el caso de los controladores, se instalaron mamparas de separación y se ajustaron los turnos de trabajo de modo que, en todo momento, se garantizara el servicio de control aéreo con las mismas condiciones de

Una de las áreas que más se ha potenciado en ENAIRES es la Responsabilidad Social Empresarial y desde que comenzó la pandemia se diseñó una estrategia encaminada a ayudar

seguridad, fiabilidad y eficiencia que antes de la pandemia. Además, tanto los servicios médicos como las unidades de Prevención de Riesgos Laborales atendieron 24x7 todas aquellas consultas que les hicieron llegar los empleados, al tiempo que se les comunicaba las pautas a seguir y se realizaba un seguimiento personalizado de cada caso.

### Responsabilidad Social Empresarial: en el ADN de ENAIRE

Una de las áreas que más se ha potenciado en los últimos años en ENAIRE es la Responsabilidad Social Empresarial. Gracias a ello, desde que comenzó la amenaza del coronavirus se diseñó una estrategia encaminada, por un lado, a ayudar a sus empleados y, por otro, a muchas

personas ajenas a ENAIRE a las que la pandemia, de una u otra manera, ha afectado en una gran medida, tanto padeciéndola como combatiéndola.

Esta estrategia ha venido marcada por dos tácticas principales: llevar a cabo distintas acciones dirigidas o apoyadas por la propia ENAIRE, o creadas por algunos de sus empleados, y utilizar todas las herramientas de comunicación para llegar, según cada caso, a la audiencia específica: empleados, grupos de interés o público en general, entre otros.

Utilizando dos grupos de acciones principalmente: campañas para los empleados y aquellas dirigidas a grupos de interés y sociedad en general.

En definitiva, y una vez más, en ENAIRE se ha demostrado que cuando la realidad se tuerce y

En la web se crearon tres páginas específicas con la última hora sobre la evolución del coronavirus y su influencia en el tráfico aéreo

surgen situaciones tan complicadas como las vividas en estos últimos meses provocadas por la covid-19, surge lo mejor de muchas personas que, de forma desinteresada, hacen lo posible por ayudar a aquellos que más lo necesitan. Demostrando, una vez más, que Ángel Luis Arias tiene razón cuando dice que lo mejor de ENAIRE son, sin duda, sus personas. ■



# Campañas para grupos de interés y sociedad

Con su papel crítico como principal proveedor de servicios de navegación aérea en España, desde el primer momento ENAIRE tuvo muy presente la necesidad de mantener informados, en todo momento, tanto a los grupos de interés como a la sociedad en general.

Para ello, en su web se crearon tres páginas específicas en las que se incorporaba, en tiempo real, la última hora sobre la evolución del coronavirus y su influencia en el tráfico aéreo:

- Última hora sobre el tráfico aéreo.
- Información general, con apartados dedicados a explicar qué es la covid-19 y sus síntomas, las principales medidas de prevención y un apartado de preguntas frecuentes.
- Buenas prácticas de ENAIRE para hacer frente al covid-19.

A su vez, y al igual que en la intranet, en la página de inicio se habilitó un carrusel con la información más importante para los grupos de interés. Además, mediante notas de prensa y redes sociales se ha ido informando sobre distintos aspectos relacionados con la actividad de la compañía, como la priorización a los vuelos sanitarios o las operaciones de repatriación.

También se ha querido reconocer el esfuerzo de los empleados. Por ello, para esas personas que, tanto desde nuestras instalaciones como desde sus hogares, trabajando a distancia, han colaborado para garantizar la continuidad de nuestros servicios críticos, ENAIRE dio un aplauso colecti-

vo que se difundió en intranet, web y redes sociales, como claro reconocimiento a nuestros profesionales.

Pero la propia compañía y los empleados de ENAIRE han querido ir más lejos y ayudar a aquellos que más lo necesitaban, poniendo en marcha una serie de iniciativas solidarias.

## Colaboración con Viena Capellanes

Uno de los mayores éxitos de España en la lucha contra la pandemia por coronavirus ha sido, sin duda, la creación en el recinto ferial de Ifema, en Madrid, de un hospital de campaña. La empresa de restauración Viena Capellanes, tras recibir una petición de ayuda del SAMUR y la Comunidad de Madrid, trasladó a su exterior un camión cafetería, el *Food Bus*, que ponía su servicio de catering de café, sándwiches y bollería a disposición de sanitarios, policías y militares allí destinados para atenderles, gratuitamente, en sus descansos.

Viena Capellanes, a su vez, solicitó ayuda a distintas empresas y particulares para poder prestar este servicio gratuito, de forma continuada, tanto en Ifema como

en otras zonas en las que estuviera desplegada la Unidad Militar de Emergencias (UME).

Sabiendo el gran papel solidario de esta iniciativa, ENAIRE realizó una aportación económica que ha permitido repartir aproximadamente dos mil "mimos" o atenciones (sándwiches, bocadillos, cafés, piezas de fruta, ensaladas, sopas, zumos, refrescos o bollería, principalmente) a los denominados *Héroes de IFEMA*, a los que, de manera gratuita, y a lo largo de los meses de abril y mayo, se les estuvo atendiendo con este servicio de cafetería portátil.

También se animó a los compañeros y compañeras de ENAIRE a colaborar, a título individual, con Viena Capellanes.



Seguimos en contacto.



# Campañas para los empleados

La comunicación interna ha sido la principal vía de información de las distintas acciones que se han llevado a cabo en los últimos meses, dirigidas al personal de ENAIRE. Para ello se han utilizado principalmente la intranet y los comunicados internos, con apoyos puntuales de otros canales como redes sociales o nuestro canal de televisión (ENAIRE TV).

Con el fin de mantener a todos los empleados informados del

día a día del coronavirus, en la intranet se creó una sección especial con cuatro páginas, cada una de ellas centrada en un tipo de contenido:

- Seguimiento de la evolución de la covid-19. Página principal con información actualizada sobre la evolución del brote del coronavirus y las medidas preventivas adoptadas por ENAIRE.
- Información al trabajador sobre el coronavirus, con todo lo que el empleado debe sa-

ber sobre el coronavirus, cómo proceder en caso de presentar síntomas y cuáles son las medidas de prevención adoptadas por ENAIRE.

- Situación actual del coronavirus, con un seguimiento de las medidas adoptadas por ENAIRE y de la evolución de la covid-19 en España.
- Documentación de interés que reúne documentos o enlaces de utilidad con información sobre la covid-19 publicada tanto por ENAIRE como por el Ministerio de Sanidad.

Además, en la sección de responsabilidad social empresarial (RSE) se creó una página especial en la que se actualizaban las distintas iniciativas solidarias a nivel interno y externo que se llevaban a cabo, entre ellas, *ENAIRE, comprometida con la sociedad*, la colaboración con Viena Capellanes, un gabinete psicológico y *Open Innovation*, que veremos más adelante. Una de las iniciativas que más éxito ha tenido ha sido la de animar a los empleados para que sus hijos enviaran dibujos con mensajes de ánimo para dar fuerza a aquellos que, por su puesto de trabajo (controladores, técnicos de mantenimiento...), durante este tiempo han tenido que trabajar presencial-

## Seguimos en contacto

A los pocos días de comenzar a trabajar a distancia, formato hasta ahora prácticamente desconocido para gran parte de los empleados de ENAIRE, se vio la necesidad de crear en la intranet un espacio específico en el que cualquier empleado pudiera compartir con el resto de compañeros su experiencia en el *nuevo* puesto de trabajo; en definitiva, que nos contara cómo lo estaba haciendo para llevar la nueva situación de la mejor forma posible.

Así nació *Seguimos en contacto*, un espacio en el que todos hemos podido compartir las vivencias, los miedos, los dramas humanos y, también, las esperanzas de más de cien personas que, en los 58 testimonios publicados, nos emocionaron.

En forma de mensaje escrito o vídeo, y siempre con una foto que reflejara la realidad del momento, pudimos conocer los testimonios, alguno de ellos, desgarrador.

Como el de una compañera que no sólo había padecido la covid-19 y estuvo cinco días ingresada en

el hospital de campaña de Ifema, sino que poco después de tener el alta médica recibió el mayor mazazo de su vida: perder a su padre, con sólo 55 años, una salud de hierro y mucha vida por delante, por la misma causa. Pese a tanto dolor, nos regaló a todos un testimonio lleno de esperanza que nos emocionó a todos. Cada semana, durante tres meses, mandamos a los empleados un correo muy especial, con un diseño específico para esta acción en el que aparecían los protagonistas de la entrega, algún entrecuadrado y un original texto relacionado con alguno o varios de los testimonios. Una vez recibido el correo, las personas ya podían disfrutar de los nuevos testimonios en la intranet, así como en nuestras redes sociales, que también los difundían al exterior.

*Seguimos en contacto* nos acompañó a todos durante 16 semanas, cerrando la sección cuando finalizó el estado de alarma decretado en España.

Una de las primeras medidas fue implantar el trabajo a distancia, salvo para controladores y técnicos de mantenimiento

## Open Innovation

Se trata de un laboratorio de ideas para que los profesionales de ENAIRE y CRIDA, con la opción de colaboración con otras entidades públicas, puedan proponer ideas respecto a la elaboración de material, impresión 3D u otras actividades para minimizar los efectos del coronavirus.

Desde su puesta en marcha, el uno de abril, se recibieron más de diez propuestas de las que se seleccionaron y se está trabajando, de forma prioritaria, en las siguientes actividades:

- Desarrollo de tirador-pulsador portátil para abrir puertas, cajones o pulsar botones, entre otras. Estos pulsadores han sido probados en distintas dependencias de ENAIRE y CRIDA.
- Fabricación de piezas mediante impresora 3D que se acoplan a las manecillas de las puertas para evitar el uso de las manos, implantándose en las direcciones regionales de ENAIRE en función de sus especificidades.
- Desarrollo de prototipos de máscara de protección en cascos para controlador y pseudopiloto, proyecto que actualmente está en periodo de pruebas.

Estas tres iniciativas han contado con el apoyo y supervisión del área de Relaciones Laborales de ENAIRE para su implantación.

• Plataforma de alerta temprana frente al riesgo de propagación del virus debido a la red de transporte aéreo. Esta iniciativa se está llevando a cabo en colaboración, entre otros, con universidades y epidemiólogos, con el objetivo de desarrollar una aplicación que proporcione el nivel de riesgo de que una epidemia se propague a España, a través de sus aeropuertos, en función de las conexiones de la red de transporte aéreo y el país origen de la epidemia.

Dada la situación actual, la posibilidad de rebrotes de la covid-19 y la buena acogida de la iniciativa, el laboratorio Open Innovation, está previsto que siga operativo en los próximos meses para que los empleados y empleadas puedan seguir aportando sus ideas.

## Gabinete psicológico de apoyo para empleados de ENAIRE

El coronavirus ha traído consigo innumerables dramas a la sociedad; también, a muchas de

las personas que forman parte de ENAIRE y a sus allegados. Por y para ellas se creó el *Programa de Apoyo Psicológico*, un grupo de nueve psicólogos voluntarios que ha estado activo durante tres meses, en guardias que cubrían de lunes a viernes, para ayudar mediante atención telefónica, de manera absolutamente confidencial, a aquellos que, de una u otra forma, lo han necesitado. Además, se ha puesto a disposición de los empleados, así como de sus parejas, hijos, padres y suegros, un servicio de psicología con dos modalidades:

- Sesiones telefónicas: para consultas sobre asuntos relacionados con la ansiedad, problemas de pareja o familiares, duelo, depresión, crecimiento personal o conflictos con compañeros de trabajo, entre otros.
- Sesiones presenciales: dependiendo de cada caso en particular, se deriva a la persona al centro más especializado en un problema concreto.

El ocho de mayo ENAIRE abrió también este teléfono para sus clientes, las líneas aéreas, y al grupo de empresas públicas del que forma parte, liderado por Forética.

mente, sin poder acogerse al trabajo a distancia. Todos los dibujos recibidos se han subido a la intranet e impreso y colgado en las distintas instalaciones, para que estén a disposición de todo el personal de ENAIRE. Además, dentro de la campaña de concienciación sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030

*Engánchate a la rueda ODS*, se envió a todos los empleados un comunicado correspondiente al ODS3 en el que se recogían las actividades de ENAIRE que contribuyen a dicho ODS, una serie de recomendaciones (*Qué puedes hacer tú*) y la propuesta de distintas actividades. Por su parte, desde el servicio de Prevención de Riesgos

Laborales de ENAIRE se han elaborado y enviado a los empleados distintas comunicaciones y vídeos con pautas y consejos, como la mejor manera de ponerse y quitarse las mascarillas o recomendaciones para trabajar a distancia en las mejores condiciones, así como información oficial del Ministerio de Sanidad.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles

# Sin detenerse ante la covid-19

**Estos son momentos difíciles para todos por la rareza de la situación y el temor ante lo imprevisible. Desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles hemos querido seguir dando el servicio de siempre, en todos nuestros ámbitos de actuación, a todas aquellas personas interesadas por el mundo del ferrocarril, de momento confinado.**

■ *Texto: Redacción Centro de Publicaciones*

## El 12 de marzo se produjo el

cierre temporal tanto de los museos de Madrid y Cataluña, como de las actividades de cara al público del Palacio de Fernán Núñez. Pero no se paralizó la actividad ni desde el punto de vista del servicio, a través del teletrabajo, ni desde el punto de vista informativo a través de la web [www.fee.es](http://www.fee.es)

### Visita virtual a los museos de la Fundación. La actividad no se para

Los museos del ferrocarril de Madrid y Cataluña se están adaptando a esta situación extraordinaria con el objetivo de seguir ofreciendo sus servicios y actividades a visitantes y usuarios. La estrategia consiste en dar visibilidad a los contenidos que ya están en sus webs y generar otros nuevos.

El Museo del Ferrocarril de Cataluña, en Vilanova i la Geltrú,

celebra este año 2020 su 30 aniversario. En la web del Museo el visitante podrá recorrer las colecciones de material histórico ferroviario, además de los espacios singulares y las transformaciones resultantes de las obras realizadas en los últimos años. Encontrará también actividades de educación, documentación histórica e imágenes de archivo, actividades familiares y juegos, todo ello con el objetivo de realzar la vertiente didáctica y de entretenimiento.

Con el lema "¡Ponemos a prueba tus conocimientos!", en colaboración con varios museos catalanes, el museo de Cataluña participa en una edición conjunta especial del concurso "Museum Quiz" para proporcionar una alternativa cultural y de ocio durante las semanas de confinamiento que no solo quiere ser una iniciativa cultural de entretenimiento, sino también una invitación a todos los concursantes para que hagan un recorrido previo

por los sitios web de los museos participantes.

También cuenta con actividades de diversa índole para niños, como juegos para crear algunos trenes que se pueden hacer en casa con la ayuda de una impresora o con materiales de reciclaje, inspirándose en las propuestas sugeridas. En el canal de YouTube se pueden ver dos cuentos editados por el Museo, basados en los vehículos de la colección.

Dirigida a público de todas las edades, se propone una iniciativa que consiste en la creación de la exposición virtual colectiva, "La Casa de los Trenes", una composición formada por micro-relatos y dibujos inspirados en cualquiera de los aspectos del amplio universo del ferrocarril, trenes, viajes o en el propio Museo.

En la estación de Delicias el museo madrileño, que en este año 2020 cumple el 140 aniversario de su sede, ofrece una visita virtual, piezas destacadas

y galerías de fotos de los vehículos expuestos y de las salas de la colección. La parte didáctica se refuerza con un espacio de recursos educativos, orientados al profesorado, y con otros contenidos ferroviarios al igual que con enlaces a otros espacios del ferrocarril. En cuanto a la Biblioteca Ferroviaria y el Archivo Histórico Ferroviario del Museo, ante el cierre de la sala de consulta, se están poniendo a disposición de los usuarios algunos de los libros y documentos digitales, expedientes digitalizados y fotografías. Se ha mantenido la publicación del boletín de novedades de la Biblioteca,

a través del cual se informa a los usuarios de las novedades que se incorporan a la colección, haciéndose más hincapié en las revistas especializadas y los documentos electrónicos. Son de gran interés para el visitante virtual las exposiciones que el Museo del Ferrocarril de Madrid organiza en colaboración con *Google Arts & Culture*, iniciativa que permite acceder a la cultura gratuitamente a través de internet. Con "El ferrocarril a través de la Historia", se puede dar un paseo por los andenes de la estación de Delicias junto a los vehículos que forman la exposición permanente; la nueva

exposición virtual "Pasión por el ferrocarril" está formada por fotografías de Eduardo Perucha Esteban, fotógrafo y ferroviario, e ilustra la labor de los voluntarios culturales del Museo del Ferrocarril de Cataluña. El "Paseo literario por el Museo del Ferrocarril", organizado por la Biblioteca Ferroviaria, guía a los viajeros y acompañantes que deseen realizarlo por fragmentos de nueve escritores españoles que describen algún detalle ferroviario y se relaciona este texto con una pieza de la colección del Museo que evoca lo que esos autores descubrieron y plasmaron en sus obras.



## Vídeos, podcasts y documentos en los canales digitales de Vías Verdes. Un área en modo virtual

El Área de Vías Verdes está ofreciendo una serie de propuestas a través de todos sus canales digitales para que se pueda disfrutar virtualmente de las Vías Verdes desde el salón de casa. En su perfil de Twitter @viasverdes\_ffe se está llevando a cabo una campaña muy activa con los *hashtags* #QuédateEnCasa y #VVdesdeCasa donde se proponen materiales interesantes como guías y folletos de Vías Verdes y otras publicaciones.

En el canal YouTube "Vive la Vía", de libre acceso, se pueden encontrar 18 capítulos de la serie de televisión del mismo título, propiedad de la Fundación, así como otros contenidos variados sobre el tema en distintas comunidades autónomas, como el Proyecto *Greenways4All* y otros vídeos de interés. Se pueden visualizar, además, varios recorridos virtuales por todos sus contenidos disponibles para seguir disfrutando

de las Vías Verdes desde casa y planificando excursiones que se podrán realizar cuando termine la cuarentena. Con ese espíritu se ha creado el vídeo "Vías Verdes: volveremos a salir", que anima a preparar escapadas a la naturaleza para cuando se pueda volver a la normalidad.

En relación con lo anterior, resultan accesibles también los reportajes sobre Vías Verdes en el programa España Directo de RTVE, un total de 20 capítulos, que son el fruto de la colaboración entre la Fundación y la televisión pública.

En la radio no han faltado tampoco las propuestas de recorridos. En Radio Nacional de España-RNE se pueden escuchar los *podcasts* del programa En Clave Turismo de Radio Exterior-RNE, con entrevistas a muchos de los promotores y gestores de estos itinerarios. En Radio 5-RNE están disponibles los *podcasts* de Caminantes, con muchos destinos por descubrir, como la Vía Verde del Plazaola o la de Arditurri, la de la Maquinilla y otras más.

Para los más pequeños se ofrecen materiales interesantes

## Se está ofreciendo una serie de propuestas a través de canales digitales para que se pueda disfrutar virtualmente de las Vías Verdes desde el salón de casa

como el *Cuaderno de Campo de la Vía Verde del Aceite*, con juegos, adivinanzas y pasatiempos para aprender y pasarlo bien en familia. También el rincón didáctico de la Vía Verde de La Sierra, con materiales para colorear y aprender del entorno, o el libro infantil ilustrado *La Pequeña Historia de las Vías Verdes de Girona*, un cuento en catalán sobre trenes y bicicletas.

En el mes de abril se ha publicado el último boletín informativo de Vías Verdes donde destacan todas las iniciativas ofrecidas para vivir las Vías Verdes desde casa, los avances realizados en la preparación de la nueva *Guía de Vías Verdes*, el proyecto del túnel de Plasencia, el proyecto Bicitranscat, impulsado por las Vías Verdes de Girona, o la promoción de viajes organizados para después de la cuarentena. También hay un nuevo vídeo sobre la App "Vías Verdes y Red Natura 2000" para Android, que explica todas sus funcionalidades y contenidos. La app, que fue creada con el apoyo de la Fundación Biodiversidad, se puede descargar e instalar desde Google Play Store.

Otra de las actividades que el Área de Vías Verdes está desarrollando durante estas semanas de confinamiento es la organización de unas jornadas a través de





Instagram Live con un interesante programa. En estas Jornadas LIVE se presentarán los puntos de vista de los diferentes actores de este ámbito, principalmente gestores, destinos y empresas, para conocer de primera mano cómo les está afectando la situación y cuáles son sus planes, visiones y estrategias para la salida de la etapa de confinamiento.

### Celebración virtual del Día del Libro

Como todos los años, el 23 de abril se celebra el Día del Libro y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles participa con una gran variedad de propuestas en sus sitios web y en sus diferentes redes sociales.

Acción Cultural ha preparado un espacio particular donde se puede encontrar poesía y cuentos en tiempos de confinamiento, en las voces de sus propios autores. Ganadores de los Premios del Tren "Antonio Machado" de Poesía y Cuento, organizado por la Fundación, leen fragmentos de las obras por las que recibieron premios en el certamen. Luis García Montero, poeta, director del Instituto Cervantes y prologuista de varios de los relatos ganadores de Premios del Tren, introduce la iniciativa en un primer vídeo en el que vierte algunas reflexiones sobre el tren y

la vida. A continuación hay varios vídeos en los que leen sus obras. Todas las lecturas se pueden encontrar en las páginas de Premios del Tren.

El Museo del Ferrocarril de Cataluña ha creado para el Día del Libro una iniciativa dirigida a personas de todas las edades que deseen participar en la creación de la primera exposición virtual colectiva, "La Casa de los Trenes", una composición formada por microrrelatos y dibujos inspirados en el título de la muestra. En el Museo del Ferrocarril de Madrid, la Biblioteca Ferroviaria se está preparando una serie de actividades para celebrar el Día del Libro que invitan al público a acercarse a los trenes y los libros desde el confinamiento. En su web [www.museodelferrocarril.org](http://www.museodelferrocarril.org) se puede realizar "Un paseo literario por el Museo del Ferrocarril": de la mano de algunos de los principales autores de la literatura española se hace un recorrido por fragmentos de sus obras en las que el ferrocarril es protagonista. Esos pequeños fragmentos se enlazan con algunas de las piezas más significativas de la exposición permanente del museo.

Además, el boletín de novedades que publica la Biblioteca Ferroviaria cada quince días será en esta ocasión un monográfico so-

bre literatura y ferrocarril. Y en la sección "Propuestas para leer" de la web del museo se incluyen algunas obras de literatura ferroviaria.

### Innovación e investigación: novedades en el sector ferroviario

El 15 de abril tuvo lugar, de manera virtual, la Sexta reunión del Grupo de Expertos en Operaciones Ferroviarias (GEOF) en la que la Fundación ofrece su apoyo técnico. Allí se pusieron en común experiencias derivadas de la situación de pandemia producida por la covid-19 y posibles medidas a implementar. La PTFE-FFE y MATERPLAT han elaborado un documento con el título "Materiales avanzados para el sector ferroviario" que recoge productos y soluciones innovadoras que contribuyan a la competitividad del ferrocarril y de la industria ferroviaria. Creada en 2006, la PTFE es una herramienta al servicio del sector ferroviario, liderada por la industria, donde trabajan conjuntamente todos los agentes del sistema español de Ciencia-Tecnología-Innovación interesados en el ferrocarril. Su principal objetivo es conseguir los avances científicos y tecnológicos que aseguren la competitividad, la sostenibili-



lidad y el crecimiento del tejido empresarial, alineando las estrategias de los diferentes agentes y concentrando los esfuerzos de I+D+i. La Gerencia y Secretaría Técnica de la PTFE se desarrollan desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. El documento se encuentra disponible en la página web de la PTFE. El Consorcio SAFER-LC, del que es miembro la Fundación, ha presentado los resultados finales, en soporte online, del proyecto europeo "Pasos a nivel más seguros: integración y optimización de la gestión y el diseño de la infraestructura vial y ferroviaria" (SAFER-LC), que ha recibido financiación del Programa de Investigación e Innovación Horizon 2020 de la Unión Europea. El proyecto ha llegado a su fin después de tres años de trabajo para su elaboración. La crisis mundial de la covid-19 obligó a que la reunión final se realizara online con más de 180 participantes de 35 países. La Fundación también forma parte del consorcio investigador del proyecto Ter4Rail, integrado por un total de siete socios de cinco países europeos. En este marco y financiado por la Comisión Europea y la empresa conjunta Shift2Rail, se ha lanzado un concurso de vídeo (*video contest*) destinado a los jóvenes para conocer sus pensamientos, necesidades e ideas con respecto al ferrocarril.

### La apuesta por una plataforma on line de formación

En estos días la tecnología es una herramienta muy útil que

permite mantener activa la oferta formativa y permanecer cien por cien operativos. El Centro de Formación del Transporte Terrestre de la Fundación ofrece una formación especializada con el objetivo de cubrir las necesidades formativas y de actualización de los profesionales y de las empresas y entidades del sector.

Se trata de un entorno virtual de aprendizaje, con metodología multimedia e interactiva, y tres líneas de actuación para afianzar el aprendizaje: formativa, comunicativa e interactiva. La libertad de acceso, horario y dedicación hace que sea fácilmente adaptable a las circunstancias personales. La plataforma de formación on line permite participar en redes de profesionales y foros de debate, así como acceder a contenidos adicionales para complementar la temática del curso elegido.

### El Tren de la Fresa: 36 años de viajes ininterrumpidos

Esta temporada se cumplen 36 años de viajes ininterrumpidos del Tren de la Fresa entre Madrid y Aranjuez. Durante todo este tiempo, este tren histórico ha llevado a bordo a miles de viajeros, pero la pandemia ha provocado que su arranque se retrase a septiembre. Antes de proclamarse el estado de alarma estaban previstas en total 33 circulaciones para la campaña de 2020. Por el momento se han suspendido los cuatro viajes programados en abril y los diez de mayo, a la espera de que se levanten todas las restricciones. ■

## Se pospone el certamen de fotografía **Caminos de Hierro**

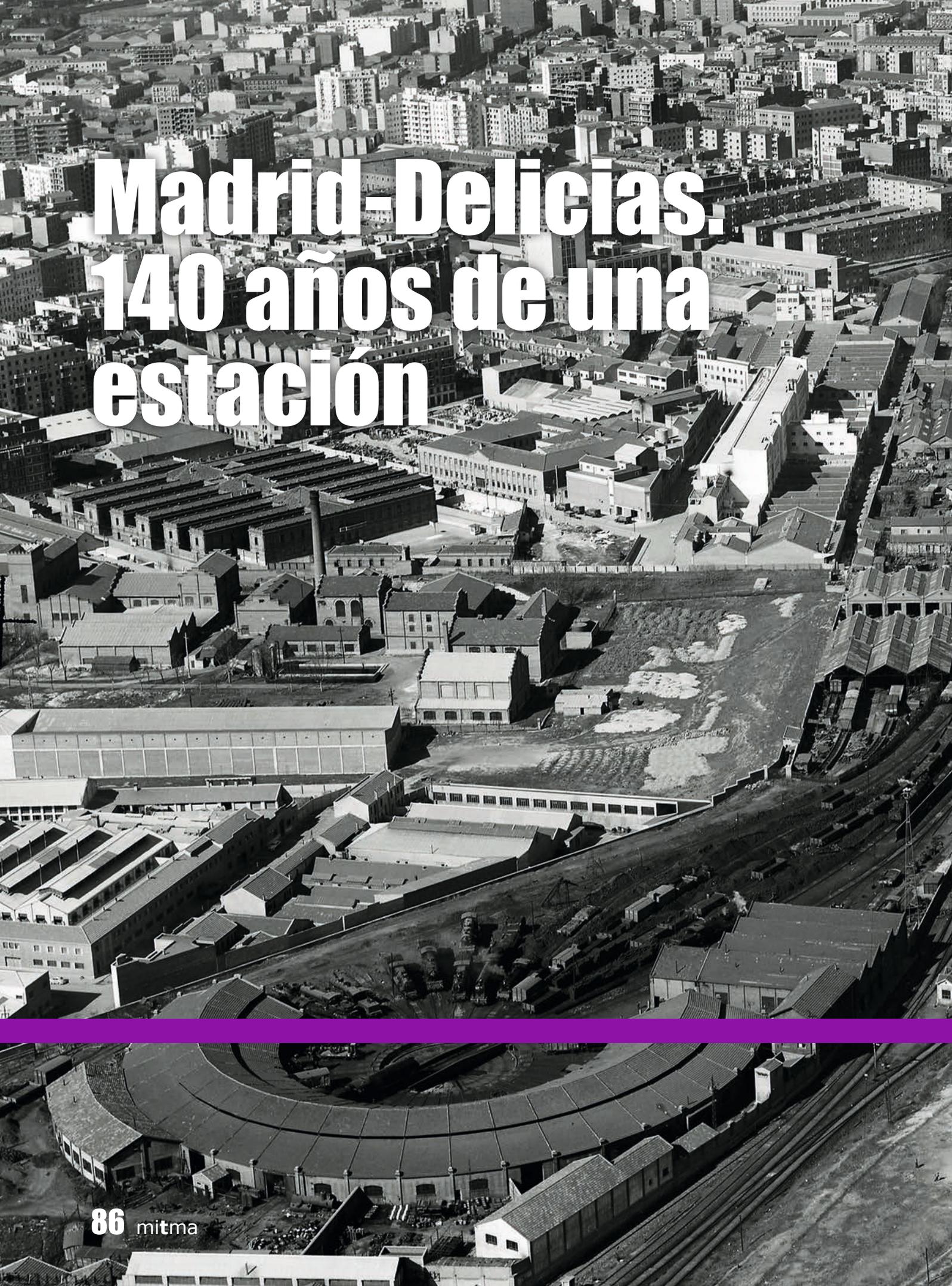
Este concurso, creado en 1986 para fomentar y promocionar las actividades artísticas fotográficas en el entorno del ferrocarril a través de imágenes de sus viajeros, estaciones, trenes, vías, túneles, metros, etc., sigue siendo fuente de inspiración y creatividad para todos los amantes del tren y la fotografía.

Este certamen se ha convertido en uno de los más prestigiosos, a nivel nacional e internacional, y es muy valorado por los profesionales y aficionados al mundo de la fotografía, según se comprueba por el constante incremento en la participación y su creciente internacionalización. La 30ª edición del concurso Caminos de Hierro se había

previsto para finales de abril, con la entrega de premios y la inauguración de la correspondiente exposición con las fotografías premiadas y seleccionadas de las 3.729 recibidas procedentes de 69 países.

La incertidumbre derivada de la pandemia y la complejidad de la situación, que no favorece el disfrute adecuado de la exposición y complica su itinerancia por diferentes espacios públicos y estaciones, han conducido a la Fundación a modificar los plazos previstos en las bases del concurso. Por ello, contando con que la evolución de la situación va a ser favorable, se ha previsto anunciar el fallo del jurado en febrero de 2021.





# Madrid-Delicias. 140 años de una estación



Vista aérea de la estación de Madrid-Delicias en 1961.  
© Paisajes Españoles, S.A.

# Cultura



# Exposición virtual

El 30 de marzo se cumplieron 140 años de la inauguración de la madrileña estación de Delicias, hoy sede del Museo del Ferrocarril de Madrid. Para conmemorarlo, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha organizado la exposición temporal "Madrid-Delicias. 140 años de una estación". Su apertura en la Sala Andaluces del Museo estaba prevista para esa misma fecha, pero la declaración del estado de alarma el 14 de marzo obligó a un rápido cambio de estrategia para no dejar pasar la efeméride. En dos semanas de intenso teletrabajo se adaptaron los contenidos de la exposición para hacerla realidad de modo virtual en la página web del Museo [www.museodelferrocarril.org/140Delicias](http://www.museodelferrocarril.org/140Delicias)

■ *Texto: Ma CONCEPCIÓN GARCÍA GONZÁLEZ. Comisaria de la exposición  
Comunicación Fundación de los Ferrocarriles Españoles*

### En circunstancias excepcionales, capacidad de adaptación.

Ciento cuarenta años es una fecha para conmemorar. Por este motivo, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), a través de su Museo del Ferrocarril de Madrid, en colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), RENFE, ADIF y el Ayuntamiento de Madrid, ha organizado la exposición temporal "Madrid-Delicias. 140 años de una estación".

Todo estaba preparado para abrir la muestra en la Sala Andaluces del Museo el mismo día de la efeméride. Sin embargo, la situación de excepcionalidad vivida tras la declaración del estado de alarma por la pandemia causada por la covid-19, obligó a cancelar la inauguración en este espacio hasta que las circunstancias lo permitiesen.

Tras el esfuerzo realizado por el equipo del Museo en los meses previos para la recopilación de materiales gráficos y elaboración de textos, no se podía dejar pasar esta fecha señalada sin celebrar el cumpleaños de la estación. Así pues, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles tomó la decisión de inaugurar la exposición en formato virtual el propio 30 de marzo en su página

web <http://museodelferrocarril.org/140Delicias/>.

Motivados por el reto planteado y gracias a la inestimable colaboración de la Gerencia de Tecnologías de la Información de la FFE, en dos intensas semanas de teletrabajo se culminó la transformación. El 30 de marzo a las 16:30 h –la misma hora a la que se produjo la solemne inauguración de la estación en 1880–, se abrió la exposición en la web del Museo.

Con la actividad museística de carácter presencial paralizada y en pleno confinamiento, la exposición virtual recibió en sus primeras dos semanas más de 4500 visitas, de las cuales cerca del medio millar se realizaron desde fuera de nuestras fronteras, mayoritariamente desde EEUU y Reino Unido, pero también desde lugares tan remotos como Australia, Mozambique o Vietnam. Este seguimiento internacional fue posible gracias a la versión en inglés de la exposición. Su carácter bilingüe está facilitando enormemente su difusión fuera de nuestras fronteras, habiendo tenido gran repercusión en instituciones como la Asociación Internacional de Historia Ferroviaria y la Unión Internacional de Ferrocarriles, quienes han elaborado reseñas de la exposición a través de sus respectivos boletines de noticias.

### La exposición virtual

En el recorrido a lo largo de 15 secciones, en las que destacan los elementos gráficos, el visitante de la página web puede conocer de cerca los aspectos más relevantes de este singular edificio a lo largo del tiempo, del complejo ferroviario que se desarrolló en su entorno y del impacto que la estación ha tenido en el desarrollo urbanístico del distrito madrileño de Arganzuela. Para lograr un punto de vista diferente sobre la historia de la estación, resultaba imprescindible hacer un trabajo previo de investigación y documentación. En este sentido, se han utilizado documentos del Archivo Histórico Ferroviario y la Biblioteca Ferroviaria recientemente digitalizados, pero también se ha realizado un importante trabajo de búsqueda y localización de fuentes gráficas en archivos y colecciones de numerosas instituciones públicas y privadas. Entre ellas cabe citar el Instituto Geográfico Nacional, el Archivo General de la Administración, el Instituto del Patrimonio Cultural de España, la Biblioteca Nacional, el Archivo Regional de la Comunidad de Madrid, el Archivo Histórico del Ejército del Aire, el Archivo Fotográfico de la Fundación Telefónica, la Colección RailArte, la Fototeca de Paisajes Españoles S.A., el Diario ABC



La construcción de la estación supuso un importante revulsivo para el barrio de Delicias, propiciando la urbanización de su espacio colindante pero, sobre todo, animando la aparición de industrias, almacenes y talleres en sus alrededores

y la Agencia EFE, entre otros. Además, han colaborado la Agrupación Deportiva Ferroviaria y el Centro Cultural Deportivo y Recreativo de Delicias aportando fotografías y documentos, así como otros coleccionistas privados.

A lo largo del recorrido virtual se relata la historia de la estación, anticipándose incluso a su construcción, cuando la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez y la Compañía del Ferrocarril de Madrid a Malpartida de Plasencia (posteriormente Compañía del Ferrocarril del Tajo) decidieron adquirir terrenos en la capital junto al Paseo de las Delicias, al sur del entonces denominado ramal de contorno, para ubicar conjuntamente sus respectivas estaciones de cabecera.

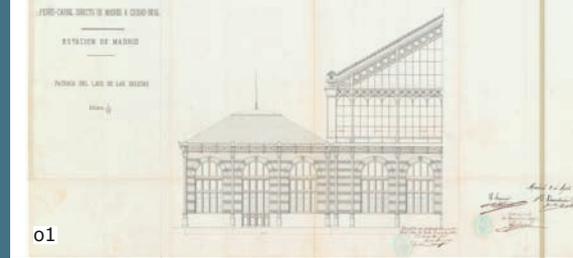
A continuación se aborda el aspecto más conocido, pero igualmente interesante, del proyecto constructivo de la estación diseñado por Émile Cachelièvre.

El ingeniero francés que ideó un novedoso edificio realizado en estructura de hierro, con piezas prefabricadas y ensambladas con roblones, generando un gran espacio diáfano y de gran ligereza. Para ello se utilizaron hierro, cristal y ladrillo, materiales económicos y de rápida construcción.

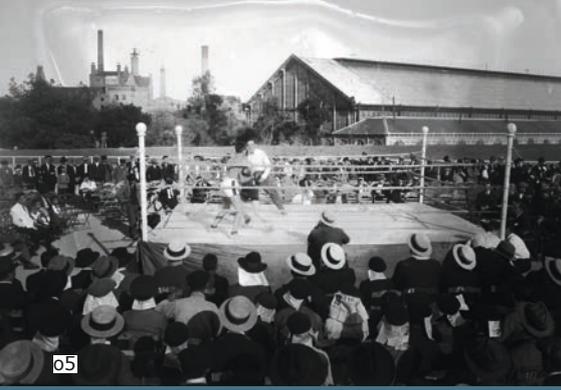
La fotografía de Pedro Martínez de Hebert, que inmortaliza el estado de las obras de construcción de la estación el 1 de junio de 1879, destaca en el siguiente apartado. Junto a ella aparecen cuatro fotografías del edificio recién finalizadas las obras, obtenidas hacia 1880 por el prestigioso fotógrafo francés Jean Laurent.

Mención aparte merecen los solemnes actos de la inauguración de la estación por parte de los reyes de España Alfonso XII y M<sup>a</sup> Cristina la tarde del 30 de marzo de 1880. Fue todo un acontecimiento social en la capital y se ha acompañado el texto con un grabado apenas conocido, publicado en la revista *El Globo. Diario Ilustrado*, en el que se aprecia la llegada de las personalidades de la época en sus carruajes al vestíbulo de la estación. El vídeo que acompaña a esta sección, realizado a partir de la crónica de la inauguración publicada el 8 de abril de 1880 en *La Ilustración Española y Americana* y locutado por el recordado Luis Carandell, sumerge al visitante en la atmósfera de aquella tarde en la estación.

En las siguientes secciones se expone cómo se fue configurando a lo largo del tiempo el recinto ferroviario de Madrid-Delicias en su totalidad, con la construcción de talleres, dependencias auxiliares y la rotonda de locomotoras. El vestíbulo de



- 01.** Modificaciones del proyecto, fachada norte. 2-ago-1879. Foto: Archivo General de la Administración.
- 02.** Estado de las obras de construcción en 1º de junio de 1879. Foto: Pedro Martínez de Hebert. Archivo Histórico Ferroviario (AHF-MFM).
- 03.** Inauguración de la estación definitiva del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real y Badajoz, el 30 de marzo de 1880. Juan Comba. Foto: Revista *La Ilustración Española y Americana*, 8-abr-1880. AHF-MFM.
- 04.** Estación de Ciudad-Real [Delicias], pabellón de salidas del edificio de viajeros. Entre 1880-1881. Foto: J. Laurent y Cía. Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), MCD.



05



06



07



08

- 05.** Campeonato de boxeo Cinturón Madrid para amateurs, campo de Las Delicias. Década de 1920. Foto: Virgilio Muro. Archivo ABC.
- 06.** Inicio de las obras de construcción de viviendas para agentes de RENFE en Delicias. Año 1947. Foto: AHF-MFM.
- 07.** Tren expreso saliendo de Delicias, remolcado por la locomotora 240F-2627 "Mastodonte", Año 1967. Foto: AHF-MFM.
- 08.** Llegada de viajeros a la estación de Madrid-Delicias. Década de 1960. Foto: Fondo Martín Santos Yubero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid.

la estación sufrió una importante transformación en la década de 1930, dividiéndose el espacio en plantas. El plano del proyecto de reforma, conservado en la Gerencia de Patrimonio y Urbanismo Centro de ADIF, así lo corrobora. Una espectacular fotografía aérea del recinto, tomada en 1961, momento culmen de la explotación ferroviaria, muestra todas sus dependencias en pleno funcionamiento.

El tráfico ferroviario y los emblemáticos trenes que llegaban y partían desde esta terminal están también presentes en la muestra. El cartel de la conexión directa con Portugal, fechado en 1882, la fotografía de la salida del primer Tren Español Rápido (TER) de la estación de Delicias en 1967, y la presencia de míticos trenes, como el Lusitania Expreso, que durante décadas se adentró desde la estación de Delicias en el suroeste peninsular, ilustran esta sección.

Se hace también referencia a los viajeros que, desde el momento de su inauguración, transitaban por los andenes de Delicias. Algunas de estas llegadas supusieron todo un acontecimiento, como la del futuro rey Juan Carlos I el 18 de enero de 1955, para iniciar sus estudios en la Academia General Militar de Zaragoza. Pero la estación fue también testigo del tránsito de los emigrantes que, partiendo de Delicias, emprendían viaje hacia América desde el puerto de Lisboa, o los que llegaban procedentes de Extremadura y zonas de Castilla-La Mancha para asentarse en Madrid o continuar trayecto hacia el norte de España, atraídos por la demanda de puestos de trabajo. Los trabajadores que hicieron posible la actividad ferroviaria en este recinto también están

## A lo largo del recorrido virtual se relata la historia de la estación, anticipándose incluso a su construcción

presentes en la muestra. Alguno de ellos, con nombres y apellidos como Fernando Flores, jefe de la estación en 1911, Melitón Díaz Pérez, maquinista del depósito de Delicias en 1952 y Elías Laguna Muela, lamparero encargado en 1967. Estos empleados ejemplifican la importancia que llegó a tener esta estación terminal madrileña, que llegó a contar con más de mil ferroviarios al final de la Guerra Civil, de los cuales más de medio centenar fueron mujeres.

La construcción de la estación supuso un importante revulsivo para el barrio de Delicias, propiciando la urbanización de su espacio colindante pero, sobre todo, animando la aparición de industrias, almacenes y talleres en sus alrededores. Conectados por un ramal de enlace desde Madrid-Delicias, se encontraban el Matadero y Mercado de Ganados y el Mercado Central de Frutas y Verduras, al cual estaba adosada la pequeña estación de Madrid-Mercados.

En la década de 1920 el número de empleados ferroviarios en el barrio era muy importante. Las políticas paternalistas promovidas por las compañías ferroviarias para fomentar las actividades deportivas y de ocio entre sus empleados, y aplacar así en parte sus reivindicaciones laborales, propiciaron, entre



01



02



03



04

**01.** Viajeros esperando el taxi. Década de 1960. Foto: Fondo Martín Santos Yubero. Archivo Regional de la Comunidad de Madrid.

**02.** Tren de mercancías en la estación de Madrid-Mercados, adosada al Mercado de frutas y verduras de Legazpi. Año 1966. Foto: AHF-MFM.

**03.** Vista del lateral del pabellón de salidas. 30-jun-1969. Foto: Juan B. Cabrera. AHF-MFM.

**04.** Tren TAF en los andenes de Delicias. 25-mar-1967. Foto: Jordi Ibáñez. AHF-MFM.

otras acciones, la cesión de un terreno junto a la estación para la práctica deportiva. El campo de Las Delicias se convertiría en todo un referente en el barrio, en él jugaba como local el equipo de fútbol de "la Ferro", que en tres temporadas (1939-1943) compitió en segunda división A. Pero además de los espectáculos futbolísticos, se organizaron en este campo combates de boxeo y lucha libre, que fueron muy apreciados por el público en la posguerra. Varias fotografías casi inéditas de estas actividades, tomadas en las décadas de 1920 y 1940, protagonizan este apartado.

Para intentar paliar el problema de la vivienda de sus empleados, RENFE se constituyó en 1944 como entidad constructora de viviendas protegidas. Sobre el campo de Las Delicias se edificaron, entre 1947 y 1957, hasta 248 viviendas para ferroviarios. En sucesivas fotografías se recoge el proceso constructivo de los edificios que, una vez finalizados, ocultaron en gran medida la vista de la estación desde el Paseo de las Delicias. El cierre de Madrid-Delicias al tráfico de viajeros en 1969 coincidió con el paulatino proceso de desindustrialización del barrio, que se vería concluido con la puesta en marcha del plan urbanístico conocido como "Pasillo Verde Ferroviario", desarrollado en la década de 1990. Finalizada la actividad ferroviaria, la estación corrió serio riesgo de desaparición. Su salvación vendría en 1980 con la firma del acuerdo entre RENFE y el Ministerio de Cultura para instalar en el edificio de viajeros el Museo Nacional del Ferrocarril y el de Ciencia y Tecnología. Apenas unos meses después, el 21 de enero de 1981, sería incoado el

expediente de declaración de monumento histórico-artístico a favor de la estación de "Las Delicias".

En 1984 abriría sus puertas en el edificio de viajeros de la estación el hoy denominado Museo del Ferrocarril de Madrid, que a lo largo de sus más de 35 años de historia cumple con la misión de divulgar el conocimiento sobre el ferrocarril y su patrimonio histórico y cultural en la sociedad, desde todos los puntos de vista. Esta nueva etapa cuenta también con un espacio específico dentro de la exposición, mostrando su actual faceta como espacio de dinamización cultural.

Como apéndice de la exposición, en los dos últimos apartados, se contemplan las actividades artísticas que han tenido como inspiración la estación de Madrid-Delicias. En especial, se enumeran la gran cantidad de rodajes cinematográficos que han tenido y tienen lugar en este espacio. La estación, detenida en el tiempo, ofrece un escenario único e incomparable para la ambientación de largometrajes y series de televisión. La espectacular fotografía del rodaje de *Doctor Zhivago* en Delicias, tomada en julio de 1965, centra la atención en este apartado. Entre las muestras artísticas de este último apartado, el grabado de Juan Comba, publicado el 8 de abril de 1880 en la revista *La ilustración Española y Americana*, nos traslada al acto de inauguración de la estación, en el momento en que cinco trenes engalanados hacían su entrada en el edificio de viajeros en presencia de los reyes de España. Destaca por ser una de las primeras manifestaciones artísticas en las que aparece la estación de Madrid-Delicias, por entonces



El expreso de Badajoz, último tren que salió de Delicias. 30-jun-1969. Foto: AHF-MFM.

denominada, estación de Ciudad Real. Como colofón, varias citas literarias, extraídas de algunas obras en las que Delicias aparece mencionada, concluyen esta muestra conmemorativa.

### Nuevos recursos en la web

Aunque en el entorno digital no se puede disfrutar de las piezas que se han seleccionado para la exposición en la sala y que contextualizan el discurso, el mundo virtual ofrece la posibilidad de ampliar contenidos y utilizar otros recursos, como videos y locuciones, que enriquecen la muestra.

Así pues, tras la apertura de la exposición virtual se ha seguido trabajando en la ampliación de contenidos para todos los públi-

cos y niveles de interés, creando nuevos apartados como el espacio denominado "¿Sabías que...?", en el que mediante 36 fichas se explican aspectos destacados o curiosos relacionados con la estación, complementando así a las secciones temáticas que la componen.

La exposición virtual cuenta también con un apartado educativo, el espacio EducaDelicias, en el que se han integrado recursos interactivos para los más pequeños, con puzles y juegos educativos en línea como el Trivial Delicias, la ruleta de palabras o el juego Marco Topo. Además, una línea del tiempo representa gráficamente los hitos históricos más importantes de la estación. Próximamente se publicará también en esta sección una

*Guía del profesorado*, que está elaborando el Área de Educación del Museo de cara al comienzo del nuevo curso escolar, con el fin de que los grupos de alumnos de Primaria y Secundaria puedan sacar el máximo partido a su visita al Museo. ■

**La estación de Delicias no ha perdido su relevancia como uno de los ejemplos más representativos de la arquitectura del hierro del s.XIX en Madrid**

# Madrid-Delicias. Breve reseña histórica

Oculto a la vista desde el Paseo del cual toma nombre, la estación de Delicias no ha perdido su relevancia como uno de los ejemplos más representativos de la arquitectura del hierro del s. XIX en Madrid. Desde su emplazamiento, siete metros por debajo del nivel del Paseo, y junto a la vía de contorno –hoy Pasillo Verde Ferroviario–, se levantó este singular edificio.

Muy distinto fue el momento de su inauguración, el 30 de marzo de 1880, cuando esta nueva construcción era conocida como estación de Ciudad-Real, por ser la cabecera de la línea férrea que la Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez (CRB) había inaugurado el año anterior. Aquel día, cuando muchas de las personalidades de la época se dieron cita en la estación para participar en los actos festivos organizados al efecto, el edificio de viajeros era bien visible desde el Paseo. Por entonces, la zona Sur del ensanche de Madrid, donde fue levantada, conservaba en gran parte su naturaleza agrícola y semirural y escasamente

había edificios o construcción alguna en sus inmediaciones.

Los dos recintos ferroviarios que en la fecha existían en Madrid, Atocha (MZA) y Príncipe Pío (Norte), contaban con instalaciones provisionales que habían ido ampliando a medida que surgían nuevas líneas o aumentaba el tráfico ferroviario. Pero el impulso del ferrocarril planteaba exigencias arquitectónicas nuevas, necesitaba cubrir grandes espacios diáfanos –sin pilares ni columnas– para proteger vehículos y viajeros, que al mismo tiempo permitiese la ventilación de los humos generados por las locomotoras. La arquitectura del hierro, que en el último tercio del s.XIX irrumpía con fuerza en Europa, fue la solución perfecta. Émile Cachelièvre, ingeniero francés que firmó los planos del proyecto constructivo, sin duda alguna se inspiró en la gran galería de máquinas que Henri de Dion había proyectado para la Exposición Universal de París celebrada en 1878. Con materiales importados desde Francia, la estructura de hierro forjado y cristal únicamente necesitaba ser ensamblada y asegurada con roblones en destino. Así se levantó el edificio de viajeros de la

estación en un tiempo récord de 14 meses y Delicias se convirtió en la primera estación monumental de Madrid.

Muy pronto, la existencia de la estación supuso una transformación definitiva del entorno, en el que comenzaron a establecerse industrias y talleres, primero junto a la vía de contorno que unía Atocha y Príncipe Pío, y posteriormente en el ramal ferroviario que se construyó desde Delicias al Madero y Mercado de Ganados, y al Mercado de Frutas y Verduras de Legazpi, instalaciones esenciales para el abastecimiento de Madrid, situadas en la orilla del río Manzanares, que llegaron a tener una estación propia, Madrid-Mercados. Desde su puesta en funcionamiento, Delicias fue la puerta de Madrid hacia Extremadura y Portugal. Pero el escaso éxito empresarial de las sucesivas compañías ferroviarias que explotaron esta línea hacia la frontera portuguesa, debido en parte a la despoblación de la zona por la que discurría el trazado, culminó en 1928, cuando se produjo su nacionalización, junto con otras líneas ferroviarias, en la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España.

La fusión de estas compañías y la centralización de sus servicios generales en la estación de Madrid-Delicias, impulsaron la necesidad de hacer ampliaciones y reformas en todo el recinto. El vestíbulo, hasta entonces diáfano, fue dividido en plantas para ubicar oficinas en la primera y los archivos en la segunda. También se construyó, a comienzos de la década de 1930, una nueva rotonda para 24 locomotoras.

En los años posteriores, ya en época RENFE, se hicieron obras

AÑOS	COMPAÑÍA	SIGLAS
1879-1880	Compañía de los Ferrocarriles de Ciudad Real a Badajoz y de Almorchón a las Minas de Carbón de Belmez	CRB
1880-1893	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante	MZA
1880-1894	Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal	MCP
1894-1928	Compañía Explotadora de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España	MCP-Oeste
1928-1941	Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España	Oeste
1941-2004	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles	RENFE
2005-actualidad	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias	Adif



Sala de Tracción del Museo del Ferrocarril de Madrid. Foto: Federico Pérez. AHF-MFM.

de adecentamiento del recinto exterior y de algunas dependencias internas, como el vestíbulo, que se embelleció con una nueva decoración azulejada. El cambio más llamativo se produjo a comienzos de la década de 1950, con la apertura de un acceso directo a la nave central en el frontis del edificio, adonde fue trasladada la marquesina del antiguo pabellón de Llegadas, siendo hoy en día el acceso principal al Museo.

En tan solo 20 años, desde 1950 a 1970, la estación quedó completamente tapada desde el Paseo de las Delicias. A finales de la década de 1940 y en los primeros años de la década de 1950, se construyeron, sobre el solar del antiguo campo deportivo de Las Delicias, los bloques de viviendas para ferroviarios que hoy ocupan el número 63 del Paseo de las Delicias. En 1967 concluyeron las obras del Centro de Cálculo de la RENFE, levantado justo en el jardín que existía delante de la fachada Norte, y en 1970, cuando la estación ya se había clausurado al tráfico de viajeros, se inauguró la parroquia de Nuestra Señora de las

Delicias, construida en un solar cedido por RENFE en la confluencia entre el acceso a la estación y la calle Cristo del Camino.

Comenzaron así los años inciertos en que el imponente edificio de viajeros languidecía oculto y casi sin uso. Muchas de sus dependencias fueron demolidas, como la gran rotonda de locomotoras, que a comienzos de la década de 1980 ya había desaparecido.

Afortunadamente, gracias al acuerdo firmado entre RENFE y el Ministerio de Cultura en 1980 para instalar en su interior los Museos Nacionales del Ferrocarril y de la Ciencia y la Tecnología, y a la incoación del expediente para la declaración de la estación como monumento histórico-artístico en 1981, Madrid-Delicias se salvó.

El hoy denominado Museo del Ferrocarril de Madrid abrió sus puertas en diciembre 1984 y desde entonces ha cumplido ininterrumpidamente con su misión de conservar y divulgar el patrimonio histórico ferroviario en nuestra sociedad.

Recientemente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

Urbana (Mitma) ha hecho pública la propuesta ganadora del concurso de proyectos para la rehabilitación de la estación de Madrid-Delicias. Esto supone, sin duda, una nueva y esperanzadora etapa para este histórico inmueble, que se sumará a los 140 años de historia con los que ya cuenta.

## Datos destacados

- Proyecto constructivo: 12 de octubre de 1878
- Ingeniero: Émile Cachelière
- Inauguración: 30 de marzo de 1880
- Superficie del edificio de viajeros: 10.750 m<sup>2</sup>
- Cierre del servicio de viajeros: 30 de junio de 1969
- Incoación expediente monumento histórico-artístico: 21 de enero de 1981
- Acondicionamiento para Museo: 1981-1984
- Apertura del Museo: 19 de diciembre de 1984
- Propietario: Adif
- Adscripción del Museo: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma)



# ENCUENTROS

De arriba abajo:

- **El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos**, durante rueda de prensa telemática que ha ofrecido en La Moncloa para informar de las medidas de su departamento sobre la covid-19 (30 de marzo).

- **Comparecencia de los ministros de Sanidad, de Defensa, del Interior y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:** Los ministros de Sanidad, Salvador Illa; de Defensa, Margarita Robles; del Interior, Fernando Grande-Marlaska, y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos (19 de abril).

- **Rueda de prensa telemática tras la reunión del Comité de Gestión Técnica del Coronavirus:** Intervención de María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad (28 de marzo).

- **Rueda de prensa de los ministros José Luis Ábalos y Reyes Maroto:** Los ministros de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, y de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, durante su comparecencia para informar de las iniciativas de sus departamentos para combatir la covid-19 (8 de abril).

- **Rueda de prensa de los miembros del Comité de Gestión Técnica del Coronavirus:** Intervención de María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad (30 de marzo).

**Lo paramos** si no te confías. **Lo paramos** si te mentalizas de que no va a ser fácil. **Lo paramos** cada vez que te lavas las manos. **Lo paramos** cuando te reúnes por videoconferencia. **Lo paramos** si te quedas en casa. **Lo paramos** si viajas solo cuando es imprescindible. **Lo paramos** si evitas lugares concurridos. **Lo paramos** cuando no compartes información falsa. **Lo paramos** si ayudas y haces caso a nuestros profesionales sanitarios. **Lo paramos** cuando confías en que vamos a superar esto.

**#ESTE  
VIRUS**

**LO  
PARAMOS  
UNIDOS**

**DETENER EL CORONAVIRUS ES RESPONSABILIDAD DE TODOS Y TODAS.  
SI TE PROTEGES TÚ, PROTEGES A LOS DEMÁS.**



# Mapa Oficial de Carreteras<sup>®</sup>

ESPAÑA

## Incluye:

- Cartografía (E. 1:300.000 y 1:1.000.000)
- Aplicación interactiva actualizable  
vía web (windows 7 o superior)
- Caminos de Santiago en España 
- Alojamientos rurales 
- Guía de playas de España
- Puntos kilométricos
- Índice de 20.000 poblaciones
- Mapas de Portugal, Marruecos y Francia

## También en la aplicación:

1128 Espacios Naturales Protegidos  
152 Rutas Turísticas  
118 Vías Verdes

# 2020

## Mapa Oficial de Carreteras<sup>®</sup>

ESPAÑA



## 2020

Mapa Oficial  
de Carreteras

ESPAÑA



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO