

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN**Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad — COVID-19**

(2020/C 169/02)

I. Introducción

1. La pandemia de COVID-19 está teniendo considerables repercusiones en el transporte y la conectividad de la UE. Las medidas tomadas para frenar la pandemia han tenido como resultado una reducción drástica de la actividad en el sector de transportes, especialmente en el transporte de viajeros ⁽¹⁾. Los flujos de mercancías se han visto menos afectados, en parte gracias a los esfuerzos colectivos de la UE por mantener el tráfico de mercancías, aunque se ha registrado una reducción debido al descenso en la actividad económica y a la perturbación de las cadenas de suministro.
2. La Comisión ha elaborado orientaciones sobre la restricción temporal de los viajes no esenciales ⁽²⁾ y ha presentado medidas específicas para el transporte, incluidas las directrices sobre medidas de gestión de fronteras ⁽³⁾, sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» para el transporte de mercancías ⁽⁴⁾, sobre medidas para facilitar las operaciones de transporte aéreo de mercancías ⁽⁵⁾ y sobre la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques ⁽⁶⁾. La Comisión ha ofrecido orientaciones sobre la mejor manera de proteger tanto a los trabajadores del transporte como a los viajeros y, al mismo tiempo, mantener el transporte de mercancías.
3. Mientras se sigan aplicando las restricciones a la circulación de personas y siga existiendo la posibilidad de que se vean también afectados los flujos de mercancías, todos los Estados miembros seguirán aplicando de forma sistemática y coordinada estas medidas y recomendaciones sobre el flujo de mercancías, la libre circulación de trabajadores que ejercen ocupaciones críticas ⁽⁷⁾ y el tránsito y la repatriación de viajeros y tripulaciones. Los Estados miembros deben seguir haciendo uso de la red de puntos de contacto nacionales para el transporte en relación con la respuesta la COVID-19, coordinada por la Comisión.
4. Cuando empiece a mejorar la situación de la salud pública, será importante restablecer progresivamente los servicios de transporte y la conectividad en la medida en que lo permitan las condiciones epidemiológicas, ya que son facilitadores clave de la UE y de la economía mundial, así como parte esencial de la vida diaria de los ciudadanos de la UE.
5. El 15 de abril de 2020, la Comisión Europea, en cooperación con el Presidente del Consejo Europeo, presentó una hoja de ruta común europea ⁽⁸⁾ en la que se formulaban recomendaciones para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19. En la hoja de ruta común europea se anunciaba que la Comisión presentaría también «orientaciones más detalladas sobre cómo restablecer progresivamente los servicios de transporte, la conectividad y la libre circulación en cuanto la situación sanitaria lo permita, también con vistas a planificar los viajes ligados a las vacaciones de verano».

⁽¹⁾ Por ejemplo, - 90 %, aproximadamente, del tráfico aéreo en comparación con las cifras de hace un año (fuente: Eurocontrol); - 85 % de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril a larga distancia; - 80 % de los servicios regionales de transporte de viajeros por ferrocarril (incluido el transporte suburbano); casi total paralización de los servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril (fuente: CER); reducción superior al 90 % de los transportes en buques de pasaje y en cruceros a mediados de abril en comparación con hace un año (fuente: EMSA).

⁽²⁾ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final y C(2020) 2050 final (DO C 102I de 30.3.2020, p. 12).

⁽³⁾ C(2020) 1753 final (DO C 86I de 16.3.2020, p. 1).

⁽⁴⁾ C(2020) 1897 final (DO C 96I de 24.3.2020, p. 1).

⁽⁵⁾ C(2020) 2010 final (DO C 100I de 27.3.2020, p. 1).

⁽⁶⁾ C(2020) 3100 final (DO C 119 de 14.4.2020, p. 1).

⁽⁷⁾ C(2020) 2051 final (DO C 102I de 30.3.2020, p. 12).

⁽⁸⁾ Hoja de ruta común europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19 (DO C 126 de 17.4.2020, p. 1.).

6. La salud de los ciudadanos, incluidos los trabajadores del transporte y los viajeros, sigue siendo la prioridad principal. Debe prestarse especial atención a los colectivos de población vulnerables, por ejemplo, las personas mayores y las que tienen patologías subyacentes, en pleno respeto de su privacidad. Por lo tanto, se debe proceder gradualmente a la hora de relajar las restricciones operativas y las de viaje, con el fin de proteger la salud y garantizar que los sistemas y servicios de transportes, así como otros sistemas relacionados con ellos (por ejemplo, los controles en las fronteras exteriores), puedan absorber mayores volúmenes de mercancías y de viajeros. Todas estas medidas deben ir acompañadas de campañas de comunicación, constantemente actualizadas, para garantizar que los viajeros puedan hacer sus planes y actuar con pleno conocimiento de la situación y que, por lo tanto, cuando viajen, asuman también su responsabilidad individual en el respeto de las recomendaciones sanitarias.
7. El restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y de la conectividad dependerá plenamente del enfoque que se adopte respecto de las restricciones de viaje, de las evaluaciones epidemiológicas y del asesoramiento de los expertos en medicina sobre las precauciones necesarias en relación con la salud y la protección sanitaria. Por lo tanto, estas directrices de la UE para el restablecimiento de los servicios de transportes y la conectividad deben entenderse sin perjuicio de dichas políticas, con las que mantendrán una consonancia y coherencia plenas, y aplicarse en el marco de la hoja de ruta común europea.
8. Las directrices proporcionan un marco común para prestar apoyo a las autoridades, a las partes interesadas, a los interlocutores sociales y a las empresas activas en el sector de transportes durante el restablecimiento progresivo de la conectividad. Constan de una serie de principios generales aplicables a todos los servicios de transporte y de recomendaciones específicas diseñadas para abordar las características de cada modo de transporte y para ser realistas y prácticas. Su objetivo es ofrecer más orientaciones sobre cómo restablecer progresivamente los servicios de transporte, la conectividad y la libre circulación en cuanto la situación sanitaria lo permita, al tiempo que se protege la salud de los trabajadores del transporte y de los viajeros. Se deben aplicar a los transportes dentro de los Estados miembros y entre ellos. Sin embargo, teniendo en cuenta la naturaleza transfronteriza del transporte, sería adecuado aplicar estas directrices a los servicios de transporte entre los Estados miembros y países no pertenecientes a la UE tan pronto como lo permita la situación epidemiológica.
9. La pandemia de COVID-19 ha afectado a toda la UE pero sus repercusiones difieren entre los distintos Estados miembros, regiones y zonas. Los Estados miembros tienen que cooperar estrechamente con las instituciones y agencias de la UE con el fin de restablecer la conectividad en toda la UE de manera segura para todos los implicados y de recuperar la confianza de los ciudadanos en los servicios de transportes. No es viable crear un entorno enteramente desprovisto de riesgos para los viajes, como ocurre con cualquier otra actividad, pero se deben minimizar los riesgos lo más posible durante toda la duración de la pandemia. Hasta que no se haya desarrollado una vacuna eficaz que esté ampliamente disponible, sigue existiendo la posibilidad de que se produzca una segunda oleada de contagios o grupos de brotes. Por lo tanto, hay que elaborar planes adecuados para volver a introducir las medidas, si resultase necesario.
10. Dado el carácter mundial de la pandemia de COVID-19 y el carácter internacional de los servicios de transportes, es indispensable que haya un marco de aceptación recíproca de la situación sanitaria y de las medidas en vigor entre países, regiones y zonas, por ejemplo, entre los Estados miembros o entre la UE y terceros países, para que, a su debido tiempo y de forma gradual, se puedan restablecer los sistemas de transporte europeos y también los mundiales. En este contexto, las autoridades competentes de la UE deben cooperar en la mayor medida posible con terceros países y con las organizaciones internacionales del sector (*). Por lo tanto, siempre que se pueda, las medidas deberán estar en consonancia en cuanto a sus objetivos y efectos, y deberán aceptarse como equivalentes.
11. Como se indica en la hoja de ruta común europea, estas directrices también son pertinentes con vistas a la sesión veraniega y para planificar los viajes asociados a las vacaciones. El turismo es un sector importante de la economía de la UE; está intrínsecamente vinculado al transporte y a los viajes y depende de que estén disponibles los servicios de transporte de viajeros, que son una condición previa y una premisa fundamental para el turismo. Por lo tanto, restablecer a su debido tiempo una conectividad adecuada será crucial para permitir el restablecimiento gradual del turismo.

(*) Por ejemplo, la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte, etc.

II. Principios para el restablecimiento seguro y gradual del transporte de viajeros

a) Principios generales para restablecer la conectividad

12. Todos los tipos de servicios de transportes deben reanudarse progresivamente con carácter prioritario siempre que se hayan aplicado realmente medidas proporcionadas y eficaces para proteger la salud de los trabajadores del transporte y los viajeros. Dichas medidas deben ajustarse a los criterios, principios y recomendaciones generales establecidos en la hoja de ruta común europea, sobre todo en relación con la situación epidemiológica y las políticas en materia de controles fronterizos y restricciones de los desplazamientos y los viajes.
13. Por consiguiente, las medidas que puedan restringir las operaciones de transporte, así como las medidas de prevención y de protección sanitaria, deben limitarse en su alcance y duración a lo necesario para proteger la salud pública. Todas las medidas, además de ser proporcionadas, deben estar debidamente motivadas, ser transparentes, pertinentes, específicas para cada modo de transporte, no discriminatorias y deben mantener condiciones de competencia equitativas en el mercado único. Los Estados miembros tendrán que garantizar que estas medidas cumplen lo dispuesto en la normativa sobre ayudas estatales y en el resto del Derecho de la UE.
14. Las medidas deben ser objeto de un seguimiento continuo, de manera que, si procede, puedan ser nuevamente evaluadas y ajustadas a la luz de los conocimientos de los expertos y las consideraciones pertinentes con el fin de que sigan siendo proporcionales al nivel que presenten en cada momento las necesidades de la salud pública. Cuando aparezcan soluciones nuevas y más eficientes, deben desplegarse prioritariamente de forma que se puedan suspender las medidas menos eficientes o más gravosas. Hay que respetar el principio de rentabilidad entre coste y eficacia, lo que implica que, cuando se disponga de varias opciones para obtener resultados comparables en cuanto a garantizar la seguridad de los trabajadores del transporte y de los viajeros, se debe dar preferencia a la opción menos costosa.
15. Para proteger y restablecer el pleno funcionamiento del mercado único, la prestación de servicios de transportes transfronterizos, la plena eficacia de las medidas sanitarias y la confianza de los ciudadanos, los Estados miembros deben actuar de forma coordinada y cooperando entre sí. Los Estados miembros deben tomar las medidas de levantamiento de las restricciones de viaje derivadas de la COVID-19 basándose en las directrices de la Comisión sobre las fronteras interiores de 13 de mayo de 2020 ⁽¹⁰⁾ y deben notificarlas a la Comisión y a todos los Estados miembros. La Comisión está dispuesta a coordinar el levantamiento de las restricciones y el restablecimiento de los servicios de transportes a través de la red de puntos de contacto nacionales.
16. También aquí es necesario adoptar un enfoque coordinado con los países vecinos de la UE, pero también con otros países. Ya se han ampliado los canales de coordinación, por ejemplo, en los Balcanes Occidentales, para incluir a las respectivas autoridades nacionales, que cooperan estrechamente con la red de puntos de contacto nacionales en materia de transportes de la UE. El objetivo común es garantizar la prestación de servicios de transportes y la conectividad.
17. En consonancia con los citados principios de que las medidas deben ser proporcionadas y específicas para cada modo de transporte, deben identificarse las opciones de movilidad seguras, en vez de tomar medidas de prohibición generales que lleven a la paralización de los servicios de transportes de la UE. Por ejemplo, piénsese en una mayor limpieza periódica, desinfección y ventilación adecuada de los nodos y vehículos de transporte ⁽¹¹⁾ en lugar de prohibir completamente los correspondientes servicios de transportes. Este enfoque permitirá combatir directamente los riesgos en su origen y, al mismo tiempo, volver gradualmente a las actividades económicas y cotidianas periódicas. En este sentido, será esencial que se dé una estrecha cooperación entre las autoridades sanitarias y de transporte, así como con las partes interesadas más relevantes.

⁽¹⁰⁾ Comunicación de la Comisión — Por un enfoque gradual y coordinado de la restauración de la libertad de circulación y del levantamiento de los controles en las fronteras interiores — COVID-19 de 13 de mayo de 2020.

⁽¹¹⁾ En la presente Comunicación, el término «vehículo» abarca, según el contexto de que se trate, todos los tipos de vehículos, incluidos, entre otros, automóviles, camiones, autobuses, autocares, trenes, aviones, buques, barcos, transbordadores, etc.

18. Hay que seguir garantizando el transporte de mercancías para asegurar el funcionamiento de las cadenas de suministro. En la hoja de ruta común europea se indicaba que «en la fase de transición, deben renovarse los esfuerzos para mantener un flujo de mercancías sin obstáculos y garantizar las cadenas de suministro». Tomando como punto de partida los actuales quince minutos de espera como máximo para cruzar las fronteras por los carriles verdes, hay que aligerar gradualmente y de forma coordinada los controles fronterizos mediante los canales de coordinación establecidos, como los puntos de contacto nacionales para la COVID-19 y el Dispositivo de Respuesta Política Integrada a las Crisis (RPIC), para, en última instancia, permitir que todos los vehículos de mercancías y todos los productos atraviesen las fronteras internas como antes de introducir las restricciones relacionadas con la COVID-19. Según se vaya intensificando el tráfico, deberá prestarse especial atención al papel desempeñado por los nodos de transporte multimodales, como puertos o terminales de contenedores, en apoyo de los carriles verdes. Para garantizar el funcionamiento de las cadenas de suministro hay que sacar el máximo provecho de todos los modos de transporte, incluidas las vías navegables interiores y el transporte de mercancías por ferrocarril. Hay que garantizar la circulación libre y sin obstáculos de los trabajadores esenciales del transporte, para lo que se podría considerar el acceso a vías rápidas en los nodos de transporte. Durante la transición gradual y en función de las recomendaciones de las autoridades de sanidad pública, se deben ir reduciendo gradualmente los controles sanitarios, deben levantarse las cuarentenas sistemáticas (entendiendo por tales las aplicadas independientemente de que la persona presente síntomas o de los resultados de las pruebas) y suprimirse los convoyes, mientras que las prohibiciones de conducir se podrían reintroducir si lo permite la fluidez del tráfico; también deben armonizarse aún más las excepciones a las normas sobre tiempos de conducción y períodos de descanso después de mayo de 2020 y limitarse a lo estrictamente necesario, para restablecer normas de la UE uniformes y fácilmente aplicables.
19. Tan pronto como lo permita la situación de la salud pública, deben levantarse las restricciones que pesan sobre el transporte individualizado (por ejemplo, automóviles, motos o bicicletas). Relajar las restricciones permite reanudar rápidamente la movilidad, especialmente a nivel local y regional (por ejemplo, permitiendo viajes de mayor distancia y a mayor rapidez a nivel local o dentro de un Estado miembro). Si se levantan estas restricciones para facilitar el transporte individualizado, debe hacerse en consonancia con las medidas de distanciamiento y prevención exigidas o recomendadas por cada Estado miembro.
20. Al mismo tiempo, hay que aumentar la disponibilidad de opciones seguras de transporte colectivo, en consonancia con el desconfiamiento gradual, con el fin de proporcionar a todos los ciudadanos alternativas de movilidad. La forma en que estas medidas se ejecuten y comuniquen debe ser tal que contribuya a restablecer la confianza de los viajeros en el uso seguro del transporte colectivo.
21. Hay que garantizar que los operadores de transporte y los proveedores de servicios que ofrecen servicios equivalentes para un mismo itinerario estén sujetos a medidas equivalentes. El objetivo debe ser proporcionar a los viajeros el mismo nivel de seguridad, claridad y previsibilidad, así como evitar la discriminación y mantener unas condiciones de competencia equitativas.
22. Para garantizar que las medidas a la salida y a la llegada de cualquier modo de transporte sean comparables, evitando así que el viaje resulte excesivamente incómodo, o incluso imposible, es fundamental garantizar que se acepten mutuamente en el punto de partida y de llegada medidas equivalentes, basadas en principios comunes y que cada una de ellas reduzca adecuadamente los riesgos sanitarios pertinentes. Esto debe facilitarse mediante la coordinación entre los Estados miembros y con países no pertenecientes a la UE.
23. Los operadores de transporte y los proveedores de servicios podrían divulgar información sobre los índices medios de ocupación en determinadas conexiones u horarios con el fin de que los viajes se puedan planificar con más datos. Esto reviste especial importancia para los servicios en que no hay reservas de asientos y para el transporte público local. La información se podría divulgar en línea o mediante aplicaciones móviles específicas.
24. En algunos Estados miembros, regiones y ciudades ya se está reconsiderando la movilidad urbana, por ejemplo ampliando las aceras y los carriles para bicicletas, adaptando los horarios y desarrollando tecnologías innovadoras para gestionar los flujos de viajeros e impedir que se formen aglomeraciones. La Comisión alienta y apoya el desarrollo y la aplicación de nuevas soluciones y medidas de movilidad urbana para facilitar una movilidad activa, colectiva y compartida de modo seguro y para garantizar la confianza entre los ciudadanos.
25. Cuando sea necesario, deberán aplicarse normas claras sobre los derechos y obligaciones de los operadores de transporte y los prestadores de servicios, por ejemplo, sobre si los operadores son responsables de garantizar la distancia o pueden denegar el acceso a un nodo de transporte o a un vehículo a quien no lleve mascarilla o si se superan determinadas cifras máximas de viajeros; el marco jurídico por el que se les autorice a aplicar estas medidas debe estar claramente definido.

b) *Proteger a los trabajadores del transporte*

26. Los trabajadores del transporte en todas sus modalidades han desempeñado un papel fundamental en la crisis: han suministrado mercancías, han contribuido al funcionamiento de las cadenas de suministro, han repatriado ciudadanos de la UE y han transportado a trabajadores esenciales a sus puestos de trabajo, incluso a costa de asumir un mayor riesgo para su propia salud y bienestar. Los nodos de transporte, los prestadores de servicios y los operadores deben aplicar los principios de continuidad de las actividades para garantizar la seguridad constante de las operaciones en consulta con los interlocutores sociales. Esto también significa que se consulte, equite, forme e instruya debidamente a los trabajadores del transporte sobre cómo desempeñar su cometido con el mínimo riesgo para su salud, la de sus familias, compañeros de trabajo y la de los viajeros, lo que incluiría, por ejemplo, información sobre cómo usar adecuadamente los equipos de protección, mantener la higiene, reducir al mínimo los contactos innecesarios con los demás y también, en la medida de lo posible, cómo detectar posibles contagios.
27. Aquellos trabajadores del transporte que, por la naturaleza de su trabajo, se vean obligados a mantener un elevado nivel de interacción con otras personas (por ejemplo, las tripulaciones de vuelo, el personal de inspección y seguridad en puertos y aeropuertos, los controladores de billetes, los conductores de autobuses y camionetas, las tripulaciones de buques de pasaje, los pilotos marítimos, el personal de asistencia a los viajeros, por ejemplo a personas con discapacidad o movilidad reducida) deben recibir de sus empleadores equipos con el nivel adecuado de protección individual, como se indica más adelante. Debe garantizarse que dichos equipos se cambien periódicamente en la medida de lo necesario, así como que se eliminen de forma segura. La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo ha publicado orientaciones generales para los empleadores sobre la vuelta al lugar de trabajo después de la COVID-19, con información útil sobre sectores concretos, entre los que se encuentra el del transporte ⁽¹²⁾.

c) *Proteger a los viajeros*

28. En todas las formas de transporte colectivo de viajeros deben tomarse medidas razonables para limitar el contacto entre los trabajadores del transporte y los viajeros, así como entre los propios viajeros. Siempre que sea posible y mientras lo siga requiriendo la situación sanitaria global, se debe practicar el distanciamiento entre los viajeros. También hay que adoptar otras medidas de reducción del riesgo de contagio, por ejemplo:
- a) Los trabajadores del transporte deberán llevar equipos de protección individual (mascarillas, guantes, etc.).
 - b) En la medida de lo posible, se deberá reducir la densidad de viajeros en los medios de transporte colectivo y en las zonas de espera [podría prestarse un apoyo adecuado al funcionamiento de este tipo de servicios de menor capacidad con el fin de mantener la viabilidad, por ejemplo mediante obligaciones temporales de servicio público en consonancia con la normativa aplicable de la UE ⁽¹³⁾].
 - c) Se mantendrán o añadirán barreras de protección en los nodos y en los vehículos (por ejemplo, en torno a los conductores, en los mostradores de billetería o en los controles).
 - d) En los nodos de transporte (puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, paradas de autobús, desembarques de transbordadores, nodos de transporte público urbano, etc.) se crearán carriles específicos o se adoptarán otras medidas de separación de los flujos de viajeros.
 - e) En los nodos se deben quitar las instalaciones que fomenten las aglomeraciones (por ejemplo, bancos y mesas) o, como mínimo, se deben reorganizar de forma que permitan mantener un distanciamiento adecuado.
 - f) Se mostrará claramente información accesible sobre la conducta recomendada (por ejemplo, lavar las manos frecuentemente con jabón o desinfectante, mantener la distancia adecuada, etc.) y sobre las medidas concretas que se apliquen en el nodo o modo de transporte de que se trate.

⁽¹²⁾ «COVID-19: guidance for the workplace» (COVID-19: orientaciones para el lugar de trabajo) y «COVID-19: Back to the workplace - Adapting workplaces and protecting workers» (COVID-19: volver al trabajo, adaptar los lugares de trabajo y proteger a los trabajadores), https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

⁽¹³⁾ Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1). Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3). Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

- g) Se tomarán las medidas adecuadas durante el embarque y los controles de seguridad (por ejemplo, los viajeros no subirán a los autobuses ni se bajarán de ellos por la puerta delantera, las puertas se abrirán automáticamente, se desinfectarán las bandejas), así como otras medidas que contribuyan a reducir el contacto al mínimo (por ejemplo, en los trayectos breves en transbordador se podría permitir permanecer en los coches o en los camiones siempre que se pueda garantizar un nivel suficiente de seguridad global).
- h) Se debe dar prioridad al transporte de personas con discapacidad y movilidad reducida y de las personas mayores. Se deben proporcionar los adecuados equipos de protección individual a aquellos trabajadores del transporte que, con arreglo a la normativa de la UE sobre los derechos de los pasajeros, proporcionen asistencia a personas con discapacidad y movilidad reducida y a las personas mayores.
29. Los viajeros deben llevar mascarillas en los nodos de transporte y en los vehículos utilizados para el transporte colectivo, especialmente cuando las medidas de distanciamiento físico no puedan observarse plenamente en todo momento ⁽¹⁴⁾. Se debe mostrar en lugares destacados información accesible para los viajeros sobre las conductas seguras (mantener la distancia, lavar las manos, etc.). Deben establecerse protocolos para gestionar los posibles contagios en estas instalaciones, protocolos que deben comunicarse claramente a los trabajadores del transporte y estar fácilmente disponibles para los viajeros.
30. En los casos en que el distanciamiento físico resulte más difícil de garantizar, se deben adoptar medidas y salvaguardias adicionales que resulten en niveles de protección equivalentes. Además, si hay varias opciones para llegar a un lugar de destino, deben preferirse aquellas en las que se puede garantizar un distanciamiento físico adecuado, en consonancia con las recomendaciones de las autoridades sanitarias.
31. Debe considerarse prioritario reducir el riesgo de contagio en nodos de transporte y en vehículos de todos los modos de transporte. En todos los modos de transporte se debe intensificar la limpieza y desinfección periódicas de los nodos de transporte y de los vehículos. Se debe garantizar la disponibilidad de gel desinfectante en los nodos de transporte y en los vehículos.
32. En los nodos de transporte deben establecerse instalaciones y protocolos para aislar inmediatamente a las personas sospechosas de haberse contagiado de la COVID-19 hasta que se puedan tomar otras medidas adecuadas. Con este fin, deben designarse zonas seguras y garantizarse la presencia de personal formado y dotado del equipo de protección adecuado. Deben reforzarse las instalaciones médicas y el personal médico existentes (por ejemplo, en aeropuertos, puertos o al bordo de los buques) para hacer frente a volúmenes de tráfico crecientes a medida que se vayan levantando las restricciones.
33. Debe darse prioridad a la venta de billetes y a la reserva de asientos por anticipado por vía electrónica con el fin de reducir las aglomeraciones de viajeros en determinadas zonas (por ejemplo, máquinas expendedoras y puntos de venta de billetes) y de controlar mejor el número de viajeros permitido y, al mismo tiempo, garantizar que puedan comprar los billetes aquellas personas que no tienen acceso a medios electrónicos o no son capaces de utilizarlos. En la medida de lo posible deben favorecerse los entornos sin contacto.
34. En los vehículos se podrá limitar la venta de otros productos, incluidos alimentos y bebidas. Los minoristas que operen en lugares integrados con el transporte de viajeros, por ejemplo las tiendas libres de impuestos, deben tomar las medidas adecuadas para reducir el riesgo de contagio, por ejemplo: gestionarán los flujos de viajeros para garantizar el distanciamiento (por ejemplo, mediante marcas en el suelo, reorganizando las instalaciones y, si es necesario, restringiendo el número de clientes); limpiarán y desinfectarán periódicamente los locales, los equipos y los productos; en las cajas instalarán barreras entre los clientes y el personal; proporcionarán un número suficiente de puntos de desinfección de las manos en los locales de venta y exigirán que se utilicen, sobre todo a la entrada y a la salida; proporcionarán información claramente visible para los clientes sobre las conductas seguras y adecuadas; garantizarán que los vendedores hayan recibido la formación adecuada y estén equipados para tratar con los clientes y manejar los productos en cumplimiento de las orientaciones facilitadas por las autoridades sanitarias en materia de comportamiento seguro durante la pandemia de COVID-19.

⁽¹⁴⁾ «Mascarilla» es un término genérico que abarca tanto las mascarillas médicas como las no médicas. Según el ECDC, es posible usar mascarillas no médicas realizadas a partir de diversos productos textiles, especialmente cuando, debido a problemas de suministro, hay que dar preferencia al uso de mascarillas médicas como equipo de protección individual por parte de los profesionales sanitarios (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Es competencia de las autoridades sanitarias y de seguridad nacionales entrar más en detalle en el marco de las conversaciones con las partes interesadas por cada modo de transporte, en función del riesgo epidemiológico del país, la disponibilidad y otras consideraciones. Algunos trabajadores del transporte y viajeros, respectivamente, pueden verse expuestos a distintos niveles de riesgo.

35. Además de otras medidas destinadas a limitar el riesgo de contagio, los viajeros podrían utilizar medidas voluntarias de rastreo de contactos y alerta, por ejemplo, mediante aplicaciones para dispositivos móviles, con el fin de detectar e interrumpir las cadenas de contagio y reducir el riesgo de continuar la transmisión de la enfermedad mientras siga habiendo un riesgo de contagio. El acceso a los servicios de transporte no debe estar supeditado al uso de aplicaciones de rastreo de contactos. El carácter transfronterizo del transporte hace que sea importante garantizar la interoperabilidad y la aceptación recíproca de estas medidas. Si se aplican las medidas de rastreo de contactos, deben limitarse estrictamente a hacer frente a la pandemia de COVID-19 y su desarrollo debe estar en consonancia con el conjunto común de instrumentos de la red de sanidad electrónica *eHealth* sobre aplicaciones móviles en apoyo del rastreo de contactos en la lucha de la UE contra la COVID-19 ⁽¹⁵⁾, las orientaciones de la Comisión sobre aplicaciones móviles ⁽¹⁶⁾ y las orientaciones del Consejo Europeo de Protección de Datos ⁽¹⁷⁾, que garantizan el nivel más elevado de privacidad de los datos.
36. Los operadores de transporte y los prestadores de servicios deben disponer de protocolos específicos para aquellos casos en que los viajeros caigan enfermos o presenten síntomas de COVID-19 durante el trayecto o inmediatamente después o cuando se encuentren en un nodo de transporte. Dichos protocolos deben incluir zonas seguras claramente identificadas para los viajeros con síntomas e instrucciones sobre acciones concretas para reducir al mínimo la exposición de los demás viajeros y de los trabajadores del transporte, reunir y analizar toda la información pertinente sobre contactos con los demás viajeros y trabajadores del transporte, etc. En el caso de los viajes con reserva de asientos, dicha reserva debe incluir la posibilidad de identificar y alertar a los demás viajeros que hubieran estado cerca del viajero enfermo.

d) *Próximas etapas*

37. Para restablecer los niveles normales de los servicios de transportes y la conectividad a falta de una vacuna, será necesario combinar de forma flexible un mayor uso de equipos de protección individual adecuados, una ventilación adecuada y segura (utilizando, si es posible, aire exterior y evitando la mera circulación de aire interior) y el aumento de las capacidades de rastreo de contactos con carácter voluntario y de las capacidades de descontaminación.
38. A medio y largo plazo se recomienda proceder a un seguimiento constante de todas las medidas extraordinarias aplicadas durante la pandemia de COVID-19, así como a su evaluación y, a su debido tiempo, reconsideración, a menos que la situación epidemiológica exija su prórroga o que dichas medidas hayan demostrado ser eficientes y provechosas para mejorar los sistemas de transporte.
39. La aplicación actual de medidas de contención, así como su suavización y el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad, no deben llevarnos a reducir, aunque sea temporalmente, los elevados niveles que tienen las normas europeas de seguridad del transporte, incluidas las relativas a la salud y seguridad de los trabajadores del transporte. Es necesario evitar añadir problemas de seguridad en el transporte a los problemas a los que ya nos enfrentamos debido a la pandemia de COVID-19.

III. Orientaciones prácticas sobre medidas específicas para garantizar el transporte seguro de viajeros en todos los modos de transporte en el contexto de la pandemia de COVID-19

a) *Recomendaciones transversales*

40. Los principios mencionados deben guiar el restablecimiento progresivo general y el aumento del transporte de viajeros en la UE para todos los modos de transporte durante la salida de las restricciones de la COVID-19 y la subsiguiente recuperación. Estos principios comunes deben facilitar la aceptación mutua de las medidas aplicadas en la UE, pero también con respecto a los terceros países, a fin de permitir la continuación efectiva de los servicios de transporte. Como se ha indicado en la sección anterior, deben aplicarse algunos principios y medidas a los nodos de transporte y a los vehículos para todos los modos de transporte, con ajustes específicos que tengan en cuenta las circunstancias específicas, las necesidades y la viabilidad de cada modo de transporte.
41. Estas medidas transversales incluyen, en particular:
 - a) Al menos durante la relajación inicial de las restricciones, es posible que sea necesario reducir el número de viajeros en los vehículos en determinados modos de transporte a fin de garantizar el cumplimiento adecuado de los requisitos de distanciamiento aplicables.

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

⁽¹⁶⁾ Comunicación de la Comisión: Orientaciones sobre las aplicaciones móviles de apoyo a la lucha contra la pandemia de COVID-19 en lo referente a la protección de datos (DO C 124I de 17.4.2020, p. 1).

⁽¹⁷⁾ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

- b) El uso voluntario de aplicaciones de rastreo de contactos debe considerarse un nivel adicional de reducción del riesgo.
 - c) Los trabajadores del transporte deben estar equipados con EPI y, cuando sea posible, separados por barreras de los viajeros.
 - d) Se limpiarán y desinfectarán frecuentemente nodos y vehículos y se aumentará la frecuencia en la recogida de residuos.
 - e) Se instalarán sistemáticamente estaciones de desinfección de las manos y su uso será obligatorio, siempre que sea factible.
 - f) Se reforzarán la ventilación, el filtrado de aire y, en su caso, se dará prioridad al uso de aire natural.
 - g) Los viajeros llevarán mascarillas, especialmente cuando las medidas de distanciamiento no puedan observarse plenamente en todo momento.
 - h) Los billetes y la información deben facilitarse por vía electrónica y automáticamente. Se debe promover y priorizar activamente la venta electrónica de billetes, así como los procedimientos anticipados de facturación, reserva y registro.
 - i) La facturación, la carga y la descarga de equipaje deben organizarse de modo que se eviten las aglomeraciones de viajeros.
 - j) Los pedidos por anticipado de servicios y comidas a bordo deben ser facilitados, en la medida de lo posible, en el momento de la reserva, a fin de reducir el contacto entre el personal y los viajeros.
 - k) Antes de cualquier viaje, en los nodos y en los vehículos, debe ofrecerse y mostrarse de forma destacada información accesible sobre los procedimientos de conducta segura aplicados, así como los equipos de protección exigidos para los viajeros.
42. Las organizaciones de partes interesadas, los operadores y los proveedores de servicios activos en los distintos modos de transporte deben desarrollar y aplicar medidas adecuadas que aborden las circunstancias específicas de cada modo de transporte. Estas deben estar en consonancia con los principios generales y específicos para cada modo de transporte, así como con las recomendaciones que figuran en las presentes directrices. Estas medidas deben revisarse continuamente y, en caso necesario, adaptarse para garantizar su eficacia a la hora de proteger la salud de los trabajadores del transporte y de los viajeros.
43. Además, deben aplicarse las siguientes medidas, teniendo en cuenta las características y necesidades específicas de cada modo de transporte:

b) *Aviación*

44. La aviación tiene una larga experiencia en el ámbito de la gestión de riesgos en materia de seguridad aeronáutica y seguridad de la aviación, y está habituada a operar en un entorno muy controlado. Para salir de esta crisis, será fundamental recuperar la confianza de los viajeros en que la aviación es una forma de viajar segura. A tal efecto, será esencial que las partes interesadas del sector de la aviación y del sector sanitario se comuniquen ampliamente sobre las medidas en vigor, así como sobre la manera en que estas medidas mitigan los riesgos. El sector de la aviación debe velar por que las medidas sean muy visibles, estén coordinadas y sean comunicadas a los viajeros en todo momento.
45. La mitigación del riesgo de propagación de la COVID-19 debe seguir los mismos principios que se utilizan para la gestión de riesgos en materia de seguridad aeronáutica y seguridad de la aviación, incluido el control del cumplimiento, la revisión periódica de la eficacia de las medidas y la adaptación de las medidas a las necesidades cambiantes y a la mejora de los métodos y tecnologías, teniendo en cuenta, no obstante, que los aeropuertos y las compañías aéreas no están cualificados para prestar servicios sanitarios, como la toma de decisiones en materia de control sanitario de los viajeros, que deben ser realizados por las autoridades competentes.
46. Para garantizar que las medidas a la salida y a la llegada sean comparables, evitando así que el viaje resulte excesivamente incómodo, o incluso imposible, es fundamental garantizar que se acepten mutuamente en el punto de partida y de llegada medidas equivalentes, basadas en principios comunes y que cada una de ellas reduzca adecuadamente los riesgos sanitarios pertinentes. Para facilitar esto, resulta útil elaborar criterios concretos que se traduzcan en un enfoque reconocido internacionalmente. El uso de normas equivalentes y la reciprocidad en lo que respecta a las medidas y su aceptación pueden ser facilitadores fundamentales de la aviación en la UE y en el contexto mundial. Por lo tanto, será esencial una estrecha cooperación con terceros países y socios internacionales, incluida la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

47. En colaboración con la Comisión, el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) y las autoridades competentes, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) presentará en las próximas semanas directrices técnicas operativas para facilitar un enfoque coordinado y ayudar a las autoridades aeronáuticas nacionales, las líneas aéreas, los aeropuertos y otras partes interesadas de la aviación. En estas directrices técnicas operativas se tendrán en cuenta los principios de gestión de la seguridad desarrollados para garantizar la seguridad del sistema de aviación europeo y se establecerá un protocolo de referencia de seguridad sanitaria para la aviación, propuesto para su aplicación en toda la UE.
48. El protocolo debe incluir las siguientes medidas:
- Refuerzo de la ventilación, filtrado de aire de calidad hospitalaria y flujo vertical de aire.
 - Limitación de los riesgos de contaminación a lo largo del proceso del viaje (por ejemplo, evitar la concentración de viajeros, limitar la interacción a bordo, examinar la forma más adecuada de asignar los asientos en función de las limitaciones técnicas y dar prioridad a los documentos y medios de pago electrónicos).
 - Reducción del movimiento en la cabina (por ejemplo, menos equipaje de mano, menos interacciones con la tripulación).
 - Gestión adecuada de los flujos de viajeros (por ejemplo, asesorar sobre el momento de llegada anticipada al aeropuerto; dar prioridad a la facturación electrónica o a la autofacturación; garantizar el distanciamiento y minimizar los contactos al depositar el equipaje, en los puestos fronterizos y de control de seguridad, al embarcar y durante la recogida del equipaje); antes del viaje debe facilitarse a los viajeros información accesible sobre los procesos aeroportuarios.
49. En estas próximas directrices técnicas operativas de la EASA y el ECDC se especificarán otras medidas de mitigación, en estrecha coordinación con las autoridades nacionales, con el fin de desplegar las medidas para el funcionamiento de los vuelos de forma coherente en toda la UE.
- c) *Transporte por carretera*
50. Deben garantizarse niveles elevados de higiene en todas las partes de las terminales, de las zonas de descanso (por ejemplo, junto a las autopistas), de los aparcamientos cubiertos, de las estaciones de repostaje y de recarga, incluidas la limpieza y la desinfección periódicas, con el fin de limitar el riesgo de contagio para los usuarios de la carretera. En las estaciones deben gestionarse los flujos de viajeros. Cuando no puedan garantizarse niveles adecuados de salud pública, se considerará el cierre de determinadas paradas o estaciones.
51. Transporte por autobús y autocar: Para la reanudación progresiva de los viajes en autobús y autocar, será necesario adoptar medidas adecuadas, distinguiendo entre los servicios regionales y los de larga distancia. Especialmente en el caso de los servicios internacionales de autobús o autocar, los enfoques deben estar coordinados entre los Estados miembros y los operadores para que sean eficaces. Deben introducirse prácticas de explotación seguras, como, por ejemplo, subir a los vehículos por las puertas traseras y el uso de las ventanas para la ventilación, en lugar del aire acondicionado, siempre que se pueda. Además, los asientos deben optimizarse en la medida de lo posible (por ejemplo, las familias pueden sentarse juntas, mientras que las personas que no viajan juntas deben mantenerse separadas). En los minibuses, los viajeros no deben estar autorizados a sentarse junto al conductor, a menos que sea posible la separación física. Los operadores de servicios regulares de autobús deberán poder reconstruir progresivamente la red, en función de las restricciones nacionales. Para facilitarlos, los Estados miembros deben establecer procedimientos simplificados y rápidos que permitan a los operadores adaptar rápidamente sus servicios, sin poner en peligro la salud y la seguridad de los trabajadores del transporte. En la medida de lo posible, los contactos del personal con el equipaje de los viajeros deben limitarse y los viajeros deben ocuparse de la carga y descarga de su propio equipaje.
52. Transporte a la carta (taxi, VTC) en automóvil o furgoneta: Los servicios de taxi y de VTC mayoritariamente han continuado operando con medidas de protección específicas para los conductores y limitados a un solo viajero o a varias personas que vivan en el mismo hogar. Estos servicios deben seguir aplicando medidas específicas de higiene y de mitigación del riesgo. Las empresas deben proporcionar a los conductores mascarillas y desinfectantes. El interior de los vehículos debe desinfectarse con la mayor frecuencia posible. Los conductores de taxi y de VTC deben evitar el contacto físico con los viajeros y debe darse siempre prioridad al pago electrónico. Las empresas deben proporcionar a los conductores separadores físicos (por ejemplo, cortinas o pantallas de plástico) para los vehículos de forma que se limite el contacto con los viajeros. Los viajeros no deben estar autorizados a sentarse junto al conductor, a menos que sea posible la separación física. Las empresas deben compartir con los viajeros la información pertinente antes del trayecto.

d) *Transporte por ferrocarril*

53. Para que se reanude el transporte de viajeros, será importante garantizar a los viajeros que utilizar el transporte colectivo es seguro. Las medidas deben comunicarse debidamente y ser visibles y eficaces. Para que sean eficaces, las medidas deben estar coordinadas entre los Estados miembros y los operadores, especialmente en el caso de los servicios internacionales de ferrocarril. Las asociaciones del sector ferroviario y las organizaciones de trabajadores están trabajando para elaborar normas comunes.
54. Dado el elevado número de viajeros transportados a diario y el número de estaciones en servicio, el cumplimiento de las normas generales de comportamiento seguro para proteger la salud pública, en particular un distanciamiento adecuado, depende también de la diligencia y el sentido de la responsabilidad de cada viajero. Los controles aleatorios deben garantizar un buen nivel de cumplimiento.
55. Puesto que los ferrocarriles han seguido funcionando durante toda la pandemia de COVID-19, ya existe una serie de medidas que pueden mantenerse y adaptarse cuando sea necesario:
- a) Las obligaciones de distanciamiento deben aplicarse a los trenes cuando sea necesario, en particular mientras el número de viajeros sea relativamente bajo. Para permitir el distanciamiento, debe aumentarse la frecuencia y la capacidad de los trenes cuando sea necesario para reducir la densidad de viajeros.
 - b) Los operadores ferroviarios deben hacer obligatoria la reserva de asientos en trenes regionales y de largo recorrido, con identificación del nombre, origen y destino de los viajeros. Una solución alternativa, especialmente para los trenes de cercanías, podría ser exigir a los viajeros que dejen asientos vacíos entre ellos, excepto en el caso de viajeros que pertenezcan al mismo hogar.
 - c) Los operadores ferroviarios deben utilizar sistemas de recuento de viajeros a bordo, disponibles especialmente para los trenes de cercanías y suburbanos (en función del peso, de los pasos en las zonas de las puertas, y también de los algoritmos de CCTV que no permitan la identificación de personas) para gestionar la capacidad. La fijación de horarios y vías puede requerir ajustes flexibles, incluida la optimización de la capacidad de manera coordinada para reflejar la demanda y la necesidad de reducir la densidad de viajeros.
 - d) En las estaciones deben gestionarse los flujos de viajeros. Cuando no puedan garantizarse niveles adecuados de salud pública, se considerará el cierre de determinadas paradas o estaciones.
 - e) Para evitar las aglomeraciones, deben fomentarse los viajes fuera de las horas punta con incentivos como ajustes de precios u horarios flexibles en el caso de los trenes de cercanías.
 - f) Para evitar que los viajeros tengan que tocar las manecillas o los botones de las puertas, en cada parada las puertas deben abrirse automáticamente o de forma remota por el conductor.
56. La Agencia Ferroviaria Europea (AFE), que posee conocimientos técnicos pertinentes en materia de operaciones ferroviarias y de métodos comunes de seguridad, así como una amplia red de canales de comunicación (con las autoridades, los operadores y los fabricantes), está dispuesta a desempeñar un papel clave para garantizar la puesta en común de las mejores prácticas. La Empresa Común Shift2Rail está estudiando ya las posibilidades de apoyar el desarrollo de aplicaciones, basadas en datos anónimos y agregados⁽¹⁸⁾, para comprender las aglomeraciones en las estaciones, lo que también podría beneficiar al transporte público.

e) *Transporte marítimo y por vías navegables*

57. El transporte de viajeros por mar y por vías navegables se ha reducido de forma significativa. Serán necesarias medidas para garantizar la salud pública con el fin de restablecer la confianza de los viajeros y las tripulaciones. Las medidas deben adaptarse al tipo de buque y al carácter y a la duración del viaje, que pueden variar significativamente en el sector del transporte marítimo y por vías navegables. Es posible que sea necesario aumentar el número de buques y viajes, especialmente cuando el transporte por transbordador sea esencial por razones de conectividad con zonas remotas e islas.

⁽¹⁸⁾ Recomendación (UE) 2020/518 de la Comisión, de 8 de abril de 2020, relativa a un conjunto de instrumentos comunes de la Unión para la utilización de la tecnología y los datos a fin de combatir y superar la crisis de la COVID-19, en particular por lo que respecta a las aplicaciones móviles y a la utilización de datos de movilidad anonimizados (DO L 114 de 14.4.2020, p. 7).

58. Las medidas relativas a los trabajadores del transporte marítimo se detallan en las Directrices relativas a la protección de la salud de las personas a bordo de los buques ⁽¹⁹⁾. Los trabajadores, incluidos los que se encuentran a bordo de los buques y en los puertos, deben tener acceso a equipos de protección individual ⁽²⁰⁾ y a una atención médica adecuada en todo momento durante su trabajo. Las interacciones directas entre las personas a bordo deben reducirse en la medida de lo posible para evitar el riesgo de contagio.
59. La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) está dispuesta a facilitar el intercambio de mejores prácticas e información que puedan resultar útiles a las autoridades competentes y a las partes interesadas (por ejemplo, sobre seguimiento de buques, informes sanitarios, etc.). Por otra parte, teniendo en cuenta el carácter internacional del transporte marítimo, la cooperación con terceros países y organizaciones internacionales, incluida la Organización Marítima Internacional (OMI), será importante para facilitar la cooperación mundial, así como la equivalencia y la reciprocidad de las medidas y prácticas en materia de COVID-19.
60. Sobre la base de la experiencia y las medidas ya aplicadas por los Estados miembros, los operadores y todas las demás entidades implicadas en el transporte marítimo y por vías navegables (puertos, terminales de transbordadores, autoridades nacionales pertinentes), deben aplicarse las siguientes medidas:
- Garantizar los requisitos de distanciamiento en los buques, entre otras formas mediante la reducción del número permitido de viajeros.
 - Limitar el acceso a los muelles de embarque y desembarque a los viajeros con billetes; asignar asientos a los viajeros.
 - Los puertos deben considerar crear carriles específicos para separar la entrada y la salida de los viajeros.
 - Cuando las condiciones lo permitan, trasladar a tantos viajeros como sea posible a los espacios abiertos del buque.
 - En caso de que se recomiende o se solicite a los viajeros que permanezcan en sus vehículos a bordo de los transbordadores durante viajes cortos (por ejemplo, menos de una hora), dicha medida debe aplicarse únicamente en las cubiertas al aire libre, a menos que se adopten medidas adicionales de seguridad acordes con las normas aplicables de la UE. En caso necesario, la capacidad de las cubiertas deberá ajustarse para garantizar la seguridad y deberá haber personal formado en extinción de incendios.
 - La limpieza y desinfección de los buques y las instalaciones en tierra deben seguir los «procedimientos propuestos» ⁽²¹⁾ por la acción común de la UE *Healthy Gateways*.
 - Los buques de crucero y, en su caso, los transbordadores deben desarrollar protocolos específicos de limpieza e higiene que minimicen el riesgo de contaminación cruzada entre los camarotes de los viajeros.
 - Deben elaborarse protocolos entre los operadores de buques y las instalaciones terrestres para personas con casos sospechosos o confirmados de contagio por COVID-19, que incluyan medidas antes, durante y después del viaje. Con este fin, deben disponerse procedimientos de cribado sanitario, facilitarse salas para la cuarentena y organizarse una interacción adecuada con las personas en cuarentena.
 - Los buques de crucero deben tener a bordo una capacidad adecuada para realizar pruebas de COVID-19 y dicha capacidad debe utilizarse cuando se sospeche que un viajero o un miembro de la tripulación esté contagiado.
61. Los brotes previos de COVID-19 en buques de crucero han puesto de manifiesto la especial vulnerabilidad de los entornos cerrados durante los viajes largos. Antes de que las embarcaciones de crucero reanuden sus operaciones, los operadores de buques deben establecer procedimientos estrictos para reducir el riesgo de contagio a bordo y para proporcionar asistencia médica adecuada en caso de contagio. El restablecimiento progresivo de los servicios de crucero debe coordinarse a nivel internacional y de la UE, teniendo en cuenta la situación de la salud pública en los países afectados. Antes de comenzar los viajes, los operadores de buques de crucero deben asegurarse con los puertos en su ruta de que, en caso de necesidad, podrán organizarse para que los viajeros y los

⁽¹⁹⁾ Comunicación de la Comisión. Directrices relativas a la protección de la salud, la repatriación y las disposiciones de viaje de la gente de mar, los viajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques (DO C 119 de 14.4.2020, p. 1).

⁽²⁰⁾ Acción común de la UE *Healthy Gateways*, Resumen de los equipos de protección individual (EPI) recomendados para el personal en los puntos de entrada y tripulación a bordo de medios de transporte en el contexto de la COVID-19.

⁽²¹⁾ Procedimientos propuestos para la limpieza y desinfección de los buques durante la pandemia o cuando se haya detectado un caso de COVID-19 a bordo; https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

miembros de la tripulación reciban tratamiento médico y se puedan llevar a cabo repatriaciones y cambios de tripulación. A fin de garantizar la continuidad y la seguridad del transporte marítimo, la Comisión seguirá tomando medidas para facilitar y coordinar los esfuerzos de los Estados miembros destinados a permitir los cambios de tripulación en sus puertos.

f) *Movilidad urbana*

62. En muchas ciudades y regiones, el transporte público (autobuses, metros, tranvías, trenes urbanos y suburbanos, etc.) ha seguido funcionando durante toda la pandemia de COVID-19. En preparación del momento en que vuelvan a aumentar los números de viajeros, deben adoptarse las medidas adecuadas para garantizar su máxima seguridad, por ejemplo:
- Exigir un distanciamiento mínimo seguro, por ejemplo, utilizando pegatinas o marcas en el suelo para ayudar a los viajeros en los vehículos a mantener una distancia segura.
 - Debe reducirse al mínimo el contacto entre conductores y viajeros (por ejemplo, mediante el uso de barreras, el cierre de las puertas frontales y la promoción de los billetes y los métodos de pago electrónicos).
 - El aumento y la adaptación de la frecuencia operativa, así como el reajuste de las líneas, a fin de permitir un distanciamiento mínimo seguro cuando las cifras de viajeros aumenten y para servir mejor algunos destinos (por ejemplo, cuando la demanda sea especialmente elevada).
 - Para evitar que los viajeros tengan que tocar las manecillas o los botones de las puertas, en cada parada las puertas deben abrirse automáticamente o de forma remota por el conductor.
 - Optimizar los flujos de viajeros en las estaciones y en los nodos de transporte para evitar las aglomeraciones y las horas punta, y reducir al mínimo los contactos, mediante el uso de tecnologías innovadoras y aplicaciones móviles (por ejemplo, se puede predecir la densidad y las aglomeraciones, instalar contadores de viajeros en las puertas con un límite máximo, organizar las franjas horarias mediante citas previas, etc.) y permitiendo la flexibilidad en el horario de trabajo.
63. Es esencial comunicar con claridad todas las medidas adoptadas para facilitar una aplicación sin trabas, tranquilizar a los ciudadanos y mantener su confianza en el transporte público. También han demostrado su eficacia las campañas de comunicación (por ejemplo, sobre las marcas adhesivas en el suelo). Muchas de las medidas que pueden ser necesarias (por ejemplo, la gestión de aglomeraciones, el acceso a los nodos y vehículos de transporte, el mantenimiento del distanciamiento físico, etc.) tienen efectos que sobrepasan el ámbito del transporte público y deben desarrollarse en cooperación con las autoridades sanitarias y otras partes interesadas, con una definición clara de los derechos y obligaciones de cada agente. Los costes adicionales resultantes podrían incorporarse a los contratos de servicios públicos.
64. Soluciones de movilidad compartida: Las empresas de movilidad compartida deben adoptar diversas medidas para proteger del contagio a los conductores y los viajeros. Los vehículos de alquiler deben desinfectarse a fondo después de cada utilización, y los utilizados como vehículos compartidos deben desinfectarse al menos una vez por día de uso. Debe aumentarse la desinfección de los servicios que utilizan estaciones (por ejemplo, las bicicletas compartidas). Las empresas de alquiler de ciclomotores y bicicletas eléctricos deben desinfectar los ciclomotores y las bicicletas al menos con cada cambio de batería.
65. Movilidad activa: Muchas ciudades europeas están tomando medidas para que, durante la pandemia de COVID-19, la movilidad activa (por ejemplo, caminar y montar en bicicleta) sea una opción de movilidad segura y más atractiva. Las zonas urbanas podrían contemplar la posibilidad de ampliaciones temporales de las aceras y de aumentar el espacio de la calzada reservado para las opciones de movilidad activa, a fin de facilitar las necesidades de desplazamiento de la población de manera segura y eficiente, reduciendo al mismo tiempo los límites de velocidad de los vehículos en las zonas con mayor movilidad activa.
66. La puesta en común de las mejores prácticas, ideas e innovaciones para una movilidad segura en las zonas urbanas y suburbanas durante la pandemia de COVID-19 ha comenzado a través de plataformas y redes específicas, y es fundamental seguir desarrollando esta cooperación e intercambio de conocimientos. La Comisión también reunirá a los Estados miembros, las autoridades locales y las partes interesadas activas en el ámbito de la movilidad urbana para analizar el impacto de esta pandemia, extraer conclusiones y recabar las experiencias adquiridas hasta ahora e identificar las oportunidades de una movilidad futura más sostenible en la UE, en consonancia con el Pacto Verde Europeo.

IV. Conclusión

67. La Comisión seguirá trabajando con otras instituciones, agencias y organismos de la UE, con los Estados miembros, con las partes interesadas del sector del transporte y con sus socios internacionales para coordinar las acciones y facilitar la aplicación de estas directrices de manera transparente y objetiva. La Comisión supervisará, en particular, que las medidas de contención y su levantamiento progresivo no socaven el mercado único o creen efectos discriminatorios contrarios a los Tratados entre los operadores de transporte y los proveedores de servicios de la UE, y que no discriminen entre los ciudadanos o los trabajadores de la UE por motivos de nacionalidad.
 68. La situación sigue siendo dinámica y la Comisión seguirá colaborando con las autoridades competentes, las organizaciones de partes interesadas, los operadores de transporte y los proveedores de servicios para ajustar y actualizar nuestros planteamientos y medidas, teniendo en cuenta la evolución epidemiológica más reciente, la información sobre la eficacia de las medidas existentes y las necesidades de los ciudadanos de la UE y de nuestra economía. Mientras continúe la pandemia de COVID-19, las autoridades públicas, las partes interesadas y los ciudadanos deben permanecer vigilantes, manteniendo un alto nivel de preparación ante un posible aumento de los contagios. En este contexto, la Comisión supervisará continuamente la aplicación de estas directrices y las actualizará si fuera necesario para garantizar su eficacia según cambien las circunstancias.
 69. Mientras nos centramos en restablecer los servicios de transporte y la conectividad, es necesario buscar una recuperación sostenible e inteligente del sector del transporte de la UE, de modo que pueda recuperar su fortaleza anterior a la crisis, seguir siendo competitivo a escala mundial y seguir siendo una parte fundamental de la economía y la vida de los ciudadanos de la UE. Lo aprendido durante la crisis de la COVID-19 se reflejará en 2020 en la próxima estrategia de movilidad sostenible e inteligente.
-