

**LVII Reunión Técnica Preparatoria del Subgrupo de Trabajo N° 5
“TRANSPORTE” del MERCOSUR**

27 y 28 Mayo de 2020

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE ARGENTINA

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Gabriel Bermúdez	SSTA - Ministerio de Transporte	gbermudez@transporte.gob.ar
Damiana Ruffa	SSTA - Ministerio de Transporte	druffa@transporte.gob.ar
Orlando Grassetti	CNTySV - SSTA - Ministerio de Transporte	ograssetti@transporte.gob.ar
Guadalupe Menga	SSTA - Ministerio de Transporte	gmenga@transporte.gob.ar
Yanina Praglia	DNTAC - SSTA - Ministerio de Transporte	ypraglia@transporte.gob.ar
Mario Toledo	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	pmtoledo@cnrt.gob.ar
Juan Amoros	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	jamoros@cnrt.gob.ar
Romina Saidman	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	rsaidman@cnrt.gob.ar

DELEGACIÓN DE BRASIL

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Noboru Ofugi	ANTT	internacional@antt.gov.br
Marcos Antônio Lima das Neves	ANTT	marcos.neves@antt.gov.br
André Dulce Gonçalves Maia	ANTT	andre.maia@antt.gov.br
Silvana Lucia Castro Barros	ANTT	silvana.barros@antt.gov.br
Márcia Lika Mon-Ma	ANTT	marcia.mon-ma@antt.gov.br
João Paulo de Souza	ANTT	joao.souza@antt.gov.br
Tatiana Furtado Alvim de Amorim	ANTT	tatiana.alvim@antt.gov.br
Fernando Carlos Psarski Cabral	ANTT	fernando.cabral@antt.gov.br
Rosimeire Lima De Freitas	ANTT	rosimeire.freitas@antt.gov.br
Francisco Jose Marques	ANTT	francisco.marques@antt.gov.br
Anna Paola Alleone Luksevicius	ANTT	anna.paola@antt.gov.br
Priscilla Nunes de Oliveira	ANTT	priscilla.oliveira@antt.gov.br
Jairo Luciano Rodrigues	PRF	jairo.luciano@prf.gov.br

Anderson Simões Schmitz	PRF	anderson.schmitz@prf.gov.br
Aginaldo do Nascimento Filho	PRF	agnaldo.nascimento@prf.gov.br
Alexandre de Paula Oliveira	Itamaraty	alexandre.depaula@itamaraty.gov.br
Daniel Mariz Tavares	DENATRAN	daniel.tavares@infraestrutura.gov.br
Eduardo Sanches Faria	DENATRAN	eduardo.faria@infraestrutura.gov.br
Edison Introvini	Receita Federal	edison.introvini@rfb.gov.br
Isidro Monteiro	SERPRO	isidro.monteiro@serpro.gov.br

DELEGACIÓN DE PARAGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Juan José María Vidal Bonín	DINATRAN	jjvidal@dinatran.gov.py
José Manuel Mendoza Rodríguez	DINATRAN	jmmendoza@dinatran.gov.py / jmb141@hotmail.com
Carlos Raúl Peralta Raggini	DINATRAN	cperalta@dinatran.gov.py
Carlos Alberto Rivas Paniagua	DINATRAN	carivas@dinatran.gov.py
José Luis González Vernazza	DINATRAN	jlgonzalez@dinatran.gov.py
Miguel Angel Ojeda Ortega	DINATRAN	ojeda_miguel@hotmail.com
Miguel Angel Ayala Benitez	DINATRAN	mayala@dinatran.gov.py
José Alberto Godoy Gill	DINATRAN	j-a-godoy@hotmail.com
Juan E. Segalés R.	MOPC	infra.segales.py@gmail.com
Simón Meza	MOPC	saimonmeza@hotmail.com
Carlos Alberto Servin	MOPC	cservin@mopc.gov.py
Javier Valenzuela	MOPC	jvalenzuela@mopc.gov.py
Ricardo René Gavilán Chamorro	MOPC	ricardo.gavilan@hotmail.com
María del Carmen de Porro	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	carmengdporro@gmail.com
Alba Allende de Blanco	Dirección de Marina Mercante	alblanco17@hotmail.com
José Daniel Duré Torres	Dirección de Marina Mercante	josedanieldure@hotmail.com
César Aguero	Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN)	caguero@intn.gov.py
Derlis Ramón Fernández	Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN)	derlisfernandez77@gmail.com
David Bolla	Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)	davidbolla76@gmail.com
Vanessa Sandoval	Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	vsandoval@antsv.gov.py / vanesandoval.07@gmail.com

DELEGACIÓN DE URUGUAY

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Pablo Labandera	MTOP-DNT	pablo.labandera@mtop.gub.uy
José Larramendi	MTOP-DNT	jose.larramendi@mtop.gub.uy
Javier Garagorry	MTOP-DNT	javier.garagorry@mtop.gub.uy
Susana Pons	MTOP-DNT	susana.pons@mtop.gub.uy
Liliana Dearmas	MTOP-DNT	liliana.dearma@mtop.gub.uy

DELEGACIÓN DE CHILE

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Pablo Ortiz	Subsecretaría de Transporte / Jefe de Dpto. de Asuntos Internacionales	pablo.ortiz@mtt.gob.cl

DELEGACIÓN DE PERU

NOMBRE	ÓRGANO	E-MAIL
Jesús José Tapia Tarrillo	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	jtapia@mtc.gob.pe

SECTOR PRIVADO

SECTOR PRIVADO DE ARGENTINA

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Silvia Sudol	ATACI	ataci@ataci.org.ar / sudols@fibertel.com.ar
Esteban Canteros	ATACI	ataci@ataci.org.ar
Juan José Mininni	Casimiro - Zbikoski	jjmininni@gmail.com
Ricardo Gómez	CELADI	celadi@celadi.org.ar
Karina Teramo	CETTOL	cettol@hotmail.com / kst@indateramo.com.ar
Flavio Nicolino	Crucero del Norte	flavio.nicolino@crucerodelnorte.com.ar
Graciela Alonso	Expreso Río Paraná	galonso055@hotmail.com
Guillermo Canievsky	FADEEAC	guillermocanievsky@gmail.com
Rubén Ruocco	FADEEAC	internacional@fadeeac.org.ar
Hernán Touriño	FADEEAC / CARAT	hernan.cargas@hotmail.com

SECTOR PRIVADO DE BRASIL

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Danilo Guedes ABC Cargas	NTC	danilo.guedes@abccargas.com

Gladys Vinci	ABTI	internacional@abti.org.br
Vinicius Marins	Reunidas	vinicius@reunidas.com.br
Doreni Isaias Caramori	Planalto	doreni@jmt.com.br
Ângela Trindade	Pluma	angela@pluma.com.br
Joao Batista	JBL	comercial@jblturismo.com.br
José Carlos de Almeida	FENSEG	almeidajc1953@gmail.com
Alexandre Leal Rodrigues	FENSEG	alexandre.rodrigues@hdi.com.br

SECTOR PRIVADO DE PARAGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Ricardo Fustagno	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre - CAPATIT	. rfustagno@nsa.com.py
Humberto Rodas	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre - CAPATIT	humbertorodas1766@gmail.com
Ricardo Svec	Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre - CAPATIT	. ricardos@transred.com.py

SECTOR PRIVADO DE URUGUAY

NOMBRE	ORGANISMO	E-MAIL
Gastón Landa	CATIDU	gerencia@catidu.com.uy



**LVII Reunión Técnica Preparatoria del Subgrupo de Trabajo N° 5
“TRANSPORTE” del MERCOSUR**

27 y 28 Mayo de 2020

TEMARIO TENTATIVO

1. Armonización de los Procedimientos de Fiscalización del Transporte Internacional Terrestre.
 - 1.1 Lista de Pasajeros Web.
2. Transporte de Mercancías Peligrosas.
 - 2.1. Estado de situación del Proyecto de Resolución sobre el Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR – Informe del GMC.
 - 2.2. Requisitos para la elaboración de las Fichas de Emergencia.
 - 2.3. Armonización de los procedimientos de control del transporte por carretera de mercancías peligrosas.
3. Pesos y dimensiones de vehículos del transporte terrestre.
 - 3.1. Empleo de Neumáticos Superanchos en ejes delanteros con suspensión neumática en ómnibus.
 - 3.2. Ómnibus MERCOSUR.
 - 3.3. Establecimiento de tolerancia en la medición de peso por eje y peso bruto total en los vehículos de transporte por carretera.
 - 3.4. Estándares de construcción de carreteras y rutas.
 - 3.5. CITV para Vehículos Especiales.
4. Temas derivados del Subgrupo de Trabajo N° 3 “Reglamentos Técnicos” y Evaluación de la Conformidad – Comisión de Industria Automotriz.
 - 4.1 Luces de identificación vehicular.
 - 4.2 Clasificación de Vehículos Automotores y Remolques.
 - 4.3 Cinturón de Seguridad.
5. Integración digital de las informaciones de transporte de pasajeros y de cargas. Sistematización de Datos del SGT N°5 del MERCOSUR.



Dirección
NACIONAL
de **TRANSPORTE**



*Paraguay
de la gente*

6. Identificación electrónica de vehículos – RFID.
7. Seguros en el ámbito del Mercosur.
8. Otros Asuntos
 - 8.1. Operador Logístico/Operador Económico Autorizado (OEA)
 - 8.2. Sistema de carga de vehículos eléctricos.
 - 8.3. Licencia de conducir.
 - 8.4. Emisión electrónica de los certificados de RTO y OBLEA.
 - 8.5. Instrucción GMC.
 - 8.6. Régimen de Propiedad de los Vehículos que integran la flota Autorizada.
 - 8.7. Inspección Técnica Vehicular.
9. Comisión Transporte Ferroviario.
10. Comisión de Transporte Marítimo.
11. Corredor Bioceánico.
12. Situación Jurídica y Armonización de Requisitos sobre Poderes para Representantes de Agentes del Transporte.
13. Aportes del Sector Privado.

ANEXO III

REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT N° 5 “TRANSPORTE”

ACTA N° 01/20

Asunción, 12 y 13 de marzo de 2020

RESUMEN DEL ACTA

I- BREVE INDICACIÓN DE LOS TEMAS TRATADOS

Fueron tratados todos los temas de la Agenda, que consta en el Anexo II del Acta N° 01/20.

II- PROYECTOS DE RESOLUCIÓN ELEVADOS AL GMC

No se elevan.

III- DOCUMENTOS ELEVADOS A CONSIDERACIÓN DEL GMC

No se elevan.

IV- SOLICITUDES

No se elevan.

FICHA DE EMERGENCIA PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL MERCOSUR

INTRODUCCIÓN

Los vehículos utilizados en el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR deben portar una – Ficha de Emergencia – con la información necesaria para que la Autoridad de Aplicación de la ruta, pueda realizar una mejor atención de la Emergencia.

De acuerdo a lo indicado en el Anexo II, Parte 5, del Capítulo 5.4 – Documentación – de la 17 REVISIÓN ONU, numeral 5.4.1.8.1- **Información para el transporte de mercancías peligrosas**- se indica lo referente a la Ficha de Emergencia:

“...Ficha de Emergencias conteniendo información del producto, de manera tal que ayude en las acciones de atención en caso de que ocurra cualquier accidente u incidente, conteniendo instrucciones suministradas por el expedidor, conforme a información recibida del fabricante del producto transportado, expliciten de forma clara y concisa....”.

OBJETIVO

Implementar en los Estados Partes, una Ficha de Emergencia unificada para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas, redactada en idiomas español y portugués, con el fin de facilitar el control, fiscalización e intervención, por parte de las Autoridades de Aplicación de los países del MERCOSUR.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

La Ficha de Emergencia unificada para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas será de aplicación en el ámbito del MERCOSUR.

DESARROLLO:

La Ficha de Emergencia para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR, se encuentra desarrollada en los siguientes Anexos:

Anexo I

Instructivo para la elaboración de la Ficha de Emergencia.

Anexo II

Requisitos para la preparación de la Ficha de Emergencia.

Anexo III

Portación para la Ficha de Emergencia

ANEXO I

INSTRUCTIVO PARA LA ELABORACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA

La Ficha de Emergencia estará conformada por dos (2) partes que determinarán la información precisa que debe tener en cuenta la Autoridad de Aplicación en la ruta de cada uno de los Estados Partes, el Transportista y el Conductor del Transporte de Mercancías Peligrosas ante una Emergencia.

Parte 1 - Lado A – Nombre comercial de la Mercancía Peligrosa:

En este espacio, el Expedidor o Fabricante de la mercancía peligrosa, deberá redactar el nombre comercial de la citada mercancía.

1.- Razón Social del Fabricante o Expedidor de la Carga:

En este numeral, se deberá incorporar la Razón Social del Expedidor de la Carga o Fabricante de la mercancía peligrosa, juntamente con su Dirección Postal y sus Teléfonos.

2.- Teléfono de Emergencia:

El Expedidor de la Carga o el Fabricante de la mercancía peligrosa, deberá informar los Teléfonos de Emergencia, que permitirán tanto al Transportista, el Conductor del Transporte y la Autoridad de Aplicación en la Ruta de cada Estado Parte, comunicarse ante la emergencia. Como así también, informar si el mismo posee un “Equipo de Profesionales Técnicos” que pueda asistir al lugar del hecho.

3.- Composición del Producto:

En este campo el Expedidor o Fabricante deberá indicar la Composición del Producto o de la Mercancía Peligrosa transportada. Podrá declarar únicamente los componentes peligrosos.

4.- Número de ONU:

En este numeral, el Expedidor o Fabricante deberá informar el Número de ONU que le corresponde a la Mercancía Peligrosa, el que se encuentra indicado en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- de la 17 REVISIÓN ONU.

5.- Denominación apropiada para el Transporte:

En este punto se deberá incorporar la denominación apropiada para el Transporte de la Mercancía Peligrosa fabricada, como se indica en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II -Normas Técnicas- de la 17 REVISIÓN ONU.

6.- Clase (o División):

El Expedidor o Fabricante, deberá informar la Clase (o División) a la cual corresponde la mercancía peligrosa de acuerdo a lo indicado en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- de la 17 REVISIÓN ONU. Si la mercancía tiene indicado un peligro secundario, éste deberá indicarse entre paréntesis.

6.1.- Número de Riesgo:

Se deberá informar el Número de Riesgo, si corresponde, que se establece en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- de la 17 REVISIÓN ONU.

7.- Grupo de Embalaje:

En este campo, se deberá indicar el Grupo de Embalaje al que pertenece la Mercancía Peligrosa y que se determina en el Listado de Mercancías Peligrosas, Parte 3, Capítulo 3.2 del Anexo II –Normas Técnicas- de la 17 REVISIÓN ONU.

8.- Etiqueta de Riesgo:

Se deberá imprimir la figura de la Etiqueta de la Clase a la cual corresponde la Mercancía Peligrosa, según lo indicado en el Anexo II “Normas Técnicas”, Parte 5, Capítulo 5.2 – Identificación de Bultos, Artículos y Embalajes, numeral 5.2.2.2.2 Etiquetado de la 17 REVISIÓN ONU. Si la mercancía tiene indicado un peligro secundario, éste deberá indicarse entre paréntesis.

9.- Característica de la Mercancía:

Se deberá determinar las características que posee la Sustancia Peligrosa, como ser, si fuera el caso y a modo de ejemplo:

- .- Peligroso para la piel, los ojos y las vías respiratorias.
- .- Forma una mezcla explosiva en contacto con el aire.
- .- Asfixiante.

10.- Vías de exposición:

En este numeral, se deberá informar cuales son las vías de exposición a la mercancías y las precauciones que se deberían tener en cuenta al respecto.

11.- Protección Individual:

En este campo se deberá indicar el “Equipo de Protección Individual” –EPIs- que deberá utilizar las Autoridades que intervienen en la emergencia.

A continuación y a modo de ejemplo se señalan algunos, entre otros:

- .- Traje de protección química.
- .- Aparato de respiración autónomo.
- .- Ropa interior aislante y guantes de tejido grueso o cuero.
- .- Considerar utilizar ropa normalizada para lucha contra el fuego, además del traje.

12.- Riesgos:

12.1.- Naturaleza del riesgo:

El Fabricante del producto o el Expedidor de la Mercancía Peligrosa, deberá informar la naturaleza del riesgo de dicha sustancia, desde el punto de vista de la composición y las precauciones que se deben adoptar en caso de accidente.

12.2.- Incendio:

En este numeral, se deberán informar, en el caso que la mercancía peligrosa transportada por su riesgo, produzca incendio: las precauciones que se tendrán que tener al respecto. Deberá indicar cuales son los medios de extinción adecuados y cuales los no recomendados.

12.3.- Salud:

De acuerdo al riesgo de la sustancia peligrosa transportada, la Empresa fabricante del producto y/o el Expedidor de la carga, deberá informar las precauciones que se deberán tener en cuenta por las personas ante situaciones de manipuleo.

12.4.- Medio ambiente:

En este campo, se tendrá que informar, con relación al Riesgo, la prevención que se debe tener en cuenta si la misma pueda contaminar o dañar al medio ambiente.

Parte 1 - Lado B –

13.- En caso de Accidente:

13.1.- Fuga/Derrame/Vuelco:

El Fabricante del producto peligroso o el Expedidor de la carga, deberá informar en el caso de Fuga/Derrame/Vuelco, a modo de ejemplo, las siguientes indicaciones:

- .- Detener las fugas, si es posible.
- .- Contener el vertido por cualquier medio disponible.
- .- Comprobar los límites de explosividad, si fuera el caso.
- .- Utilizar herramientas manuales de baja producción de chispas y equipo intrínsecamente seguro.
- .- Si la sustancia se ha introducido en una corriente a agua, o en una alcantarilla, informar a la autoridad responsable.

13.2.- Incendio:

En este numeral, se deberán informar las indicaciones que se deben tener en cuenta ante incendio de la mercancía peligrosa transportada.

A modo de ejemplo, si fuera el caso de un Transporte de Gas Licuado Inflamable, se debería proceder de la siguiente manera:

- .- Mantener el/los recipientes refrigerado/s con agua.
- .- Interrumpir el suministro de gas si se puede realizar con seguridad.
- .- NO extinguir las llamas del gas que se escapa, a menos que sea ABSOLUTAMENTE necesario.
- .- Trabajar desde una posición protegida para reducir el riesgo del personal. Utilizar monitores o lanzas autónomas.
- .- Extinguir con agua pulverizada (spray) o con polvo seco.
- .- Evitar derrames innecesarios como consecuencia de la aplicación de medios de extinción que puedan ser contaminantes.

13.3.- Contaminación Ambiental:

En este campo, se deberá informar las precauciones a tener en cuenta por la Autoridad de Aplicación interviniente en la emergencia, en cuanto a la contaminación que puede ocasionar la sustancia peligrosa transportada y/o accidentada.

13.4.- Primeros Auxilios:

El Fabricante de la mercancía peligrosa o el Expedidor de la carga, deberán informar, los primeros auxilios que se deberán realizar a las personas afectadas por la fuga, derrame, vuelco o incendio de la sustancia peligrosa transportada.

En este caso y a modo de ejemplo, se tendrán en cuenta ciertas indicaciones, como las que a continuación se señalan:

- .- Trasladar al accidentado al aire libre.
- .- Aplicar respiración artificial a las personas inconscientes que no respiren.

- .- Quitarse la ropa contaminada y lavarse con abundante agua y jabón.
- .- Si la sustancia se ha introducido en los ojos, lavarlos inmediatamente con agua y continuar haciéndolo hasta recibir asistencia médica.
- .- Quitarse las lentes de contacto, si fuera el caso.
- .- Dar de beber agua o leche a las personas que no estén inconscientes.
- .- Limpiar la sustancia visible que esté en la boca o alrededor de ella.
- .- Recabar asistencia médica.

13.5.- Información a Emergencias Médicas:

En este numeral, se deberá informar a Emergencias Médicas sobre las precauciones de la mercancía peligrosa transportada, como así también, las tareas de primeros auxilios a practicar a los damnificados del accidente.

13.6.- Observaciones:

El Fabricante del producto peligroso o el Expedidor de la carga, deberán dar mayor información y asistencia, a la Autoridad de Aplicación interviniente en la emergencia, sobre cada uno de los puntos señalados en la presente Ficha de Emergencia.

14.- Medidas suplementarias o especiales que deberá adoptar la Autoridad de Emergencia:

En este ítem, la Autoridad de Aplicación que interviene en la emergencia deberá considerar ciertas medidas suplementarias o especiales que tendrá que adoptar, tales como:

14.1.- Precauciones fundamentales para la recuperación del producto:

A modo de ejemplo, si fuera “Gas Licuado Inflamable”, no utilizar equipo de recuperación convencional y solicitar inmediatamente asesoramiento especializado.

14.2.- Precauciones que deberán adoptarse después de la intervención:

A modo de ejemplo, si fuera “Gas Licuado Inflamable”, en el caso de “Ropa y aparato de respiración contaminada”, se deberá lavar copiosamente con agua antes de ser quitados.

En “Limpieza de equipo”, se deberá lavar con abundante agua antes de su transporte desde el lugar del accidente.

15.- Teléfonos de la Autoridad Interviniente en la Emergencia:

En este punto, es sumamente importante indicar los números telefónicos de las Autoridades Intervinientes en la Emergencia de cada uno de los países de origen, tránsito y destino de la mercancía peligrosa, como se señalan en cada una de las columnas de la presente Ficha de Emergencia.

Parte 2 - Lado A –

16.- Instrucciones para el Transportista o Conductor:

Las Instrucciones para el Transportista o Conductor son las determinadas en el Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera – ADR-, Parte 5 – Procedimientos de la expedición, Capítulo 5.4 – Documentación- numeral 5.4.3 Instrucciones escritas.

16.1.- Acciones que deberán realizar los miembros de la tripulación en caso de accidente o emergencia:

En caso de accidente o emergencia que pueda producirse o surgir durante el transporte, los miembros de la tripulación del vehículo deberán llevar a cabo una serie de acciones al respecto, que se encuentran plasmadas en la “Ficha de emergencia”.

16.2.- Indicaciones adicionales.

Los miembros de la tripulación del vehículo deberán cumplir con las indicaciones adicionales sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones en función de las circunstancias predominantes.

16.3.- Equipamiento de protección general e individual:

El equipamiento de protección general e individual se debe llevar en toda unidad de transporte, como así también un equipamiento adicional requerido para ciertas clases de sustancias peligrosas y debe ser utilizado cuando se tengan que tomar medidas de emergencia generales o que comporten riesgos particulares, según lo indicado en el Artículo 7° del Anexo I –Disposiciones Generales- y el Capítulo 5.4 de la Parte 5 del Anexo II – Normas Técnicas- de la 17 REVISIÓN ONU.

ANEXO II

REQUISITOS PARA LA PREPARACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA

Requisitos para la preparación de la Ficha de Emergencia.

La preparación de la Ficha de Emergencia se realizará de acuerdo a las siguientes indicaciones:

1.- Papel para impresión:

El papel para la impresión de cada uno de los documentos mencionados en el “Instructivo para la elaboración de la Ficha de Emergencia” del Anexo I, debe ser de color blanco, cuyo tamaño es de una hoja A4 (210mm x 297mm) u oficio (216mm x 355mm), con un gramaje de 75g/m² a 90g/m².

La presente Ficha, deberá ser impresa en dos carillas de cada una de las Partes y se pueden plastificar.

2.- Letra de impresión:

Parte 1 – Lado A y B

El tipo de letra debe ser “Arial”, el título principal debe ser en letras mayúsculas, resaltado en negrita y de cuerpo 14 **FICHA DE EMERGENCIA PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA EN EL MERCOSUR.**

Los títulos principales de los numerales 1al 15, sus letras se escriben en mayúscula, resaltado en **negrita** y los títulos secundarios de los mismos numerales, se escriben con la primera letra en mayúscula y las demás en minúscula, con un cuerpo de 11.

Parte 2 – Lado A y B:

El título principal **FICHA DE EMERGENCIA PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA EN EL MERCOSUR**, debe tener un cuerpo de 14, resaltado con negrita.

El título del numeral 16 **INSTRUCCIONES PARA EL TRANSPORTISTA O CONDUCTOR**, se escribe en letra mayúscula resaltado en negrita, con un cuerpo de 14.

Los títulos de los numerales 16.1 al 16.3 se escriben la primera letra en mayúscula y las demás en minúscula, utilizando un cuerpo de 10.

Las indicaciones señaladas después del título del numeral 16.1, se escriben la primera letra en mayúscula y las restantes en minúscula, con un cuerpo de 9.

En el numeral 16.2, los títulos de las indicaciones de cada una de las tres (3) columnas se deberán escribir con la primera letra en mayúscula y resaltada en negrita, y las demás, sin resaltado, todas con un cuerpo de 9.

El título del numeral 16.3, la primera letra se escribe en mayúscula y las demás en minúscula, resaltado en negrita todo el título, con un cuerpo de 9.

Los títulos de cada una de las columnas de este numeral, se escriben la primera letra en mayúscula y las demás en minúscula, con inclinación hacia la derecha, las demás indicaciones se escriben en minúscula y sus cuerpos es 8, juntamente con cada uno de los Rombos que identifican las Clases, los que deberá imprimirse en color, facilitando de esta manera una mejor interpretación de la sustancia peligrosa que se transporta.

3.- Etiqueta de Riesgo:

La Ficha de Emergencia, en el numeral 8 de la Parte 1, Lado A, cuyo título es ETIQUETA DE RIESGO, el etiquetado con la cual se identifica la sustancia peligrosa deberá ser impreso en el color correspondiente a lo establecido en el Anexo II – Normas Técnicas- Parte 5, Capítulo 5.2 – Identificación de Bultos, Artículos y Embalajes-, numeral 5.2.2.2.2 -Modelos de Etiquetas-, 17 REVISIÓN ONU.

El tamaño de dicha Etiqueta debe ser de 30mm de cada uno de los lados.

ANEXO III

PORTACIÓN DE LA FICHA DE EMERGENCIA

La Ficha de Emergencia se deberá portar dentro de una carpeta plástica, cuyas características son las siguientes:

1.- Carpeta plástica:

La Carpeta plástica, debe ser acorde al tamaño de la Ficha de Emergencia, A4 u oficio.

Las tapas de la Carpeta plástica, deben ser transparente, con el objeto de que se identifiquen cada una de las Partes de la Ficha de Emergencia, sin tener que retirarlas de sus solapas.

2.- Disposición de la Ficha de Emergencia:

La Carpeta Plástica debe poseer en su interior, pegada a la tapa y contra tapa, una solapa que permita incorporar las dos Partes de la Ficha de Emergencia.

La primera solapa, se deberá incorporar del lado de adentro de la tapa transparente, donde se ubicará la Parte 1 – Lado A, hacia la tapa y el lado B, queda hacia dentro de la Carpeta.

La segunda solapa, deberá estar ubicada del lado de adentro de la contra tapa de la Carpeta y portará la Parte 2 – Lados A y B.

3.- Ficha de Emergencia:

En la Carpeta plástica, se llevará solamente la Ficha de Emergencia, la que debe ser presentada ante el requerimiento de la Autoridad de Aplicación de los Estados Partes o de la Autoridad interviniente en una emergencia.

LADO - A -

FICHA DE EMERGENCIA

PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA EN EL MERCOSUR

NOMBRE COMERCIAL DE LA MERCANCÍA PELIGROSA:

1. RAZÓN SOCIAL DEL FABRICANTE DEL
PRODUCTO O EXPEDIDOR DE LA CARGA:

Dirección:

Teléfono:

6. Clase (o División):

6.1. Número de Riesgo:

2. TELÉFONO DE EMERGENCIA:

3. COMPOSICIÓN DEL PRODUCTO:

4. N° ONU:

5. Denominación apropiada para el Transporte
de la mercancía peligrosa:

7. Grupo de Embalaje:

8. ETIQUETA DE RIESGO:

9. CARACTERÍSTICA DE LA MERCANCÍA:

10. VÍAS DE EXPOSICIÓN:

11. PROTECCIÓN INDIVIDUAL:

12. RIESGOS

12.1. Naturaleza del riesgo:

12.2. Incendio:

12.3. Salud:

12.4. Medio Ambiente:

L A D O - B -			13. EN CASO DE ACCIDENTE		
13.1. Fuga / Derrame / Vuelco: 13.2. Incendio: 13.3. Contaminación Ambiental: 13.4. Primeros Auxilios: 13.5. Información a Emergencia Médica: 13.6. Observaciones:					
14. MEDIDAS SUPLEMENTARIAS O ESPECIALES QUE DEBERA ADOPTAR LA AUTORIDAD DE EMERGENCIA					
14.1.- Precauciones fundamentales para la recuperación del producto: 14.2.- Precauciones que deberán adoptarse después de la intervención:					
15. TELÉFONOS DE LA AUTORIDAD INTERVINIENTE EN LA EMERGENCIA -Teléfonos de emergencia del país de origen-tránsito-destino-					
15.1. País de origen: Policía: Bomberos: Defensa Civil: Emergencia Ambiental: Emergencias Médicas:		15.2. País de tránsito: Policía: Bomberos: Defensa Civil: Emergencias Ambientales: Emergencias Médicas:		15.3. País de destino: Policía: Bomberos: Defensa Civil: Emergencias Ambientales: Emergencias Médicas:	

LADO - A -

FICHA DE EMERGENCIA








PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA EN EL MERCOSUR













16. INSTRUCCIONES PARA EL TRANSPORTISTA O CONDUCTOR

16.1. En caso de accidente o emergencia que puede producirse o surgir durante el transporte, los miembros de la tripulación del vehículo llevarán a cabo las siguientes acciones cuando sea seguro y practicable hacerlo:

- Aplicar el sistema de frenado, apagar el motor y desconectar la batería accionando el interruptor cuando exista;
- Evitar fuentes de ignición, en particular, no fumar ni usar cigarrillos electrónicos o dispositivos similares o activar ningún equipo eléctrico;
- Informar a los servicios de emergencia apropiados, proporcionando tanta información como sea posible sobre el incidente o accidente y las materias involucradas;
- Ponerse el chaleco fluorescente y colocar las señales de advertencia autoportantes como sea apropiado;
- Mantener los documentos de transporte disponibles para los receptores a su llegada;
- No andar sobre las materias derramadas, no tocarlas y evitar la inhalación de gases, humo, polvo y vapores manteniéndose en el lado desde donde sopla el viento;
- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear los extintores para apagar incendios pequeños/iniciales en neumáticos, frenos y compartimento del motor;
- Los miembros de la tripulación del vehículo no deberán actuar contra los incendios en los compartimentos de carga;
- Siempre que sea posible hacerlo con seguridad, emplear el equipo de a bordo para evitar fugas al medio ambiente acuático o al sistema de alcantarillado y para contener los derrames;
- Apartarse de las proximidades del accidente o emergencia, aconsejar a otras personas que se aparten y seguir el consejo de los servicios de emergencias;
- Quitarse toda ropa y equipos de protección contaminados después de su utilización y deshacerse de estos de forma segura.

16.2. Indicaciones adicionales para los miembros de la tripulación del vehículo sobre las características de peligro de las mercancías peligrosas por clase y sobre las acciones a realizar en función de las circunstancias predominantes

Etiquetas y paneles de peligro (1)	Características de peligro (2)	Indicaciones suplementarias (3)
Materias y objetos explosivos  1 1.5 1.6	Presentan una amplia gama de propiedades y efectos tales como la detonación en masa, proyección de fragmentos, incendios/flujo de calor intenso, formación de resplandor intenso, ruido fuerte o humo. Sensible a los choques y/o a los impactos y/o al calor.	Refugiarse y alejarse de las ventanas.
Materias y objetos explosivos  1.4	Ligero riesgo de explosión e incendio.	Refugiarse.
Gases inflamables  2.1	Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Puede estar bajo presión. Riesgo de asfixia. Puede provocar quemaduras y/o congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.	Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.
Gases no inflamables, no tóxicos  2.2	Riesgo de asfixia. Puede estar bajo presión. Puede provocar congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.	Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.
Gases tóxicos  2.3	Riesgo de intoxicación. Puede estar bajo presión. Puede provocar quemaduras y/o congelación. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.	Usar máscara de evacuación de emergencia. Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.
Líquidos inflamables  3	Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor.	Refugiarse. Mantenerse lejos de zonas bajas.
Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas, materias que polimerizan y materias sólidas explosivas desensibilizadas  4.1	Riesgo de incendio. Las materias inflamables o combustibles pueden incendiarse por calor, chispas o llamas. Pueden contener materias autorreactivas con posibilidad de descomposición exotérmica bajo los efectos del calor, del contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metal pesado o aminas), fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables o inflamación espontánea. Los dispositivos de confinamiento pueden explotar bajo los efectos del calor. Riesgo de explosión de las materias explosivas desensibilizadas en caso de fuga del agente de desensibilización.	

Materias que pueden experimentar inflamación espontánea  4.2	Riesgo de incendio por inflamación espontánea si los embalajes se dañan o se derrama el contenido. Puede reaccionar violentamente con el agua.	
Materias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables  4.3	Riesgo de incendio y de explosión en caso de contacto con el agua.	Las materias derramadas se deben tapar de forma que se mantengan separadas del agua.
Materias comburentes  5.1	Riesgo de fuerte reacción, de inflamación y de explosión en caso de contacto con materias combustibles o inflamables.	Evitar mezclar con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).
Peróxidos orgánicos  5.2	Riesgo de descomposición exotérmica a temperaturas elevadas, por contacto con otras materias (como ácidos, compuestos de metales pesados o aminas), de fricción o choque. Esto puede dar como resultado la emanación de gases o vapores nocivos e inflamables o inflamación espontánea.	Evitar mezclar con materias inflamables o fácilmente inflamables (por ejemplo, serrín).
Materias tóxicas  6.1	Riesgo de intoxicación por inhalación, contacto con la piel o ingestión. Riesgos para el medio ambiente acuático o el sistema de alcantarillado.	Usar máscara de evacuación de emergencia.
Materias infecciosas  6.2	Riesgo de infección. Puede causar enfermedades graves en seres humanos o animales. Riesgos para el medio ambiente acuático o el sistema de alcantarillado.	
Materias radiactivas  7A 7B 7C 7D	Riesgo de incorporación y radiación externa.	Limitar el tiempo de exposición.
Materias fisionables  7E	Riesgo de reacción nuclear en cadena.	
Materias corrosivas  8	Riesgo de quemaduras por corrosión. Pueden reaccionar fuertemente entre ellas, con el agua o con otras sustancias. La materia derramada puede desprender vapores corrosivos. Riesgos para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado.	
Materias y objetos peligrosos diversos  9 9A	Riesgo de quemaduras. Riesgo de incendio. Riesgo de explosión. Riesgos para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado	
Materias peligrosas para el medio ambiente 	Riesgo para el medio ambiente acuático o los sistemas de alcantarillado	
Materias transportadas en caliente 	Riesgo de quemaduras por calor.	Evitar el contacto con partes calientes de la unidad de transporte y la materia derramada.

16.3. Equipamiento de protección general e individual para ser utilizados cuando se tengan que tomar medidas de emergencia generales o que comporten riesgos particulares que deberán encontrarse a bordo de la unidad de transporte.

Toda unidad de transporte, debe llevar a bordo el equipamiento siguiente:

- un calzo por vehículo, de dimensiones apropiadas para la masa máxima del vehículo y el diámetro de las ruedas;
- dos señales de advertencia autoportantes;
- líquido para el lavado de los ojos.

Para cada miembro de la tripulación del vehículo

- un chaleco o ropa fluorescente
- aparato de iluminación portátil;
- un par de guantes protectores; y
- un equipo de protección ocular.

Equipamiento adicional requerido para ciertas clases:

- se deberá llevar una máscara de evacuación de emergencia por cada miembro de la tripulación del vehículo, a bordo de la unidad de transporte, para las etiquetas de peligro números 2.3 ó 6.1;
- una pala;
- un obturador de entrada al alcantarillado;
- un recipiente colector.

São Paulo, 22 de outubro de 2019

DITEC 18/2019

À Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

Ilmo. Sr. Noboru Ofugi

Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional ASTEC/ANTT

Ilmo. Sr. Rodrigo Lucius De Amorim

Especialista em Regulação - Coordenador

Coordenação de Regulação do Transporte Rodoviário de Cargas – CRTTC GERET/SUROC

Referente: Pleito Indústria Química para Acordo Mercosul

Respaldados na DELIBERAÇÃO Nº 263, DE 12 DE MARÇO DE 2019, e no que consta do Processo nº 50500.044049/2014-15, Art. 10 que aprova a celebração do Segundo Termo Aditivo ao **Acordo de Cooperação Técnica entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Associação Brasileira da Indústria Química - ABIQUIM**, vimos por meio desta em nome da Comissão de Logística e Parceiros do Atuação Responsável da Abiquim, inicialmente congratular a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, pela célere e transparente iniciativa de submeter ao expediente de consulta a proposta da Associação Brasileira da Indústria Química - Abiquim, para à LVI Reunião Ordinária do SGT nº 5 "Transporte" do MERCOSUL que acontecerá de 20 a 22 de Novembro deste ano na Cidade de Foz do Iguaçu/PR, possibilitando ampla e efetiva participação do setor privado e da sociedade brasileira de modo geral.

Neste contexto, apresentamos a seguir as sugestões/contrapropostas à referida proposição da **"criação de modelo de ficha de emergência para Resposta Emergencial com Produtos classificados como Perigosos"** a ser usada no transporte terrestre do MERCOSUL.

Conforme registrado no item **4. OUTROS ASSUNTOS** das notas (MERCOSUL/CPP/ATA 02/19 - anexo) da **REUNIÃO DA COMISSÃO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE DE PRODUTOS PERIGOSOS**, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, manifestou-se no intuito de informar que o antigo modelo referente a utilização das Fichas de Emergência não faz mais parte da modernizada Legislação Brasileira.

Cientes de que existem outros modelos de sucesso que garantem maior confiabilidade e critérios técnicos amplamente utilizados internacionalmente no momento delicado de crise (Emergência Química), elencamos abaixo propostas e fundamentação para substituição do modelo ultrapassado que pouco colabora no desfecho dos atendimentos emergenciais com produtos perigosos, proposto ao MERCOSUL.

O Brasil e o Mercosul requerem modernização da legislação aplicada ao transporte de produtos perigosos alinhada às práticas internacionais, e propomos que seja realizada **com base em 3 formatos/níveis de informação**, assim como no Modelo Europeu – ADR (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road) – Modelo ONU - 5.4.3 - "Instructions in writing"

No ADR há um formato genérico de prestação de informações de resposta à emergência que em 2009 substituiu o antigo "transport emergency card". Conforme ADR 5.4.3.2, este documento deve ser provido pelo transportador.

Link: <https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2019/19contentse.html>

O ADR, com apoio da ONU, pretende se converter no modelo mundial de transporte terrestre de produtos perigosos. (https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/dgwp15/ECE-CONF-ADR-2019_Protocol_2019e.pdf)

Esse Modelo, pressupõe que o atendimento a emergência **tem 03 níveis de resposta**, conforme explicado no documento do CEFIC: ICE - Intervention in Chemical transport Emergencies.

Guidelines - Distribution Emergency Response Guidelines for use by the chemical industry: <https://cefic.org/app/uploads/2018/12/DistributionEmergencyResponse-GuidelinesForUseByTheChemicalIndustry-GUIDELINES-ICE.pdf>.

Neste modelo, deve ser disponibilizado telefone de atendimento a emergência 24 horas, 7 dias na semana, em todos os idiomas dos países onde o produto é transportado de acordo com nível 01.

Este nível de comando (Nível 01) deve ser capaz de acionar o Nível 02 (que é a empresa fabricante ou sua representante, especialista com conhecimento sobre o produto) e o Nível 3, que caso necessário, é o responsável por realizar resposta a emergência no local do incidente ou acidente (ex. Limpeza de um derramamento, gestão do acidente com as autoridades, disposição final do material recolhido etc.).

1) Instruções para motorista e acompanhantes – Instruções básicas por classe de risco.

- Esta informação será fornecida no formato de documento único de emergência por classe de risco conforme o ADR. A responsabilidade de manter disponível a informação básica de resposta a emergência e treinar o condutor nesta atividade são do transportador (*Modelo 01*).
- Além destas informações básicas na saída do veículo e que acompanham o transporte, é muito importante que o motorista que faz o transporte de produtos classificados como perigosos seja capacitado (a exemplo do Brasil que utiliza o MOPP - Movimentação Operacional de Produtos Perigosos - como treinamento para estes condutores).

2) Instruções gerais para os serviços de resposta à emergência / Primeiro no Local – Guias de Emergência por ONU ou Classe de Risco.

- A responsabilidade de manter a informação específica do produto prontamente disponível é do expedidor/fabricante. Essa informação pode ser disponibilizada ao Primeiro no Local, Autoridade com circunscrição sobre a via, Transportador, Respondedor de Emergência Química **em meio eletrônico** no formato de guia de emergência por número ONU e/ou Classe de Risco, conforme utilizado nos modelos Europeu e dos EUA.
- Obs. Entende-se que não é seguro ter que adentrar a zona quente da emergência (próximo ou na cabine do veículo) a fim de recolher documentos para dar a primeira resposta, exatamente por este motivo os veículos usam a simbologia adequada o que da condição suficiente para que as equipes se preparem para primeira resposta emergencial. As informações mais específicas estão disponíveis em aplicativos/manuais e as equipes especializadas já devem estar preparadas para responder a emergência.
- Nos EUA - ERG Guide **Emergency Response Guidebook**
(<https://www.phmsa.dot.gov/sites/phmsa.dot.gov/files/docs/ERG2016.pdf>);
- No Brasil este é o mesmo modelo usado pelo PROQUIMICA da ABIQUIM (MAE - Manual de Atendimento a emergências com Produtos Perigosos)
(<http://www.proquimica.ind.br/produtos-e-servicos/aplicativos-pro-quimica>);
- A legislação de transporte de produtos perigosos do México também aceita o uso das páginas correspondentes do guia de resposta a emergência, que também está disponível em Espanhol: (<https://www.phmsa.dot.gov/hazmat/erg/erg2016-spanish>)

Link da legislação Mexicana:

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/51_NOM-005-SCT-2008.pdf

3) Informações específicas por produto - FISPQ (SDS) Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos

- Para informações mais detalhadas sobre o produto, a FISPQ do produto deve ser disponibilizada pelo fabricante para a Autoridade com circunscrição sobre a via, a equipe de resposta a emergência, através de central de atendimento a emergência (24h/7d) sempre que solicitado.

Vantagens do Modelo ADR para o MERCOSUL

- Modelo é resultado da evolução do ADR para um modelo mais eficiente. Já tem 10 anos de sucesso na Europa e em outros países que adotaram o ADR;
- Serve de modelo para os países do MERCOSUL se alinharem as melhores práticas internacionais de transporte terrestre de produtos perigosos;

- A informação de resposta a emergência é fornecida de forma proporcional ao nível de conhecimento e especialização de cada ator;
- Motoristas recebem informações básica por classe de risco;
- Equipes de Resposta a emergência trabalham com as guias de resposta a emergência atualizadas e fornecida em meio eletrônico (evitando exposição desnecessária para eventualmente coletar o documento na cabine do veículo acidentado);
- Caso as equipes especialistas precisem de informação mais detalhada, podem solicitar a FISPQ (SDS) ao expedidor/fabricante ou acessar via internet a partir da central;
- Modelo muito mais simples para o cumprimento, pois além de garantir melhor qualidade da informação, facilita o treinamento de todos os atores envolvidos.

Destacamos que a Ficha de emergência tem muitas informações de caráter técnico que, devido a sua complexidade, são de pouca utilidade para o motorista. As equipes de resposta a emergência são capacitadas para trabalhar com as guias de emergência, e caso necessário há especialistas que podem interpretar a FISPQ/SDS, o que torna o uso da Ficha de emergência totalmente dispensável.










Estamos certos de que iniciativas como essa colocam o Mercosul em condição de vanguarda na implementação de mecanismos e boas práticas, em concordância às melhores políticas públicas internacionais.





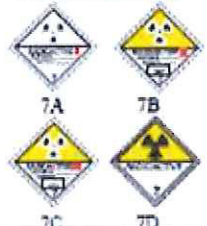



Atenciosamente,


Andrea Carla Barreto Cunha

Diretora de Assuntos Técnicos



Modelo 01

Additional guidance to members of the vehicle crew on the hazard characteristics of dangerous goods by class and on actions subject to prevailing circumstances		
Danger label and placard:	Hazard characteristics	Additional guidance
(1)	(2)	(3)
<p>Explosive substances and articles:</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>May have a range of properties and effects such as mass detonation, projection of fragments, intense fire/heat flux, formation of bright light, loud noise or smoke.</p> <p>Sensitive to shocks and/or impacts and/or heat.</p>	<p>Take cover but stay away from windows.</p>
<p>Explosive substances and articles:</p>  <p>1.4</p>	<p>Slight risk of explosion and fire.</p>	<p>Take cover.</p>
<p>Flammable gases</p>  <p>2.1</p>	<p>Risk of fire.</p> <p>Risk of explosion.</p> <p>May be under pressure.</p> <p>Risk of asphyxiation.</p> <p>May cause burns and/or frostbite.</p> <p>Containments may explode when heated.</p>	<p>Take cover.</p> <p>Keep out of low areas.</p>
<p>Non-flammable, non-toxic gases</p>  <p>2.2</p>	<p>Risk of asphyxiation.</p> <p>May be under pressure.</p> <p>May cause frostbite.</p> <p>Containments may explode when heated.</p>	<p>Take cover.</p> <p>Keep out of low areas.</p>
<p>Toxic gases</p>  <p>2.3</p>	<p>Risk of intoxication.</p> <p>May be under pressure.</p> <p>May cause burns and/or frostbite.</p> <p>Containments may explode when heated.</p>	<p>Use emergency escape mask.</p> <p>Take cover.</p> <p>Keep out of low areas.</p>
<p>Flammable liquids</p>  <p>3</p>	<p>Risk of fire.</p> <p>Risk of explosion.</p> <p>Containments may explode when heated.</p>	<p>Take cover.</p> <p>Keep out of low areas.</p>
<p>Flammable solids, self-reactive substances, polymerizing substances and solid desensitized explosives</p>  <p>4.1</p>	<p>Risk of fire. Flammable or combustible, may be ignited by heat, sparks or flames.</p> <p>May contain self-reactive substances that are liable to exothermic decomposition in the case of heat supply, contact with other substances (such as acids, heavy-metal compounds or amines), friction or shock. This may result in the evolution of harmful and flammable gases or vapours or self-ignition.</p> <p>Containments may explode when heated.</p> <p>Risk of explosion of desensitized explosives after loss of desensitizer.</p>	
<p>Substances liable to spontaneous combustion</p>  <p>4.2</p>	<p>Risk of fire by spontaneous combustion if packages are damaged or contents are spilled.</p> <p>May react vigorously with water.</p>	
<p>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</p>  <p>4.3</p>	<p>Risk of fire and explosion in contact with water.</p>	<p>Spilled substances should be kept dry by covering the spillages.</p>

Additional guidance to members of the vehicle crew on the hazard characteristics of dangerous goods by class and on actions subject to prevailing circumstances		
Danger labels and placards:	Hazard characteristic:	Additional guidance
(1)	(2)	(3)
Oxidizing substances:  5.1	Risk of vigorous reaction, ignition and explosion in contact with combustible or flammable substances.	Avoid mixing with flammable or combustible substances (e.g. sawdust).
Organic peroxides:  5.2	Risk of exothermic decomposition at elevated temperatures, contact with other substances (such as acids, heavy-metal compounds or amines), friction or shock. This may result in the evolution of harmful and flammable gases or vapours or self-ignition.	Avoid mixing with flammable or combustible substances (e.g. sawdust).
Toxic substances:  6.1	Risk of intoxication by inhalation, skin contact or ingestion. Risk to the aquatic environment or the sewerage system.	Use emergency escape mask.
Infectious substances:  6.2	Risk of infection. May cause serious disease in humans or animals. Risk to the aquatic environment or the sewerage system.	
Radioactive material:  7A 7B 7C 7D	Risk of intake and external radiation.	Limit time of exposure.
Fissile material:  7E	Risk of nuclear chain reaction.	
Corrosive substances:  8	Risk of burns by corrosion. May react vigorously with each other, with water and with other substances. Spilled substance may evolve corrosive vapours. Risk to the aquatic environment or the sewerage system.	
Miscellaneous dangerous substances and articles:  9 9A	Risk of burns. Risk of fire. Risk of explosion. Risk to the aquatic environment or the sewerage system.	

NOTE 1: For dangerous goods with multiple risks and for mixed loads, each applicable entry shall be observed.

NOTE 2: Additional guidance shown in column (3) of the table may be adapted to reflect the classes of dangerous goods to be carried and their means of transport.

Additional guidance to members of the vehicle crew on the hazard characteristics of dangerous goods, indicated by marks, and on actions subject to prevailing circumstance:		
Mark (1)	Hazard characteristic: (2)	Additional guidance (3)
 Environmentally hazardous substances	Risk to the aquatic environment or the sewerage system	
 Elevated temperature substances	Risk of burns by heat	Avoid contact with hot parts of the transport unit and the spilled substance.

**Equipment for personal and general protection
to carry out general actions and hazard specific emergency actions
to be carried on board the transport unit in accordance with section 8.1.5 of ADR**

The following equipment shall be carried on board the transport unit:

- for each vehicle, a wheel chock of a size suited to the maximum mass of the vehicle and to the diameter of the wheel;
- two self-standing warning signs;
- eye rinsing liquid^b; and

for each member of the vehicle crew

- a warning vest;
- portable lighting apparatus;
- a pair of protective gloves; and
- eye protection.

Additional equipment required for certain classes:

- an emergency escape mask for each member of the vehicle crew shall be carried on board the transport unit for danger label numbers 2.3 or 6.1;
- a shovel^b;
- a drain seal^b;
- a collecting container^b.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

Asunción, 28 de noviembre de 1997

VISTA: La necesidad de armonizar las normas relativas a pesos y dimensiones en el marco del Mercado Común del Sur, y teniendo en cuenta las cuantiosas inversiones requeridas para preservar la vida útil del patrimonio vial nacional, y;

CONSIDERANDO: Las recomendaciones de los Organismos Financieros Internacionales respecto a los siguientes puntos:

- Fortalecer el Sistema de Control de Pesos y Dimensiones.
- Incorporar tipos de camiones no convencionales; ejes no establecidos.
- Incluir la obligatoriedad de que todos los vehículos de carga estén sujetos al control de peso, incluidos los ómnibus (buses); y

Que, atento al Dictamen No 149/97 de la Dirección de Asuntos Jurídicos de esta Secretaría de Estado.

EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES RESUELVE:

CAPÍTULO I

ALCANCE Y DEFINICIONES

Artículo 1°.- Deróganse las Resoluciones Nros. 5/90, 189/90, 440/91 211/96, 1245/96 y 860/97.

Artículo 2°.- Los límites de peso con los cuales pueden circular los camiones y ómnibus por los caminos de la red vial nacional pavimentada, son como sigue:

EJE	RODADO	LÍMITE (t)
Simple	Simple	6
Simple	Doble	10.5
Doble	Simple	10
Doble	Doble y Simple	14
Doble	Doble	18
Triple	Doble y Simple	21
Triple	Doble	25.5*

2.1.- Entiéndase por eje doble, a un conjunto de (2) dos ejes, cuya distancia entre centros de ruedas es superior a 1.30 m., e inferior a 2.40 m.

CARLOS GONZALEZ
Subsecretario Interino
Secretaría General M.O.P.C.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762


POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

Entiéndase por eje triple, a un conjunto de (3) tres ejes cuya distancia entre centros de ruedas extremas es superior a 2,40 m., e inferior a 4,80 m.

2.2.- Los pesos brutos totales admitidos para cada tipo de vehículo serán los siguientes:

- a) Vehículo simple con un eje de ruedas simples y otro de ruedas duales: 16.5 ton.
- b) Vehículo simple con un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 24 ton.
- c) Vehículo simple con eje de ruedas simples y un conjunto de eje triple con ruedas duales: 31,5 ton.
- d) Vehículo con dos ejes de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 28 ton.
- e) Combinación de unidad tractora con un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales: 27 ton.
- f) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 34.5 ton.
- g) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes doble con ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales: 34.5 ton.
- h) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes triples con ruedas duales: 42 ton.
- i) Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes dobles con ruedas dobles: 42 ton.
- j) Formación de un camión tractor de dos ejes simples, uno de ruedas simples y el otro eje de ruedas duales con acoplamiento de un remolque con dos ejes simples con ruedas duales: 37.5 ton.
- k) Formación de un camión tractor de dos ejes simples, un eje de ruedas simples y el otro eje de ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje de ruedas duales y un conjunto de ejes doble con ruedas duales: 45 ton.
- l) Formación de un camión tractor de un eje simple con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales, con acoplamiento de remolque de dos ejes simples con ruedas duales: 45 ton.

2


CARLOS GONZÁLEZ GODOY
Jefe Interino de Dpto.
Secretaría General-M.O.P.C.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

- 2.3.- Peso bruto total, medido en toneladas en función de la distancia entre centros de ruedas extremas del vehículo, medida en metros.
- 2.3.1.- Combinación de un camión con uno o más remolques: 45 ton., cualquiera sea la distancia entre centros de ruedas extremas.
- 2.3.2.- Combinación de un camión con un semirremolque con eje posterior simple o doble.
- 2.3.3.- Combinación de un camión con un semirremolque con eje posterior triple: 45 ton., cualquiera sea la distancia entre ruedas extremas.

Distancia Metros	Peso Bruto Total Toneladas
Menor de 13	39
Mayor de 13 hasta 15	42
Mayor de 15	45

2.4.- TIPO DE CAMIONES NO CONVENCIONALES *

- 2.4.1.- Tren compuesto por una unidad tractora de dos ejes simples, un eje de ruedas simples y otro eje de ruedas duales con semirremolque de un eje de ruedas duales y por un remolque de dos ejes de ruedas duales: 48 ton.
- 2.4.2.- Formación de un camión tractor de un eje simple con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 52,5 ton.
- 2.4.3.- Formación de un camión tractor de un conjunto de ejes simples con ruedas simples y un eje simple con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales: 49 ton.
- 2.4.4.- Formación de un camión tractor de un conjunto de dos ejes simples con ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con acoplamiento de un remolque con dos ejes simples de ruedas duales con ejes separados: 49 ton.
- 2.4.5.- Combinación de unidad tractora de un eje de ruedas simples y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales con semirremolque de un conjunto de ejes triples con ruedas duales: 49,5 ton.
- 2.4.6.- Combinación de unidad tractora de un conjunto de ejes dobles con ruedas simples y otro conjunto de ejes dobles con ruedas duales, con un remolque de un eje simple con ruedas duales y un conjunto de ejes doble con ruedas duales: 56,5 ton.

CARLOS GONZÁLEZ GODOY
Jefe Interino de Dpto.
Secretaría General-M.O.P.C.

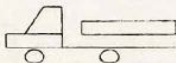
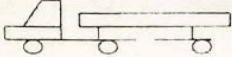
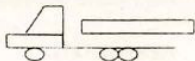
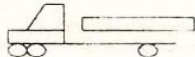
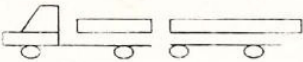
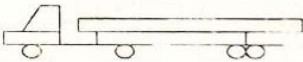
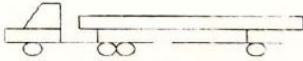
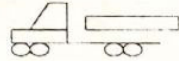

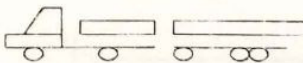
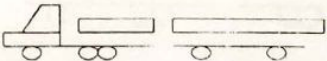



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

ANEXO 1A

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON.
CAMIÓN	20		1.1.	16,5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	30		1.1.1. SDD	27
CAMIÓN	31		1.2. SD	24
CAMIÓN	34		2.1. SD	20,5
CAMIÓN Y ACOPLADO	40		1.1.1.1. SDDD	37,5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	41		1.1.2. SDD	34,5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	42		1.2.1. SDD	34,5
CAMIÓN	45		2.2. SD	28
CAMIÓN	47		1.3. SD	31,5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	51		1.1..1.2. SDDD	45
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	52		1.2.1.1. SDDD	45
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	53		1.2.2. SDD	42

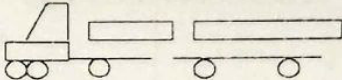
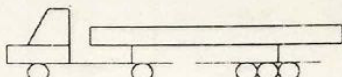

CARLOS GONZÁLEZ GODOY
Subsecretario de Dpto.
Secretaría General-M.O.P.C.



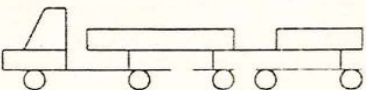
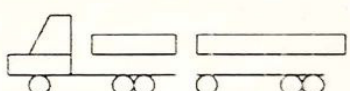
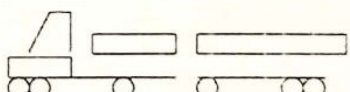
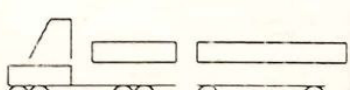
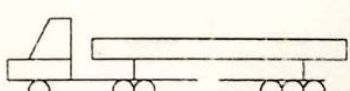
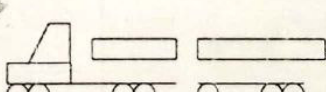
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN Nº 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON.
CAMIÓN Y ACOPLADO	54		2.1.1.1. SDDD	41,5
CAMIÓN TRACTOR Y SEMIACOPLADO	57		1.1.3. SDD	42

CAMIONES NO CONVENCIONALES

DENOMINACIÓN	TIPOS	CAMIONES	EJES	TON.
TREN TRACTOR Y SEMIACOPLADO Y ACOPLADO	50		1.1.1.1.1. SDDDD	48
CAMIÓN Y ACOPLADO	63		1.2.1.2. SDDD	52,5
CAMIÓN Y ACOPLADO	65		2.1.1.2. SDDD	49
CAMIÓN Y ACOPLADO	66		2.2.1.1. SDDD	49
CAMIÓN TRACTOR Y ACOPLADO	69		1.2.3. SDD	49,5
CAMIÓN Y ACOPLADO	77		2.2.1.2. SDDD	56,5



CARLOS GONZÁLEZ GUDÓY
Jefe Interino de Dpt.
Secretaría General-M.O.P.C.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

EJES CONVENCIONALES			
EJES		Límites (Ton.)	Tolerancia (Kgs.)
	RS	6	500
	RD	10,5	500
	2 RS	10	500
	RD + RS	14	500
	2 RD	18	1000
	3 RS	14	500
	2 RD + RS	23,0	1000
	3 RD	25,5	1000
Peso Bruto Total		45,0	1000

EJES NO CONVENCIONALES			
EJES		Límites (Ton.)	Tolerancia (Kgs.)
	EDRC	22,0	1000
	ECRD	29,0	1000
	ETRC	30,0	1000
	ECRC	30,0	1000

COPIA
SECRETARÍA GENERAL
DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES
CARLOS GONZÁLEZ GODOY
Jefe Interino de Dpto.
Secretaría General M.O.P.C.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

CAPÍTULO II DE LAS CARGAS O PIEZAS INDIVISIBLES

Artículo 3°.- Cuando deban transportarse cargas o piezas indivisibles, cuyo peso y/o dimensiones excedan los máximos establecidos en esta Resolución, el interesado deberá obtener del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, un permiso especial válido para un solo viaje. La solicitud de Permiso deberá contener los datos del vehículo afectado, nombre y domicilio del interesado, el peso y dimensiones de la carga, el itinerario y la fecha del viaje. En algunos casos calificados, la Dirección de Vialidad, dependiente del Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones, requerirá estudios técnicos para conceder los permisos solicitados.

Artículo 4°.- Las autorizaciones concedidas para el transporte de cargas que superan los límites permitidos en pesos y dimensiones, no eximirá al interesado del pago de los desperfectos que pudiera ocasionar en el pavimento y obras complementarias o accesorios de los caminos, ni de las responsabilidades civiles y/o penales emergentes, en caso de daño o accidente ocasionado por el transporte. El permiso será exhibido por el conductor, a los encargados competentes del sector correspondiente, todas las veces que le sea exigido.

CAPÍTULO III DE LAS SANCIONES POR SOBREPESO

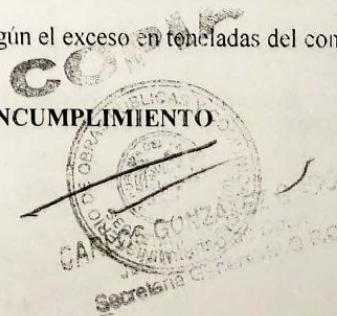
Artículo 5°.- Las infracciones a las disposiciones establecidas en la presente Resolución, se sancionarán según lo indicado en este capítulo, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales emergentes.

Artículo 6°.- Las infracciones por exceso de peso, se sancionarán con multas establecidas en base al precio de Toneladas/Kilómetro de transporte, en Dólares Americanos (US\$), y su equivalente en Guaraníes, los que estarán sujetos a ajustes correspondientes de acuerdo a criterios técnicos económicos.

Artículo 7°.- El exceso de peso respecto a los máximos permitidos, serán sancionados de acuerdo a los valores establecidos en la escala de multas que forma parte de la presente Resolución (Anexo 2), de la siguiente forma:

- En un eje: de conformidad a la escala, según el exceso en toneladas en el eje.
- En más de un eje: el importe será el equivalente a la suma de las multas de la escala que corresponden al exceso de cada eje.
- En un conjunto de ejes: de acuerdo a la escala, según el exceso en toneladas del conjunto de ejes.

SANCIONES A LAS INFRACCIONES POR INCUMPLIMIENTO Y REINCIDENCIA





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

Artículo 8°.- Sanciónase a las infracciones por incumplimiento y reincidencias, según el siguiente detalle:

- Los vehículos de transporte de cargas y los ómnibus que evadieren los puestos de pesaje, serán sancionados con una inhabilitación parcial de (3) tres meses, y en caso de reincidencia serán sancionados por el término de (1) un año, más una multa de (Gs. 1.470.000) Guaraníes Un millón cuatrocientos setenta mil.
- Los vehículos de transporte de cargas y los ómnibus que cometieren (3) tres sucesivas infracciones por sobrepeso, tanto en los ejes como en la carga total en un año, serán inhabilitados por un período de (6) seis meses, y una infracción más, dará lugar al retiro de la habilitación de cargas expedida por la Dirección de Transporte Terrestre, dependiente del Gabinete del Viceministro de Transporte, por el término de (1) un año.

ESCALA DE MULTAS POR SOBREPESO VALOR EN GUARANÍES

TIPO DE EJE	TIPO DE RODADO	LÍMITE DE PESO	FACTOR	Leve		Grave		Gravísima
				0001 1000	1001 2000	2001 3000	3001 4000	4001 5000
Simple	R.S.	6	base	420.000	630.000	840.000	1.050.000	1.470.000
Simple	R.D.	10,5	0,75	315.000	472.500	630.000	787.500	1.102.500
Doble	R.S.	10	0,70	294.000	442.000	588.000	735.000	1.029.000
Doble	RS + RD	14	0,60	252.000	378.000	504.000	630.000	882.000
Doble	R.D.	18	0,65	273.000	409.500	546.000	682.500	955.500
Triple	R.S.	19	0,60	252.000	378.000	504.000	630.000	882.000
Triple	2 RD + RS	21	0,70	294.000	442.500	588.000	735.000	1.029.000
Triple	RD	25,5	0,50	210.000	315.000	420.000	525.000	735.000
P.B.T.			base	420.000	630.000	840.000	1.050.000	1.470.000

NOTA: El factor será el valor que se asigne al sobrepeso por eje en el rango de los 1.000 Kg. (100%).

Los valores para las distintas configuraciones, se obtendrán del producto del valor base por el factor correspondiente.

El valor base, debe obtenerse del precio de Ton/Km, para viajes promedio al menos un 100% superior $210 \times 100\% \text{Sup.} = 420$.

El sistema de reajuste, puede ser semestral o anualmente, sobre la base del valor de la Ton./Km.

El valor de la Ton/Km en Paraguay oscila alrededor de los 10 centavos de dólar $2100 \times 0,10 = 210$ Gs.

CARLOS GONZÁLEZ GODOY
Jefe Interno de Loto.
Secretaría General M.O.P.C.



RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

Artículo 9°.- En caso de sobrepeso, los camiones y ómnibus infractores, no podrán continuar viaje, hasta que sea eliminado el exceso de peso, ya sea reestibando o trasladando las cargas, sin perjuicio de aplicar la sanción correspondiente al caso, quedando expresamente prohibido dejar las cargas excedentes en las estaciones de pesaje.

Artículo 10°.- El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, fijará las normas de operación y procedimientos específicos, para la gestión de las estaciones de pesaje, cualquiera sea su modalidad.

CAPÍTULO IV DE LAS DIMENSIONES

Artículo 11°.- Prohíbese la circulación, por los caminos de la red vial nacional, a los vehículos de cualquier especie, que excedan las siguientes medidas máximas lícitas:

Longitud:

Camión Simple	14,00 m.
Acoplado	8,60 m.
Camión con Acoplado	20,00 m.
Camión con Semirremolque	18,15 m.
Camión con Semirremolque y Acoplado	20,50 m.
Ómnibus de larga distancia	14,00 m.
Ómnibus Articulado	18,15 m.
Ómnibus Urbano	13,20 m.
Ancho Máximo	2,60 m.
Alto Máximo	4,10 m.

Artículo 12°.- Para el vehículo especial de circulación restringida, afectado al transporte exclusivo de otros vehículos sobre sí mismo, podrá tener las siguientes dimensiones máximas, con una articulación por lo menos:

Largo: Veinte y dos metros con cuarenta centímetros (22,40 m.)

Alto: Cuatro metros con treinta centímetros (4,30 m.)

Ancho: Dos metros con sesenta centímetros (2,60 m.)

Artículo 13°.- Restricciones:

Los vehículos especiales referidos en el Artículo anterior de la presente Resolución, no podrán:

- Circular de noche ni con tormenta o niebla.
- Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización de la autoridad local.





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

- Utilizar los tramos de camino que la autoridad vial le indique, en función de las características de la infraestructura (curvas o puentes), también podrá imponerle otras restricciones puntuales.

CAPÍTULO V DEL TRANSPORTE DE ROLLOS

Artículo 14°.- Los camiones de transporte de rollos de madera que circulen por las rutas y ramales de la red vial nacional, deberán ajustarse a las disposiciones contenidas en la presente Resolución, y a las siguientes condiciones:

- a) Cuando la carga de rollos de madera, superen los límites permitidos en cuanto a dimensiones, se deberá solicitar Permiso Especial válido para un solo viaje, a la Dirección de Control y Seguridad de Tránsito, dependiente del Gabinete del Viceministro de Transporte.
- b) La diferencia entre los rollos, no podrá ser superior a (1) un metro en su extremo posterior saliente.
- c) Cada uno de los rollos, deberá llevar un triángulo de (70) setenta centímetros de lado, con rayas oblicuas a (45) cuarenta y cinco grados, de (10) diez centímetros de ancho, de colores blanco y rojo alternados en su extremo posterior.
- d) Los rollos serán sostenidos por cadenas y opcionalmente reforzados con cabos de acero, no dejando sobresalir ningún tronco a los costados del chasis.
- e) El transporte de rollos, será permitido en horas diurnas.

CAPÍTULO VI DE LAS TOLERANCIAS

Artículo 15°.- Las tolerancias de peso que se detallan a continuación, tienen como único objetivo evitar las multas, para poder continuar el viaje; el vehículo obligatoriamente debe reestibar o trasladar la carga excedente, de acuerdo a los límites de peso.

TOLERANCIAS:

1.- Vehículos simples KGS.

1. Ómnibus o Camiones

- a) En un solo eje o conjunto de ejes





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

RESOLUCIÓN N° 1762

POR LA CUAL SE UNIFICA EN UN SOLO INSTRUMENTO, LAS DISPOSICIONES RELATIVAS A PESO Y DIMENSIONES DE LOS CAMIONES Y ÓMNIBUS, QUE TRANSITAN POR LAS RUTAS NACIONALES.

2. Unidad tractora y Semirremolque, Camión, Tractor y Acoplado.
 - a) En un solo eje
 - b) La suma de todos los ejes componentes de la Formación
3. La tolerancia en el peso de los ejes, será admitida solamente en los casos que no se supere el Peso Bruto Total permitido.
4. El exceso de peso en uno o más ejes, debe ser compensado por la falta en otro u otros ejes.

500 kg
1000 kg


Artículo 16°.- Las infracciones por sobredimensiones, serán sancionadas por funcionarios competentes de acuerdo a las normas vigentes en el ámbito de la seguridad vial.

Artículo 17°.- Las sumas recaudadas en concepto de multas, se afectarán a los ingresos fondos propios del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Artículo 18°.- La presente Resolución tendrá vigencia a partir de la fecha de la firma de la misma.

Artículo 19°.- Comuníquese a quienes corresponda y archívese.

Firmado: **ING. JORGE LAMAR GOROSTIAGA**
Ministro


CARLOS GONZÁLEZ GODOY
Jefe Interino de Dpto.
Secretaría General-M.O.P.C.



Montevideo, 27 de mayo de 2020

I. Introducción

En la LVI reunión del SGT N°5, la delegación de Uruguay presentó un documento con los hallazgos obtenidos en materia de pesos máximos registrados en varias estaciones de pesaje del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en ómnibus de 15m de longitud, del tipo 8x2, de doble piso, en el marco de una experiencia piloto acordada con las Autoridades de transporte de Brasil.

La información obtenida correspondía a tres unidades pertenecientes a una empresa de transporte de bandera brasileña que realiza transporte de pasajeros en forma regular en el tráfico Uruguay-Brasil, y una unidad perteneciente a una empresa de transporte ocasional de pasajeros de bandera uruguaya.

En diciembre de 2019 se autorizó la operación de otro vehículo de transporte ocasional de pasajeros de bandera uruguaya, de 15m de largo, tipo 8x2, con una tara de 20600kg, equipado con neumáticos superanchos en el eje de apoyo del eje doble no homogéneo, con 48 pasajeros de capacidad más tres tripulantes.

Tal como se expresó en el documento presentado en la LVI Reunión del SGT N°5, los tres vehículos de la empresa brasileña tienen una capacidad de 57 pasajeros y dos tripulantes, y los dos ómnibus de las empresas de bandera uruguaya tienen una capacidad de 48 pasajeros y tres tripulantes.

En este documento se presenta una comparación de los resultados obtenidos en el pesaje de los cinco vehículos en el periodo comprendido entre el 2 de noviembre de 2019 y el 29 de marzo de 2020, con los informados en el documento presentado en la Reunión del SGT N°5 antes mencionada.

II. Análisis comparativo

En la Tabla 1 que aparece más abajo aparecen los pesos promedio de pasajeros transportados por cada uno de los tres vehículos de bandera brasileña autorizados a operar con carácter experimental, en el tráfico Uruguay-Brasil.

Como se puede apreciar, los pesos promedios por pasajeros transportados obtenidos en los tres vehículos para ambos periodos son comparables entre sí. En los casos de ocupación casi plena de las unidades el peso promedio por pasajero transportado apenas supera los 95kg.



TABLA 1						
Número de Pasajeros	Vehículo 1		Vehículo 2		Vehículo 3	
	13/04/19	03/11/19	13/04/19	03/11/19	13/04/19	03/11/19
	– 02/11/19	– 29/03/20	– 02/11/19	– 29/03/20	– 02/11/19	– 29/03/20
Menor que 20	126 kg	--	127 kg	--	125 kg	114 kg
Mayor o igual a 20 y menor que 30	113 kg	121 kg	121 kg	113 kg	113 kg	117 kg
Mayor o igual a 30 y menor que 40	106 kg	110 kg	102 kg	98 kg	105 kg	106 kg
Mayor o igual a 40 y menor a 50	101 kg	103 kg	94 kg	106 kg	94 kg	101 kg
Mayor o igual a 50	98kg	97 kg	96 kg	98 kg	96 kg	97 kg

En la Tabla 2 y en la Tabla 3 siguientes aparecen los pesos promedio de pasajeros transportados por cada uno de los dos vehículos de bandera uruguaya de transporte ocasional autorizados a operar con carácter experimental:

TABLA 2- Vehículo 1(con valores de pesos incluidos en el documento entregado en la LVI Reunión del SGT N°5)		
Número de Pasajeros	Peso promedio por pasajero	
	13/04/19 – 02/11/19	03/11/19 – 29/03/20
Menor que 20	165 kg	Sin casos registrados
Mayor o igual a 20 y menor que 30	Sin casos registrados	117 kg
Mayor o igual a 30 y menor que 40	144 kg	97 kg
Mayor o igual a 40 y menor a 50	105 kg	102 kg
Mayor o igual a 50	Sin casos registrados	Sin casos registrados



TABLA 3-Vehículo 2 (con operaciones registradas a partir de enero de 2020)	
Número de Pasajeros	Peso promedio por pasajeros
	12/01/2020 – 29/03/2020
Menor que 20	Sin casos registrados
Mayor o igual a 20 y menor que 30	122 kg
Mayor o igual a 30 y menor que 40	Sin casos registrados
Mayor o igual a 40 y menor a 50	102kg
Mayor o igual a 50	114kg

Para todos los casos en general, los pesos promedio por pasajero crecen cuanto menor es el número de personas transportadas.

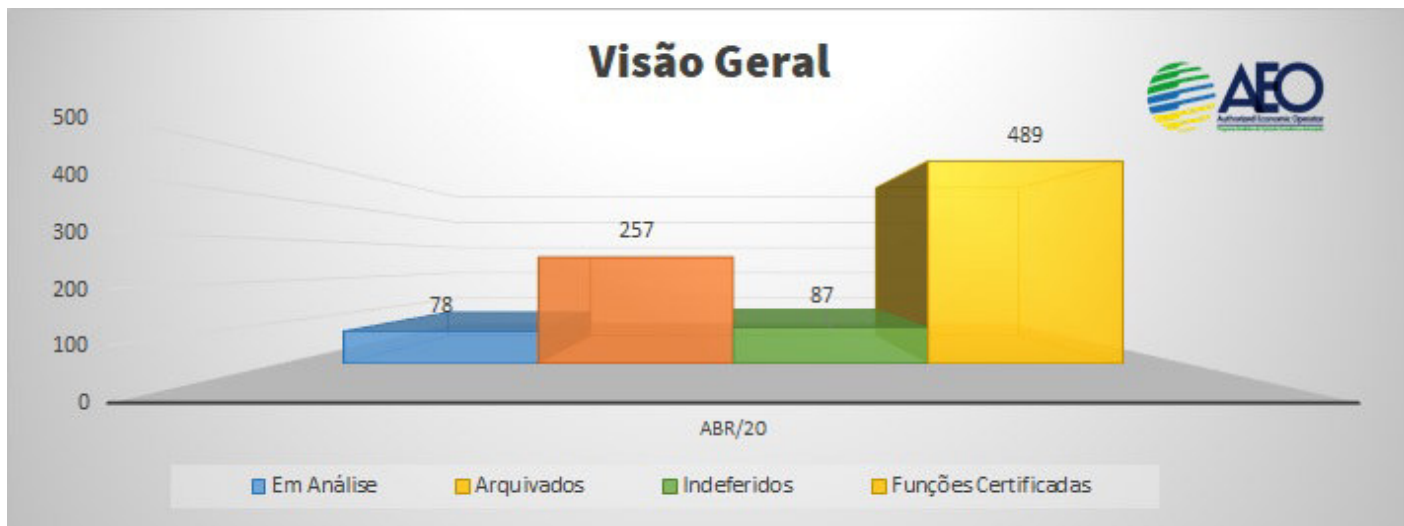
Los pesos por eje medidos en general no superan, dentro del margen de error de los instrumentos de pesaje, los valores límites propuestos en el documento que la Delegación de Uruguay presentara en la LI Reunión del SGT N°5, en particular en el caso que los ejes de apoyo del eje doble no homogéneo trasero de los ómnibus están equipados con neumáticos superanchos.

Estatísticas do Programa OEA

por Programa OEA — publicado 03/09/2015 21h00, última modificação 14/05/2020 14h41
Colaboradores: Elaine Costa

Análises feitas até 30 ABRIL de 2020

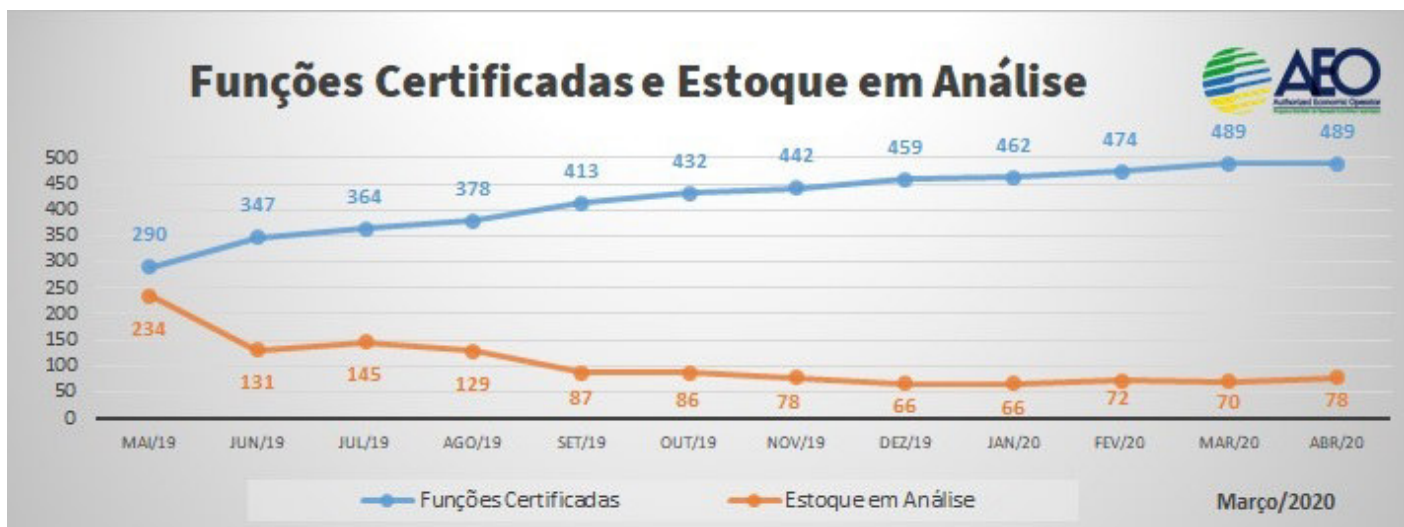
Até a data do fechamento deste relatório, em **30/ABRIL/2020**, o Programa OEA havia certificado **489** funções e restavam em análise **78** requerimentos distribuídos entre os cinco Centros Regionais OEA. Desde a entrada em vigor do Programa OEA, **257** requerimentos foram arquivados e **87** tiveram seu pleito indeferido, conforme gráfico abaixo.



Os arquivamentos ocorreram devido ao não cumprimento de algum requisito de admissibilidade contido no art. 14 da IN RFB nº 1.598/2015. Já os indeferimentos podem ter ocorrido devido ao não cumprimento, total ou parcial, dos critérios de elegibilidade ou segurança e/ou conformidade, conforme a modalidade de certificação requerida.

Análise ao longo dos últimos 12 meses

No gráfico abaixo, pode ser verificada a quantidade de funções certificadas e o estoque de requerimentos em análise, ao longo dos últimos 12 meses. Atualmente, há **489** funções certificadas e **78** em análise, aguardando certificação, conforme gráfico abaixo.



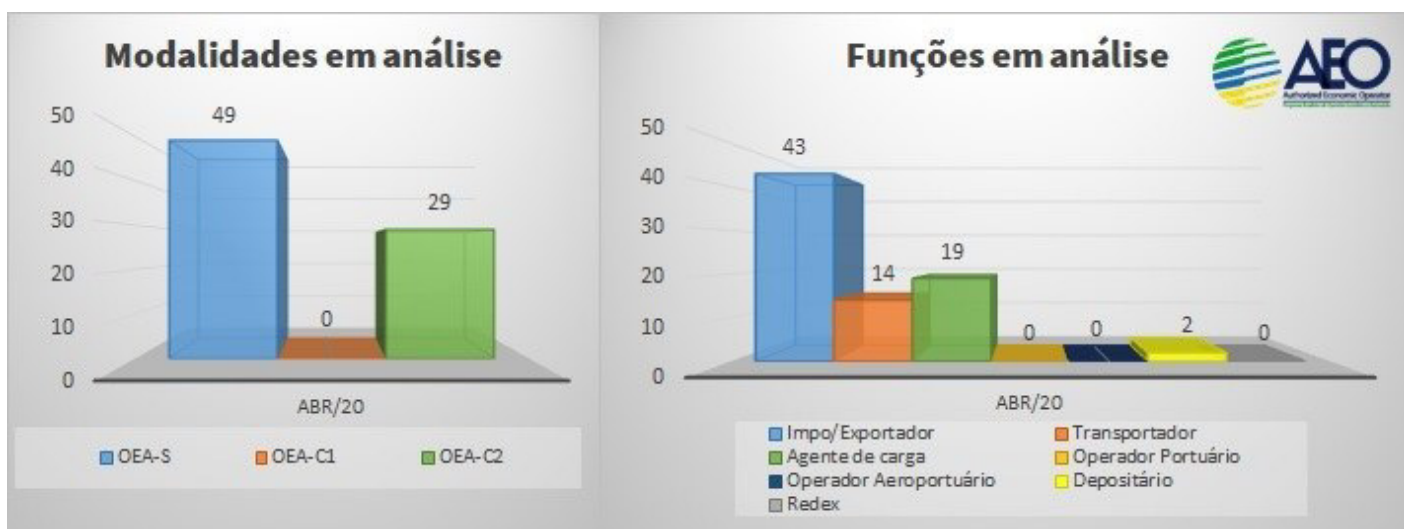
Quando analisado o fluxo de entrada de requerimentos neste mesmo período, foram recebidos **252 requerimentos**, o que demonstra a grande atratividade do Programa OEA entre os operadores. A média mensal é de **19 novos** requerimentos por mês, conforme gráfico abaixo à esquerda.



No gráfico à direita acima, percebe-se o perfil dos requerimentos finalizados nos últimos 12 meses. Ao todo, durante os últimos 12 meses, foram finalizados **386** requerimentos, sendo **207 funções certificadas (53,6%)**, **62 arquivados (16,1%)** e **77 indeferidos (19,9%)**.

Requerimentos em Análise:

Dos **70** requerimentos que se encontram em análise nos Centros Regionais OEA, **49** referem-se à modalidade OEA-Segurança, **nenhum** à OEA-Conformidade Nível 1 e **29** à OEA-Conformidade Nível 2, conforme o gráfico abaixo à esquerda.



Já em relação às funções exercidas na cadeia logística pelos operadores que estão com solicitações em análise nos Centros Regionais OEA, podemos verificar, à direita da figura acima, que elas representam:

- **43** Impo/Exportadores
- **14** Transportadores;
- **19** Agentes de Carga;
- **Nenhum** Operador Portuário;
- **Nenhum** Operador Aeroportuário;
- **02** Depositários de mercadorias sob controle aduaneiro, em recinto alfandegado; e
- **Nenhum** Redex.

OBS: As diferenças verificadas de um mês ao outro nas quantidades de requerimentos em análise podem ser resultantes de arquivamentos, no caso em que os processos estavam em admissão, ou de indeferimentos, quando em processo de análise dos critérios de certificação.

Funções já certificadas no Programa OEA:

Em relação às **489** funções já certificadas como OEA, temos, no gráfico abaixo:



- **280** certificações OEA-Segurança;
- **03** certificações OEA-Conformidade Nível 1 Importadores, recepcionados do Linha Azul; e
- **206** certificações OEA-Conformidade Nível 2.

Conforme pode-se observar no gráfico abaixo à direita, **68%** destas funções certificadas correspondem a impo/Exportadores e **32%**, às demais funções da cadeia logística.



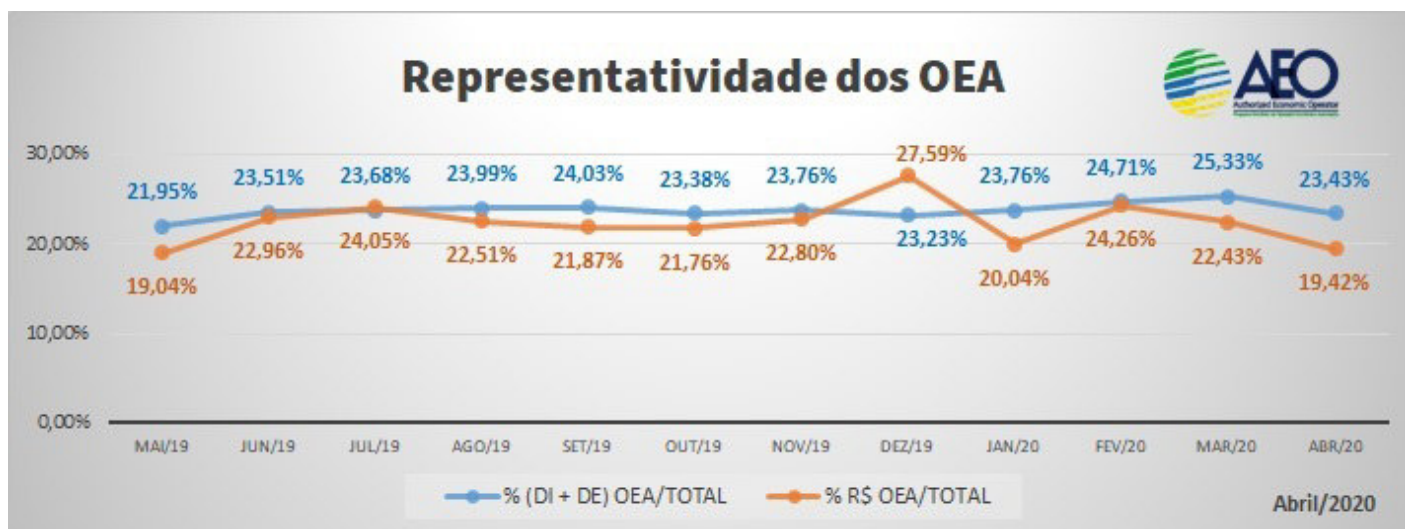
Quando se analisa as funções certificadas, no gráfico acima à esquerda, temos:

- **334** Impo/Exportadores (OEA-S ou C);
- **46** Transportadores (OEA-S);
- **54** Agentes de Carga (OEA-S);
- **10** Operador Portuário (OEA-S);
- **03** Operador Aeroportuário (OEA-S);
- **40** Depositários de mercadoria sob controle aduaneiro (OEA-S); e
- **02** Redex (OEA-S).

Representatividade dos OEA no comércio exterior brasileiro:

A representatividade dos Exportadores e Importadores certificados como OEA em relação ao fluxo total do comércio exterior brasileiro pode ser observada pelas curvas crescentes do gráfico abaixo.

No mês de **abril/2020**, os OEA representaram **23,43%** em quantidade de declarações registradas no mês (DI + DE). Esse percentual é de **19,42%**, quando analisada a representatividade em moeda nacional.



Redução do percentual de seleção para canais de conferência

Em relação ao benefício de redução do percentual de seleção para canais de conferência na **exportação** usufruído pelos operadores certificados como **OEA-Segurança**, percebe-se que os operadores certificados como OEA, em **abril/2020**, foram, em média, selecionados em **0,99%**, ou seja, obtiveram **99,01%** de canal verde na exportação. Os não-OEA permaneceram com média de seleção de **1,43%**, conforme figura abaixo.



Já os operadores certificados como OEA-Conformidade Nível 1 (migrados do Linha Azul) e OEA-Conformidade Nível 2 também apresentaram percentuais muito mais baixos na importação em relação aos operadores não certificados no Programa OEA, conforme se depreende da figura abaixo: em **abril/2020**, em média, **0,94%** de canais selecionados para conferência, ou seja, **99,06%** de canais verde na importação. Esse percentual vai para **4,75%** para os importadores os não-OEA.



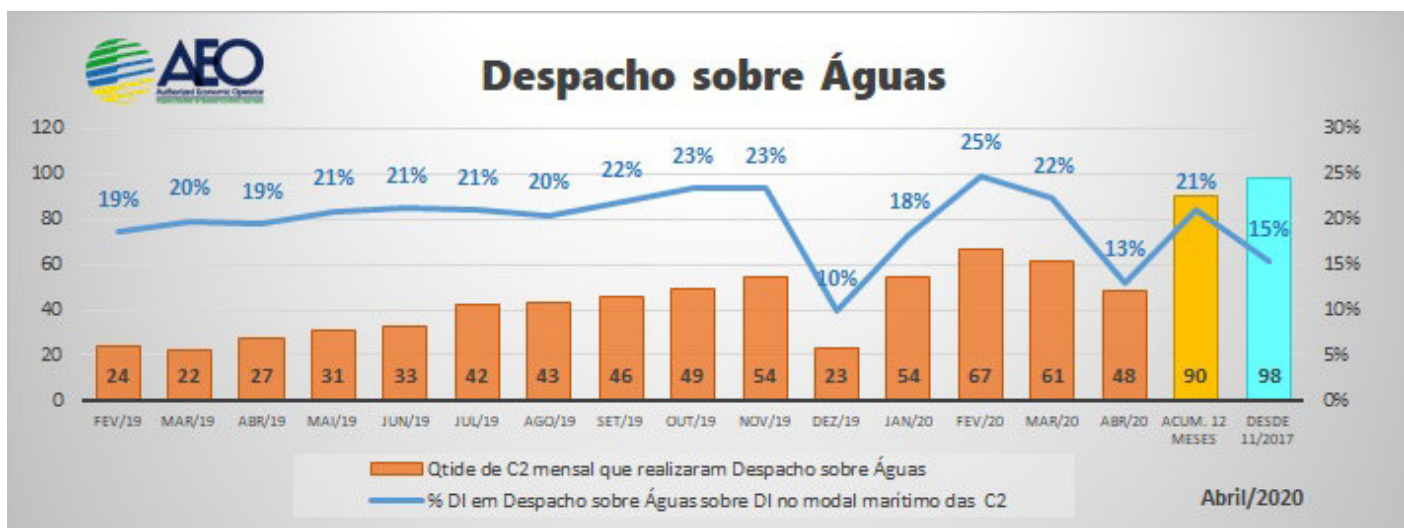
Despacho sobre Águas OEA

O Despacho sobre Águas OEA é um benefício disponível a todos os importadores certificados como **OEA-C Nível 2**. Ele consiste na permissão do registro da declaração de importação antes da chegada da carga a qualquer um dos portos brasileiros. O benefício é disciplinado pela Portaria Coana nº 85 de 2017.

Das **206** empresas certificadas como OEA-C Nível 2 que possuem direito ao benefício, **98** delas já desembarçaram mercadorias por meio do Despacho sobre Águas OEA, desde sua implantação, em novembro de 2017. A representatividade das declarações de importação, no modal marítimo, despachadas pelo DSA desde novembro/2011 foi de **15%**.

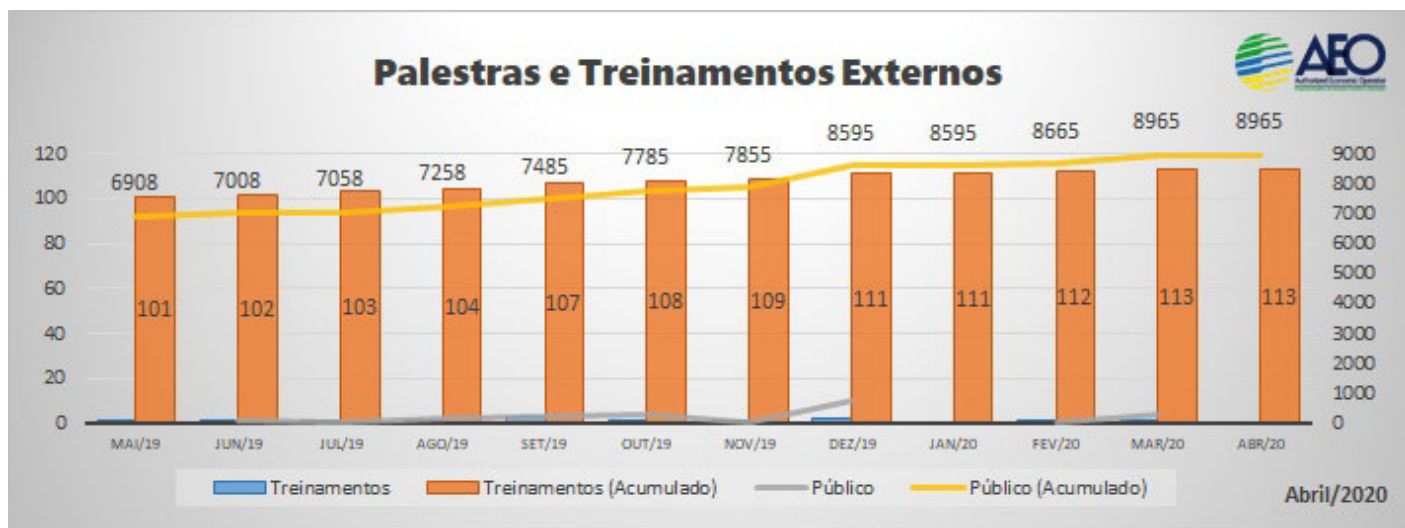
Nos últimos 12 meses, **21% das declarações** de importação, pelo modal marítimo, foram realizados por meio desse tipo de despacho, contabilizando **90 empresas** neste período.

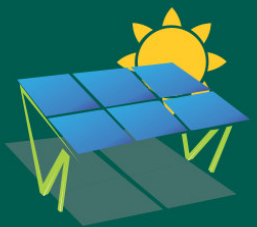
Em **abril/2020**, o benefício foi utilizado por **48 operadores**, que desembarçaram **13%** das declarações de importação pelo modal marítimo pelo DSA, conforme gráfico abaixo.



Comunicação com os operadores

O Programa Brasileiro de OEA valoriza muito o contato direto com operadores do comércio exterior. Desde janeiro de 2015 até **abril/2020**, foram realizados **113 treinamentos** sobre o Programa OEA, os quais atingiram **8.965** ouvintes, conforme gráfico abaixo.





0%
CO₂



i

Localidades



Disposición preliminar





Ministerio de
**OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES**

 **GOBIERNO
NACIONAL**

*Paraguay
de la gente*



CORREDOR BIOCEÁNICO PARAGUAY



Ministerio de
**OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES**

 **GOBIERNO**
 **NACIONAL**

*Paraguay
de la gente*





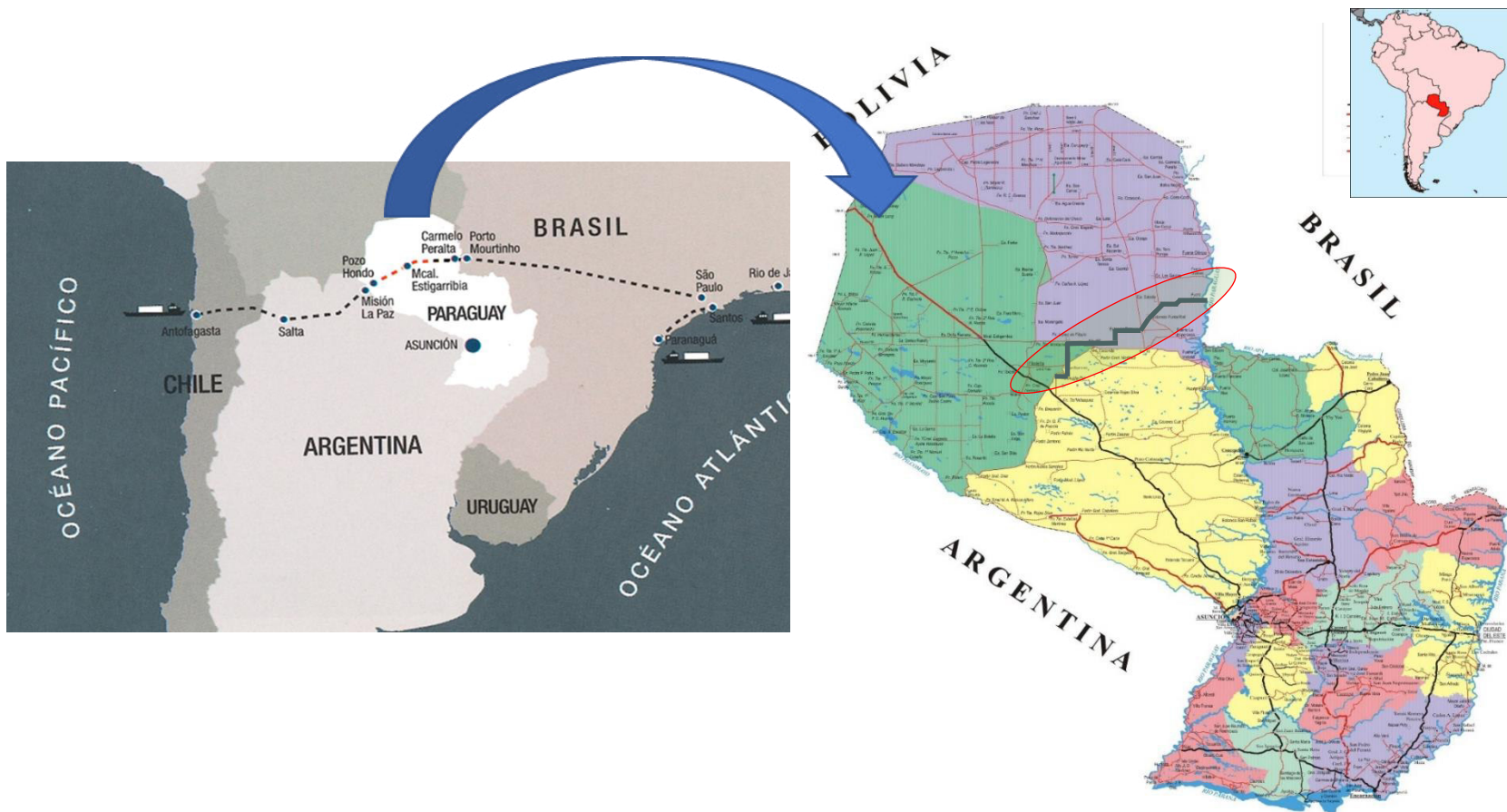
TETÁ REMBIAPO
HA MARANDU
Motenondcha

Ministerio
OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

 **GOBIERNO
NACIONAL**

Paraguay
de la gente

CORREDOR BIOCEANICO- EMPLAZAMIENTO FASE I





CORREDOR BIOCEANICO- EMPLAZAMIENTO FASE II





FASES DEL CORREDOR BIOCEÁNICO



**DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y FINANCIAMIENTO DE
LA PAVIMENTACIÓN ASFÁLTICA DE LA RUTA PY15:
LOMA PLATA - CARMELO PERALTA 276 KM [FASE 1]**

**DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN
ASFÁLTICA DE LA RUTA PY15: LOMA PLATA –
MCAL. ESTIGARRIBIA – POZO HONDO 320 KM
[FASE 2]**



TETÁ REMBIAPO
HA MARANDU
Motenondcha

Ministerio
OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

 **GOBIERNO
NACIONAL**

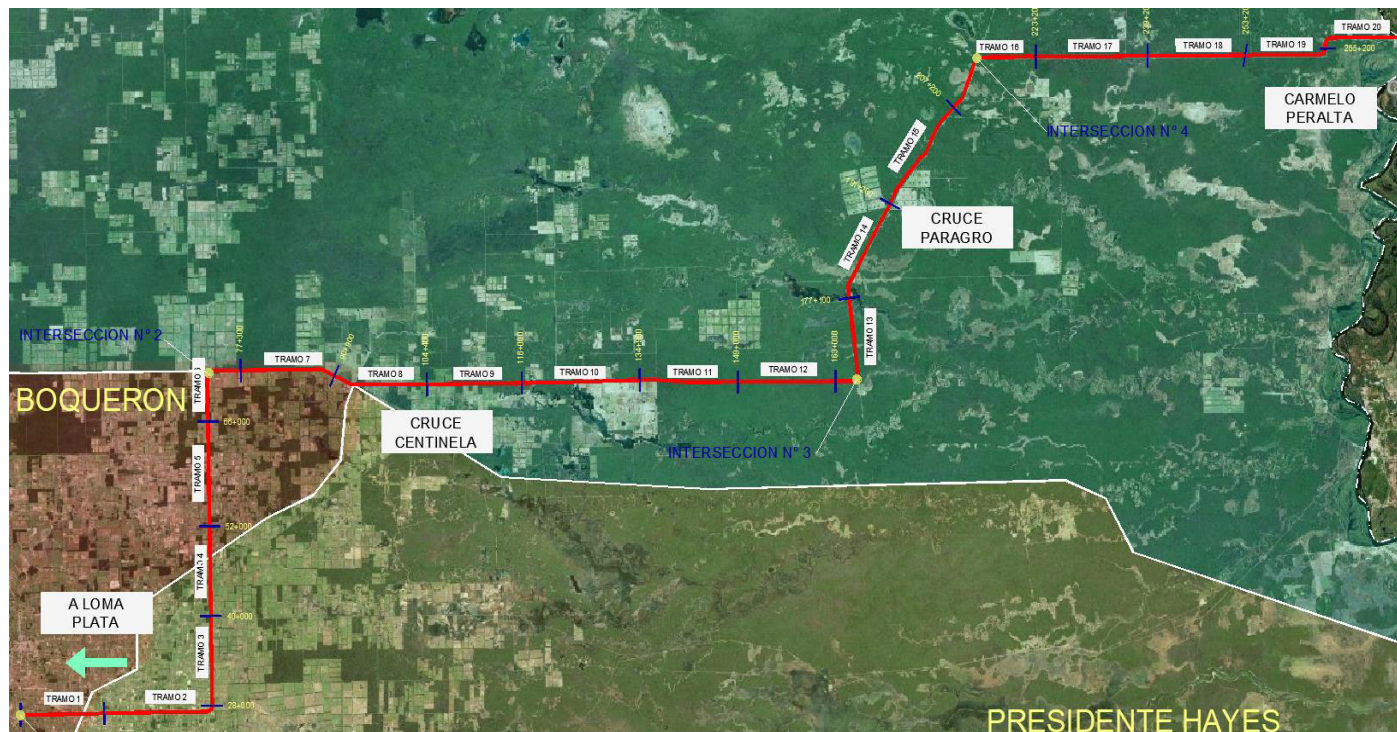
*Paraguay
de la gente*



CORREDOR BIOCEÁNICO FASE I



ESQUEMA DEL PROYECTO - FASE I



LONGITUD TOTAL: 275,7 km



20 tramos



2 Frentes de Trabajo

ÁREA DE INFLUENCIA



12.300 viviendas



61.500 habitantes

DEPARTAMENTOS



Boquerón, Presidente Hayes, Alto Paraguay



TRAMOS DEL PROYECTO - FASE I

Frente	Hito	Tramos	Prog. Inicio	Prog. Final	Longitud Tramo (km)	Fecha inicio	Fecha final	Duración Tramo (meses)
FRENTA 1 (LOMA PLATA - CRUCE CENTINELA - CRUCE PARAGRO)	1	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro I	0+000	12+000	12,00	11/02/19	30/09/19	7,7
	2	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro II	12+000	28+000	16,00	13/06/19	29/02/20	8,7
	3	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro III	28+000	40+000	12,00	12/12/19	30/06/20	6,7
	4	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro IV	40+000	52+000	12,00	12/3/20	31/07/20	4,7
	5	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro V	52+000	66+000	14,00	13/07/20	31/12/20	5,7
	6	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro VI	66+000	77+330	11,33	13/10/20	28/02/21	4,6
	7	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro VII	77+330	90+880	13,55	14/12/20	31/05/21	5,6
	8	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro VIII	90+880	104+430	13,55	15/03/21	31/08/21	5,6
	9	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro IX	104+430	117+980	13,55	14/06/21	30/11/21	5,6
	10	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro X	117+980	134+880	16,90	13/07/21	28/02/22	7,7
FRENTA 2 (CARMELO PERALTA - CRUCE PARAGRO)	11	Carmelo Peralta-Paragro I	134+880	148+960	14,08	12/10/21	30/04/22	6,7
	12	Carmelo Peralta-Paragro II	148+960	163+040	14,08	13/08/21	28/02/22	6,6
	13	Carmelo Peralta-Paragro III	163+040	177+120	14,08	14/06/21	31/12/21	6,7
	14	Carmelo Peralta-Paragro IV	177+120	191+200	14,08	16/03/21	30/09/21	6,6
	15	Carmelo Peralta-Paragro V	191+200	207+200	16,00	14/12/20	30/06/21	6,6
	16	Carmelo Peralta-Paragro VI	207+200	223+200	16,00	12/06/20	31/12/20	6,7
	17	Carmelo Peralta-Paragro VII	223+200	239+200	16,00	13/12/19	30/06/20	6,7
	18	Carmelo Peralta-Paragro VIII	239+200	253+200	14,00	12/07/19	29/02/20	7,7
	19	Carmelo Peralta-Paragro IX	253+200	263+728	10,00	11/04/19	30/11/19	7,8
	20	Carmelo Peralta-Paragro X	263+728	275+728	12,00	11/02/19	30/09/19	7,7



DATOS GENERALES - FASE I

PROYECTO

Diseño y Construcción de la pavimentación asfáltica de la ruta:
Loma Plata – Carmelo Peralta, (Corredor Bioceánico) – 277 km

ADJUDICACIÓN

Resolución Ministerial N°355/2018 del 9 de marzo de 2018

N° DE CONTRATO

Contrato S.G. MINISTRO N°110/2018

FECHA DE FIRMA DEL CONTRATO

11 de mayo de 2018

MONTO CONTRATO

USD 443.473.727,00

EMPRESA

Consorcio Corredor Vial Bioceánico

FECHA DE ORDEN DE INICIO

11 de febrero de 2019

FECHA FINALIZACION OBRA

30 de Abril de 2022



DATOS GENERALES - FASE I

CONDICIONES BÁSICAS DEL FINANCIAMIENTO	
Plazo	15 años
Plazo de gracia para el pago del capital	5 años (Inicio: 31 de mayo de 2019)
Amortización de la inversión	20 semestres (Inicio: 30 de noviembre de 2024)
Tasa de Interés	7,52 %



EQUIPO EJECUTOR Y FINANCIADOR

El proyecto se realiza bajo la modalidad “Obra con financiamiento” (Ley 5074):

- Contratista: Consorcio Corredor Vial Bioceánico



- Banco que realiza el apoyo financiero

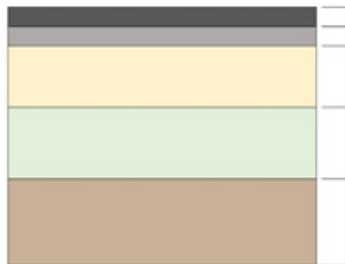
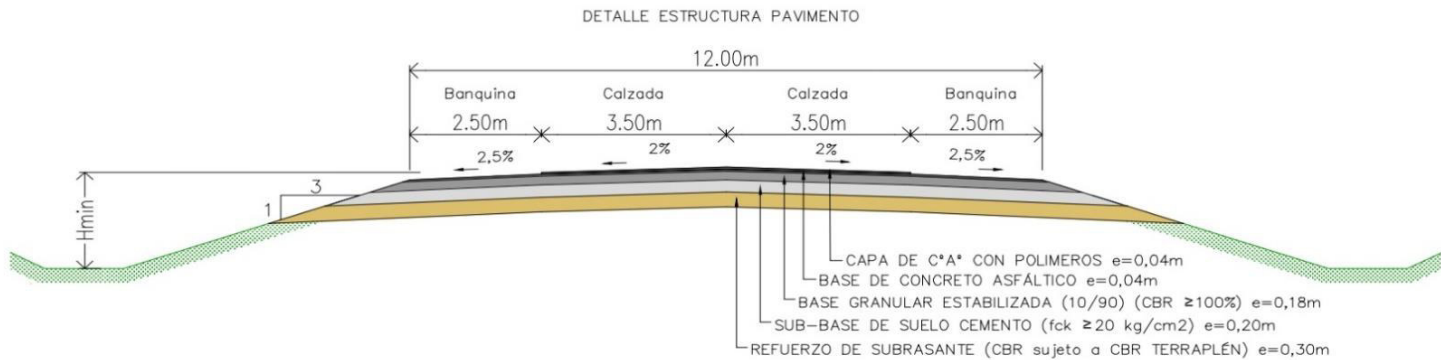




MODALIDAD “OBRA CON FINANCIAMIENTO” (LEY 5074)

- ✓ **La ventaja de esta modalidad radica en que la obra se realiza bajo el sistema suma global, es decir no se encuentra contemplado el reajuste de precios.**
- ✓ **Se genera un Certificado de Reconocimiento de Obligación de Pagos (CROP) solo al término de cada tramo. Esto genera el incentivo de que la contratista entrega el tramo (Hito funcional y utilizable) en tiempo y en forma.**
- ✓ **El mencionado CROP es un título de deuda. Por lo que solo se genera deuda al estado paraguayo cuando se entrega el tramo.**
- ✓ **El riesgo de Diseño y Construcción esta transferido a la contratista.**

SECCIÓN TIPO - FASE I



4 cm: Capa de Concreto Asfáltico

4 cm: Base de Concreto Asfáltico

18 cm: Base granular estabilizada

20 cm: Sub-base de suelo cemento

30 cm: Refuerzo de subrasante



AVANCE DEL CONTRATO - FASE I

Tramo	Descripción Tramos	Avance 5/03/2020	Terminación
1	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro I	100 %	30-9-2019
2	Loma Plata-Cruce Centinela- Paragro I	100%	28/02/20
18	Carmelo Peralta-Paragro IX	100%	29/02/20
19	Carmelo Peralta-Paragro IX	100%	30-11-2019
20	Carmelo Peralta-Paragro X	100 %	30-9-2019



TETÁ REMBIAPO
HA MARANDU
Motenondcha

Ministerio
OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

 **GOBIERNO
NACIONAL**

*Paraguay
de la gente*

REPORTAJE FOTOGRÁFICO - FASE I

FOTOGRAFÍAS TRAMOS TERMINADOS



Tramo 20



REPORTAJE FOTOGRÁFICO - FASE I

FOTOGRAFÍAS DE TRAMOS TERMINADOS



Tramo 1



TETĀ REMBIAPO
HA MARANDU
Motenondcha

Ministerio
OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

 **GOBIERNO
NACIONAL**

*Paraguay
de la gente*

REPORTAJE FOTOGRÁFICO - FASE I

FOTOGRAFÍAS DE TRAMOS TERMINADOS



Tramo 19



REPORTAJE FOTOGRÁFICO - FASE I

FOTOGRAFÍAS DE OBRA



Capa de suelo cemento



Capa de terraplén



REPORTAJE FOTOGRÁFICO - FASE I

FOTOGRAFÍAS DE OBRA



Compactación de base asfáltica



Extendido de capa asfáltica



REPORTAJE FOTOGRÁFICO - FASE I

INSTALACIONES DE OBRA





MINISTERIO DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

PROTOCOLO SANITARIO COVID-19

TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS GENERALES

(ART. Nº 2 RESOLUCION MTR Nº 60/20)

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS

1. ANTECEDENTES

El mundo en general y nuestro país en particular, se encuentran amenazados por el virus COVID-19, al cual la Organización Mundial de la Salud (OMS) lo declaró como pandemia el 11 de marzo de 2020.

Según lo ha determinado el Ministerio de Salud, el principal mecanismo de contagio del COVID-19 es de persona a persona, probablemente por secreciones, siendo su periodo de incubación de 2 a 14 días, pudiendo el coronavirus permanecer varias horas en distintas superficies contaminadas.

Asimismo, se ha determinado que los principales síntomas del virus son: fiebre, tos, dolor de garganta, dificultad respiratoria, pérdida del gusto, pérdida del olfato y malestar general, los cuales deben comunicarse inmediatamente a los responsables de cada empresa transportista y al sistema de salud nacional al número 0800- 222- 1002.

El DNU Nº 260/20 amplió la emergencia pública en materia sanitaria establecida por la Ley Nº 27.541, por el plazo de 1 año desde la entrada en vigencia de dicho decreto, que en su artículo 17 estableció que los operadores de medios de transporte, internacionales y nacionales, estarán obligados a cumplir las medidas sanitarias y preventivas que se establezcan. Dicha norma designó al "Ministerio de Salud como Autoridad de Aplicación", con facultades para disponer recomendaciones epidemiológicas para mitigar la pandemia, coordinando con las jurisdicciones las medidas sectoriales de salud pública que sean necesarias.

Para reducir las posibilidades de contagio se dictó el Decreto de Necesidad y Urgencia Nº 274/20, prorrogado por sucesivos DNU, prohibiendo el ingreso de extranjeros a nuestro país, exceptuando de dicha prohibición a quienes estén afectados al transporte de mercaderías por operaciones de comercio internacional, siempre que los conductores estén asintomáticos y cumplan, dentro y fuera del país, las recomendaciones de la autoridad sanitaria nacional.

El DNU Nº 297/20 estableció el "aislamiento social, preventivo y obligatorio", y en su artículo 6º "quedaron exceptuadas del aislamiento y la prohibición de circular, las personas afectadas a actividades y servicios declarados



esenciales, entre las cuales aparece el transporte de cargas.

Algunas provincias de nuestro país están en zona limítrofe y tienen pasos fronterizos con otros países, por donde transitan personas y bienes, existiendo también provincias en conexión con las provincias limítrofes. En esos lugares se realiza un fuerte transporte de cargas internacional, razón por la cual se deben tomar fuertes medidas sanitarias de prevención, considerando los riesgos de salud de los conductores que van y vienen a otros países donde también existe la pandemia COVID-19.

Por lo tanto, se presenta este “Protocolo para el Transporte Automotor de Cargas”, con el fin de garantizar las condiciones de salubridad e higiene en los trabajadores y en los lugares que frecuentan, realizando diferentes acciones preventivas de contagio del virus, aplicables a las diferentes etapas del viaje (carga, viaje, paradores, descarga y oficinas) y a las condiciones sanitarias que debe tener el camión.

Este protocolo está en línea con las normas sanitarias del Ministerio de Salud y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y debe ser cumplido en todas las rutas del país por las que se transporta la carga.

2. OBJETO.

El presente “Protocolo para el Transporte Automotor de Cargas”, tiene por finalidad establecer las pautas de higiene y prevención de los trabajadores para minimizar la propagación del virus, las que deberán ser observadas por los destinatarios del mismo.

3. DESTINATARIOS.

El presente protocolo para el Transporte Automotor de Cargas, será de aplicación obligatoria para los operadores de transporte de carga y logística de jurisdicción nacional e internacional y sus trabajadores, que transitan por las rutas de nuestro país. Todo ello sin perjuicio a los protocolos que cada empresa implemente, en cumplimiento a los requisitos propios de cada jurisdicción para sus actividades, a efectos de contrarrestar el contagio del virus.

4. RECOMENDACIONES.

El presente “Protocolo para el Transporte Automotor de Cargas”, establece las siguientes recomendaciones sanitarias:

4.1 RECOMENDACIONES GENERALES.

- Las Transportistas deben seleccionar al personal, de acuerdo a un orden de prioridad según los parámetros de riesgo, conforme lo determina el Ministerio de Salud.
- Instruir al personal involucrado, sobre las medidas de distanciamiento social preventivo obligatorio.
- Incrementar el cuidado sanitario de los trabajadores.





- Incrementar las condiciones de higiene en las unidades de transporte y los lugares donde transitan o permanecen los trabajadores.
- Proveer barbijos o cubreboca o máscara protectora, a los conductores y otros trabajadores, que trabajan en las empresas transportistas.
- Minimizar el contacto físico, con circulación de elementos, papeles y dinero.
- Fomentar el uso de información digital en cualquier operación.
- Capacitar al personal respecto a las normas sanitarias de las autoridades nacionales y provinciales, relacionadas a la pandemia COVID-19.
- Tener un plan de contingencia COVID-19 para los trabajadores, que contemple lugares de aislamiento dentro y fuera de la empresa transportista.
- Identificar los lugares donde se encuentran los elementos de higiene y protección sanitaria, para los trabajadores.
- Identificar al personal que viaja en cada vehículo, para que ante un caso sospechoso o confirmado, se pueda comunicar a las personas que estuvieron en contacto, y también a la Autoridad Sanitaria correspondiente.
- Instruir al personal respecto a la inconveniencia de automedicarse, cuando presenten temperatura superior a los 37,5° (grados centígrados) tos, dolor de garganta, dificultad al respirar, pérdida del gusto, pérdida del olfato y/o malestar general, aunque sean síntomas leves. En estos casos se debe consultar inmediatamente con el sistema de salud nacional al número 0800- 222- 1002.

4.2 ELEMENTOS A LLEVAR EN EL CAMION.

- Lista de Centros de Salud disponibles en el ámbito del servicio de transporte (Ubicación, teléfonos) donde se pueda concurrir en caso de necesidad.
- KIT DE HIGIENE PERSONAL:
 - Alcohol en gel y jabón.
 - Toallas descartables.
 - Guantes descartables.
 - Gafas o lentes protectores para cuando el chofer baje de la unidad (los cuales no deben utilizarse para manejar, ya que pueden distorsionar la visión).
 - Barbijo o cubreboca o máscara protectora.
 - Birome de uso personal.





- Dispensador con sustancia desinfectante a base de alcohol, lavandina, amoníaco u otro producto aprobado por el Ministerio de Salud.

- Bolsa para desechos.

4.3 RECOMENDACIONES PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA.

Adicionalmente a los protocolos sanitarios adoptados y publicados por cada empresa, se recomienda:

- Disponer de elementos de protección personal (EPP) para los trabajadores, en función a las tareas que realicen y su riesgo de contagio, siendo obligatorio su uso cuando lo disponga la empresa.

- Los EPP no deben compartirse.

- Antes que el trabajador se coloque un EPP, deberá lavarse las manos respetando lo indicado en el Anexo del presente protocolo.

- Los EPP deben utilizarse de acuerdo a las indicaciones del fabricante.

- Controlar que toda persona que ingrese, limpie la suela del calzado en trapo de piso embebido en solución desinfectante a base de alcohol, lavandina, amoníaco u otro desinfectante aprobado por el Ministerio de Salud.

- Controlar que toda persona que ingrese, se higienice las manos respetando lo indicado en el Anexo del presente protocolo,

- Organizar horarios de entrada y salida escalonados, a fin de evitar la aglomeración de personas.

- Realizar la ventilación permanente de los ambientes cerrados.

- Desinfectar cada 2 horas las superficies de contacto y los objetos/ herramientas de trabajo, utilizando rociador o toallitas con los productos de limpieza recomendados por la autoridad sanitaria.

- Toda persona ajena a la Empresa (proveedores, clientes, profesionales, etc), deberá respetar el protocolo establecido por la organización.

- Concientizar a los trabajadores sobre la importancia de comunicar la presencia de síntomas compatibles con la enfermedad o si han estado en contacto con personas que los presenten.

- Informar a los trabajadores sobre los riesgos del coronavirus, con especial atención a las vías de transmisión, y las medidas de prevención adoptadas.

- Planificar los servicios de transporte, identificando en viajes de larga distancia, los lugares de paradas (para repostar, descansar, uso de baños, etc) y asegurarse previamente, que se disponen de los servicios necesarios.





- Planificar las entregas y cargas que se van a llevar a cabo en cada ruta, disponiendo la mercadería adecuadamente en el vehículo, minimizando tiempos y evitando manipulaciones innecesarias de dicha mercadería.
- Disponer de información sobre las medidas sanitarias preventivas, que se aplican en los centros donde se realice la carga/descarga de la mercadería.
- Disponer de datos de contacto del cliente, y acordar día y hora de carga o entrega de la mercadería, para que éste pueda adoptar las medidas preventivas necesarias, y evitar la concurrencia conjunta con otros transportistas.
- Coordinar con el cliente previamente, formas alternativas para la entrega y recepción de la documentación (a través de la digitalización, correo electrónico, telefonía celular, etc.) minimizando el contacto con el personal del centro de carga/descarga de la mercadería.
- En caso de precintado/desprecintado de vehículos, adoptar las medidas higiénicas adecuadas para evitar contaminar el precinto, siendo fundamental el lavado de manos del personal, antes y después de realizar dichas tareas.
- Acordar previamente con el cliente, por teléfono o correo electrónico, cómo y quién va a llevar a cabo la carga/descarga de la mercadería, evitando el contacto directo, o manteniendo una distancia social de 2 metros:
- En el caso de entregas a domicilio, evitar el contacto directo con el cliente.
- Cuando el personal del centro de carga/descarga manipule la mercadería, el conductor deberá permanecer dentro de la cabina del vehículo, desinfectando las superficies con las que el personal tuvo contacto.
- Cuando sea el conductor realice la carga/descarga de la mercadería, esta se dispondrá en lugares específicos, sin entrar en contacto otra persona o manteniendo una distancia de 2 metros.
- Fomentar la carga y descarga mecanizada, evitando que varios trabajadores utilicen dichos equipos, los cuales deben desinfectarse después de cada uso.
- Toda empresa con “modalidades operativas especiales y características particulares de riesgo sanitario” deberá consultar con la autoridad sanitaria y generar su protocolo específico.

4.4 RECOMENDACIONES PARA CONDUCTORES.

- Movilizarse para tomar el servicio, utilizando opciones que garanticen la distancia social preventiva obligatoria de 2 metros.
- En caso de movilizarse en su vehículo particular para tomar el servicio, extremar las medidas de desinfección personal y del coche utilizado.
- Antes de tomar el servicio, no deberán presentar ningún síntoma de la enfermedad.



- Controlarse la temperatura corporal por lo menos una vez al día.
- Los choferes de cargas internacional asintomáticos, cuando ingresen al país quedan exceptuados del aislamiento social y de la prohibición de circular.
- Quienes viajen, deben contar con barbijo o cubre boca o máscara protectora.
- Usar barbijo o cubre boca o máscara protectora, si viaja acompañado en la cabina, o al descender de la misma.
- El conductor y su acompañante (de ser necesario), deberán suscribir una declaración jurada con su domicilio de residencia.
- Evitar tocarse la cara, fundamentalmente ojos, nariz y boca.
- Llevar dentro de la unidad, soluciones de higiene en base a alcohol y alcohol en gel.
- Lavarse las manos con agua y jabón, mojando primero las manos y después el jabón, incluyendo la muñeca, la parte superior de cada mano y cada dedo.
- Lavarse las manos con la mayor frecuencia posible, cómo mínimo durante 40 segundos. Adoptar esta conducta luego de manipular llaves, dinero y basura, antes y después de comer, y después de ir al baño.
- Conducir por corredores seguros de cada provincia, donde haya estaciones de servicio y paradores para el reabastecimiento, descanso y refrigerio, en las condiciones de distanciamiento social previstas en el presente protocolo.
- No abandonar el vehículo, excepto en situaciones que involucren controles en la ruta y/o utilización de sanitarios y/o aprovisionamiento de alimentos, las cuales deberán limitarse a lo mínimo indispensable.
- Mantener el distanciamiento social preventivo obligatorio con otras personas de 2 metros, en lugares de carga, descarga, oficinas y paradores.
- Realizar en lo posible trámites vía web, vía mail o a través de telefonía móvil, para no concurrir a lugares públicos.
- Estornudar o toser sobre el pliegue del codo o sobre un pañuelo descartable.
- Ventilar la cabina del camión varias veces al día, y dejarlo al sol cuando sea posible, favorecer la ventilación cruzada, aún con temperatura baja.
- Higienizar el vehículo (volante, manijas, vidrio y luneta) mediante un rociador con sustancia desinfectante a base de alcohol, lavandina, amoníaco u otro desinfectante aprobado por el Ministerio de Salud.
- Limpiar de igual modo objetos personales: billetera, lapicera, teléfono móvil, cargador, etc.





- Evitar tocar picaportes y canillas en espacios públicos, y en caso de hacerlo desinfectarlos antes, con paños humedecidos con un producto en base a alcohol, lavandina, amoníaco u otro insumo aprobado por el Ministerio de Salud, lavándose las manos al terminar del modo antes indicado.
- En viaje cambiar de ropa y no mezclarla con la ropa limpia.
- Mantenerse bien hidratado para una conducción más segura.
- No compartir utensilios propios como vaso, taza, cuchara, etc.
- No compartir mate.

4.5 RECOMENDACIONES PARA LUGARES DE CARGA Y DESCARGA.

4.5.1 Para trabajar en Industrias, Centros Logísticos, Depósitos, Comercios, Campos, Plantas de Acopio y Puertos.

Adicionalmente a los protocolos sanitarios adoptados y publicados por cada empresa donde se realice la carga o descarga, el transportista deberá:

- No descender de la unidad, salvo en caso absolutamente necesario.
- Evitar siempre el contacto físico con personas o bienes del lugar de trabajo.
- En caso de descender de la unidad, usar siempre barbijo o cubreboca o máscara protectora, y mantener el distanciamiento social de 2 metros.
- Evitar las concentraciones con personas, con las que debiera relacionarse.
- Individualizar los bienes del personal que los atiende y no tocarlos.
- No compartir mate.
- Permanecer en espacios donde se respete la distancia social obligatoria.
- Permanecer para descansar en espacios al aire libre.
- En el transporte de cereales, recibir la mercadería en condiciones de cámara, evitando que los mismos sean derivados a empresas acondicionadoras.
- En el transporte de cereales, gestionar la descarga en puertos a través del sistema de turnos.
- Se realizará la descarga, sólo cuando así lo requiera el servicio.
- Antes y después de manipular documentos (Remito, Factura, Hoja de Ruta, Carta de Porte, etc.) o mercadería, higienizarse las manos respetando lo indicado en el Anexo del presente protocolo, y tomar los recaudos de higiene





correspondientes (ej: usando folios protectores) para evitar la contaminación.

- En caso de utilizar baños, vestuarios, comedores, etc., asegurarse que los mismos se encuentren en condiciones higiénicas para su uso, de lo contrario no utilizarlos y reclamar ante la empresa su correcto acondicionamiento.
- En el caso de presentar temperatura superior a los 37,5° (grados centígrados) no ingresar al establecimiento.

4.5.2 Para el trabajo en Oficinas de Administración.

Adicionalmente a los protocolos sanitarios adoptados y publicados por cada oficina de administración, el transportista deberá:

- Usar siempre barbijo o cubreboca o máscara protectora, durante su gestión en la oficina.
- Respetar el distanciamiento social obligatorio de 2 metros.
- Evitar la espera en espacios cerrados.
- Solicitar en la oficina, una ventilación cruzada y el ingreso de luz solar.
- Enviar documentación digital, vía mail o telefonía celular o comunicación telefónica, cuando no sea imprescindible la presencia física en la oficina.
- Lavarse las manos con alcohol en gel o agua y jabón, antes y después de manipular papeles, y de usar las instalaciones de la oficina.
- Individualizar los bienes del personal que los atienda, y no tocarlos.
- No compartir mate.
- En el caso de presentar temperatura superior a los 37,5° (grados centígrados) no ingresar a la oficina.

4.5.3 Para las actividades que se realizan en los Paradores.

Adicionalmente a los protocolos sanitarios adoptados y publicados por cada parador, el transportista deberá:

- Usar siempre barbijo o cubreboca o máscara protectora, al descender de la unidad.
- Circular en los espacios comunes respetando la distancia social obligatoria.
- Lavarse las manos, antes y después de usar las instalaciones del parador, para carga de combustible, compra de alimentos, uso de baños, etc.
- Higienizar los elementos personales utilizados, al finalizar las actividades realizadas en el parador.



- Individualizar los bienes del personal que los atienda, y no tocarlos.
- No compartir mate.
- En el caso de presentar temperatura superior a los 37,5° (grados centígrados) no ingresar al parador.

5. DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN.

El Ministerio de Transporte de la Nación, difundirá el presente protocolo a los medios de comunicación disponibles, a los efectos de su difusión a las Cámaras empresarias nacionales del transporte automotor de cargas y a las empresas transportistas.

Las Cámaras empresarias nacionales del transporte automotor de cargas, deberán difundir entre sus asociados, campañas de concientización con folletería y cartelera, para sensibilizar en el cuidado de la salud en los trabajadores.

Las empresas transportistas deberán realizar las siguientes acciones:

- Entrega del presente protocolo, en lo posible en formato digital.
- Disponer de cartelera específica e información de la autoridad sanitaria, la que deberá estar en lugares visibles y con lenguaje sencillo.

La cartelera en las empresas transportistas, deberá ubicarse en:

- Puntos de ingreso y egreso.
- Oficinas de atención al público y administrativas.
- Lugares de descanso y esparcimiento.
- Ingreso a los baños y dentro de ellos.

6. SUPERVISIÓN Y CONTROL.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) será la autoridad competente para ejercer el control sobre el cumplimiento de aquellas pautas que se encuentren exclusivamente bajo la órbita de su competencia, siendo de aplicación en cuanto corresponda, las sanciones establecidas en el Decreto N° 1035/2002.

7. CAPACITACIÓN.

El presente protocolo formará parte del contenido de los cursos de capacitación exigidos a partir de la Disposición N° 48/2019 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), para el otorgamiento y renovación de la Licencia Nacional de Conducir del Transporte Interjurisdiccional (LiNTI), a fin de informar y capacitar a los conductores en su aplicación.



Asimismo, las cámaras empresarias nacionales del transporte automotor de cargas, sus cámaras provinciales y las empresas transportistas, deberán informar a sus asociados o empleados la necesidad de trabajar bajo las medidas del presente protocolo.

8. ANEXO COMPLEMENTARIO.

Forma parte del presente Protocolo, el Anexo en el que se muestran diferentes imágenes referidas a:

- Metodología para la higiene de manos usando alcohol en gel.
- Metodología para la higiene de manos usando jabón.
- Metodología para sacarse los guantes protectores de las manos.

Carlos Alberto Alaye, Director Nacional.

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Aviso Oficial se publican en la edición web del BORA
-www.boletinoficial.gob.ar-

e. 27/05/2020 N° 21002/20 v. 27/05/2020

Fecha de publicación 27/05/2020



**ANÁLISE DO TRANSPORTE INTERESTADUAL E
INTERNACIONAL DE PASSAGEIROS - TRIIP
GESTÃO DE CRISE (COVID-19)**

RELATÓRIO ESTRATÉGICO

Brasília, 28 de abril de 2020.

Sumário

1	Introdução.....	3
2	Análise Geral da Situação do Transporte Internacional	3
3	Análise Geral da Movimentação de Passageiros.....	3
4	Análise da Movimentação de Passageiros por Tipo de Serviço	4
5	Análise da Movimentação de Passageiros dos últimos 3 meses.....	5
6	Análise da Movimentação de Passageiros em março de 2019 e 2020	5
7	Análise do Volume Médio Semanal Móvel de Passageiros Total	6
8	Análise do Volume Médio Semanal Móvel de Passageiros Rodoviário Regular	6
9	Análise do Volume Médio Semanal Móvel de Passageiros Fretamento	7
10	Análise da Movimentação Diária e Semanal de Passageiros por Estado	8
11	Análise Geral do Fluxo de Viagens	9
12	Análise do Fluxo de Viagens por Tipo de Serviço	9
13	Análise Diária e Semanal do Fluxo de Viagens por Estado	10
14	Análise Semanal do Fluxo de Viagens SP/RJ/MG	11
15	Análise de Motoristas em março de 2019 e 2020	12
16	Análise de Motoristas Semanal	12
17	Análise Semanal dos Motoristas Desabilitados por Estado	13
18	Análise do Cadastro de Frota em março de 2019 e 2020.....	14
19	Análise do Cadastro de Frota Semanal	15
20	Diagnóstico da Situação das Restrições Estaduais ao TRIIP	16
21	Conclusão	17

1 Introdução

O presente relatório tem como objetivo apresentar a análise do impacto da Emergência em Saúde Pública de importância Nacional (ESPIN) em decorrência da Infecção Humana pelo novo Coronavírus (2019-nCoV) no transporte interestadual e internacional de passageiros, realizado pelo Centro de Supervisão Operacional – CNSO da Agência Nacional de Transportes – ANTT, sob a coordenação da Superintendência de Tecnologia da Informação - SUTEC, em conjunto com a Superintendência de Serviços de Transporte de Passageiros – SUPAS.

2 Análise Geral da Situação do Transporte Internacional

Ocorreu a restrição temporária de entrada no Brasil de estrangeiros oriundos das República Bolivariana da Venezuela, República Argentina, Estado Plurinacional da Bolívia, República da Colômbia, República Francesa (Guiana Francesa), República Cooperativa da Guiana, República do Paraguai, República do Peru e República do Suriname.

A prestação do serviço de transporte rodoviário internacional de passageiros, regular, sob regime de fretamento, e semiurbano em região de fronteira, realizada por empresas brasileiras e estrangeiras está suspensa desde 18 de março de 2020.

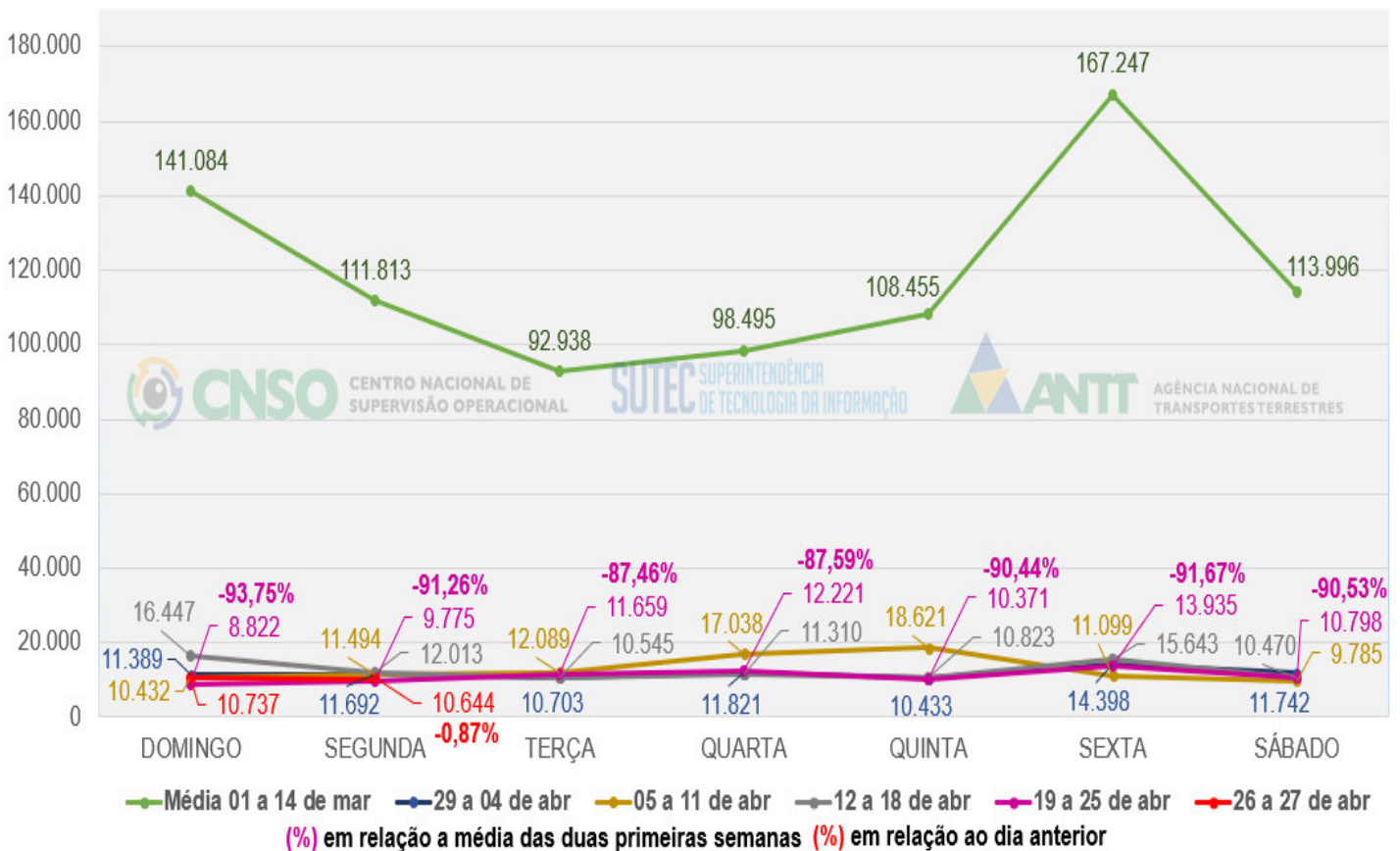
No entanto, foram reconhecidas algumas situações excepcionais, motivo pelo qual se autorizou o trânsito de pessoas pelas fronteiras terrestres, com a finalidade de garantir o retorno de brasileiros ou estrangeiros aos seus respectivos países de origem.

3 Análise Geral da Movimentação de Passageiros

No período, de 01 março a 27 de abril, a ANTT registrou o transporte de **2.723.472 passageiros** para os serviços Regular Rodoviário e Fretamento Turístico e Eventual, por meio do Sistema de Monitoramento de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional coletivo de Passageiros - MONITRIIP e do Sistema de Autorização de Viagem – SISAUT.

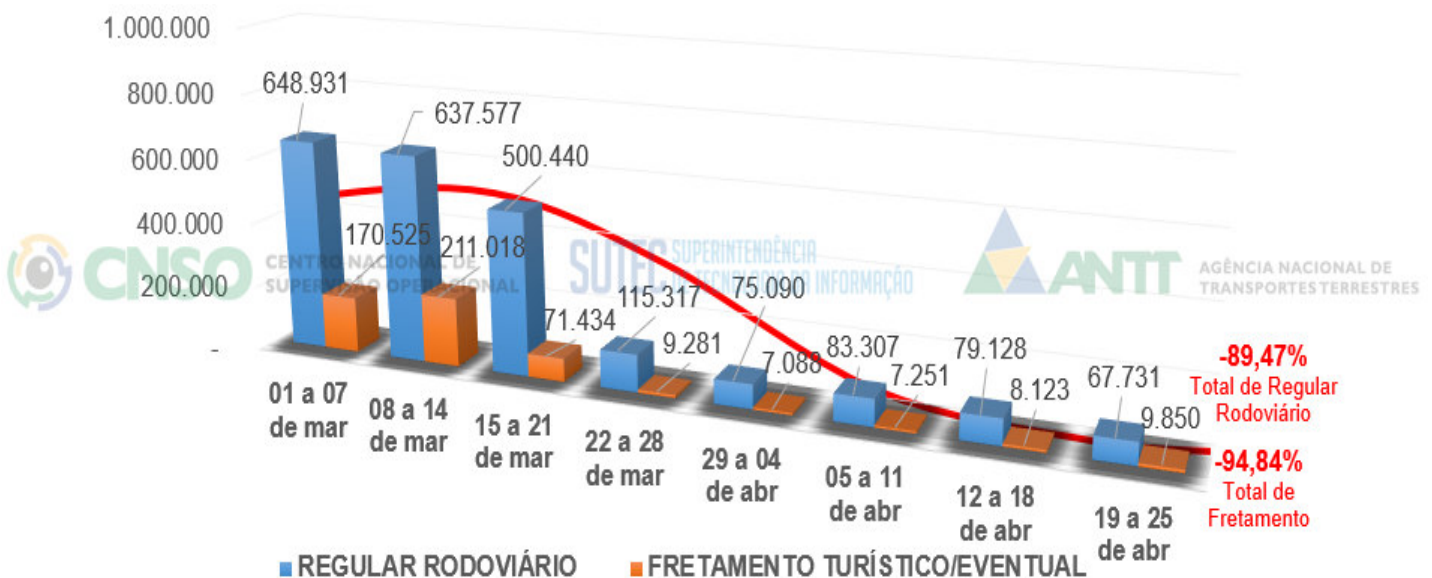
A análise geral da movimentação de passageiros demonstra uma redução média de 90,39% de passageiros transportados no período de 19 a 25 de abril, em relação à média das duas primeiras semanas de março.

Na análise diária, percebe-se que no período de 26 a 27 de abril, houve uma redução de 0,87% (93) passageiros transportados, em relação ao dia anterior.



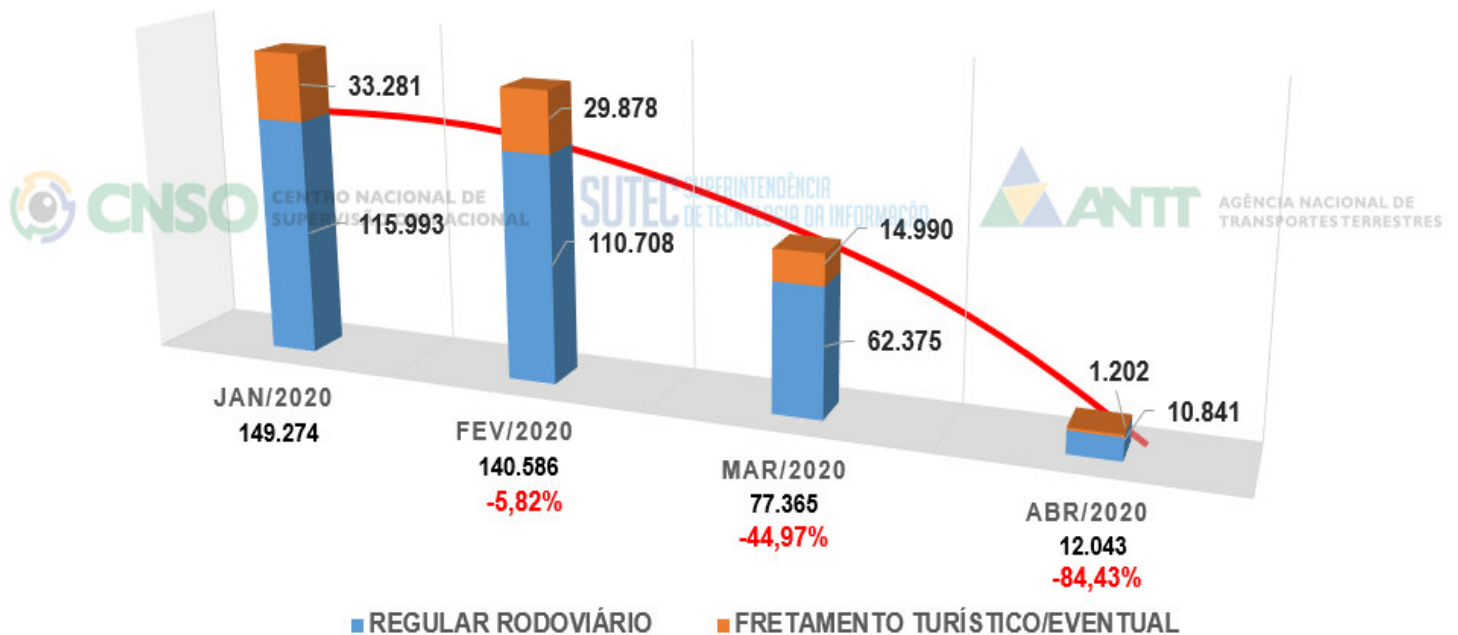
4 Análise da Movimentação de Passageiros por Tipo de Serviço

Informa-se que não estão ocorrendo viagens internacionais no país, reflexo da publicação da Resolução ANTT nº 5.875, de 17 de março de 2020. Neste contexto, no período de 1º de março a 25 de abril, considerando os tipos de serviço Regular Rodoviário e Fretamento Turístico e Eventual, ocorreu redução de 94,84% na prestação de serviços relativos somente ao transporte interestadual.



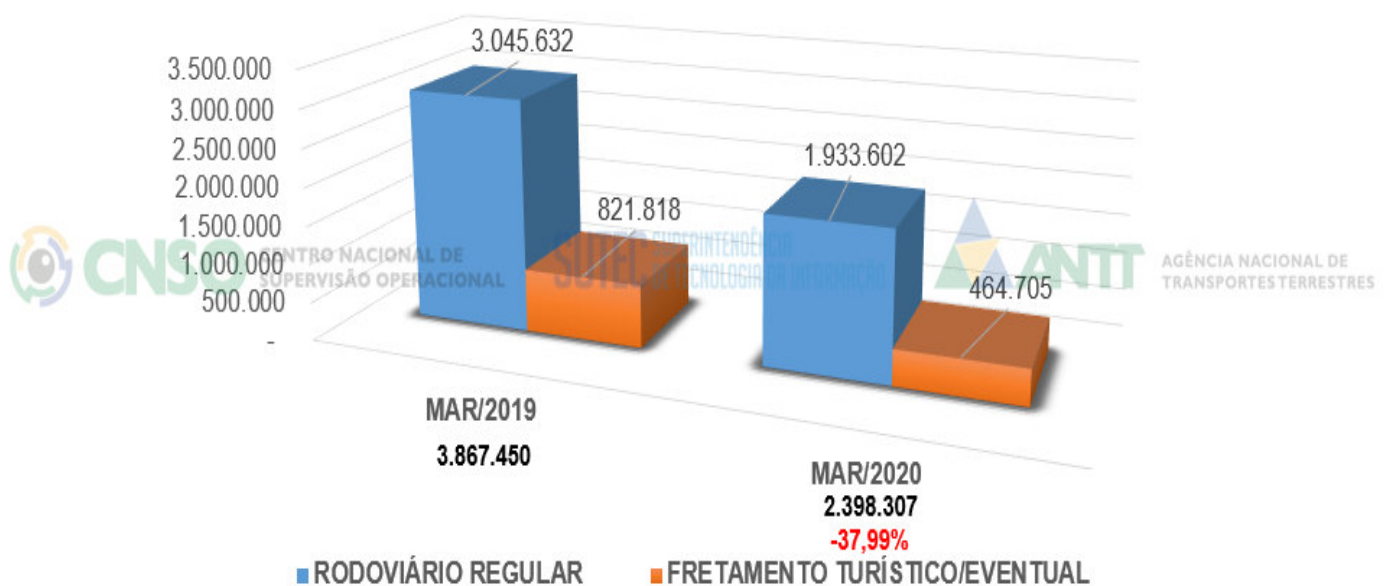
5 Análise da Movimentação de Passageiros dos últimos 3 meses

No gráfico abaixo são apresentadas as médias diárias dos últimos três meses da movimentação de passageiros, dos tipos de serviço Regular Rodoviário e Fretamento Eventual e Turístico no Brasil. Percebe-se que houve uma redução de 84,43% em abril em relação a março. Os percentuais em vermelho referem-se a diferença em relação ao mês anterior.



6 Análise da Movimentação de Passageiros em março de 2019 e 2020

Em março de 2019, a ANTT transportou 3.867.450 passageiros. No mesmo mês em 2020, foram transportados 2.398.307 passageiros. Desta forma observa-se que houve uma redução de 37,99%, na movimentação de passageiros de março de 2020 em relação ao mesmo mês de 2019.

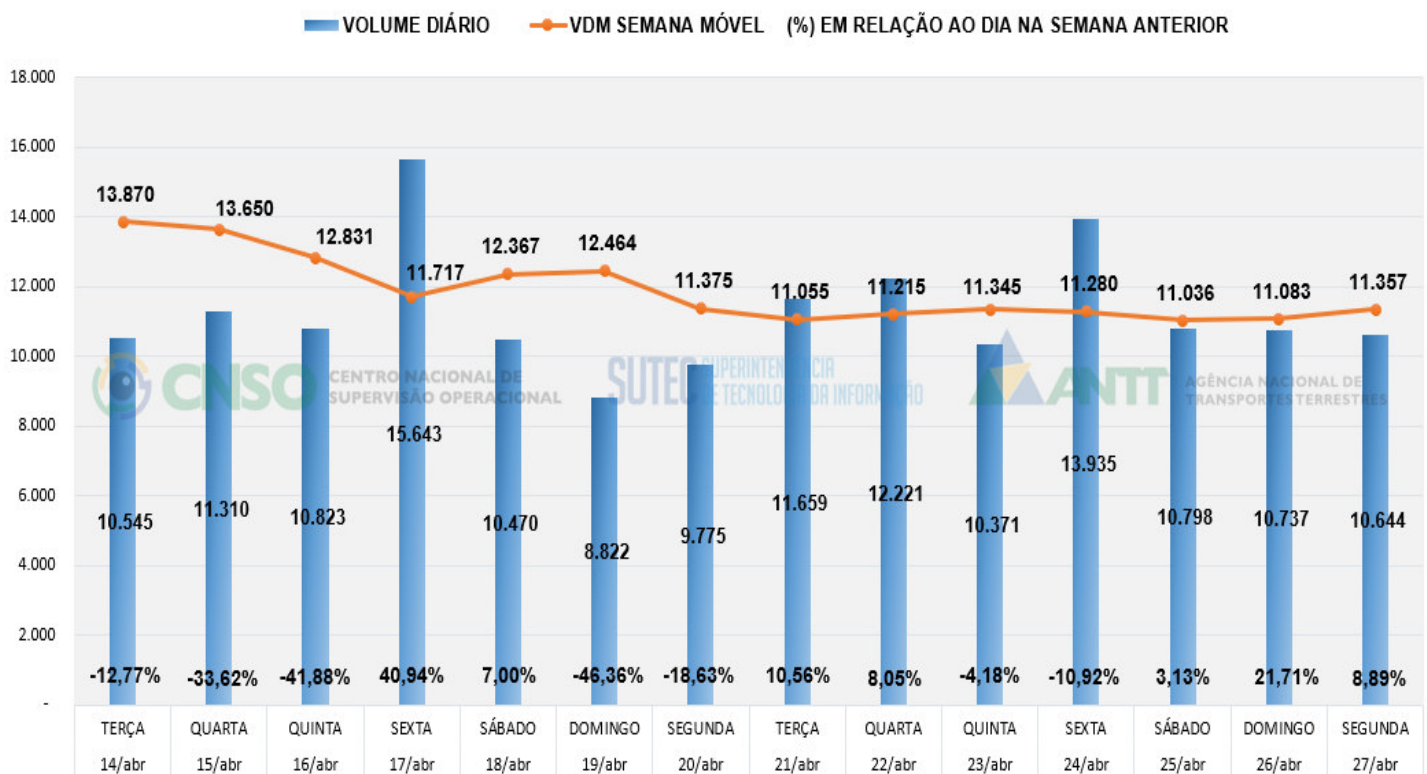


7 Análise do Volume Médio Semanal Móvel de Passageiros Total

Abaixo segue o gráfico de Volume Médio Semanal Móvel comparado com o Volume Diário de passageiros. O cálculo do Volume Médio Semanal Móvel é a média da quantidade de passageiros transportados nos últimos sete dias, de todas as viagens dos serviços Regular Rodoviário e Fretamento Eventual e Turístico.

Percebe-se que houve um aumento no número de passageiros transportados nos dias 17, 21, 22 e 24 de abril no volume diário em relação ao VDM semanal móvel. Os demais dias se mantiveram na média ou abaixo dela.

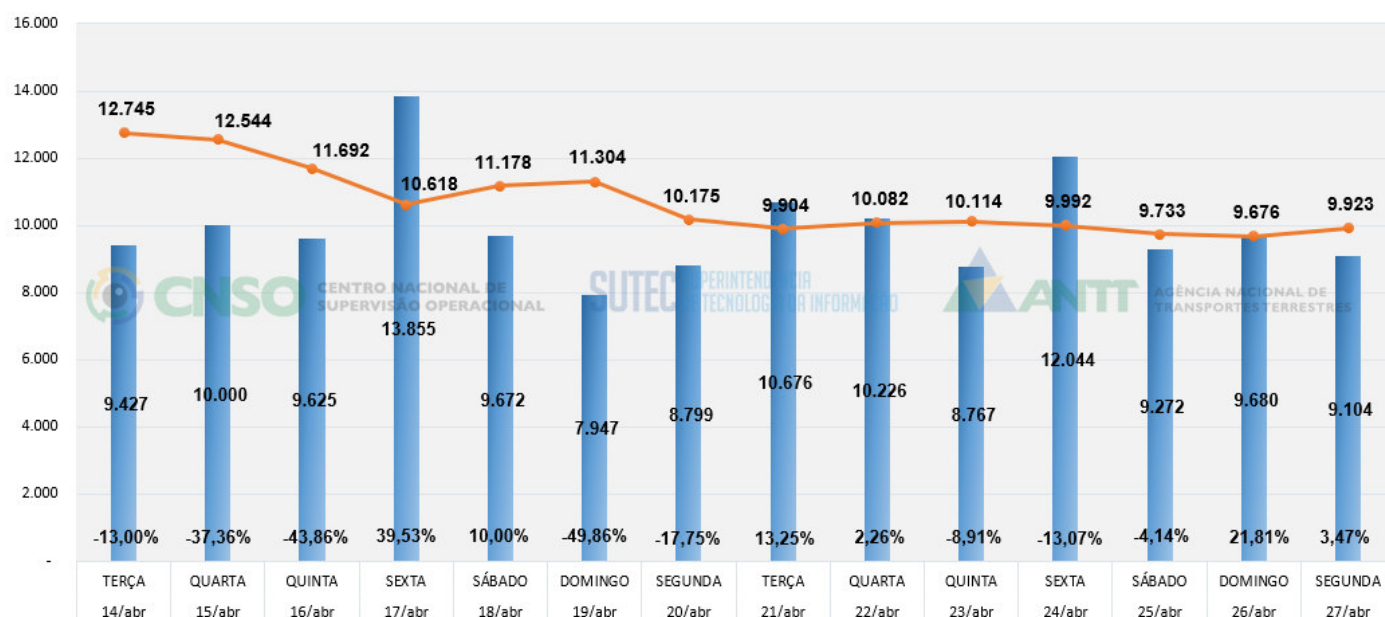
Destaca-se os dias 17, 21 e 22 de abril, que correspondem ao início e fim do feriado prolongado do dia 21 de abril.



8 Análise do Volume Médio Semanal Móvel de Passageiros Rodoviário Regular

Na sequência segue o gráfico de Volume Médio Semanal Móvel comparado com o Volume Diário de passageiros, somente das viagens dos serviços Regular Rodoviário. Verifica-se a mesma variação observada na análise do volume total.

— VOLUME DIÁRIO — VDM SEMANA MÓVEL (%) EM RELAÇÃO AO DIA NA SEMANA ANTERIOR



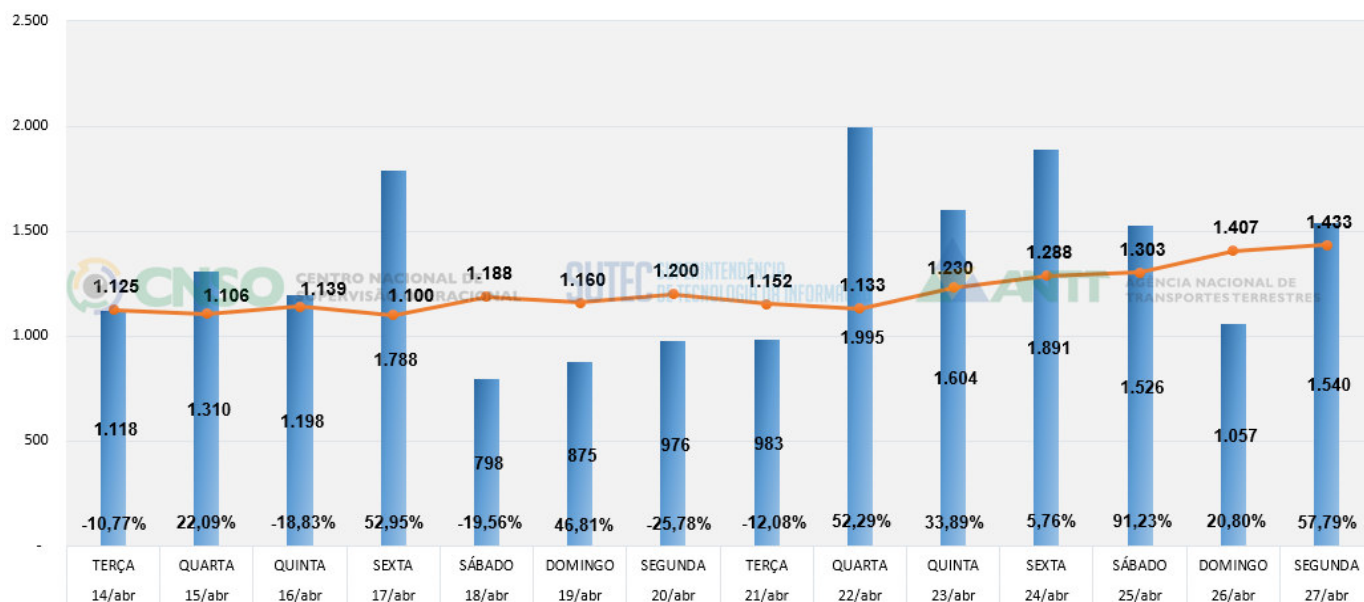
9 Análise do Volume Médio Semanal Móvel de Passageiros Fretamento

Na sequência segue o gráfico de Volume Médio Semanal Móvel comparado com o Volume Diário de passageiros, somente das viagens dos serviços Fretamento Eventual e Turístico.

Verifica-se que o houve maior variação no volume de passageiros transportados ao longo dos dias, o que é próprio do caráter eventual do serviço de fretamento. Destacamos os dias 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25 e 27 de abril, cujo volumes diários superaram o VDM semanal móvel. Os demais dias se mantiveram na média ou abaixo dela.

Observa-se que o caráter eventual do serviço de fretamento se reflete com aumento na demanda em data próximas ao fim de semana, em especial os dias 17 e 22 de abril, que correspondem ao início e o fim do feriado prolongado do dia 21 de abril.

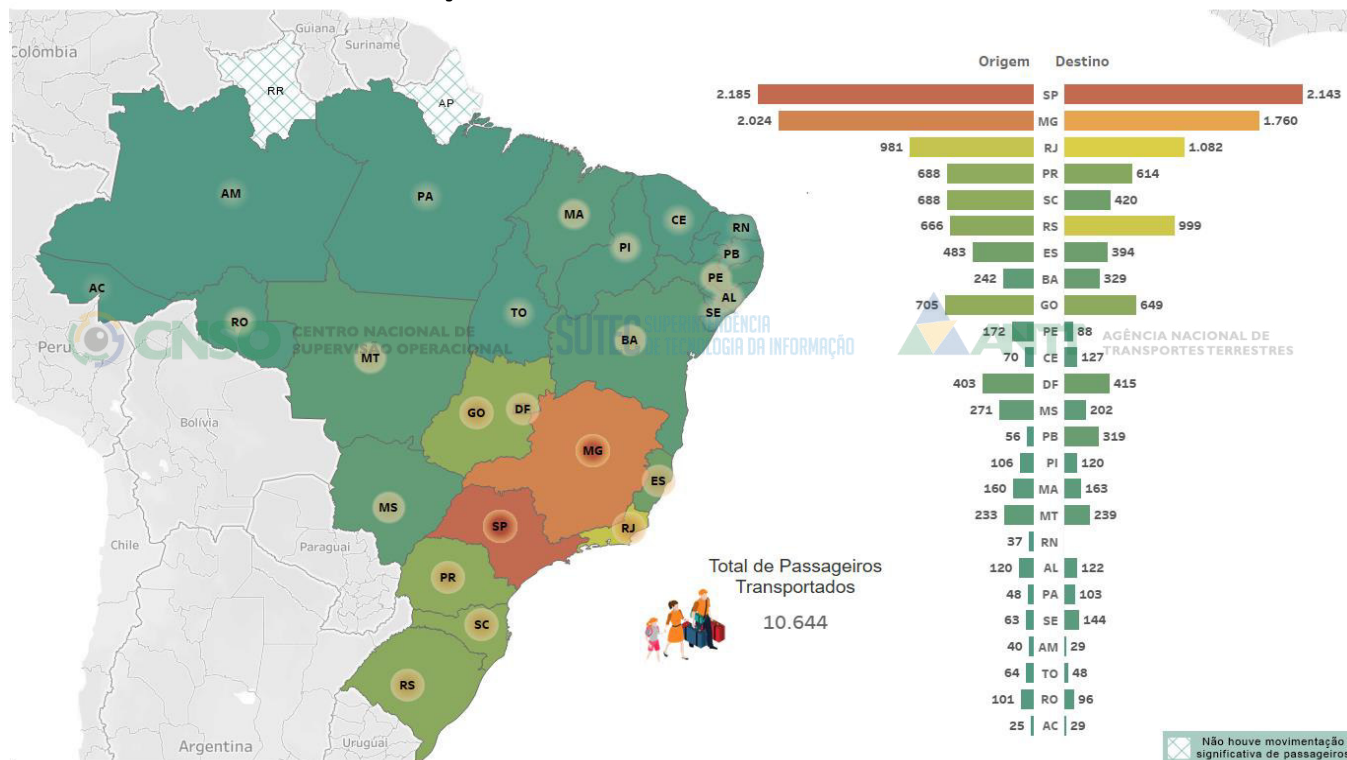
— VOLUME DIÁRIO — VDM SEMANA MÓVEL (%) EM RELAÇÃO AO DIA NA SEMANA ANTERIOR



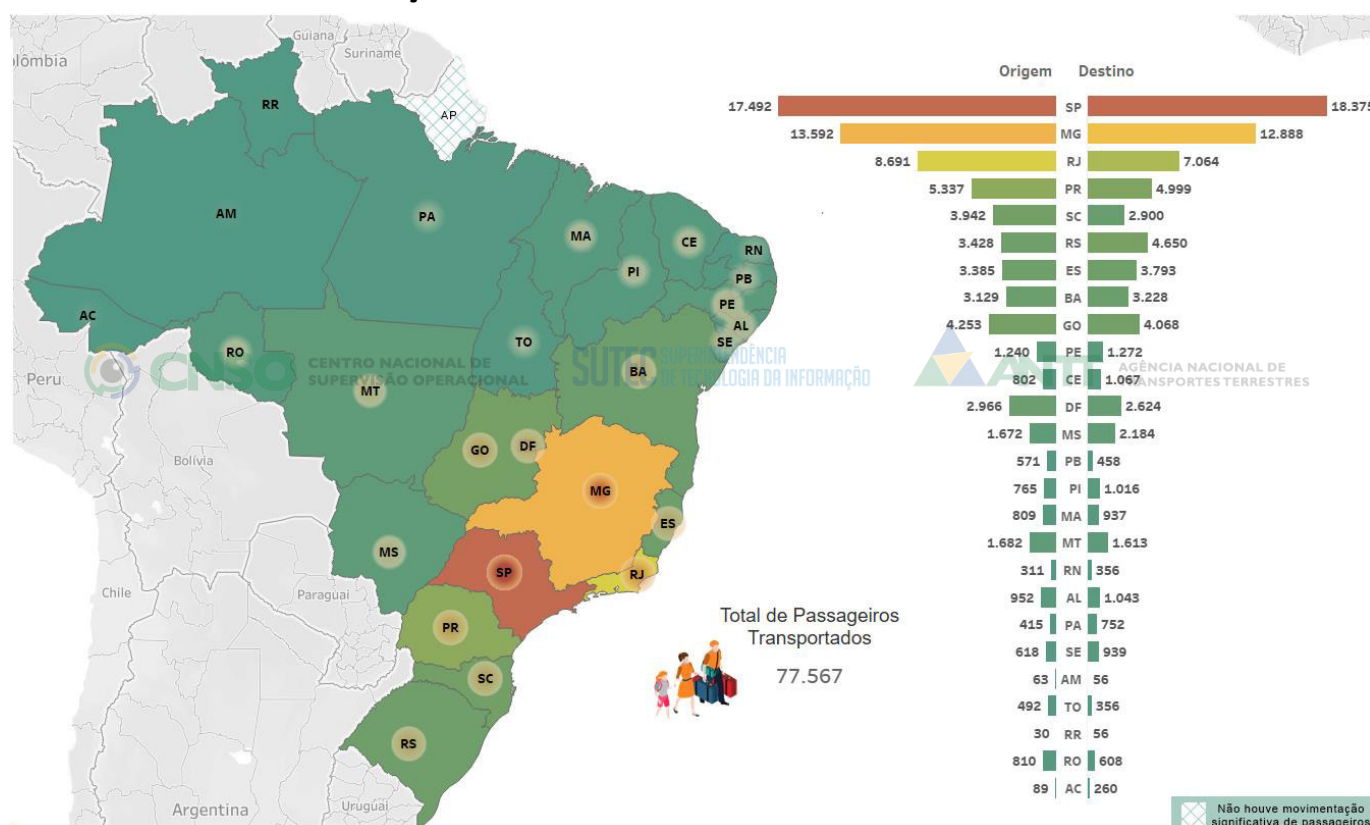
10 Análise da Movimentação Diária e Semanal de Passageiros por Estado

Analisando a movimentação de passageiros no Brasil, o primeiro mapa representa a movimentação diária e segundo a semanal, contudo em ambas as visões fica evidente que os estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro apresentam maior concentração de passageiros nas viagens interestaduais do país.

MOVIMENTAÇÃO DIÁRIA DE PASSAGEIROS – 27 DE ABRIL 2020



MOVIMENTAÇÃO SEMANAL DE PASSAGEIROS – 19 A 25 DE ABRIL 2020



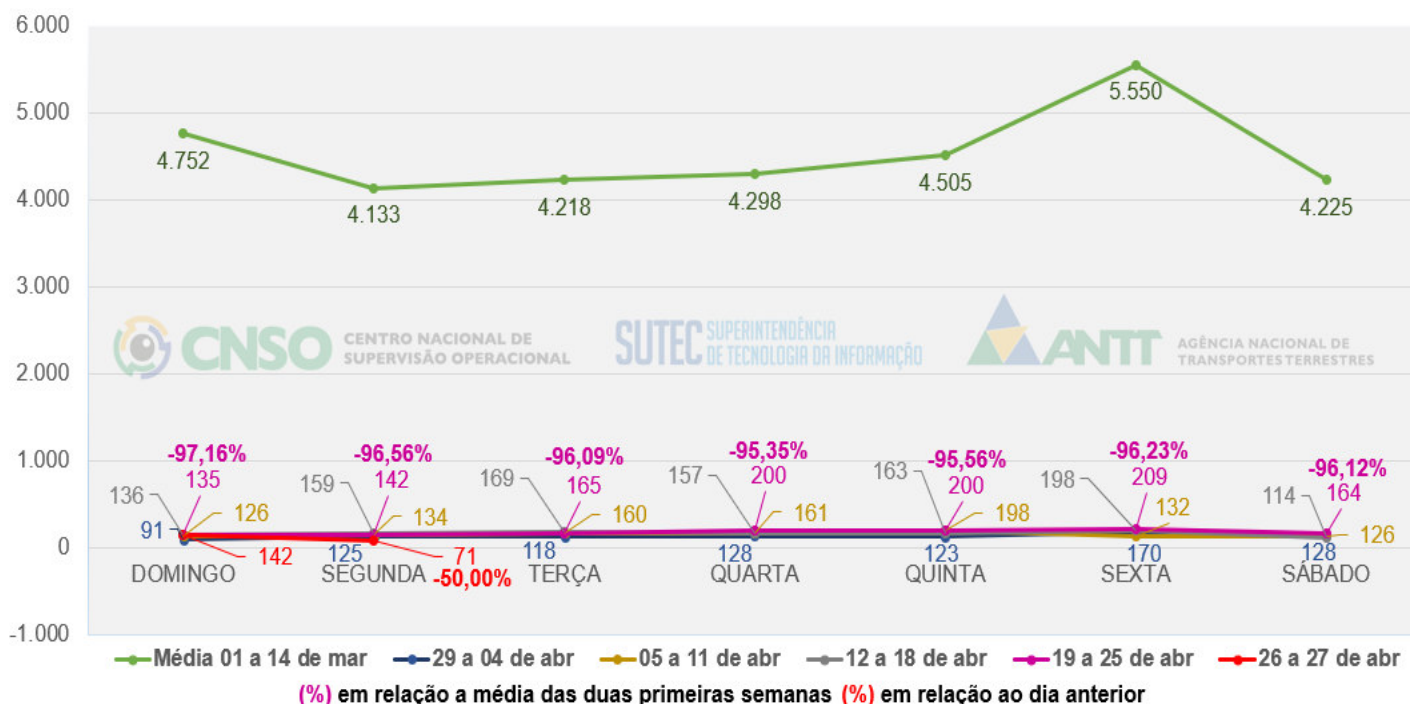
11 Análise Geral do Fluxo de Viagens

No período, de 01 março a 27 de abril, a ANTT registrou **87.925 viagens** realizadas para os serviços Regular Rodoviário e Fretamento Turístico e Eventual, por meio do Sistema de Monitoramento de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional coletivo de Passageiros - MONITRIIP e do Sistema de Autorização de Viagem – SISAUT.

A análise do fluxo de viagens demonstra uma redução média de 96,24% de viagens realizadas no período de 19 a 25 de abril, em relação à média das duas primeiras semanas de março.

Na análise diária, percebe-se que no período de 26 a 27 de abril, houve uma redução de 50,00% (71) viagens realizadas, em relação ao dia anterior.

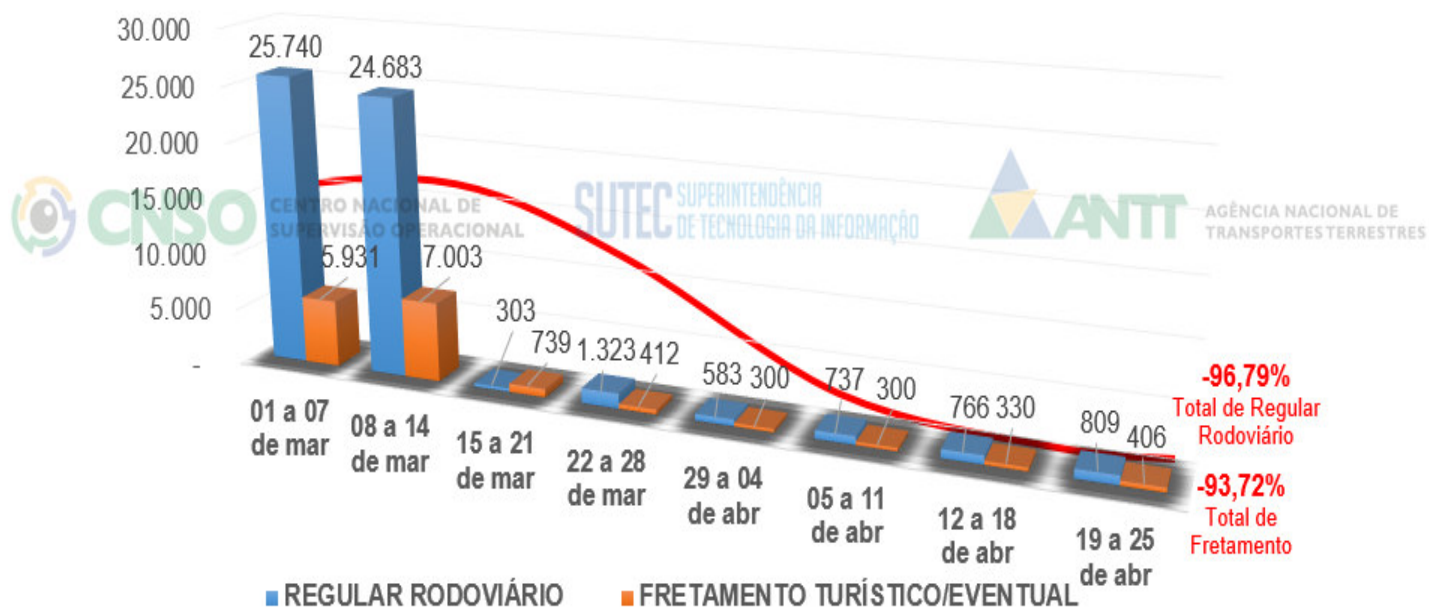
É importante ressaltar que as viagens do serviço Regular Rodoviário só são contabilizadas quando finalizadas. Por este motivo a quantidade de viagens no decorrer da semana atual pode sofrer alterações.



12 Análise do Fluxo de Viagens por Tipo de Serviço

A análise do fluxo de viagens demonstra uma redução 96,79% de viagens do serviço regular e de 93,72% de viagens no serviço em regime de fretamento, no período de 19 a 25 de abril, em relação à média das duas primeiras semanas de março.

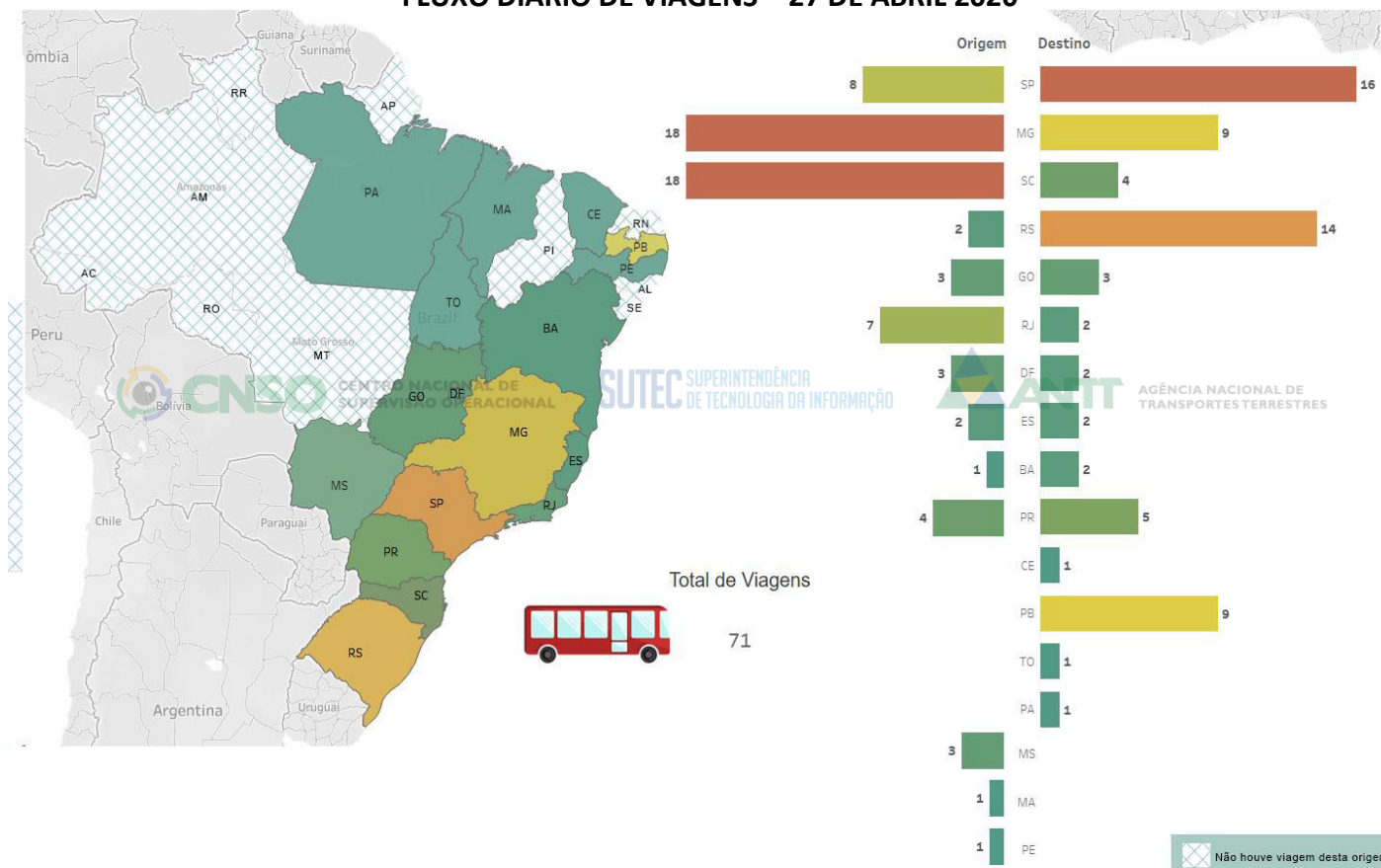
Na análise semanal das viagens, com exceção da semana de 15 a 21 de março, que coincidiu com o agravamento da pandemia e adoção de medidas de contenção à propagação do vírus, percebe-se que as viagens do serviço regular rodoviário são superiores às viagens do serviço de fretamento, o que se justifica pelo caráter de essencialidade do serviço regular.



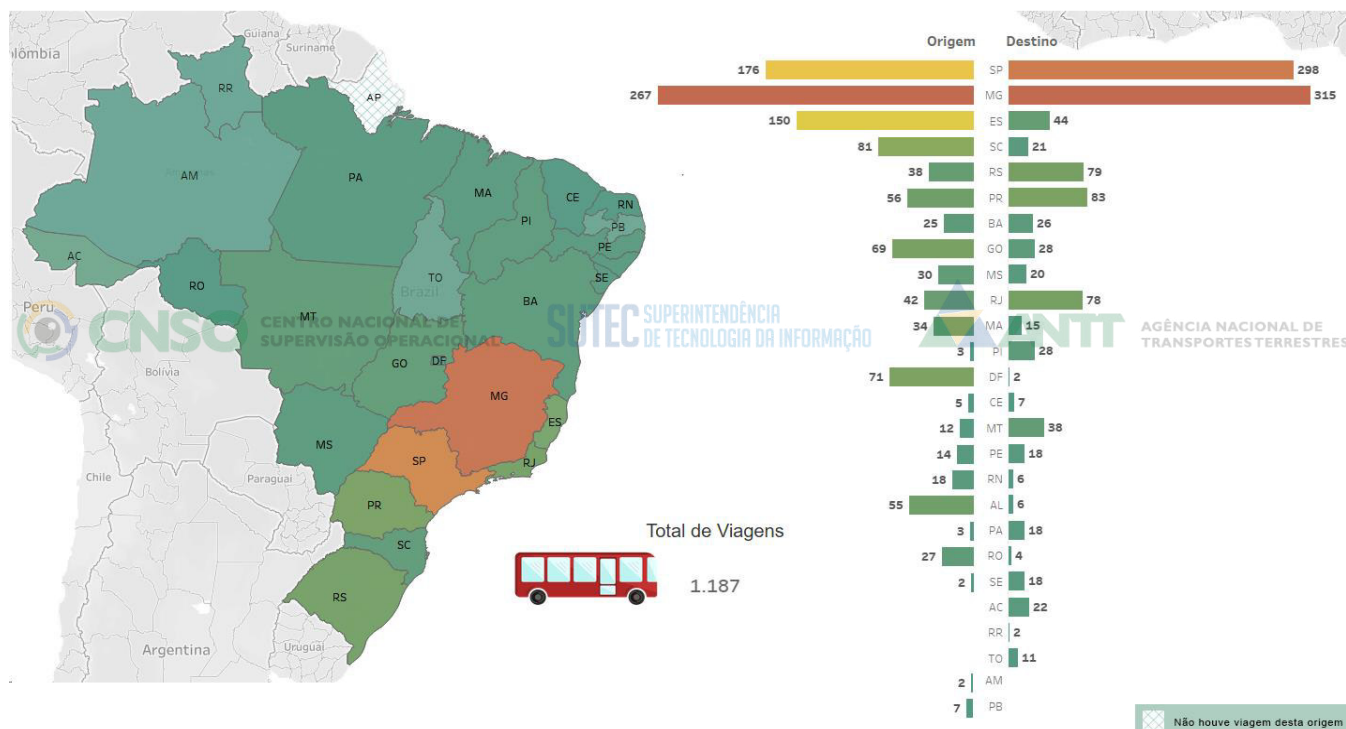
13 Análise Diária e Semanal do Fluxo de Viagens por Estado

Analisando o fluxo de viagens no Brasil, percebe-se que os estados de São Paulo e Minas Gerais e apresentam maior concentração de viagens interestaduais do país.

FLUXO DIÁRIO DE VIAGENS – 27 DE ABRIL 2020

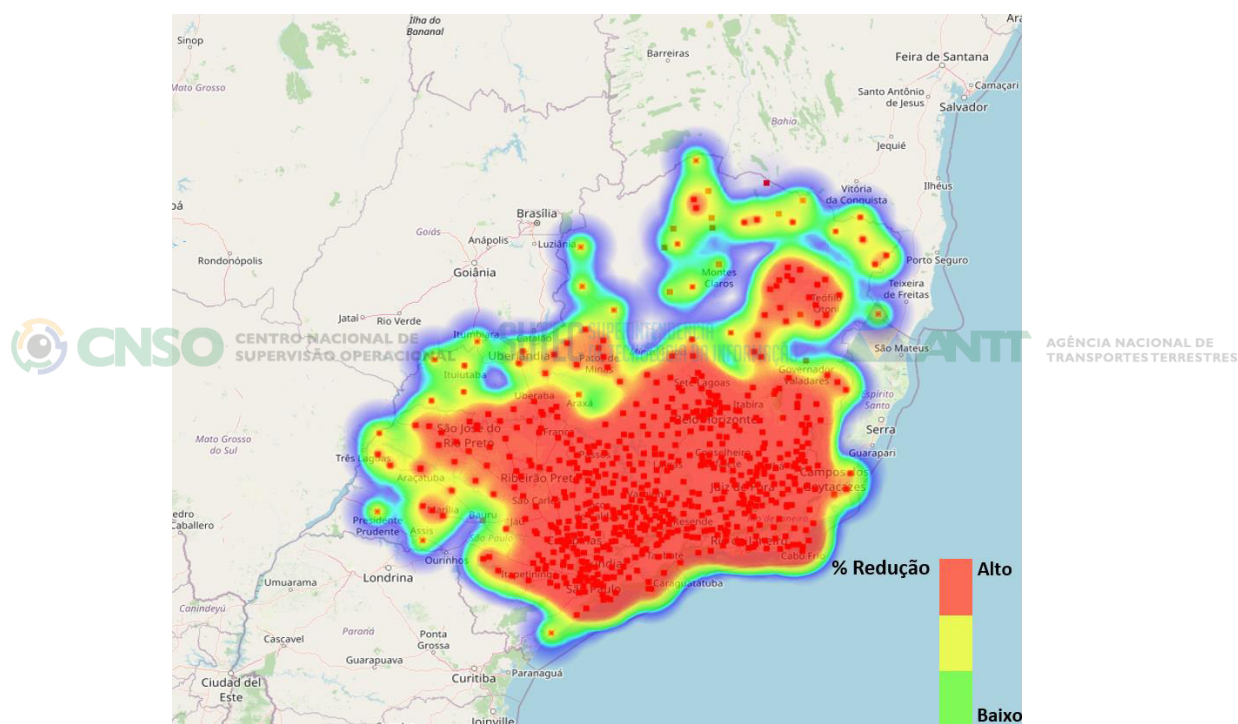


FLUXO DIÁRIO DE VIAGENS – 19 A 25 DE ABRIL 2020



14 Análise Semanal do Fluxo de Viagens SP/RJ/MG

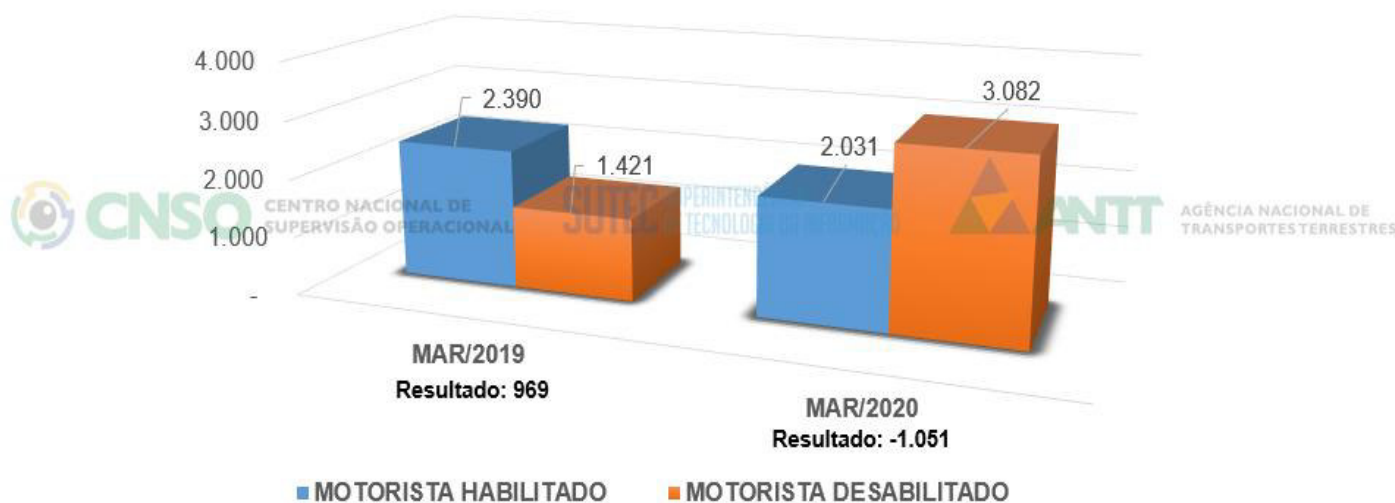
No mapa de calor a seguir, percebe-se uma redução das viagens realizadas (áreas destacadas em vermelho) entre os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais no período de 19 a 25 de abril, em relação à média das duas primeiras semanas de março.



15 Análise de Motoristas em março de 2019 e 2020

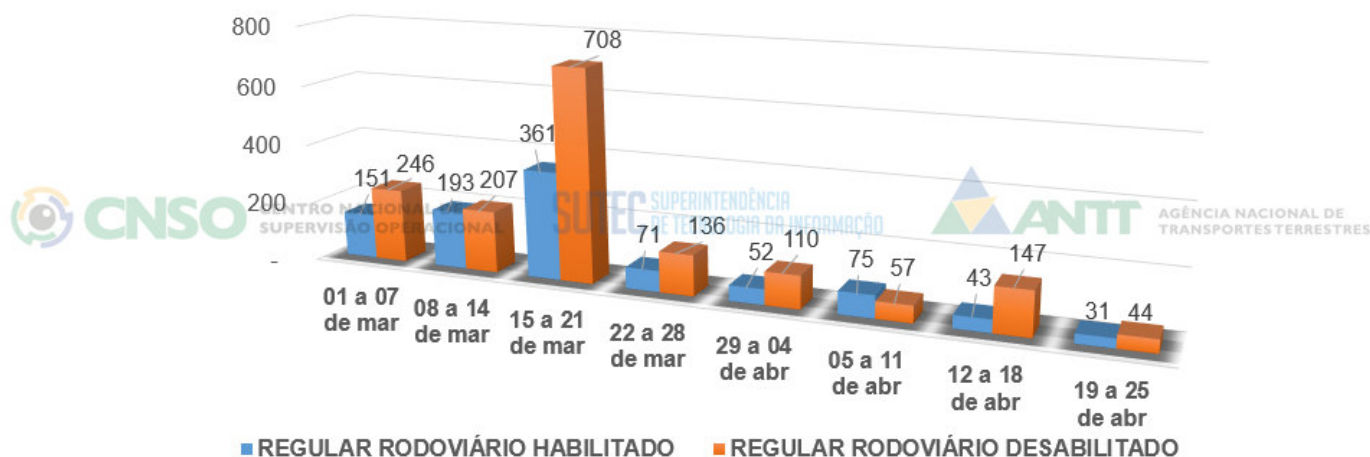
Em março de 2019, foram habilitados 2.390 motoristas e desabilitados 1.421 motoristas, de modo que o mês teve um resultado positivo de 969 motoristas. No mesmo mês em 2020, foram habilitados 2.031 motoristas, enquanto 3.082 motoristas foram desabilitados. Dessa forma, observa-se que houve uma redução de 1.051 motoristas nesse mês, o que representa 1,26% do total de motoristas habilitados.

Tal redução pode indicar um recrudescimento das demissões de motoristas em virtude da queda da demanda e do número de viagens realizadas.



16 Análise de Motoristas Semanal

Ao se analisar o cadastro de motoristas do transporte regular rodoviário de passageiros, por semana, percebe-se que o número de motoristas desabilitados superou o de habilitados, com destaque para a semana de 15 a 21 de março, quando foram desabilitados 708 motoristas, que constavam habilitados em empresas que prestam esse tipo de serviço.



Ao se analisar o cadastro de motoristas do transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento, por semana, percebe-se que o número de motoristas desabilitados também superou o de

habilitados, com destaque para a semana de 15 a 21 de março, quando foram desabilitados 989 motoristas, que constavam cadastrados em transportadoras que prestam esse tipo de serviço.



Já, ao se analisar o cadastro de motoristas do transporte semiurbano de passageiros, por semana, percebe-se que, embora 86 (oitenta e seis) motoristas tenham sido desabilitados na três primeiras semanas de março, o resultado do período ainda foi positivo e, depois disso, a quantidade de motoristas se manteve, com ligeiro incremento de 10 (dez) motoristas nas semanas subsequentes.



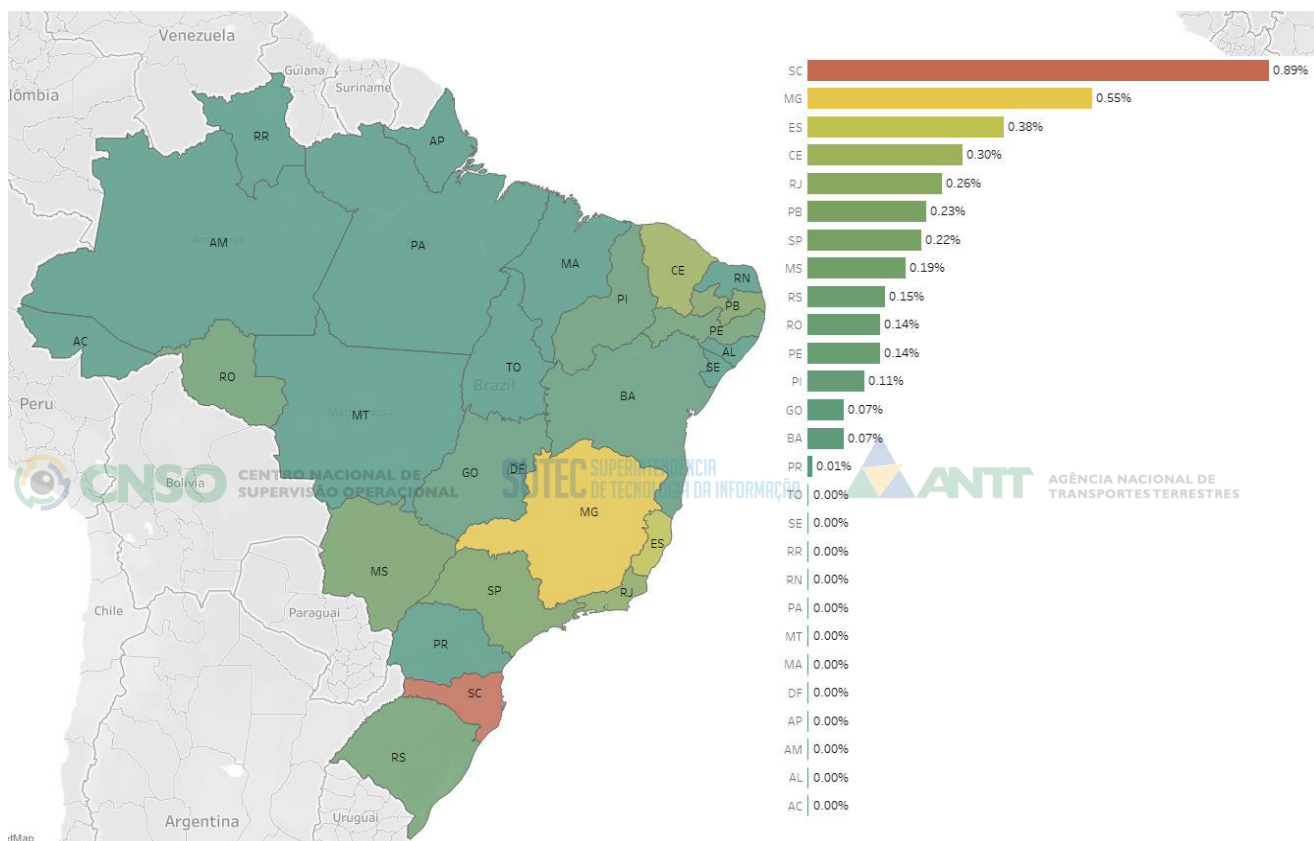
Importante destacar que existem motoristas que estão habilitados em mais de um serviço e, por esse motivo, o total geral de desabilitações é inferior à soma de desabilitações por serviço.

17 Análise Semanal dos Motoristas Desabilitados por Estado

Ao se analisar a quantidade de motoristas desabilitados por estado, verifica-se que os estados de Santa Catarina, Minas Gerais e Espírito Santo apresentam maior redução de motoristas. Ao comparar com o fluxo de viagens por estado, percebe-se que apesar desses estados estarem operando, a demanda é baixa e essa redução não impactará no setor.

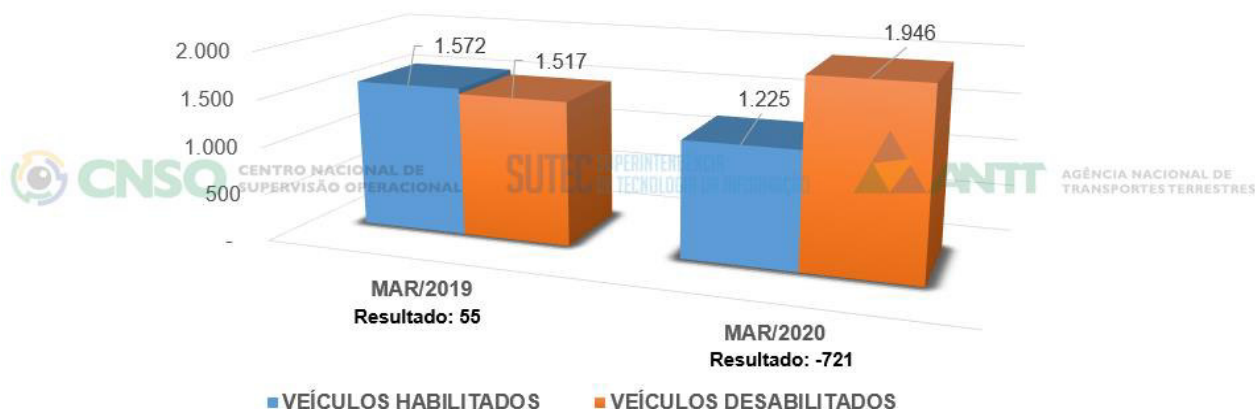
Registra-se que, embora todos os estados apresentem redução no número de motoristas habilitados, o recadastramento de motoristas não ocorreu na mesma proporção da diminuição do número de viagens.

É importante ressaltar que o percentual apresentado no mapa de desabilitações abaixo tem como referência a quantidade total de motoristas habilitados para aquele estado, ou seja, de 100% do total de motoristas do estado de Santa Catarina, 0,89% foram desabilitados. Por outro lado, é possível que estados com percentual menor possam apresentar valor absoluto de motoristas desabilitados maior, em virtude do número total de motoristas habilitados, em valores absolutos, também ser maior.



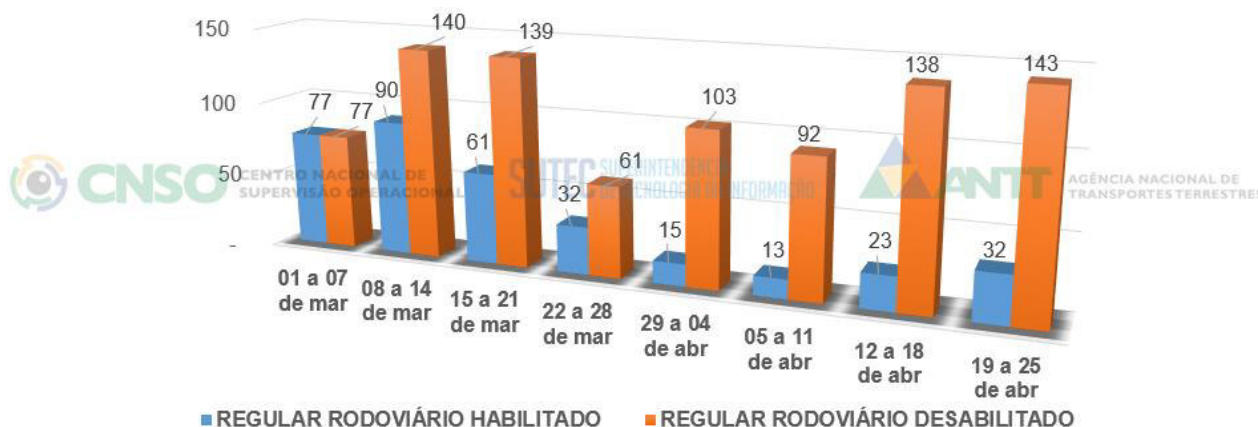
18 Análise do Cadastro de Frota em março de 2019 e 2020

Em março de 2019, a quantidade de veículos habilitados superou a de desabilitados, portanto, houve um incremento na frota de 55 veículos. No mesmo mês em 2020, foram habilitados 1.225 veículos, porém 1.946 veículos foram desabilitados. Dessa forma, observa-se que houve uma redução de 721 veículos em março de 2020, o que corresponde a 2,34% da frota total.



19 Análise do Cadastro de Frota Semanal

Ao realizar a análise da situação do cadastro de frota do transporte rodoviário regular de passageiros, por semana, percebe-se que, a partir da segunda semana de março, o número de veículos desabilitados superou o de habilitados, numa tendência de redução do número de veículos habilitados e aumento dos desabilitados. Atualmente, o total da frota de veículos cadastrados para o serviço regular é de 9.895 veículos.

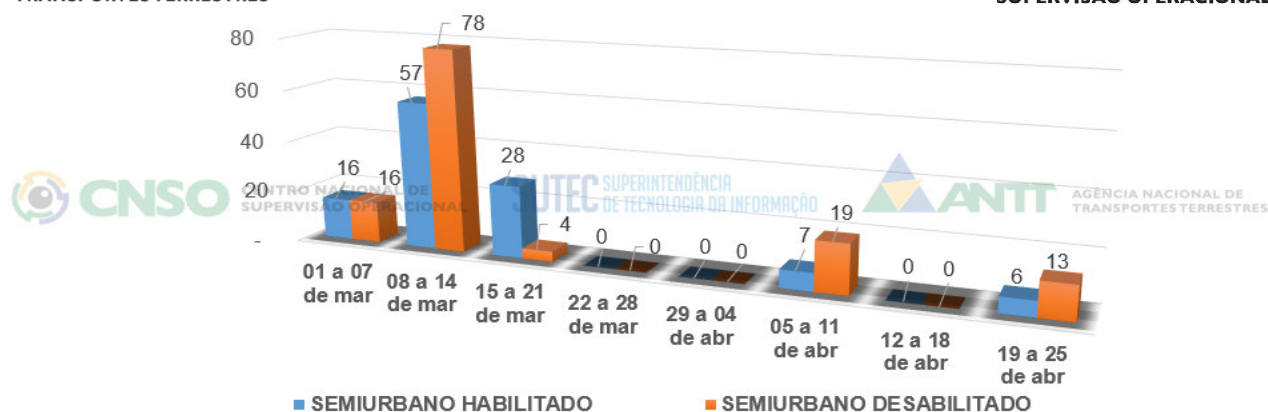


Na análise da situação do cadastro de frota do transporte de fretamento de passageiros, percebe-se também uma tendência de redução do número de veículos habilitados a partir da segunda semana de março. Atualmente, o total da frota de veículos cadastrados para o serviço de fretamento é de 26.777 veículos.



A quantidade de veículos desabilitados em maior número que a de habilitados no serviço regular rodoviário e fretamento indica redução da oferta de transporte por parte das empresas, situação que se repete ao longo das semanas.

Já quanto à análise da situação do cadastro de frota do transporte semiurbano de passageiros, por semana, verificou-se incremento na frota durante as três primeiras semanas do mês, manutenção da situação de veículos cadastrados nas duas semanas seguintes e redução de 19 veículos no mês de abril, até o momento. Atualmente, o total da frota de veículos cadastrados para o serviço semiurbano é de 885 veículos.



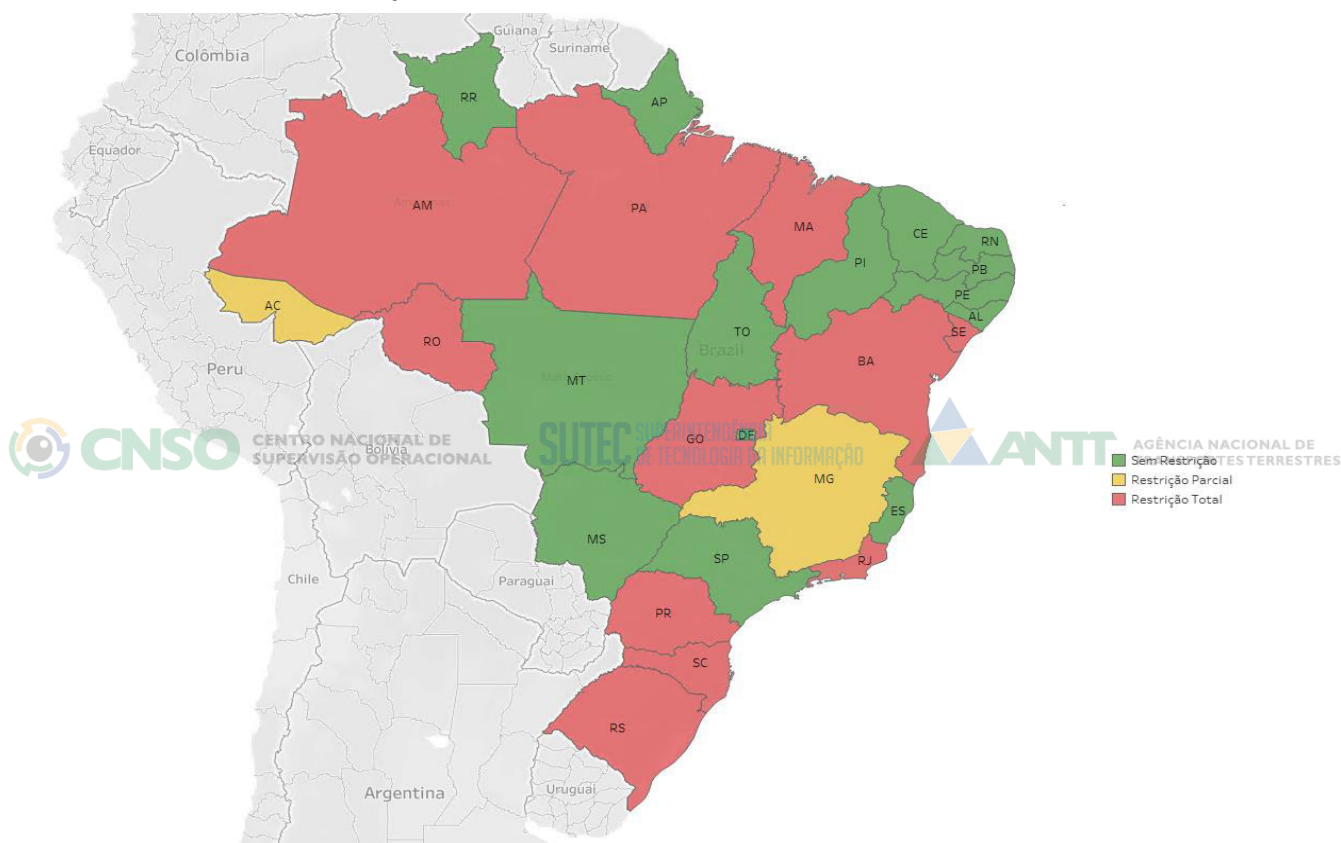
20 Diagnóstico da Situação das Restrições Estaduais ao TRIIP

Cada Unidade da Federação - UF publicou norma específica sobre a circulação de veículos de transporte interestadual de passageiros. Foram identificados três tipos de decretos estaduais que restringem o TRIP: restrição total, restrição parcial e sem restrição.

São onze UF's com restrição total, duas UF's com restrição parcial e catorze UF's sem restrições, conforme demonstrado no mapa abaixo.

Importante destacar que o Amapá não possui linhas interestaduais e que Distrito Federal, Espírito Santo e Roraima, apesar de não terem decretado restrição ao TRIP, estão circundados por estados que impuseram restrição total, o que pode inviabilizar a realização de viagens interestaduais.

Apesar das restrições, ressalta-se que apenas o Amapá não registrou viagens com origem e/ou destino nesse estado da federação na semana de 19 a 25 de abril.



21 Conclusão

Os dados obtidos até o momento indicam diminuição expressiva no volume de passageiros transportados ao longo dos meses de março e abril, de cerca de 90%, quando comparado com a média das duas primeiras semanas de março, como reflexo das restrições a viagens interestaduais, impostas em alguns estados da federação, bem como do incentivo a ações de isolamento social.

Ainda não se observou recuperação no volume de passageiros transportados, que se mantém estável, porém distante do volume de passageiros usualmente transportados antes da situação de pandemia. O que se verifica são pequenas variações diárias, acima do VDM semanal móvel, que refletem aumento na quantidade de passageiros em datas próximas a feriados e fins de semana.

Percebe-se uma discrepância entre o volume de passageiros transportados e a quantidade de viagens realizadas. Isso se dá porque a transmissão desses dados ocorre de forma independente. O volume de passageiros é calculado com as informações dos bilhetes de passagens vendidos, transmitidos diretamente dos pontos de venda, descontados os cancelamentos. Já as viagens realizadas são contabilizadas quando a empresa inicia a viagem no sistema, dentro do veículo, por meio do subsistema embarcado.

Nesse sentido, embora não se observe uma retomada no volume de passageiros, a semana de 19 a 25 de abril, foi caracterizada pela realização de viagens em todos os estados da federação, com destaque para São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo.

Com relação à frota habilitada, verifica-se que a tendência de descadastramentos se mantém, em especial no serviço rodoviário regular e de fretamento. Vale destacar que os veículos podem ser desabilitados por interesse da transportadora, mas também por uma ação da ANTT, quando verificado que o seguro de responsabilidade civil e/ou o certificado de segurança veicular estão vencidos. Nesse sentido, o volume de veículos habilitados corresponde à frota apta a operar, sendo que esse volume ainda é suficiente para um eventual aumento na demanda e retomada do fluxo de viagens.

No que se refere ao acompanhamento dos motoristas, observou-se um movimento de descadastramento inicial de trabalhadores, no entanto, considerando o volume total de motoristas habilitados, essa diminuição da força de trabalho ficou abaixo de 1,5% no total geral e de 1% na análise por estado, o que indica que as empresas ainda não adotaram medidas definitivas sobre o seu quadro de funcionários.

Observa-se ainda que, após volume inicial expressivo de descadastramentos de motoristas do serviço regular rodoviário, após definição quanto ao caráter essencial desse tipo serviço, os descadastramentos diminuíram consideravelmente.

Já no que se refere aos motoristas do serviço semiurbano, a quantidade de motoristas habilitados já superou a de desabilitados, o que indica que a tendência inicial de desabilitações cessou e que, até o momento, o número de trabalhadores do setor está preservado.

Por fim, ainda que o transporte internacional esteja suspenso desde 18 de março, vale destacar o apoio da ANTT, em conjunto com a Casa Civil, o Ministério da Infraestrutura e o Ministério das Relações Exteriores, em parceria com as transportadoras autorizadas, às ações de repatriação de brasileiros, com destaque para os 63 brasileiros que foram repatriados do confinamento no Paraguai para suas respectivas casas, no dia 26 de abril.

Assunto: Resolução de Segurança no trânsito (***Draft ONU***)

O *Draft ONU* é um instrumento em desenvolvimento entre país centrado no compromisso de segurança rodoviária e acesso aos transportes públicos seguros, acessíveis e sustentáveis e modos de transporte não motorizados, levando em conta a preocupação com o fato de elevados acidentes de trânsito que continuam sendo um grande problema de saúde pública e desenvolvimento urbano, com amplo impacto socioeconômico para o país.

Expressando esta preocupação com o fato e lembrando o compromisso da Resolução nº 70/1, de 25 de setembro de 2015, intitulada “Transformando Nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, a ONU convida os países membros que ainda não desenvolveram ou não implementaram planos a considerarem a adoção de instrumentos legais e de boas práticas eficazes à mobilidade e segurança viária. A redução de número de acidentes pode vir por práticas implementadas com a integração intermodal segura, estabelecimento de mecanismos inteligentes de avaliação periódica dos veículos; implementação de tecnologias existentes e futuras no que tange à segurança no veículo e todos os aspectos de segurança nas estradas; políticas e ou programas para aprimoramento quanto às atividades relacionadas a licença de motorista, registro de veículos, condições de trabalho, equipamentos de proteção individual, dentro dos padrões internacionais existentes, dentre outros.

Considerando a importância de fortalecer a cooperação internacional, regional e nacional contínua e expressando preocupação com o fato de a adoção e implementação de segurança rodoviária permanecem inadequadas em muitos países, a ONU reitera à comunidade internacional a necessidade de intensificarem os esforços para alcançarem as metas de segurança, apoiadas em legislações apropriadas, eficazes e baseadas em evidências sobre os fatores de risco.

Reconhecendo o progresso contínuo das tecnologias automotivas e digitais, inclusive por meio de desenvolvimento de veículos autônomos, dirigidos por robôs, e também vários outros esforços para melhorar a segurança dos veículos e das estradas, o compartilhamento de melhores práticas entre os países é bastante apropriado.

Neste contexto, é oportuno salientar a importância de se construir uma base de dados disponíveis e comparáveis, a fim de averiguar o progresso em direção à consecução dos objetivos desenvolvidos em relação à segurança viária.

O *Draft ONU* será apresentado na próxima agenda provisória da ONU, com destaque para a importância de se fortalecer a cooperação internacional para o alcance e implementação

efetiva de políticas de segurança no trânsito, tanto em rodovias quanto em vias urbanas, convidando as autoridades dos países a considerarem os dispositivos de segurança como elemento integrante nos processos políticos.

Bruselas, 13.5.2020
C(2020) 3251 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

COVID-19: Orientaciones de la UE para la reanudación progresiva de los servicios turísticos y para los protocolos sanitarios en los establecimientos de hostelería

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

COVID-19: ORIENTACIONES DE LA UE PARA LA REANUDACIÓN PROGRESIVA DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS Y PARA LOS PROTOCOLOS SANITARIOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSTELERÍA

I. Introducción

1. La Comisión, en cooperación con el presidente del Consejo Europeo, presentó el 15 de abril de 2020 una hoja de ruta común europea¹ para el levantamiento gradual de las medidas de contención adoptadas como consecuencia de la pandemia de COVID-19. En ella figuran criterios y recomendaciones, dirigidas a los Estados miembros, sobre las condiciones para levantar las medidas y restablecer la libre circulación. La actuación debe ser gradual, e ir acompañada de medidas de distanciamiento físico y de prevención y control de las infecciones como elementos clave.
2. Dado que la situación en materia de salud pública empieza a mejorar, los Estados miembros están considerando el levantamiento de las «medidas de restricción comunitarias», lo cual, a su vez, servirá para preparar un relajamiento seguro de las medidas preventivas y de protección, en particular de las restricciones generales de viaje.
3. Con el posible levantamiento de las restricciones a las actividades relacionadas con los viajes, se prevé que los ciudadanos reanuden gradualmente los viajes nacionales y dentro de la UE.
4. Levantar las medidas demasiado rápido podría producir un repunte repentino de las infecciones. Hasta que no se disponga de una vacuna, deben sopesarse las necesidades y los beneficios de los viajes y el turismo frente al riesgo de un repunte de los casos que exija que vuelvan a adoptarse medidas de confinamiento.
5. A medida que se va reduciendo el rigor de las medidas de confinamiento, debe prestarse la máxima atención al mantenimiento de las medidas de distanciamiento físico entre las personas, a fin de reanudar con seguridad las actividades turísticas, que, por definición, atraen a personas de distintas zonas geográficas.
6. La prioridad clave sigue siendo la protección de la salud de los ciudadanos, incluidos los trabajadores del sector turístico y los turistas.
7. Las orientaciones establecen un marco común objetivo y no discriminatorio para los ciudadanos, las autoridades públicas, las empresas y las partes interesadas que trabajan en el sector turístico, con miras al restablecimiento gradual de los servicios turísticos.

¹ Comisión Europea (CE). Hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2020.126.01.0001.01.SPA&toc=OJ:C:2020:126:TOC

8. Las orientaciones ofrecen criterios y principios para el restablecimiento seguro y gradual de las actividades turísticas y para la elaboración de protocolos sanitarios para los establecimientos de hostelería.
9. Las orientaciones se basan en el asesoramiento del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC).² Se fundamentan, asimismo, en la hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19.³ Deben leerse en relación con las orientaciones publicadas por la Comisión sobre las restricciones temporales de los viajes no esenciales⁴, el ejercicio de la libre circulación de los trabajadores⁵, las medidas de gestión de fronteras⁶, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de los buques⁷, así como el restablecimiento progresivo de los servicios de transporte⁸, y la Comunicación «Por un enfoque gradual y coordinado de la restauración de la libertad de circulación y del levantamiento de los controles en las fronteras interiores»⁹. Por último, la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA) ha publicado medidas generales de seguridad sanitaria en materia de retorno a los lugares de trabajo¹⁰.

II. Principios para el restablecimiento seguro y gradual de la actividad turística

10. Los Estados miembros deben considerar detenidamente los siguientes criterios al tomar decisiones sobre la posible relajación de medidas comunitarias estrictas¹¹, para permitir que se reanuden las actividades turísticas:

10.i La incidencia de la COVID-19 se ha reducido hasta alcanzar un nivel bajo

El principal requisito previo para la relajación de las medidas de restricción comunitarias de la COVID-19 y para la reanudación de las actividades turísticas son las evidencias

² Cláusula de exención de responsabilidad: Las presentes orientaciones ofrecen consideraciones, desde el punto de vista de la salud pública, sobre la prevención y el control de la COVID-19 en el sector turístico, incluidas consideraciones dirigidas a los clientes antes, durante y después de su estancia en un lugar de alojamiento determinado, así como al personal, y mientras estén en restaurantes, cafeterías o bares por motivos relacionados con el turismo. Los parques temáticos o de atracciones, los museos o los cruceros, entre otros, quedan excluidos de las presentes orientaciones, las cuales señalan el enfoque que se recomienda que adopte el sector turístico, al mismo tiempo que reconocen las especificidades de los establecimientos turísticos de la UE y el EEE.

³ DO C 126 de 17.4.2020.

⁴ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final y C(2020) 2050 final, DO C 102 I, de 30.3.2020, p. 12.

⁵ Comunicación de la Comisión sobre las directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de los trabajadores durante la pandemia de COVID-19 (2020/C 102 I/03).

⁶ C(2020) 1753 final, DO C 86 I, de 16.3.2020, p. 1.

⁷ C(2020) 3100 final, DO C 119 I, de 14.4.2020, p. 1.

⁸ C(2020) 3139.

⁹ C(2020) 3250.

¹⁰ COVID-19: REGRESO AL LUGAR DE TRABAJO. Adaptación de los lugares de trabajo y protección de los trabajadores, <https://osha.europa.eu/es/publications/covid-19-back-workplace-adapting-workplaces-and-protecting-workers/view>

¹¹ Tal como fueron descritas por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades en su evaluación rápida del riesgo de 23 de abril de 2020: <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/rapid-risk-assessment-coronavirus-disease-2019-covid-19-pandemic-ninth-update>

epidemiológicas que muestran que la propagación de la enfermedad ha disminuido significativamente y se ha estabilizado durante un período prolongado, y que es probable que permanezca estable con el aumento de población debido al turismo.

10.ii El sistema sanitario cuenta con capacidad suficiente

Debe contarse con una capacidad del sistema sanitario suficiente para la población local y los turistas, de modo que, en caso de aumento repentino de los casos, los servicios de atención primaria, de atención hospitalaria y de cuidados intensivos no se vean desbordados. Esto sería especialmente importante, a escala regional, en el caso de las regiones turísticas que pueden esperar mayores porcentajes de visitantes, como los complejos turísticos, las zonas cercanas a playas o a monumentos, etc., y que pueden no encontrarse necesariamente cerca de infraestructuras sanitarias. Algunas zonas turísticas alejadas pueden tener servicios de asistencia limitados y, en caso de un aumento considerable de visitantes, es posible que sea necesario implementar mecanismos de respuesta adicionales, como, por ejemplo, vuelos de evacuación médica. Deben aplicarse las directrices sobre prestación transfronteriza de asistencia sanitaria para los casos de COVID-19¹². Además, los Estados miembros cuyos nacionales o residentes se infecten mientras están en otros Estados miembros deben facilitar la repatriación de esas personas.

10.iii Se aplican una vigilancia y un seguimiento estrictos

Antes de relajar las medidas, incluida la reanudación del turismo, los Estados miembros deben disponer de sistemas para hacer un seguimiento de los cambios en los indicadores de la capacidad de los servicios de salud y responder a dichos cambios.

Se requiere una mayor capacidad de vigilancia y seguimiento a nivel local para evitar que el virus se introduzca en las zonas turística a través de los viajeros, así como que se propague de la población local a los turistas, cuando proceda y con arreglo a la legislación de la UE en materia de protección de datos.

10.iv Se cuenta con capacidad para realizar pruebas diagnósticas

Un criterio fundamental de la hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19 es garantizar que se realicen pruebas a gran escala para detectar los casos y hacer un seguimiento de la propagación del virus, junto con medidas de rastreo de contactos y de aislamiento para ralentizar la transmisión. La falta de capacidad para realizar pruebas ha dificultado inicialmente los enfoques basados en el cribado de población a gran escala. Para una identificación temprana de los casos, es esencial realizar pruebas y diagnósticos rápidos¹³. Convendría asegurarse de que los visitantes también pueden acceder a las pruebas en condiciones de igualdad.

¹² https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/guidelines_on_eu_emergency_assistance_in_cross-bordercooperationin_healthcare_related_to_the_covid-19_crisis.pdf

¹³ En la actualidad no se ha validado ni recomendado, con fines de diagnóstico, ninguna prueba rápida para la detección del SARS-CoV-2.

10.v Se dispone de medidas para el rastreo de contactos

El rastreo de contactos es una medida eficaz y esencial de salud pública para el control de la COVID-19. El objetivo es identificar y gestionar con prontitud los contactos de los casos relacionados con la COVID-19 a fin de seguir reduciendo la transmisión posterior. Tal rastreo de contactos deberá permitir compartir la información pertinente entre los países en los que hay turismo internacional, incluso, en caso necesario, sobre los preparativos para la repatriación de nacionales. También será importante, a medida que se reabran las fronteras, contar con una estrecha colaboración y coordinación entre los Estados miembros para el rastreo de los contactos. La recopilación y el almacenamiento de datos personales deberán cumplir la legislación pertinente de la UE, incluidos el Reglamento general de protección de datos y la Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas.

Los elementos clave del rastreo de contactos se describen de forma detallada en las orientaciones del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC)¹⁴ y, en lo referente a la protección de datos, las orientaciones sobre las aplicaciones móviles de apoyo a la lucha contra la pandemia de COVID-19¹⁵ y las directrices del Comité Europeo de Protección de Datos¹⁶. La Comisión y los Estados miembros publicarán un protocolo sobre los principios de interoperabilidad para garantizar que las aplicaciones móviles voluntarias de rastreo de contactos que han sido aprobadas puedan funcionar más allá de las fronteras y sean fiables cuando sus usuarios se encuentren en cualquier lugar de Europa.

10.vi Se dispone de mecanismos de coordinación y comunicación

Es esencial que se disponga de mecanismos para garantizar la coordinación y la comunicación entre las autoridades y los operadores del sector turístico, así como entre los gobiernos locales y los gobiernos regionales o nacionales de los Estados miembros. Además, son fundamentales la coordinación transfronteriza, el intercambio de información y la comunicación, mediante canales establecidos, allá donde se permita el turismo transfronterizo. Los Estados miembros deben informarse mutuamente e informar a la Comisión con la antelación debida antes de anunciar medidas relacionadas con el restablecimiento del tráfico turístico transfronterizo, así como tener en cuenta sus opiniones. Además de a los mecanismos expuestos en la Comunicación adjunta sobre la restauración de la libertad de circulación y el levantamiento de los controles en las fronteras interiores, debe recurrirse, de conformidad con sus respectivos mandatos, al Comité de Seguridad Sanitaria, al Comité Consultivo en el Sector del Turismo y a otros canales de coordinación existentes para el transporte y los viajes.

La comunicación de riesgos, incluso a través de medios digitales, a los viajeros y los turistas es también fundamental, al garantizar que estén informados sobre el contexto local, las medidas que deben seguir en caso de sospecha de casos de COVID-19, el acceso a asistencia sanitaria, etc.

¹⁴ <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19-contact-tracing-public-health-management>.

¹⁵ C(2020) 2523 final, de 16.4.2020.

¹⁶ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

11. La relajación de las medidas de contención debe basarse en un enfoque científico cuyo centro sea la salud pública y aplicarse en un marco coordinado implantado en cada Estado miembro. Dicho marco coordinado constituye la base para la reapertura de las empresas y los servicios relacionados con el turismo. Dado que se aproxima la temporada de vacaciones de verano, es fundamental que las empresas y los destinos turísticos cuenten con un asesoramiento adecuado en materia de salud pública.
12. Debe llevarse a cabo una evaluación de la situación epidemiológica local para determinar el riesgo global que representa la reapertura de la actividad turística, a fin de evitar que la transmisión se extienda de los turistas a la población local y viceversa.
13. Es necesario disponer de planes de preparación con criterios claros para retomar medidas de restricción en caso de que sean necesarias.
14. Las recomendaciones de la hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19 incluyen principios especialmente pertinentes para el sector turístico, que deben mantenerse cuando se reanude su actividad.
15. El levantamiento de las medidas debe ser gradual. Conviene sustituir las medidas más generales por otras más específicas, que permitan a las empresas reanudar la actividad turística gradualmente, a condición de que se apliquen medidas proporcionadas y eficaces para proteger la salud de los turistas y los trabajadores.
16. El regreso al lugar de trabajo debe organizarse en consonancia con las «Orientaciones de la UE para un retorno seguro al lugar de trabajo»¹⁷ y debe darse prioridad a los grupos menos amenazados y a los sectores que puedan facilitar la actividad económica, al mismo tiempo que se respetan las normas de seguridad y salud en el trabajo impuestas por la pandemia.
17. Las medidas para restringir los servicios turísticos, así como las medidas de protección y prevención relacionadas con la salud, deben limitarse, en cuanto a su alcance y duración, a lo estrictamente necesario para proteger la salud pública. Además de ser objetivas y proporcionadas, todas las medidas deben estar debidamente justificadas, ser pertinentes y específicas para cada modo de servicio y no discriminatorias, así como mantener unas condiciones de competencia equitativas en el Mercado Único.
18. El ECDC, en cooperación con los Estados miembros y el Centro Común de Investigación, está desarrollando y mantendrá continuamente un mapa¹⁸ del nivel de transmisión de la COVID-19 a nivel subnacional. Se insta a los Estados miembros a que faciliten datos para garantizar que dicho mapa esté completo y actualizado, lo cual será beneficioso en todos los aspectos de la estrategia de desescalada (apertura/cierre de sectores económicos específicos; evaluación de las distintas estrategias para la realización de pruebas; eficacia de la evaluación de las medidas de protección individual, etc. Además, se insta a los Estados miembros a que faciliten datos actualizados sobre capacidad disponible en materia de hospitales, pruebas, vigilancia y rastreo de contactos, y a que publiquen criterios para levantar e imponer restricciones. El mapa de transmisión y las medidas de acompañamiento sirven de instrumento

¹⁷ Coronavirus: Orientaciones de la UE para un retorno seguro al lugar de trabajo, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_729

¹⁸ <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/>

transparente para proporcionar, a nivel de la UE, una información que será utilizada por las autoridades, los operadores de transporte y las partes interesadas del sector turístico, así como por los ciudadanos para que tomen decisiones personales responsables sobre sus planes de vacaciones.

III. Orientaciones de la UE para los protocolos sanitarios en los establecimientos de hostelería

19. Esta parte de las orientaciones propone principios para guiar a los Estados miembros en la concepción y la ejecución de las medidas de prevención y control de las infecciones y en los protocolos para los prestadores de servicios de hostelería, como hoteles y otros establecimientos de hostelería, a fin de garantizar mayor seguridad para los establecimientos turísticos y para la salud tanto de los clientes como de los trabajadores.
20. Las orientaciones para los protocolos sanitarios no son vinculantes. Su objetivo es garantizar la coherencia en el desarrollo y la implementación de medidas de prevención y control de las infecciones mediante un enfoque coordinado en el marco de las regiones y de los Estados miembros.
21. Además de seguir las recomendaciones y consideraciones operativas para la gestión de los riesgos relacionados con la COVID-19 emitidas por las autoridades sanitarias competentes, a saber, la Organización Mundial de la Salud (OMS)¹⁹ y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) (anexo 1), se insta a los Estados miembros a que tengan en cuenta las presentes orientaciones y elaboren los protocolos pertinentes en función de sus condiciones nacionales/regionales/locales específicas.
22. Las medidas de salud pública en el sector turístico deberán cumplir las medidas generales aplicadas por las autoridades competentes y tener en cuenta las orientaciones en relación con el lugar de trabajo²⁰. Tales medidas también deberán cumplir la legislación de la UE en materia de protección de datos²¹.
23. Se insta a los Estados miembros a que colaboren estrechamente con las partes interesadas en la elaboración de medidas y protocolos de prevención y control de las infecciones, y se aseguren de que estos protocolos estén adaptados y sean proporcionales al tamaño y a la naturaleza del servicio prestado por los

¹⁹ <http://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/publications/2020/operational-considerations-for-covid-19-management-in-the-accommodation-sector-interim-guidance,-31-march-2020>

²⁰ Coronavirus: Orientaciones de la UE para un retorno seguro al lugar de trabajo, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_20_729
Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. COVID-19: Orientaciones para el lugar de trabajo [internet]. [actualizadas el 20 de abril de 2020; citadas el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See

²¹ Véase también la declaración del Comité Europeo de Protección de Datos (CEPD), https://edpb.europa.eu/sites/edpb/files/files/file1/edpb_statement_2020_processingpersonaldataandcovid-19_en.pdf

establecimientos de hostelería. Los Estados miembros deben considerar apoyar su implementación.

24. Debe prestarse especial atención a las medidas de prevención y control de las infecciones y a los protocolos relacionados con las vacaciones de corta estancia y otros alojamientos de economía colaborativa. Las presentes orientaciones y sus principios son plenamente aplicables a estos tipos de servicios de hostelería y las posibles adaptaciones y alternativas no deberían comprometer, en ningún caso, la salud de los visitantes ni aumentar el riesgo de transmisión del virus.
25. Las medidas para proteger la salud de los clientes y los trabajadores en los establecimientos de hostelería deben reevaluarse y adaptarse con regularidad, teniendo en cuenta todos los conocimientos especializados y consideraciones pertinentes, para que sigan siendo proporcionales al nivel de las necesidades de salud pública de cada momento.
26. A medida que se disponga de soluciones nuevas y más eficientes, conviene favorecer su utilización y suprimir las medidas menos eficaces o más gravosas. Debe respetarse el principio de relación coste-eficacia, lo que implica que, si existen varias opciones para lograr el mismo efecto a la hora de garantizar la salud de los clientes y los trabajadores, será preferible la menos costosa, especialmente en el caso de las pequeñas y medianas empresas (pymes).
27. Se tendrán en cuenta los siguientes principios rectores para la elaboración de medidas de prevención y control de las infecciones y para los protocolos en los establecimientos de hostelería, a fin de prevenir la transmisión de la COVID-19 y garantizar la salud pública (en lo sucesivo, «los establecimientos»):

a) Situación epidemiológica

Una condición previa para que se reanude cualquier actividad turística es que la incidencia de la COVID-19 se haya reducido a un nivel bajo, así como todos los demás criterios detallados en la sección II. Se han tenido muy en cuenta las orientaciones de la UE sobre los principios anteriormente señalados para el restablecimiento seguro y gradual del turismo.

b) La salud y la seguridad de los clientes y los trabajadores es una prioridad clave

Para que se reanuden los servicios de hostelería, es esencial que los clientes de establecimientos de hostelería y los trabajadores que prestan los servicios cumplan las medidas para evitar la infección y la transmisión del virus en la mayor medida posible. Las medidas deben comunicarse claramente, incluso por medios digitales que sean visibles y eficaces, tanto a los clientes como a los trabajadores.

c) Mecanismos locales

Debe haber una coordinación constante entre las autoridades locales o nacionales en materia de salud pública y los prestadores de servicios de hostelería, a fin de garantizar que se compartan y se apliquen las normas y reglamentaciones más recientes en una zona geográfica determinada, así como que se supervise su ejecución.

d) Plan de acción en caso de infección

Los establecimientos deben disponer de un plan de preparación que incluya las acciones que deban emprenderse en caso de infección en el establecimiento y que abarque los períodos comprendidos entre la decisión de reabrir hasta catorce días después de que los clientes se hayan marchado del establecimiento. Debe presentarse a todo el personal un plan de acción específico que esté disponible en todo momento, en el que se detallen la función y las responsabilidades de cada uno.

e) Formación

Todo el personal que trabaje en las instalaciones turísticas debe conocer los síntomas de la COVID-19 y ser informado sobre las medidas básicas de prevención y control de las infecciones. El personal debe recibir formación sobre las medidas y acciones de prevención y control de las infecciones que deben adoptarse en caso de que los clientes tengan síntomas compatibles con la COVID-19, o en caso de que los tengan ellos mismos.

f) Gestión del personal

Debe considerarse la adopción de medidas que reduzcan la presencia de personal en el establecimiento, como que trabaje desde casa todo el personal que desempeñe funciones que sean compatibles con el teletrabajo.

Deben considerarse medidas que disminuyan el número y el tiempo de los contactos físicos entre personas en el establecimiento, entre otras cosas sobre los turnos de trabajo, los turnos de comidas y el uso de teléfonos móviles y medios electrónicos de comunicación.

g) Información a los clientes

Antes de la llegada y en el establecimiento de hostelería, los clientes deben recibir toda la información necesaria y acceder a ella con facilidad, en particular a través de medios digitales, sobre todas las orientaciones oportunas de las autoridades locales en materia de salud pública, así como sobre las medidas específicas aplicadas que afecten a su llegada, estancia y salida.

Debe informarse a los clientes, mediante señales específicas (infografías informativas, incluso adaptadas a las personas con discapacidad visual) colocadas delante de la entrada del establecimiento, sobre los signos y síntomas de la COVID-19 y sobre qué deben hacer en caso de que desarrollen síntomas durante su estancia o en los catorce días siguientes a su salida. El establecimiento también podría facilitar esta información por medio de folletos.

Los establecimientos deben asegurarse de que disponen de los datos de contacto de los clientes, por si acaso son necesarios para el rastreo de contactos. Las medidas de rastreo de contactos deben limitarse estrictamente a los fines de enfrentarse a la pandemia de COVID-19 y establecerse de conformidad con el conjunto de instrumentos europeos de la red de sanidad electrónica en relación con las

aplicaciones móviles de apoyo al rastreo de contactos en la lucha de la UE contra la COVID-19²² y de conformidad con las orientaciones de la Comisión sobre las aplicaciones móviles²³, de manera que se garantice el mayor nivel posible de privacidad y protección de datos.

h) Distanciamiento físico e higiene

El establecimiento debe aplicar medidas específicas para garantizar que se mantiene un distanciamiento físico en las zonas comunes en las que es probable que los clientes se junten durante períodos prolongados (es decir, de más de quince minutos), como fijar un número máximo de clientes en cada instalación común (por ejemplo en restaurantes, cafés o bares, o en el vestíbulo). Debe considerarse la posibilidad de asignar franjas horarias o de reservar (electrónicamente) franjas horarias para las comidas o para el uso de piscinas o gimnasios.

Cuando no pueda cumplirse plenamente el distanciamiento físico, deben considerarse medidas alternativas para proteger a los clientes y a los trabajadores, como el uso de mamparas de cristal o de plástico, el uso de mascarillas, etc.

En principio, debe respetarse una distancia de 1,5 a 2 metros en las zonas comunes de todo el establecimiento (salvo en los casos de las personas que viajen juntas y las que compartan habitación), junto con otras medidas (como el uso de mascarilla), cuando esto no sea posible.

En el caso de las zonas al aire libre (playas, piscinas, cafés, bares, restaurantes, etc.) y del servicio de mesa al aire libre, deben adoptarse disposiciones especiales para que puedan respetarse el distanciamiento físico y las medidas especiales de higiene. Determinadas zonas interiores, como los *spas* y las piscinas, también deben atenerse a estrictas medidas de higiene. Cada establecimiento debe reflexionar detenidamente sobre si las instalaciones especiales (por ejemplo, las de cuidado de niños) deben permanecer cerradas. Debe posponerse la celebración de actos a mayor escala, como, por ejemplo, conciertos.

Las disposiciones específicas relativas a los servicios de transporte prestados por el establecimiento, como el servicio de autobuses de enlace, deben aplicarse con arreglo a las directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad²⁴.

i) Medidas de prevención y control de las infecciones

Además del distanciamiento físico, debe considerarse la adopción de medidas específicas de protección individual y de protocolos de limpieza y desinfección, que deberán ser comunicados al personal y a los clientes y ser implementados.

Entre estas medidas se encuentran:

²² https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

²³ 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 124 I de 17.4.2020, p. 1.

²⁴ C(2020) 3139.

i) **Etiqueta respiratoria:** Debe comunicarse la etiqueta respiratoria (toser o estornudar en un pañuelo de papel o en el interior del codo), que deben seguir estrictamente los clientes y los miembros del personal. Los establecimientos deben garantizar la disponibilidad de pañuelos de papel y de papeleras.

ii) **Higiene de manos:** La higiene de las manos es una medida de control esencial y debe informarse al respecto a los clientes y a los trabajadores mediante infografías informativas en zonas o instalaciones clave (por ejemplo, en la entrada, en los aseos, ante la caja, etc.). Los establecimientos deben garantizar un fácil acceso a instalaciones para el lavado de manos que cuenten con jabón, toallas de papel de un solo uso o secadores automáticos, así como con soluciones para la higiene de manos a base de alcohol.

iii) **Uso de mascarillas:** El uso de mascarillas por el personal y los clientes debe considerarse únicamente como medida complementaria, no como medida sustitutiva de las medidas preventivas fundamentales. El uso adecuado de las mascarillas es importante y debe ser comunicado a los clientes y al personal.

iv) **Ventilación:** Se recomienda aumentar el número de renovaciones de aire por hora y hacer que entre aire del exterior en la mayor medida posible, ya sea mediante ventilación natural o mecánica, dependiendo del establecimiento. Una vez que los clientes se hayan marchado del hotel, se recomienda ventilar la habitación durante al menos una hora.

v) **Limpieza y desinfección:** Es fundamental limpiar lo más a menudo posible las superficies que se tocan frecuentemente (como mínimo una vez al día y, si es posible, con mayor frecuencia). Algunos ejemplos de estas superficies son los pomos y las manijas de las puertas, las sillas y los reposabrazos, los tableros de las mesas, los interruptores de la luz, los pasamanos, los grifos, los botones de los ascensores, la superficie de la barra del bar, etc. El personal debe estar informado sobre el procedimiento para realizar la limpieza una vez que se hayan marchado los clientes, y debe llevarlo a la práctica, al igual que con respecto al tratamiento del material de limpieza, la gestión de desechos, la ropa para lavar y la higiene personal tras la limpieza

j) **Posibles infecciones entre los clientes o el personal**

En caso de que se sospeche de un caso de COVID-19 entre los clientes o los miembros del personal mientras están trabajando, la ejecución del plan de acción descrito en la letra d) debe seguir las orientaciones pertinentes del ECDC (anexo 1) y de las autoridades nacionales y locales de salud, en relación con:

- i) Las medidas de aislamiento y distanciamiento aplicables a la persona que puede estar infectada.
- ii) El procedimiento, con arreglo a la legislación nacional, para notificar los servicios médicos con vistas a la consulta médica, las pruebas diagnósticas o al posible traslado a un centro médico.

- iii) El procedimiento, con arreglo a la legislación nacional, para notificar a las autoridades de salud pública locales y para las posibles actividades de rastreo de contactos.
 - iv) Los procedimientos necesarios de limpieza y desinfección que deben llevarse a cabo.
 - v) La cooperación y la información necesarias sobre los demás clientes o los miembros del personal que puedan haber estado en contacto con el caso en el establecimiento desde dos días antes y catorce días después de la aparición de los síntomas del caso.
28. Los principios rectores anteriores serán tenidos en cuenta junto con las recomendaciones generales del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades que figuran en el anexo 1.

IV. Conclusión

29. Se anima a los Estados miembros a compartir estas orientaciones con las autoridades competentes y a nivel regional y local.
30. Se anima a las partes interesadas del sector turístico, como las asociaciones profesionales y las plataformas turísticas en línea, a que difundan y den a conocer estas orientaciones.
31. Se insta a los Estados miembros a que cooperen permanentemente con el ECDC para garantizar que el mapa de transmisión mencionado en el punto 18 sea un instrumento transparente que proporcione información, a escala de la UE, que puedan utilizar las autoridades, los operadores de transporte y las partes interesadas del sector turístico.
32. Se anima a los Estados miembros a que se planteen apoyar a los establecimientos de hostelería y, en general, a los establecimientos que prestan servicios turísticos en la ejecución de las presentes orientaciones y las medidas y protocolos pertinentes de prevención y control de las infecciones, así como a que supervisen su cumplimiento. A tal fin, los Estados miembros podrán utilizar los fondos nacionales y de la UE que estén disponibles.
33. Sobre la base de estas orientaciones, la Comisión seguirá coordinándose con los Estados miembros para lograr un enfoque coherente de las medidas de prevención y control de las infecciones y de los protocolos en los establecimientos de hostelería y los establecimientos turísticos de la UE.
34. Las presentes orientaciones deben facilitar a los Estados miembros y a las partes interesadas del sector turístico la elaboración de medidas y protocolos de prevención y control de infecciones que sean más específicos, en consonancia con las presentes orientaciones, así como la supervisión de su cumplimiento, mejorando de este modo las condiciones para que las empresas aumenten la confianza de los consumidores.
35. La Comisión creará un sitio web específico con un mapa interactivo que combine información de los Estados miembros y del sector del turismo y los viajes, que contenga información sobre los protocolos y los regímenes de cumplimiento nacionales o sectoriales.

36. Para apoyar a los Estados miembros, la Comisión facilitará el intercambio de mejores prácticas, entre otros, a través del Comité Consultivo en el Sector del Turismo.
37. La Comisión seguirá colaborando con las autoridades públicas de los Estados miembros, las partes interesadas del sector turístico y las organizaciones internacionales para facilitar la aplicación de las presentes orientaciones.

Anexo 1

Recomendaciones generales del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades para el sector del turismo, en particular los establecimientos de hostelería

Disposiciones locales

Las medidas de salud pública en el sector del turismo deberán estar en consonancia con las medidas generales aplicadas por las autoridades locales y nacionales y tener en cuenta las orientaciones establecidas para el lugar de trabajo²⁵. Estas medidas para el sector del turismo deben ser al menos tan estrictas como las recomendaciones para el público en general.

Debe haber un diálogo permanente entre las autoridades locales y nacionales de salud pública y los lugares de alojamiento para garantizar que las normas y reglamentaciones más recientes en una zona geográfica determinada se comparten y se aplican, por ejemplo:

- disposiciones específicas para que los clientes, incluidos los de otros países, obtengan asesoramiento y tratamiento médico, incluido el acceso a la asistencia ambulatoria y hospitalaria, en caso de que presenten síntomas asociados a la COVID-19;
- la obligación de que los propietarios de los alojamientos recojan información detallada sobre los datos de contacto, que sirva a las investigaciones de salud pública ante un caso declarado en el lugar de alojamiento.

Comunicación y formación sobre los riesgos

- **Plan de acción**

Los establecimientos deben establecer un plan de preparación que incluya las medidas que han de tomarse en cada uno de los siguientes períodos:

- Cuando se decida la reapertura y antes de la llegada de los clientes. Esta fase incluirá la información y formación del personal, así como la aplicación de las medidas necesarias de prevención de las infecciones en las instalaciones y el tipo de información que debe proporcionarse a los clientes antes de su llegada.
- Durante la estancia de los clientes en los establecimientos, desde el registro de entrada hasta el registro de salida y
- hasta catorce días después de que hayan abandonado el establecimiento.

Deberá presentarse a todo el personal, y estar disponible en todo momento, un plan de acción específico que explique pormenorizadamente la función y las responsabilidades de cada uno.

- **Formación y gestión del personal**

- Formación:

²⁵ Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. COVID-19: Orientaciones para el lugar de trabajo [internet]. [actualizadas el 20 de abril de 2020; citadas el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See

- Todo el personal que trabaje en instalaciones turísticas debe conocer los síntomas de la COVID-19 (a saber, fiebre, tos, dolor de garganta, etc.) y recibir información sobre las medidas básicas de prevención y control de las infecciones.
 - Un trabajador que haya dado positivo por COVID-19 (o si algún miembro de su familia es un caso confirmado) no deberá entrar en el entorno de trabajo durante el período infectivo, según la definición de las autoridades sanitarias locales, normalmente hasta ocho días después de la aparición de los síntomas en los casos leves.
 - El personal que presente síntomas compatibles con la COVID-19 no podrá entrar en el entorno de trabajo, deberá aislarse y se le recomendará seguir las instrucciones de salud pública de las autoridades locales y buscar asistencia médica si los síntomas empeoran, conforme a las orientaciones establecidas a nivel local.
 - Debe contemplarse una formación específica para el personal sobre las medidas de prevención y control de las infecciones y sobre la actuación necesaria en caso de que los clientes presenten síntomas compatibles con la COVID-19.
- Gestión:
- El personal de edad avanzada y aquellos empleados con dolencias crónicas previas (por ejemplo, enfermedades cardiovasculares o pulmonares, inmunodeficiencia, tratamiento reciente del cáncer) a quienes la infección por COVID-19 sitúa en un riesgo más elevado en caso de contagio deberán ser destinados, en la medida de lo posible, a actividades que reduzcan el contacto con los clientes.
 - Deberán aplicarse medidas para reducir el número de empleados en el establecimiento, como trabajar desde casa para todo el personal que desempeñe funciones compatibles con el teletrabajo.
 - Deben considerarse medidas que disminuyan el número y el tiempo de los contactos físicos entre personas en el establecimiento, entre otras cosas sobre los turnos de trabajo, los turnos de comidas y el uso de teléfonos móviles y medios electrónicos de comunicación.
- **Información a los clientes**
- Antes de la llegada al lugar de alojamiento, los clientes recibirán información sobre las orientaciones de las autoridades sanitarias locales y sobre las medidas específicas que se hayan establecido en el lugar de alojamiento. Se deberá informar a los clientes de que deben suspender su estancia en caso de que tengan síntomas compatibles con la COVID-19 o hayan estado en contacto con una persona enferma o con síntomas indicativos de COVID-19 en los catorce días previos a su estancia prevista.
 - Delante de la entrada del establecimiento, deberá colocarse una señalización específica (infografía informativa) u otra información accesible, incluidas versiones adaptadas para personas con discapacidad visual, en la que se informe a los clientes

de los signos y síntomas asociados a la COVID-19 con las instrucciones necesarias en caso de que desarrollen síntomas. El alojamiento también podría facilitar folletos con esta información.

- En el momento de la partida, se pedirá expresamente a los clientes que notifiquen inmediatamente al lugar de alojamiento si presentan síntomas asociados a la COVID-19, o, si han dado positivo en una prueba, en los catorce días después de haber abandonado el alojamiento.
- Los datos de contacto de los clientes deberán estar disponibles en caso de necesidad para el rastreo de contactos.

Distanciamiento físico

- El virus SARS-CoV-2 se transmite principalmente a través de las gotitas respiratorias, el contacto directo con personas infectadas y el contacto indirecto con superficies u objetos contaminados (fómites) en el entorno inmediato. La distancia a la que se proyectan las gotas respiratorias grandes es de aproximadamente 1 metro cuando se respira, 1,5 metros cuando se habla y 2 metros cuando se tose²⁶.
- El establecimiento debe garantizar que se mantiene el distanciamiento físico con arreglo a las orientaciones más recientes en las zonas comunes en las que es probable que los clientes se junten durante períodos de tiempo prolongados (es decir, más de quince minutos).
- No será necesario pedir a los clientes que viajan juntos y que comparten habitación que mantengan la distancia física entre ellos.
- Cuando no pueda garantizarse un distanciamiento físico, deberán considerarse medidas específicas para evitar la dispersión de gotitas mediante la instalación de mamparas de cristal o de plástico, por ejemplo, en la zona de la recepción.
- Las instalaciones turísticas, como hoteles y restaurantes, deberán establecer un número máximo de clientes autorizados en cada local, así como prever el espacio necesario para garantizar el distanciamiento físico exigido. No debe superarse el número máximo de clientes.
- Los eventos con fines de entretenimiento deberán aplazarse o cancelarse, a menos que pueda garantizarse el distanciamiento físico.
- Deberán tomarse disposiciones especiales para los vehículos de transporte a fin de garantizar el distanciamiento físico.

Medidas de prevención y control de las infecciones

Las empresas del sector turístico suelen ofrecer productos y servicios que propician concentraciones de personas en espacios cerrados (hoteles, restaurantes o cafés) o abiertos

²⁶ Bourouiba L.: *Turbulent Gas Clouds and Respiratory Pathogen Emissions: Potential Implications for Reducing Transmission of COVID-19* [Nubes de gas turbulentas y emisiones de patógenos respiratorios: implicaciones para reducir la transmisión de la COVID-19]. Jama. 26 de marzo de 2020.

(zonas de camping, de playa o de piscina) durante largos períodos de tiempo, lo que incrementa la probabilidad de transmisión del virus. En todos los contextos en los que se suelen producir estas concentraciones de personas, será necesario considerar y aplicar medidas de distanciamiento físico y de prevención y control de las infecciones (medidas de protección individual y protocolos de limpieza y desinfección)²⁷. Entre estas medidas de prevención y control de las infecciones, cabe señalar las siguientes:

- **Etiqueta respiratoria**

- La etiqueta respiratoria debe respetarse estrictamente, tapándose la nariz y la boca con un pañuelo de papel cuando se tose o estornuda. A tal fin, es preciso poner a disposición pañuelos de papel que estén al alcance de la mano.
- Los pañuelos de papel deben desecharse inmediatamente después de su utilización, idealmente en cubos con tapa, y a continuación deberán lavarse o limpiarse las manos mediante el procedimiento correcto.
- Si no se dispone de pañuelos de papel, se recomienda toser o estornudar en el interior del codo.

- **Higiene de manos**

- La higiene de manos es una medida de control fundamental para reducir la propagación de la COVID-19.
- Deberá disponerse de un acceso fácil a instalaciones para lavarse las manos en las que haya jabón, toallas de papel o secadores automáticos, así como soluciones para la higiene de manos a base de alcohol (que contengan al menos un 70 % de alcohol).
- En las distintas zonas del establecimiento turístico (por ejemplo, en la entrada, los aseos, la zona de la caja, etc.) deberá colocarse una señalización (infografía informativa) en la que se insista en la importancia de la higiene de manos y se expliquen prácticas de limpieza de manos eficaces.
- La higiene de manos debe practicarse con frecuencia.

- **Uso de mascarillas**

- El uso de mascarillas quirúrgicas o caseras por parte del personal y de los clientes de establecimientos turísticos puede considerarse un medio de control de la fuente de

²⁷ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades. *Infection prevention and control in the household management of people with suspected or confirmed coronavirus disease* [Prevención y control de la infección en la gestión domiciliaria de personas sospechosas o confirmadas de coronavirus (COVID-19) (documento en inglés)] [internet]. 31 de marzo de 2020 [4 de mayo de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Home-care-of-COVID-19-patients-2020-03-31.pdf>.

infección (es decir, para evitar la proyección de gotitas de personas infectadas con o sin síntomas)²⁸.

- El uso de mascarillas debe considerarse exclusivamente una medida complementaria y no sustitutiva de las medidas preventivas básicas.
- Es importante utilizar adecuadamente las mascarillas, que deberán cubrir íntegramente la cara desde el puente de la nariz hasta por debajo de la barbilla.
- Deberá facilitarse información sobre el uso adecuado de las mascarillas, insistiendo en la importancia de la limpieza de manos con agua y jabón o con soluciones hidroalcohólicas antes de ponerse la mascarilla y después de quitársela.
- En los entornos comunitarios podrán utilizarse mascarillas quirúrgicas o caseras, en función de la disponibilidad, y teniendo en cuenta que las mascarillas quirúrgicas deben destinarse prioritariamente a los centros sanitarios.
- No se recomienda el uso de mascarillas respiratorias filtrantes (FFP) en entornos comunitarios, ya que estos equipos deben utilizarse prioritariamente en los centros sanitarios.

• Ventilación

- Una ventilación insuficiente de los espacios interiores se asocia a una mayor transmisión de enfermedades respiratorias infecciosas²⁹. Se cree que el principal modo de transmisión de la COVID-19 es a través de gotitas respiratorias. El papel de los aerosoles, que pueden permanecer durante más tiempo en el aire, en la transmisión de la COVID-19 sigue siendo incierto y, por lo tanto, la influencia relativa de la ventilación en la prevención de la transmisión del virus no se conoce suficientemente. Sin embargo, numerosos casos de transmisión de la COVID-19 se han asociado a la presencia en espacios cerrados³⁰. Es probable que el aumento de

²⁸ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades. *Using face masks in the community. Reducing COVID-19 transmission from potentially asymptomatic or pre-symptomatic people through the use of face masks* [Uso de mascarillas en la comunidad. Reducir la transmisión de la COVID-19 por personas potencialmente asintomáticas o presintomáticas mediante el uso de mascarillas (documento en inglés)] [internet]. 8 de abril de 2020 [4 de mayo de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>.

²⁹ Knibbs LD, Morawska L, Bell SC, Grzybowski P.: *Room ventilation and the risk of airborne infection transmission in 3 health care settings within a large teaching hospital* [Ventilación de las habitaciones y riesgo de transmisión aérea de la infección en tres entornos de cuidados médicos en un gran hospital universitario (documento en inglés)]. AM J. Infect Control. Diciembre de 2011; 39(10):866-72.

³⁰ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades. *Using face masks in the community. Reducing COVID-19 transmission from potentially asymptomatic or pre-symptomatic people through the use of face masks* [Uso de mascarillas en la comunidad. Reducir la transmisión de la COVID-19 por personas potencialmente asintomáticas o presintomáticas mediante el uso de mascarillas (documento en inglés)] [internet]. 8 de abril de 2020 [4 de mayo de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>.

Knibbs LD, Morawska L, Bell SC, Grzybowski P.: *Room ventilation and the risk of airborne infection transmission in 3 health care settings within a large teaching hospital* [Ventilación de las habitaciones y riesgo de transmisión aérea de la infección en tres entornos de cuidados médicos en un gran hospital universitario (documento en inglés)]. AM J. Infect Control. Diciembre de 2011; 39(10):866-72.

renovaciones del aire por hora y la mayor entrada posible de aire fresco reduzcan el riesgo potencial de transmisión por aerosoles, lo cual puede lograrse mediante ventilación natural o mecánica, dependiendo de cada establecimiento³¹.

- Cuando se utilicen sistemas de ventilación mecánica, es fundamental garantizar el mantenimiento de los sistemas de ventilación artificial, especialmente por lo que se refiere a la limpieza y el cambio de filtros, con arreglo a las instrucciones del fabricante.

• Limpieza y desinfección

- Es importante realizar una limpieza y desinfección adecuadas en el contexto de la pandemia de COVID-19³².
- Las superficies que se tocan con frecuencia deben limpiarse con lo más a menudo posible (al menos una vez al día y, si es posible, más veces). Algunos ejemplos de estas superficies son: pomos y manijas de puertas, sillas y reposabrazos, tableros de mesa, interruptores de luz, pasamanos, grifos, botones de los ascensores, etc.
- La supervivencia del virus en las superficies depende del material con el que estén hechas, siendo el cobre el material sobre el que menos tiempo perdura³³.
- Se recomienda una limpieza minuciosa con detergentes estándar y una mayor ventilación de las habitaciones, durante al menos una hora después de la salida del cliente.
- Los detergentes estándar son suficientes para una limpieza cotidiana.
- El material de limpieza que se utilice deberá limpiarse correctamente al final de cada intervención.

Lu J, Gu J, Li K, Xu C, Su W, Lai Z, *et al.*: «Brote de COVID-19 asociado con aire acondicionado en un restaurante, Guangzhou, China, 2020» *Emerg Infect Dis.* 2 de abril de 2020; 26(7).

³¹ Organización Mundial de la Salud (OMS). «Ventilación natural para el control de las infecciones en entornos de atención de la salud» [internet]. 2009 [actualizado el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44167/9789241547857_eng.pdf?sequence=1.

Federación de asociaciones europeas de calefacción, ventilación y aire acondicionado (Rehva) «Cómo operar y utilizar los servicios de construcción para prevenir la propagación del coronavirus (COVID-19) (SARS-CoV-2) en los lugares de trabajo» [internet]. [actualizado el 17 de marzo de 2020; citadas el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://www.rehva.eu/fileadmin/user_upload/REHVA_covid_guidance_document_2020-03-17_final.pdf

³² Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC). *Disinfection of environments in healthcare and nonhealthcare settings potentially contaminated with SARS-CoV-2* [Desinfección de entornos sanitarios y no sanitarios potencialmente contaminados con SARS-CoV-2 (documento en inglés)]. Estocolmo: ECDC. 2020 [26 de abril de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/disinfection-environments-covid-19#no-link>.

³³ Organización Mundial de la Salud (OMS). «Ventilación natural para el control de las infecciones en entornos de atención de la salud» [internet]. 2009 [actualizado el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://www.who.int/water_sanitation_health/publications/natural_ventilation/es/

- Tras la limpieza, se realizará un lavado de manos.
- Deberán respetarse los procedimientos habituales de gestión de desechos. Los desechos generados durante la limpieza deberán tirarse a la basura general.
- Deberán aplicarse los procedimientos habituales para el lavado de ropa de cama, toallas y mantelerías.

En caso de sospecha de infección de una persona por COVID-19 pruebas, rastreo de los contactos, aislamiento y cuarentena

Ante un caso sospechoso de COVID-19 entre los clientes o el personal durante el trabajo, el establecimiento deberá activar su plan de acción³⁴.

Se darán de inmediato a la persona afectada instrucciones de que debe usar mascarilla, y cumplir la etiqueta respiratoria y las prácticas de higiene de manos. Dicha persona deberá guardar una distancia física de 2 metros como mínimo con otras personas y disponer de su propio espacio de aislamiento con sus propias instalaciones sanitarias, siempre que sea posible.

Los servicios sanitarios locales a quienes, de conformidad con la legislación de la UE en materia de protección de datos, se notifique la existencia del caso sospechoso indicarán si procede realizar pruebas o adoptar otras disposiciones o el traslado de la persona a un centro sanitario (por ejemplo, un hospital) si se considera necesario de conformidad con los protocolos locales de atención médica.

Si se comprueba que el caso sospechoso es un caso probable o confirmado, se notificará a las autoridades locales de salud pública quienes orientarán sobre la conveniencia de proceder al rastreo de los contactos. En general, el rastreo de los contactos comienza inmediatamente después de que se notifique un caso probable o confirmado y suele ser responsabilidad de las autoridades locales de salud pública. Se pedirá a los establecimientos turísticos que cooperen y faciliten toda la información necesaria sobre otros clientes o miembros del personal que hayan estado en contacto con la persona afectada en el establecimiento dos días antes y catorce días después de la aparición de los síntomas.

Los miembros del personal que desarrollen síntomas deberán aislarse en su domicilio y consultar a un médico.

Cuando el caso sospechoso o confirmado de COVID-19 haya estado en un espacio cerrado, este espacio deberá ventilarse adecuadamente en primer lugar durante al menos una hora y después limpiarse en profundidad con un detergente neutro, para proceder a continuación a una descontaminación de las superficies utilizando un desinfectante eficaz contra los virus.

³⁴ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC). Rastreo de contactos: *Public health management of persons, including healthcare workers, having had contact with COVID-19 cases in the European Union - second update Stockholm* [Gestión de salud pública en el caso de personas, incluidos profesionales sanitarios, que hayan estado en contacto con la COVID-19 en la Unión Europea (documento en inglés)]. Segunda actualización, Estocolmo; ECDC. [27 de abril de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19-contact-tracing-public-health-management>

Otra opción sería descontaminar con hipoclorito de sodio al 0,05-0,1 % o con productos a base de etanol (70 % como mínimo) después de la limpieza con un detergente neutro. Todos los productos textiles que hubieran podido contaminarse (por ejemplo, toallas, ropa de cama, cortinas, manteles, etc.) deberán lavarse en un ciclo de agua caliente (90 °C) con un detergente de lavado normal. Si no puede utilizarse un ciclo de agua caliente debido a las características del material, deberán añadirse al ciclo de lavado lejía u otros productos de lavado utilizados para la descontaminación de textiles.

Recomendaciones específicas para los hoteles

Se recomienda la adopción de las siguientes medidas para minimizar la posibilidad de transmisión de la COVID-19:

1. Administración/gestión

- a. Establecer un plan de preparación con medidas de prevención y control de infecciones en relación con la COVID-19, en consulta con las autoridades de salud pública locales.
- b. Seguir de cerca las recomendaciones de las autoridades de salud pública para conocer la situación en cada momento y evaluar el riesgo de infección para el personal y los huéspedes.
- c. Garantizar la formación del personal en los procedimientos relativos a todos los aspectos pertinentes de la prevención y el control de las infecciones, incluida la gestión de los casos sospechosos de COVID-19, la desinfección y limpieza y el uso adecuado de mascarillas.
- d. Establecer un aforo limitado de huéspedes en cualquier momento en las zonas comunes, que permita un distanciamiento físico a tenor de las orientaciones relativas al distanciamiento físico y a las grandes concentraciones de personas. Asegurarse de que el número autorizado de huéspedes se ajusta a la recomendación que dicten las autoridades de salud pública locales en lo que respecta a la concentración de personas.
- e. Garantizar la disponibilidad de material informativo para los huéspedes sobre los síntomas de la COVID-19, las instrucciones en caso de enfermedad y los procedimientos locales existentes, así como las recomendaciones para la higiene de manos y el uso adecuado de mascarillas.
- f. Utilizar señalización (por ejemplo, anuncios en las paredes de espacios públicos y salas) para informar a los clientes sobre los procedimientos para minimizar el contacto entre el personal y los huéspedes.
- g. Anular las actividades en espacios cerrados cuando no se pueda garantizar un distanciamiento físico, sobre todo si es posible realizarlas al aire libre.

2. Servicios de recepción y conserjería

- a. Garantizar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol.
- b. Ofrecer opciones como el autorregistro o el registro en línea para la llegada y la salida, con el fin de limitar los contactos entre los huéspedes y el personal. Si se utiliza una pantalla táctil o un teclado para el autorregistro, dichos dispositivos deberán limpiarse regularmente para minimizar los riesgos de transmisión.
- c. Garantizar un distanciamiento físico entre el recepcionista y otros miembros del personal y los huéspedes, a ser posible a través de una mampara de separación de plástico o de vidrio.

- d. Garantizar el distanciamiento físico entre los huéspedes, por ejemplo mediante el uso de marcas en el suelo.

3. Restaurantes, salas para el desayuno y comedores, y bares

- a. Garantizar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y colocar anuncios en la entrada recordando que debe practicarse la higiene de manos.
- b. Siempre que sea posible, el servicio de comida se hará individualmente a cada cliente en vez de mediante autoservicio en un bufé. Si no es posible servir los alimentos en la mesa, deberán reforzarse las medidas de higiene y recordar a los clientes que deben utilizar el desinfectante de manos antes de entrar al restaurante, cuando se haga uso del bufé y después de haberse servido ellos mismos.
- c. Si se utiliza el autoservicio del bufé, es preciso asegurarse de que se respeta el distanciamiento físico.
- d. Limitar el número de clientes presentes en el local en cualquier momento para garantizar un distanciamiento físico.
- e. Evitar las colas o, si esto no es posible, imponer un distanciamiento físico en ellas, por ejemplo colocando marcas en el suelo.
- f. Disponer las mesas para que exista una distancia de dos metros entre cada una.
- g. Garantizar una ventilación suficiente conforme con las directrices para la ventilación en restaurantes, tanto en lo que se refiere a las renovaciones de aire por hora como a la entrada de aire del exterior por hora.
- h. Garantizar que los filtros de aire acondicionado se limpian con regularidad con arreglo a las instrucciones del fabricante.
- i. Cuando se utilice aire acondicionado para la ventilación, minimizar la recirculación en la medida de lo posible.
- j. Efectuar una limpieza periódica de las superficies que más se tocan con detergente estándar.

4. Gimnasios

- a. Garantizar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol.
- b. Garantizar la limpieza de los equipos, en particular de las superficies que se tocan (por ejemplo, los manillares) después de su utilización por cada cliente, con el suministro del material de limpieza adecuados.
- c. Prever un distanciamiento físico entre los clientes.
- d. Limitar la entrada para respetar el distanciamiento físico.
- e. Evitar el uso de vestuarios e invitar a los clientes a que se cambien en su habitación.

5. *Spas* y piscinas cubiertas

- a. Asegurar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y el acceso a las instalaciones para el lavado de manos.
- b. Dado que no es posible evitar el contacto físico durante los tratamientos termales ni respetar el distanciamiento físico entre la persona que dispensa el tratamiento y el cliente, deberá recomendarse el uso de mascarilla por parte de ambos.
- c. Se recomienda la aplicación de desinfectante o lavado de manos antes y después de cada tratamiento.
- d. Garantizar el mantenimiento periódico y el saneamiento ambiental de estas instalaciones.

6. Instalaciones al aire libre (piscinas, playas y parques infantiles)

- a. Asegurar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y el acceso a las instalaciones para el lavado de manos.
- b. Garantizar un distanciamiento físico de dos metros entre las mesas, las tumbonas, los huéspedes durante las actividades y en la piscina
- c. Los huéspedes que se alojen en la misma habitación podrán compartir mesa, tumbona, etc.
- d. Garantizar el mantenimiento periódico y el saneamiento ambiental de estas instalaciones.

7. Zonas de recreo para niños en el interior (por ejemplo, una guardería de hotel)

- a. Dado que no es posible evitar el contacto físico y no puede aplicarse un distanciamiento físico, debe valorarse si es conveniente mantener abiertas estas instalaciones.

En caso de que las instalaciones permanezcan abiertas:

- b. Deberá considerarse el uso de mascarillas por el personal que cuida a los niños.
- c. Asegurar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y el acceso a las instalaciones para el lavado de manos.
- d. Limitar el número de niños que visitan las zonas en un momento dado.
- e. Realizar una limpieza periódica con detergente estándar de las superficies que se tocan con frecuencia, así como de los juguetes y equipos.

8. Salas de conferencias y de reuniones

- a. Los organizadores de conferencias y reuniones deberán cumplir las directrices locales sobre el número de participantes autorizados.

- b. Asegurar la disponibilidad de desinfectantes de manos y el acceso a instalaciones para lavarse las manos.
- c. Garantizar un distanciamiento físico entre los participantes de conformidad con las orientaciones del ECDC.

9. Aseos

- a. Garantizar la disponibilidad ininterrumpida de agua y jabón, así como de toallas de papel o secadores automáticos.

10. Ascensores

- a. Se recomienda disuadir a los huéspedes de compartir, en la medida de lo posible, los ascensores con otras personas con las que no compartan habitación, con el fin de respetar el distanciamiento físico. El uso de los ascensores debe reservarse en general a las personas con discapacidad y a las que transportan equipaje.
- b. Si es posible y viable, fomentar el uso de las escaleras (por ejemplo, en edificios de poca altura).
- c. Realizar una limpieza periódica de las superficies que se tocan con frecuencia (botones de los ascensores y pasamanos).
- d. Garantizar una ventilación adecuada del ascensor con arreglo a las instrucciones del fabricante y las normas de construcción.

11. Huéspedes vulnerables

- a. Se deberá disuadir a los huéspedes vulnerables de participar en actividades en las que no pueda garantizarse en todo momento un distanciamiento físico, especialmente cuando estas actividades tengan lugar en espacios cerrados, y deberá aplicarse rigurosamente el distanciamiento físico y la higiene de manos. El servicio de comidas en la habitación debe considerarse como opción para proteger mejor a los huéspedes vulnerables.

12. Eventos

- a. Considerar la posibilidad de anular los eventos con elevado aforo (por ejemplo, conciertos) y seguir en todo momento las recomendaciones nacionales y locales en materia de salud pública sobre el aforo permitido.

Documentos con información adicional

1. «Prevención y control de infecciones durante la atención sanitaria de casos en los que se sospecha una infección por el nuevo coronavirus (nCoV): orientaciones provisionales». Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2020
[https://www.who.int/publications-detail/infection-prevention-and-control-during-health-care-when-novel-coronavirus-\(ncov\)-infection-is-suspected-20200125](https://www.who.int/publications-detail/infection-prevention-and-control-during-health-care-when-novel-coronavirus-(ncov)-infection-is-suspected-20200125)

2. «Agua, saneamiento, higiene y gestión de desechos en relación con el virus de la COVID-19: orientaciones provisionales». <https://www.who.int/publications-detail/water-sanitation-hygiene-and-waste-management-for-covid-19>.
3. «Vigilancia mundial de la COVID-19 causada por la infección humana por el virus de la COVID-19 orientaciones provisionales». Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2020 <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/surveillance-and-case-definitions>
4. *Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (COVID-19) interim guidance* [Consideraciones sobre la cuarentena de las personas en el contexto del confinamiento por la enfermedad del coronavirus (COVID-19): orientaciones provisionales]. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2020 [https://www.who.int/publications-detail/considerations-for-quarantine-of-individuals-in-the-context-of-containment-for-coronavirus-disease-\(covid-19\)](https://www.who.int/publications-detail/considerations-for-quarantine-of-individuals-in-the-context-of-containment-for-coronavirus-disease-(covid-19))

AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME
Pour la Secrétaire générale,

Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur du Greffe
COMMISSION EUROPÉENNE

Bruselas, 13.5.2020
C(2020) 3139 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**COVID-19: Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de
transportes y la conectividad**

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

COVID-19: Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad

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 viajeros¹. 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 esenciales² y ha presentado medidas específicas para el transporte, incluidas las directrices sobre medidas de gestión de fronteras³, sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» para el transporte de mercancías⁴, sobre medidas para facilitar las operaciones de transporte aéreo de mercancías⁵ y sobre la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques⁶. 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 críticas⁷ 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 a 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.

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).

5. El 15 de abril de 2020, la Comisión Europea, en cooperación con el Presidente del Consejo Europeo, presentó una hoja de ruta común europea⁸ 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».
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

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.).

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 sector⁹. 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.

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**

⁹ 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.

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 2020¹⁰ 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 transporte¹¹ 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: COVID-19. Por un enfoque gradual y coordinado de la restauración de la libertad de circulación y del levantamiento de los controles en las fronteras interiores, 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 desconfinamiento 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 transporte¹².

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 UE¹³).
- 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,

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).

mantener la distancia adecuada, etc.) y sobre las medidas concretas que se apliquen en el nodo o modo de transporte de que se trate.

- 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 momento¹⁴.** 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

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.

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.
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-19¹⁵, las orientaciones de la Comisión sobre aplicaciones móviles¹⁶ y las orientaciones del Consejo Europeo de Protección de Datos¹⁷, que garantizan el nivel más elevado de privacidad de los datos.

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

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.
- 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 preventa 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:
 - a. Refuerzo de la ventilación, filtrado de aire de calidad hospitalaria y flujo vertical de aire.
 - b. 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).
 - c. Reducción del movimiento en la cabina (por ejemplo, menos equipaje de mano, menos interacciones con la tripulación).
 - d. 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

agregados¹⁸, 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.
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 buques¹⁹. Los trabajadores, incluidos los que se encuentran a bordo de los buques y en los puertos, deben tener acceso a equipos de protección individual²⁰ 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.

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).

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.

- d. Cuando las condiciones lo permitan, trasladar a tantos viajeros como sea posible a los espacios abiertos del buque.
 - e. 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.
 - f. 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*.
 - g. 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.
 - h. 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.
 - i. 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 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

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

de viajeros, deben adoptarse las medidas adecuadas para garantizar su máxima seguridad, por ejemplo:

- a. 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.
 - b. 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).
 - c. 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).
 - d. 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.
 - e. 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.

AMPLIACIÓN CERTIFICADA CONFORME
Por la Secretaría General,

Jordi AYET PUIGARNAU
Director de la Secretaría
COMISIÓN EUROPEA



Turismo y transporte: orientaciones de la Comisión sobre cómo reanudar con seguridad los viajes y relanzar el turismo en Europa en 2020 y años posteriores*

Bruselas, 13 de mayo de 2020

La Comisión presenta hoy un paquete de orientaciones y recomendaciones para ayudar a los Estados miembros a retirar gradualmente las restricciones aplicables a los viajes y permitir que las empresas relacionadas con el turismo vuelvan a abrir, tras meses de confinamiento, respetando las precauciones sanitarias necesarias.

Las orientaciones de la Comisión tienen por objeto ofrecer a las personas la oportunidad de obtener los períodos de descanso, relajación y aire libre que tanto necesitan. Tan pronto como lo permita la situación sanitaria, deberían tener la posibilidad de ponerse al día con los amigos y la familia, en su propio país de la Unión o fuera de ella, respetando todas las medidas de seguridad y prudencia necesarias.

El paquete también tiene por objeto ayudar al sector turístico de la UE a recuperarse de la pandemia dando apoyo a las empresas y garantizando que Europa siga siendo el principal destino para los visitantes.

El paquete de medidas en materia de turismo y transporte de la Comisión incluye lo siguiente:

- Una [estrategia general](#) para la recuperación en 2020 y años posteriores;
- Un [enfoque común](#) para restaurar la libre circulación y suprimir las restricciones en las fronteras internas de la UE de forma gradual y coordinada;
- Un [marco](#) para apoyar el restablecimiento gradual del transporte, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal;
- Una [recomendación](#) que tiene por objeto lograr que los consumidores consideren los bonos de viaje como una alternativa atractiva al reembolso en efectivo;
- [Criterios](#) para el restablecimiento de las actividades turísticas de forma segura y progresiva, y para el desarrollo de protocolos sanitarios en establecimientos de hostelería, como los hoteles.

Para turistas y viajeros

La Comisión busca ofrecer a la población capacidad, confianza y seguridad para viajar de nuevo, con las siguientes medidas:

- **Restaurar la libertad de circulación y suprimir los controles en las fronteras internas de forma segura:**

La libre circulación y los viajes transfronterizos son esenciales para el turismo. A medida que los Estados miembros consigan reducir la circulación del virus, las restricciones generales a la libre circulación deberían sustituirse por medidas más específicas. Si la situación sanitaria no justifica la eliminación generalizada de las restricciones, la Comisión propone un enfoque por fases y coordinado que comience con la supresión de las restricciones entre zonas o Estados miembros cuando su situación epidemiológica sea suficientemente parecida. Este enfoque también debe ser flexible, lo que incluye la posibilidad de volver a introducir ciertas medidas, si así lo exige la situación epidemiológica. Los Estados miembros deberían actuar sobre la base de los tres criterios siguientes:

- el **epidemiológico**, especialmente en las zonas donde la situación esté mejorando, según las orientaciones del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) y utilizando el [mapa regional elaborado por el ECDC](#);
- la capacidad para aplicar las **medidas de contención** durante todo el viaje, también en los pasos fronterizos, lo que incluye salvaguardas y medidas adicionales cuando el distanciamiento físico sea difícil de mantener, y
- **consideraciones económicas y sociales**, dando prioridad inicialmente a la circulación transfronteriza en ámbitos clave de la actividad, e incluyendo motivos personales.

El **principio de no discriminación** cobra especial importancia: cuando un Estado miembro decida permitir la entrada en su territorio, o en regiones y zonas específicas de su territorio, debería hacerlo de manera no discriminatoria, es decir, permitiendo viajar desde la totalidad de las zonas, regiones o países de la UE que tengan una situación epidemiológica similar. En la misma línea, todas las restricciones deberían suprimirse sin discriminación para todos los ciudadanos de la UE y todos los residentes en ese Estado miembro, independientemente de su nacionalidad, y deberían aplicarse en todas las zonas de la Unión que estén en una situación epidemiológica similar.

- Restablecer los servicios de transporte en toda la UE, protegiendo al mismo tiempo la salud de los trabajadores del transporte y de los pasajeros:

Las [directrices](#) presentan principios generales para la reanudación segura y gradual del transporte de pasajeros, ya sea aéreo, ferroviario, por carretera o por vías navegables. Estas directrices establecen una serie de recomendaciones, como la necesidad de limitar el contacto de los pasajeros con los trabajadores del transporte, y entre los propios pasajeros, reduciendo la densidad de pasajeros, en la medida de lo posible.

Las directrices incluyen también instrucciones sobre el uso de equipos de protección individual, como las máscaras, y sobre los protocolos adecuados en caso de que los pasajeros presenten síntomas del coronavirus. Además, formulan recomendaciones para cada modo de transporte y piden la coordinación entre los Estados miembros con miras al restablecimiento gradual de las conexiones entre ellos.

- Reanudar con seguridad los servicios turísticos:

La Comisión establece un marco común con criterios para reanudar de forma segura y progresiva las actividades turísticas y desarrollar protocolos sanitarios para hoteles y otros tipos de alojamientos, con el fin de proteger la salud tanto de los clientes como de los empleados. Entre estos criterios figuran las pruebas epidemiológicas, la existencia de capacidad suficiente en el sistema sanitario para la población local y los turistas, la vigilancia firme, la capacidad de control y de realizar pruebas, y el rastreo de contactos. Estas orientaciones permitirán a los turistas permanecer sin riesgo en hoteles, lugares de acampada, establecimientos de habitación y desayuno u otros lugares de alojamiento vacacional; comer y beber en restaurantes, bares y cafeterías; y acudir a playas y otras zonas de ocio al aire libre.

- Garantizar la interoperabilidad transfronteriza de las aplicaciones de rastreo de contactos:

Los Estados miembros, con el apoyo de la Comisión, han acordado unas [orientaciones](#) para garantizar la interoperabilidad transfronteriza entre las aplicaciones de rastreo de contactos, de manera que permitan advertir a los ciudadanos de una posible infección por coronavirus también cuando viajan dentro de la UE. Estas orientaciones servirán de guía para los desarrolladores que trabajen con las autoridades sanitarias nacionales. Las aplicaciones de rastreo de contactos deben ser voluntarias, transparentes y temporales, garantizar la ciberseguridad, utilizar datos anonimizados, basarse en la tecnología Bluetooth y ser interoperables en los distintos países, así como en los distintos sistemas operativos. La interoperabilidad es fundamental: Los ciudadanos de la UE deben tener la posibilidad de recibir advertencias de posibles infecciones de forma segura y protegida, estén donde estén en la UE y sea cual sea la aplicación que utilicen. La Comisión presta apoyo a los Estados miembros para encontrar la solución adecuada, según los principios establecidos en el [conjunto de instrumentos de la UE](#) y en las [orientaciones de la Comisión en lo referente a la protección de datos](#).

- Aumento del atractivo de los bonos como opción para los consumidores:

Con arreglo a las normas de la UE, los viajeros tienen derecho a elegir entre un bono o el reembolso en efectivo por los billetes de transporte (por avión, tren, autobús y ferry) o los viajes combinados cancelados. Al tiempo que reafirma este derecho, la recomendación de la Comisión tiene por objeto garantizar que los bonos sean una alternativa viable y más atractiva al reembolso de los viajes cancelados en el contexto de la actual pandemia, que también ha impuesto una gran presión financiera a los operadores de viajes. Los bonos voluntarios deberían estar protegidos contra la insolvencia del emisor, tener un período mínimo de validez de doce meses y ser reembolsables transcurrido un año, como máximo, si no se han utilizado. Asimismo, deberían dar a los pasajeros suficiente flexibilidad, permitir que viajen en la misma ruta con las mismas condiciones de servicio o que reserven un viaje combinado con servicios del mismo tipo o de calidad equivalente. También deberían ser transferibles a otro viajero.

Para las empresas turísticas

El objetivo de la Comisión es dar apoyo al sector turístico europeo con las medidas siguientes:

- Garantizar la liquidez para las empresas turísticas, en particular las pymes, con estas medidas:

o Flexibilidad con arreglo a las **normas sobre ayudas estatales**, que permita a los Estados miembros introducir sistemas, como los de garantía para los bonos y los que aumentan la liquidez, con objeto de apoyar a las empresas de los sectores del transporte y los viajes, y garantizar que se atiendan las solicitudes de reembolso originadas por la pandemia del coronavirus. La Comisión puede aprobar con gran rapidez los sistemas relacionados con los bonos, previa notificación por el Estado miembro correspondiente.

o **Financiación de la Unión:** la UE sigue proporcionando liquidez inmediata a las empresas afectadas por la crisis mediante la iniciativa del instrumento de respuesta al coronavirus, cuya gestión comparte con los Estados miembros. Además, la Comisión ha desbloqueado hasta [8 000 millones de euros](#) para la financiación de 100 000 pequeñas empresas afectadas por la crisis, con el Fondo Europeo de Inversiones.

- Salvar puestos de trabajo con hasta 100 000 millones de euros de ayuda financiera del programa SURE:

El **programa SURE** ayuda a los Estados miembros a sufragar los costes de los regímenes nacionales de reducción del tiempo de trabajo y de otras medidas similares que permiten a las empresas salvaguardar puestos de trabajo. La Comisión también apoya las asociaciones entre los servicios de empleo, los interlocutores sociales y las empresas para facilitar el reciclaje profesional, especialmente para los trabajadores temporeros.

- Conectar a los ciudadanos con la oferta turística local, promoviendo las atracciones y el turismo locales, y Europa como destino turístico seguro:

La Comisión trabajará con los Estados miembros para fomentar un sistema de bonos de patrocinio que permita a los clientes apoyar a sus hoteles o restaurantes favoritos. También promoverá campañas de comunicación paneuropeas que presenten Europa como destino turístico de primer orden.

Como complemento de las medidas a corto plazo, la Comisión seguirá trabajando con los Estados miembros a fin de fomentar un turismo sostenible, en consonancia con el Pacto Verde Europeo, y alentar una transformación digital de los servicios turísticos para ofrecer más opciones, una mejor asignación de los recursos y nuevas formas de gestionar los flujos turísticos y de viajes.

La Comisión organizará una convención europea de turismo con las instituciones de la UE, la industria, las regiones, las ciudades y otras partes interesadas, a fin de construir conjuntamente el futuro de un ecosistema turístico europeo sostenible, innovador y resiliente: la «Agenda Europea para el Turismo 2050».

Declaraciones de los miembros del Colegio de Comisarios:

El vicepresidente para la Promoción de nuestro Modo de Vida Europeo, Margaritis **Schinas**, ha declarado lo siguiente: *«El turismo es vital para el Mercado Único y sus cuatro libertades fundamentales, y su contribución es clave para el modo de vida económico, social y cultural de la Unión. También se ha visto afectado en gran medida por las medidas necesarias para contener la COVID-19. A medida que los Estados miembros levantan gradualmente las medidas restrictivas, estamos sentando las bases para relanzar el ecosistema turístico y el Mercado Único de manera segura y proporcionada, a fin de evitar la reaparición del virus en la UE, mientras salvaguardamos nuestro modo de vida».*

El comisario de Mercado Interior, Thierry **Breton**, ha declarado: *«Millones de pymes y empresas familiares dedicadas al alojamiento, la restauración, el transporte de pasajeros y la organización de viajes corren el riesgo de caer en situación de quiebra y pérdida de puestos de trabajo; necesitan urgentemente volver a trabajar. Estamos ayudando a que el turismo europeo vuelva a ponerse en marcha, y se mantenga sano y seguro. Hoy proponemos un enfoque europeo común encaminado a gestionar una temporada de verano de 2020 que seguirá siendo difícil y prepararnos para un ecosistema turístico más sostenible y digital en el futuro».*

Stella **Kyriakides**, comisaria de Salud y Seguridad Alimentaria, ha declarado: *«Sabemos que los ciudadanos europeos esperan con mucha impaciencia el verano y la posibilidad de viajar. Los enormes sacrificios que han hecho durante los últimos meses permitirán una reapertura prudente y gradual, por ahora. Pero el desconfinamiento y el turismo no estarán libres de riesgos mientras el virus circule entre nosotros. Tenemos que mantener la vigilancia, el distanciamiento físico y las precauciones sanitarias rigurosas en todo el ecosistema del turismo y el transporte para evitar nuevos brotes en la medida de lo posible. No permitiremos que todos nuestros esfuerzos caigan en saco roto».*

Didier **Reynders**, comisario de Justicia y Consumidores, ha declarado lo siguiente: *«Los consumidores europeos pueden estar tranquilos: la Comisión no rebajará sus derechos en la UE sobre el reembolso*

de los viajes cancelados. No obstante, recomendamos que se aumente el atractivo de los bonos para quienes eligen esta opción. Entre tanto, la libertad de circulación es el derecho más apreciado por los ciudadanos europeos. Es importante restablecer este derecho tan pronto como lo permitan las circunstancias».

La comisaria de Transportes, Adina **Vălean**, ha afirmado: «Nuestro objetivo es crear condiciones seguras en todos los modos de transporte, en la medida de lo posible, tanto para los viajeros como para los trabajadores del transporte. A medida que restablecemos la conectividad, estas orientaciones proporcionarán a las autoridades y a las partes interesadas un marco normalizado. Nuestra prioridad es restablecer la movilidad lo antes posible, pero solo a condición de que haya disposiciones claras en materia de seguridad y salud».

CONTEXTO:

Europa tiene un ecosistema turístico lleno de vida. Los viajes, el transporte, el alojamiento, la alimentación, el ocio o la cultura contribuyen a casi el 10 % del PIB de la UE y son una fuente clave de empleo e ingresos en numerosas regiones europeas. Hay 267 millones de europeos (el 62 % de la población) que hacen al menos un viaje privado de ocio al año y el 78 % de los europeos pasan las vacaciones en su país de origen o en otro país de la UE.

El ecosistema turístico también ha sido uno de los más afectados por las fuertes restricciones a la circulación y los desplazamientos impuestas tras el brote de coronavirus. La Organización Mundial del Turismo (OMT) prevé una reducción de entre un 60 y un 80 % en las llegadas internacionales, lo que ocasionará unas pérdidas de entre 840 000 millones y 1,1 billones de euros en ingresos de exportación en todo el mundo. En Europa, el verano es una temporada crucial para el turismo: durante una temporada estival media (junio a agosto) los residentes en la UE hacen 385 millones de viajes turísticos y gastan 190 000 millones de euros.

El paquete presentado hoy sigue la vía marcada por la hoja de ruta común europea publicada el 14 de abril por la Comisión, en cooperación con el Consejo Europeo. La hoja de ruta estableció un enfoque gradual para la eliminación por fases de las medidas de contención introducidas a consecuencia del brote de coronavirus.

MÁS INFORMACIÓN:

[Preguntas y respuestas sobre el paquete de medidas de turismo y viajes](#)

[Preguntas y respuestas sobre las aplicaciones de rastreo de contactos](#)

Ficha informativa: [La UE ayuda a relanzar el turismo en Europa](#)

Ficha informativa: [Viajes y turismo en Europa: orientaciones prácticas para viajeros y empresas](#)

[Comunicación sobre el turismo y el transporte en 2020 y años posteriores](#)

[Comunicación sobre un enfoque por fases y coordinado de la libre circulación](#)

[Comunicación: Directrices sobre transporte y conectividad](#)

[Comunicación: Orientaciones sobre los servicios turísticos y los establecimientos de hostelería](#)

[Recomendación sobre los bonos](#)

*Actualizado el 13.5.2020 a las 15.25 horas.

IP/20/854

Personas de contacto para la prensa:

[Sonya GOSPODINOVA](#) (+32 2 296 69 53)

[Federica MICCOLI](#) (+32 2 295 83 00)

[Célia DEJOND](#) (+32 2 298 81 99)

Solicitudes del público en general: [Europe Direct](#) por teléfono [00 800 67 89 10 11](#) , o por [e-mail](#)

Related media

 [Illustration 2020](#)

Bruselas, 13.5.2020
C(2020) 3251 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

COVID-19: Orientaciones de la UE para la reanudación progresiva de los servicios turísticos y para los protocolos sanitarios en los establecimientos de hostelería

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

COVID-19: ORIENTACIONES DE LA UE PARA LA REANUDACIÓN PROGRESIVA DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS Y PARA LOS PROTOCOLOS SANITARIOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS DE HOSTELERÍA

I. Introducción

1. La Comisión, en cooperación con el presidente del Consejo Europeo, presentó el 15 de abril de 2020 una hoja de ruta común europea¹ para el levantamiento gradual de las medidas de contención adoptadas como consecuencia de la pandemia de COVID-19. En ella figuran criterios y recomendaciones, dirigidas a los Estados miembros, sobre las condiciones para levantar las medidas y restablecer la libre circulación. La actuación debe ser gradual, e ir acompañada de medidas de distanciamiento físico y de prevención y control de las infecciones como elementos clave.
2. Dado que la situación en materia de salud pública empieza a mejorar, los Estados miembros están considerando el levantamiento de las «medidas de restricción comunitarias», lo cual, a su vez, servirá para preparar un relajamiento seguro de las medidas preventivas y de protección, en particular de las restricciones generales de viaje.
3. Con el posible levantamiento de las restricciones a las actividades relacionadas con los viajes, se prevé que los ciudadanos reanuden gradualmente los viajes nacionales y dentro de la UE.
4. Levantar las medidas demasiado rápido podría producir un repunte repentino de las infecciones. Hasta que no se disponga de una vacuna, deben sopesarse las necesidades y los beneficios de los viajes y el turismo frente al riesgo de un repunte de los casos que exija que vuelvan a adoptarse medidas de confinamiento.
5. A medida que se va reduciendo el rigor de las medidas de confinamiento, debe prestarse la máxima atención al mantenimiento de las medidas de distanciamiento físico entre las personas, a fin de reanudar con seguridad las actividades turísticas, que, por definición, atraen a personas de distintas zonas geográficas.
6. La prioridad clave sigue siendo la protección de la salud de los ciudadanos, incluidos los trabajadores del sector turístico y los turistas.
7. Las orientaciones establecen un marco común objetivo y no discriminatorio para los ciudadanos, las autoridades públicas, las empresas y las partes interesadas que trabajan en el sector turístico, con miras al restablecimiento gradual de los servicios turísticos.

¹ Comisión Europea (CE). Hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2020.126.01.0001.01.SPA&toc=OJ:C:2020:126:TOC

8. Las orientaciones ofrecen criterios y principios para el restablecimiento seguro y gradual de las actividades turísticas y para la elaboración de protocolos sanitarios para los establecimientos de hostelería.
9. Las orientaciones se basan en el asesoramiento del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC).² Se fundamentan, asimismo, en la hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19.³ Deben leerse en relación con las orientaciones publicadas por la Comisión sobre las restricciones temporales de los viajes no esenciales⁴, el ejercicio de la libre circulación de los trabajadores⁵, las medidas de gestión de fronteras⁶, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de los buques⁷, así como el restablecimiento progresivo de los servicios de transporte⁸, y la Comunicación «Por un enfoque gradual y coordinado de la restauración de la libertad de circulación y del levantamiento de los controles en las fronteras interiores»⁹. Por último, la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA) ha publicado medidas generales de seguridad sanitaria en materia de retorno a los lugares de trabajo¹⁰.

II. Principios para el restablecimiento seguro y gradual de la actividad turística

10. Los Estados miembros deben considerar detenidamente los siguientes criterios al tomar decisiones sobre la posible relajación de medidas comunitarias estrictas¹¹, para permitir que se reanuden las actividades turísticas:

10.i La incidencia de la COVID-19 se ha reducido hasta alcanzar un nivel bajo

El principal requisito previo para la relajación de las medidas de restricción comunitarias de la COVID-19 y para la reanudación de las actividades turísticas son las evidencias

² Cláusula de exención de responsabilidad: Las presentes orientaciones ofrecen consideraciones, desde el punto de vista de la salud pública, sobre la prevención y el control de la COVID-19 en el sector turístico, incluidas consideraciones dirigidas a los clientes antes, durante y después de su estancia en un lugar de alojamiento determinado, así como al personal, y mientras estén en restaurantes, cafeterías o bares por motivos relacionados con el turismo. Los parques temáticos o de atracciones, los museos o los cruceros, entre otros, quedan excluidos de las presentes orientaciones, las cuales señalan el enfoque que se recomienda que adopte el sector turístico, al mismo tiempo que reconocen las especificidades de los establecimientos turísticos de la UE y el EEE.

³ DO C 126 de 17.4.2020.

⁴ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final y C(2020) 2050 final, DO C 102 I, de 30.3.2020, p. 12.

⁵ Comunicación de la Comisión sobre las directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de los trabajadores durante la pandemia de COVID-19 (2020/C 102 I/03).

⁶ C(2020) 1753 final, DO C 86 I, de 16.3.2020, p. 1.

⁷ C(2020) 3100 final, DO C 119 I, de 14.4.2020, p. 1.

⁸ C(2020) 3139.

⁹ C(2020) 3250.

¹⁰ COVID-19: REGRESO AL LUGAR DE TRABAJO. Adaptación de los lugares de trabajo y protección de los trabajadores, <https://osha.europa.eu/es/publications/covid-19-back-workplace-adapting-workplaces-and-protecting-workers/view>

¹¹ Tal como fueron descritas por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades en su evaluación rápida del riesgo de 23 de abril de 2020: <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/rapid-risk-assessment-coronavirus-disease-2019-covid-19-pandemic-ninth-update>

epidemiológicas que muestran que la propagación de la enfermedad ha disminuido significativamente y se ha estabilizado durante un período prolongado, y que es probable que permanezca estable con el aumento de población debido al turismo.

10.ii El sistema sanitario cuenta con capacidad suficiente

Debe contarse con una capacidad del sistema sanitario suficiente para la población local y los turistas, de modo que, en caso de aumento repentino de los casos, los servicios de atención primaria, de atención hospitalaria y de cuidados intensivos no se vean desbordados. Esto sería especialmente importante, a escala regional, en el caso de las regiones turísticas que pueden esperar mayores porcentajes de visitantes, como los complejos turísticos, las zonas cercanas a playas o a monumentos, etc., y que pueden no encontrarse necesariamente cerca de infraestructuras sanitarias. Algunas zonas turísticas alejadas pueden tener servicios de asistencia limitados y, en caso de un aumento considerable de visitantes, es posible que sea necesario implementar mecanismos de respuesta adicionales, como, por ejemplo, vuelos de evacuación médica. Deben aplicarse las directrices sobre prestación transfronteriza de asistencia sanitaria para los casos de COVID-19¹². Además, los Estados miembros cuyos nacionales o residentes se infecten mientras están en otros Estados miembros deben facilitar la repatriación de esas personas.

10.iii Se aplican una vigilancia y un seguimiento estrictos

Antes de relajar las medidas, incluida la reanudación del turismo, los Estados miembros deben disponer de sistemas para hacer un seguimiento de los cambios en los indicadores de la capacidad de los servicios de salud y responder a dichos cambios.

Se requiere una mayor capacidad de vigilancia y seguimiento a nivel local para evitar que el virus se introduzca en las zonas turística a través de los viajeros, así como que se propague de la población local a los turistas, cuando proceda y con arreglo a la legislación de la UE en materia de protección de datos.

10.iv Se cuenta con capacidad para realizar pruebas diagnósticas

Un criterio fundamental de la hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19 es garantizar que se realicen pruebas a gran escala para detectar los casos y hacer un seguimiento de la propagación del virus, junto con medidas de rastreo de contactos y de aislamiento para ralentizar la transmisión. La falta de capacidad para realizar pruebas ha dificultado inicialmente los enfoques basados en el cribado de población a gran escala. Para una identificación temprana de los casos, es esencial realizar pruebas y diagnósticos rápidos¹³. Convendría asegurarse de que los visitantes también pueden acceder a las pruebas en condiciones de igualdad.

¹² https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/guidelines_on_eu_emergency_assistance_in_cross-bordercooperationin_healthcare_related_to_the_covid-19_crisis.pdf

¹³ En la actualidad no se ha validado ni recomendado, con fines de diagnóstico, ninguna prueba rápida para la detección del SARS-CoV-2.

10.v Se dispone de medidas para el rastreo de contactos

El rastreo de contactos es una medida eficaz y esencial de salud pública para el control de la COVID-19. El objetivo es identificar y gestionar con prontitud los contactos de los casos relacionados con la COVID-19 a fin de seguir reduciendo la transmisión posterior. Tal rastreo de contactos deberá permitir compartir la información pertinente entre los países en los que hay turismo internacional, incluso, en caso necesario, sobre los preparativos para la repatriación de nacionales. También será importante, a medida que se reabran las fronteras, contar con una estrecha colaboración y coordinación entre los Estados miembros para el rastreo de los contactos. La recopilación y el almacenamiento de datos personales deberán cumplir la legislación pertinente de la UE, incluidos el Reglamento general de protección de datos y la Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas.

Los elementos clave del rastreo de contactos se describen de forma detallada en las orientaciones del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC)¹⁴ y, en lo referente a la protección de datos, las orientaciones sobre las aplicaciones móviles de apoyo a la lucha contra la pandemia de COVID-19¹⁵ y las directrices del Comité Europeo de Protección de Datos¹⁶. La Comisión y los Estados miembros publicarán un protocolo sobre los principios de interoperabilidad para garantizar que las aplicaciones móviles voluntarias de rastreo de contactos que han sido aprobadas puedan funcionar más allá de las fronteras y sean fiables cuando sus usuarios se encuentren en cualquier lugar de Europa.

10.vi Se dispone de mecanismos de coordinación y comunicación

Es esencial que se disponga de mecanismos para garantizar la coordinación y la comunicación entre las autoridades y los operadores del sector turístico, así como entre los gobiernos locales y los gobiernos regionales o nacionales de los Estados miembros. Además, son fundamentales la coordinación transfronteriza, el intercambio de información y la comunicación, mediante canales establecidos, allá donde se permita el turismo transfronterizo. Los Estados miembros deben informarse mutuamente e informar a la Comisión con la antelación debida antes de anunciar medidas relacionadas con el restablecimiento del tráfico turístico transfronterizo, así como tener en cuenta sus opiniones. Además de a los mecanismos expuestos en la Comunicación adjunta sobre la restauración de la libertad de circulación y el levantamiento de los controles en las fronteras interiores, debe recurrirse, de conformidad con sus respectivos mandatos, al Comité de Seguridad Sanitaria, al Comité Consultivo en el Sector del Turismo y a otros canales de coordinación existentes para el transporte y los viajes.

La comunicación de riesgos, incluso a través de medios digitales, a los viajeros y los turistas es también fundamental, al garantizar que estén informados sobre el contexto local, las medidas que deben seguir en caso de sospecha de casos de COVID-19, el acceso a asistencia sanitaria, etc.

¹⁴ <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19-contact-tracing-public-health-management>.

¹⁵ C(2020) 2523 final, de 16.4.2020.

¹⁶ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en

11. La relajación de las medidas de contención debe basarse en un enfoque científico cuyo centro sea la salud pública y aplicarse en un marco coordinado implantado en cada Estado miembro. Dicho marco coordinado constituye la base para la reapertura de las empresas y los servicios relacionados con el turismo. Dado que se aproxima la temporada de vacaciones de verano, es fundamental que las empresas y los destinos turísticos cuenten con un asesoramiento adecuado en materia de salud pública.
12. Debe llevarse a cabo una evaluación de la situación epidemiológica local para determinar el riesgo global que representa la reapertura de la actividad turística, a fin de evitar que la transmisión se extienda de los turistas a la población local y viceversa.
13. Es necesario disponer de planes de preparación con criterios claros para retomar medidas de restricción en caso de que sean necesarias.
14. Las recomendaciones de la hoja de ruta europea para el levantamiento de las medidas de contención de la COVID-19 incluyen principios especialmente pertinentes para el sector turístico, que deben mantenerse cuando se reanude su actividad.
15. El levantamiento de las medidas debe ser gradual. Conviene sustituir las medidas más generales por otras más específicas, que permitan a las empresas reanudar la actividad turística gradualmente, a condición de que se apliquen medidas proporcionadas y eficaces para proteger la salud de los turistas y los trabajadores.
16. El regreso al lugar de trabajo debe organizarse en consonancia con las «Orientaciones de la UE para un retorno seguro al lugar de trabajo»¹⁷ y debe darse prioridad a los grupos menos amenazados y a los sectores que puedan facilitar la actividad económica, al mismo tiempo que se respetan las normas de seguridad y salud en el trabajo impuestas por la pandemia.
17. Las medidas para restringir los servicios turísticos, así como las medidas de protección y prevención relacionadas con la salud, deben limitarse, en cuanto a su alcance y duración, a lo estrictamente necesario para proteger la salud pública. Además de ser objetivas y proporcionadas, todas las medidas deben estar debidamente justificadas, ser pertinentes y específicas para cada modo de servicio y no discriminatorias, así como mantener unas condiciones de competencia equitativas en el Mercado Único.
18. El ECDC, en cooperación con los Estados miembros y el Centro Común de Investigación, está desarrollando y mantendrá continuamente un mapa¹⁸ del nivel de transmisión de la COVID-19 a nivel subnacional. Se insta a los Estados miembros a que faciliten datos para garantizar que dicho mapa esté completo y actualizado, lo cual será beneficioso en todos los aspectos de la estrategia de desescalada (apertura/cierre de sectores económicos específicos; evaluación de las distintas estrategias para la realización de pruebas; eficacia de la evaluación de las medidas de protección individual, etc. Además, se insta a los Estados miembros a que faciliten datos actualizados sobre capacidad disponible en materia de hospitales, pruebas, vigilancia y rastreo de contactos, y a que publiquen criterios para levantar e imponer restricciones. El mapa de transmisión y las medidas de acompañamiento sirven de instrumento

¹⁷ Coronavirus: Orientaciones de la UE para un retorno seguro al lugar de trabajo, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_729

¹⁸ <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/>

transparente para proporcionar, a nivel de la UE, una información que será utilizada por las autoridades, los operadores de transporte y las partes interesadas del sector turístico, así como por los ciudadanos para que tomen decisiones personales responsables sobre sus planes de vacaciones.

III. Orientaciones de la UE para los protocolos sanitarios en los establecimientos de hostelería

19. Esta parte de las orientaciones propone principios para guiar a los Estados miembros en la concepción y la ejecución de las medidas de prevención y control de las infecciones y en los protocolos para los prestadores de servicios de hostelería, como hoteles y otros establecimientos de hostelería, a fin de garantizar mayor seguridad para los establecimientos turísticos y para la salud tanto de los clientes como de los trabajadores.
20. Las orientaciones para los protocolos sanitarios no son vinculantes. Su objetivo es garantizar la coherencia en el desarrollo y la implementación de medidas de prevención y control de las infecciones mediante un enfoque coordinado en el marco de las regiones y de los Estados miembros.
21. Además de seguir las recomendaciones y consideraciones operativas para la gestión de los riesgos relacionados con la COVID-19 emitidas por las autoridades sanitarias competentes, a saber, la Organización Mundial de la Salud (OMS)¹⁹ y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) (anexo 1), se insta a los Estados miembros a que tengan en cuenta las presentes orientaciones y elaboren los protocolos pertinentes en función de sus condiciones nacionales/regionales/locales específicas.
22. Las medidas de salud pública en el sector turístico deberán cumplir las medidas generales aplicadas por las autoridades competentes y tener en cuenta las orientaciones en relación con el lugar de trabajo²⁰. Tales medidas también deberán cumplir la legislación de la UE en materia de protección de datos²¹.
23. Se insta a los Estados miembros a que colaboren estrechamente con las partes interesadas en la elaboración de medidas y protocolos de prevención y control de las infecciones, y se aseguren de que estos protocolos estén adaptados y sean proporcionales al tamaño y a la naturaleza del servicio prestado por los

¹⁹ <http://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/publications/2020/operational-considerations-for-covid-19-management-in-the-accommodation-sector-interim-guidance,-31-march-2020>

²⁰ Coronavirus: Orientaciones de la UE para un retorno seguro al lugar de trabajo, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_20_729
Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. COVID-19: Orientaciones para el lugar de trabajo [internet]. [actualizadas el 20 de abril de 2020; citadas el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See

²¹ Véase también la declaración del Comité Europeo de Protección de Datos (CEPD), https://edpb.europa.eu/sites/edpb/files/files/file1/edpb_statement_2020_processingpersonaldataandcovid-19_en.pdf

establecimientos de hostelería. Los Estados miembros deben considerar apoyar su implementación.

24. Debe prestarse especial atención a las medidas de prevención y control de las infecciones y a los protocolos relacionados con las vacaciones de corta estancia y otros alojamientos de economía colaborativa. Las presentes orientaciones y sus principios son plenamente aplicables a estos tipos de servicios de hostelería y las posibles adaptaciones y alternativas no deberían comprometer, en ningún caso, la salud de los visitantes ni aumentar el riesgo de transmisión del virus.
25. Las medidas para proteger la salud de los clientes y los trabajadores en los establecimientos de hostelería deben reevaluarse y adaptarse con regularidad, teniendo en cuenta todos los conocimientos especializados y consideraciones pertinentes, para que sigan siendo proporcionales al nivel de las necesidades de salud pública de cada momento.
26. A medida que se disponga de soluciones nuevas y más eficientes, conviene favorecer su utilización y suprimir las medidas menos eficaces o más gravosas. Debe respetarse el principio de relación coste-eficacia, lo que implica que, si existen varias opciones para lograr el mismo efecto a la hora de garantizar la salud de los clientes y los trabajadores, será preferible la menos costosa, especialmente en el caso de las pequeñas y medianas empresas (pymes).
27. Se tendrán en cuenta los siguientes principios rectores para la elaboración de medidas de prevención y control de las infecciones y para los protocolos en los establecimientos de hostelería, a fin de prevenir la transmisión de la COVID-19 y garantizar la salud pública (en lo sucesivo, «los establecimientos»):

a) Situación epidemiológica

Una condición previa para que se reanude cualquier actividad turística es que la incidencia de la COVID-19 se haya reducido a un nivel bajo, así como todos los demás criterios detallados en la sección II. Se han tenido muy en cuenta las orientaciones de la UE sobre los principios anteriormente señalados para el restablecimiento seguro y gradual del turismo.

b) La salud y la seguridad de los clientes y los trabajadores es una prioridad clave

Para que se reanuden los servicios de hostelería, es esencial que los clientes de establecimientos de hostelería y los trabajadores que prestan los servicios cumplan las medidas para evitar la infección y la transmisión del virus en la mayor medida posible. Las medidas deben comunicarse claramente, incluso por medios digitales que sean visibles y eficaces, tanto a los clientes como a los trabajadores.

c) Mecanismos locales

Debe haber una coordinación constante entre las autoridades locales o nacionales en materia de salud pública y los prestadores de servicios de hostelería, a fin de garantizar que se compartan y se apliquen las normas y reglamentaciones más recientes en una zona geográfica determinada, así como que se supervise su ejecución.

d) Plan de acción en caso de infección

Los establecimientos deben disponer de un plan de preparación que incluya las acciones que deban emprenderse en caso de infección en el establecimiento y que abarque los períodos comprendidos entre la decisión de reabrir hasta catorce días después de que los clientes se hayan marchado del establecimiento. Debe presentarse a todo el personal un plan de acción específico que esté disponible en todo momento, en el que se detallen la función y las responsabilidades de cada uno.

e) Formación

Todo el personal que trabaje en las instalaciones turísticas debe conocer los síntomas de la COVID-19 y ser informado sobre las medidas básicas de prevención y control de las infecciones. El personal debe recibir formación sobre las medidas y acciones de prevención y control de las infecciones que deben adoptarse en caso de que los clientes tengan síntomas compatibles con la COVID-19, o en caso de que los tengan ellos mismos.

f) Gestión del personal

Debe considerarse la adopción de medidas que reduzcan la presencia de personal en el establecimiento, como que trabaje desde casa todo el personal que desempeñe funciones que sean compatibles con el teletrabajo.

Deben considerarse medidas que disminuyan el número y el tiempo de los contactos físicos entre personas en el establecimiento, entre otras cosas sobre los turnos de trabajo, los turnos de comidas y el uso de teléfonos móviles y medios electrónicos de comunicación.

g) Información a los clientes

Antes de la llegada y en el establecimiento de hostelería, los clientes deben recibir toda la información necesaria y acceder a ella con facilidad, en particular a través de medios digitales, sobre todas las orientaciones oportunas de las autoridades locales en materia de salud pública, así como sobre las medidas específicas aplicadas que afecten a su llegada, estancia y salida.

Debe informarse a los clientes, mediante señales específicas (infografías informativas, incluso adaptadas a las personas con discapacidad visual) colocadas delante de la entrada del establecimiento, sobre los signos y síntomas de la COVID-19 y sobre qué deben hacer en caso de que desarrollen síntomas durante su estancia o en los catorce días siguientes a su salida. El establecimiento también podría facilitar esta información por medio de folletos.

Los establecimientos deben asegurarse de que disponen de los datos de contacto de los clientes, por si acaso son necesarios para el rastreo de contactos. Las medidas de rastreo de contactos deben limitarse estrictamente a los fines de enfrentarse a la pandemia de COVID-19 y establecerse de conformidad con el conjunto de instrumentos europeos de la red de sanidad electrónica en relación con las

aplicaciones móviles de apoyo al rastreo de contactos en la lucha de la UE contra la COVID-19²² y de conformidad con las orientaciones de la Comisión sobre las aplicaciones móviles²³, de manera que se garantice el mayor nivel posible de privacidad y protección de datos.

h) Distanciamiento físico e higiene

El establecimiento debe aplicar medidas específicas para garantizar que se mantiene un distanciamiento físico en las zonas comunes en las que es probable que los clientes se junten durante períodos prolongados (es decir, de más de quince minutos), como fijar un número máximo de clientes en cada instalación común (por ejemplo en restaurantes, cafés o bares, o en el vestíbulo). Debe considerarse la posibilidad de asignar franjas horarias o de reservar (electrónicamente) franjas horarias para las comidas o para el uso de piscinas o gimnasios.

Cuando no pueda cumplirse plenamente el distanciamiento físico, deben considerarse medidas alternativas para proteger a los clientes y a los trabajadores, como el uso de mamparas de cristal o de plástico, el uso de mascarillas, etc.

En principio, debe respetarse una distancia de 1,5 a 2 metros en las zonas comunes de todo el establecimiento (salvo en los casos de las personas que viajen juntas y las que compartan habitación), junto con otras medidas (como el uso de mascarilla), cuando esto no sea posible.

En el caso de las zonas al aire libre (playas, piscinas, cafés, bares, restaurantes, etc.) y del servicio de mesa al aire libre, deben adoptarse disposiciones especiales para que puedan respetarse el distanciamiento físico y las medidas especiales de higiene. Determinadas zonas interiores, como los *spas* y las piscinas, también deben atenerse a estrictas medidas de higiene. Cada establecimiento debe reflexionar detenidamente sobre si las instalaciones especiales (por ejemplo, las de cuidado de niños) deben permanecer cerradas. Debe posponerse la celebración de actos a mayor escala, como, por ejemplo, conciertos.

Las disposiciones específicas relativas a los servicios de transporte prestados por el establecimiento, como el servicio de autobuses de enlace, deben aplicarse con arreglo a las directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad²⁴.

i) Medidas de prevención y control de las infecciones

Además del distanciamiento físico, debe considerarse la adopción de medidas específicas de protección individual y de protocolos de limpieza y desinfección, que deberán ser comunicados al personal y a los clientes y ser implementados.

Entre estas medidas se encuentran:

²² https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

²³ 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 124 I de 17.4.2020, p. 1.

²⁴ C(2020) 3139.

i) ***Etiqueta respiratoria:*** Debe comunicarse la etiqueta respiratoria (toser o estornudar en un pañuelo de papel o en el interior del codo), que deben seguir estrictamente los clientes y los miembros del personal. Los establecimientos deben garantizar la disponibilidad de pañuelos de papel y de papeleras.

ii) ***Higiene de manos:*** La higiene de las manos es una medida de control esencial y debe informarse al respecto a los clientes y a los trabajadores mediante infografías informativas en zonas o instalaciones clave (por ejemplo, en la entrada, en los aseos, ante la caja, etc.). Los establecimientos deben garantizar un fácil acceso a instalaciones para el lavado de manos que cuenten con jabón, toallas de papel de un solo uso o secadores automáticos, así como con soluciones para la higiene de manos a base de alcohol.

iii) ***Uso de mascarillas:*** El uso de mascarillas por el personal y los clientes debe considerarse únicamente como medida complementaria, no como medida sustitutiva de las medidas preventivas fundamentales. El uso adecuado de las mascarillas es importante y debe ser comunicado a los clientes y al personal.

iv) ***Ventilación:*** Se recomienda aumentar el número de renovaciones de aire por hora y hacer que entre aire del exterior en la mayor medida posible, ya sea mediante ventilación natural o mecánica, dependiendo del establecimiento. Una vez que los clientes se hayan marchado del hotel, se recomienda ventilar la habitación durante al menos una hora.

v) ***Limpieza y desinfección:*** Es fundamental limpiar lo más a menudo posible las superficies que se tocan frecuentemente (como mínimo una vez al día y, si es posible, con mayor frecuencia). Algunos ejemplos de estas superficies son los pomos y las manijas de las puertas, las sillas y los reposabrazos, los tableros de las mesas, los interruptores de la luz, los pasamanos, los grifos, los botones de los ascensores, la superficie de la barra del bar, etc. El personal debe estar informado sobre el procedimiento para realizar la limpieza una vez que se hayan marchado los clientes, y debe llevarlo a la práctica, al igual que con respecto al tratamiento del material de limpieza, la gestión de desechos, la ropa para lavar y la higiene personal tras la limpieza

j) Posibles infecciones entre los clientes o el personal

En caso de que se sospeche de un caso de COVID-19 entre los clientes o los miembros del personal mientras están trabajando, la ejecución del plan de acción descrito en la letra d) debe seguir las orientaciones pertinentes del ECDC (anexo 1) y de las autoridades nacionales y locales de salud, en relación con:

- i) Las medidas de aislamiento y distanciamiento aplicables a la persona que puede estar infectada.
- ii) El procedimiento, con arreglo a la legislación nacional, para notificar los servicios médicos con vistas a la consulta médica, las pruebas diagnósticas o al posible traslado a un centro médico.

- iii) El procedimiento, con arreglo a la legislación nacional, para notificar a las autoridades de salud pública locales y para las posibles actividades de rastreo de contactos.
 - iv) Los procedimientos necesarios de limpieza y desinfección que deben llevarse a cabo.
 - v) La cooperación y la información necesarias sobre los demás clientes o los miembros del personal que puedan haber estado en contacto con el caso en el establecimiento desde dos días antes y catorce días después de la aparición de los síntomas del caso.
28. Los principios rectores anteriores serán tenidos en cuenta junto con las recomendaciones generales del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades que figuran en el anexo 1.

IV. Conclusión

29. Se anima a los Estados miembros a compartir estas orientaciones con las autoridades competentes y a nivel regional y local.
30. Se anima a las partes interesadas del sector turístico, como las asociaciones profesionales y las plataformas turísticas en línea, a que difundan y den a conocer estas orientaciones.
31. Se insta a los Estados miembros a que cooperen permanentemente con el ECDC para garantizar que el mapa de transmisión mencionado en el punto 18 sea un instrumento transparente que proporcione información, a escala de la UE, que puedan utilizar las autoridades, los operadores de transporte y las partes interesadas del sector turístico.
32. Se anima a los Estados miembros a que se planteen apoyar a los establecimientos de hostelería y, en general, a los establecimientos que prestan servicios turísticos en la ejecución de las presentes orientaciones y las medidas y protocolos pertinentes de prevención y control de las infecciones, así como a que supervisen su cumplimiento. A tal fin, los Estados miembros podrán utilizar los fondos nacionales y de la UE que estén disponibles.
33. Sobre la base de estas orientaciones, la Comisión seguirá coordinándose con los Estados miembros para lograr un enfoque coherente de las medidas de prevención y control de las infecciones y de los protocolos en los establecimientos de hostelería y los establecimientos turísticos de la UE.
34. Las presentes orientaciones deben facilitar a los Estados miembros y a las partes interesadas del sector turístico la elaboración de medidas y protocolos de prevención y control de infecciones que sean más específicos, en consonancia con las presentes orientaciones, así como la supervisión de su cumplimiento, mejorando de este modo las condiciones para que las empresas aumenten la confianza de los consumidores.
35. La Comisión creará un sitio web específico con un mapa interactivo que combine información de los Estados miembros y del sector del turismo y los viajes, que contenga información sobre los protocolos y los regímenes de cumplimiento nacionales o sectoriales.

36. Para apoyar a los Estados miembros, la Comisión facilitará el intercambio de mejores prácticas, entre otros, a través del Comité Consultivo en el Sector del Turismo.
37. La Comisión seguirá colaborando con las autoridades públicas de los Estados miembros, las partes interesadas del sector turístico y las organizaciones internacionales para facilitar la aplicación de las presentes orientaciones.

Anexo 1

Recomendaciones generales del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades para el sector del turismo, en particular los establecimientos de hostelería

Disposiciones locales

Las medidas de salud pública en el sector del turismo deberán estar en consonancia con las medidas generales aplicadas por las autoridades locales y nacionales y tener en cuenta las orientaciones establecidas para el lugar de trabajo²⁵. Estas medidas para el sector del turismo deben ser al menos tan estrictas como las recomendaciones para el público en general.

Debe haber un diálogo permanente entre las autoridades locales y nacionales de salud pública y los lugares de alojamiento para garantizar que las normas y reglamentaciones más recientes en una zona geográfica determinada se comparten y se aplican, por ejemplo:

- disposiciones específicas para que los clientes, incluidos los de otros países, obtengan asesoramiento y tratamiento médico, incluido el acceso a la asistencia ambulatoria y hospitalaria, en caso de que presenten síntomas asociados a la COVID-19;
- la obligación de que los propietarios de los alojamientos recojan información detallada sobre los datos de contacto, que sirva a las investigaciones de salud pública ante un caso declarado en el lugar de alojamiento.

Comunicación y formación sobre los riesgos

• Plan de acción

Los establecimientos deben establecer un plan de preparación que incluya las medidas que han de tomarse en cada uno de los siguientes períodos:

- Cuando se decida la reapertura y antes de la llegada de los clientes. Esta fase incluirá la información y formación del personal, así como la aplicación de las medidas necesarias de prevención de las infecciones en las instalaciones y el tipo de información que debe proporcionarse a los clientes antes de su llegada.
- Durante la estancia de los clientes en los establecimientos, desde el registro de entrada hasta el registro de salida y
- hasta catorce días después de que hayan abandonado el establecimiento.

Deberá presentarse a todo el personal, y estar disponible en todo momento, un plan de acción específico que explique pormenorizadamente la función y las responsabilidades de cada uno.

• Formación y gestión del personal

- Formación:

²⁵ Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. COVID-19: Orientaciones para el lugar de trabajo [internet]. [actualizadas el 20 de abril de 2020; citadas el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See

- Todo el personal que trabaje en instalaciones turísticas debe conocer los síntomas de la COVID-19 (a saber, fiebre, tos, dolor de garganta, etc.) y recibir información sobre las medidas básicas de prevención y control de las infecciones.
 - Un trabajador que haya dado positivo por COVID-19 (o si algún miembro de su familia es un caso confirmado) no deberá entrar en el entorno de trabajo durante el período infectivo, según la definición de las autoridades sanitarias locales, normalmente hasta ocho días después de la aparición de los síntomas en los casos leves.
 - El personal que presente síntomas compatibles con la COVID-19 no podrá entrar en el entorno de trabajo, deberá aislarse y se le recomendará seguir las instrucciones de salud pública de las autoridades locales y buscar asistencia médica si los síntomas empeoran, conforme a las orientaciones establecidas a nivel local.
 - Debe contemplarse una formación específica para el personal sobre las medidas de prevención y control de las infecciones y sobre la actuación necesaria en caso de que los clientes presenten síntomas compatibles con la COVID-19.
- Gestión:
- El personal de edad avanzada y aquellos empleados con dolencias crónicas previas (por ejemplo, enfermedades cardiovasculares o pulmonares, inmunodeficiencia, tratamiento reciente del cáncer) a quienes la infección por COVID-19 sitúa en un riesgo más elevado en caso de contagio deberán ser destinados, en la medida de lo posible, a actividades que reduzcan el contacto con los clientes.
 - Deberán aplicarse medidas para reducir el número de empleados en el establecimiento, como trabajar desde casa para todo el personal que desempeñe funciones compatibles con el teletrabajo.
 - Deben considerarse medidas que disminuyan el número y el tiempo de los contactos físicos entre personas en el establecimiento, entre otras cosas sobre los turnos de trabajo, los turnos de comidas y el uso de teléfonos móviles y medios electrónicos de comunicación.
- **Información a los clientes**
- Antes de la llegada al lugar de alojamiento, los clientes recibirán información sobre las orientaciones de las autoridades sanitarias locales y sobre las medidas específicas que se hayan establecido en el lugar de alojamiento. Se deberá informar a los clientes de que deben suspender su estancia en caso de que tengan síntomas compatibles con la COVID-19 o hayan estado en contacto con una persona enferma o con síntomas indicativos de COVID-19 en los catorce días previos a su estancia prevista.
 - Delante de la entrada del establecimiento, deberá colocarse una señalización específica (infografía informativa) u otra información accesible, incluidas versiones adaptadas para personas con discapacidad visual, en la que se informe a los clientes

de los signos y síntomas asociados a la COVID-19 con las instrucciones necesarias en caso de que desarrollen síntomas. El alojamiento también podría facilitar folletos con esta información.

- En el momento de la partida, se pedirá expresamente a los clientes que notifiquen inmediatamente al lugar de alojamiento si presentan síntomas asociados a la COVID-19, o, si han dado positivo en una prueba, en los catorce días después de haber abandonado el alojamiento.
- Los datos de contacto de los clientes deberán estar disponibles en caso de necesidad para el rastreo de contactos.

Distanciamiento físico

- El virus SARS-CoV-2 se transmite principalmente a través de las gotitas respiratorias, el contacto directo con personas infectadas y el contacto indirecto con superficies u objetos contaminados (fómites) en el entorno inmediato. La distancia a la que se proyectan las gotas respiratorias grandes es de aproximadamente 1 metro cuando se respira, 1,5 metros cuando se habla y 2 metros cuando se tose²⁶.
- El establecimiento debe garantizar que se mantiene el distanciamiento físico con arreglo a las orientaciones más recientes en las zonas comunes en las que es probable que los clientes se junten durante períodos de tiempo prolongados (es decir, más de quince minutos).
- No será necesario pedir a los clientes que viajan juntos y que comparten habitación que mantengan la distancia física entre ellos.
- Cuando no pueda garantizarse un distanciamiento físico, deberán considerarse medidas específicas para evitar la dispersión de gotitas mediante la instalación de mamparas de cristal o de plástico, por ejemplo, en la zona de la recepción.
- Las instalaciones turísticas, como hoteles y restaurantes, deberán establecer un número máximo de clientes autorizados en cada local, así como prever el espacio necesario para garantizar el distanciamiento físico exigido. No debe superarse el número máximo de clientes.
- Los eventos con fines de entretenimiento deberán aplazarse o cancelarse, a menos que pueda garantizarse el distanciamiento físico.
- Deberán tomarse disposiciones especiales para los vehículos de transporte a fin de garantizar el distanciamiento físico.

Medidas de prevención y control de las infecciones

Las empresas del sector turístico suelen ofrecer productos y servicios que propician concentraciones de personas en espacios cerrados (hoteles, restaurantes o cafés) o abiertos

²⁶ Bourouiba L.: *Turbulent Gas Clouds and Respiratory Pathogen Emissions: Potential Implications for Reducing Transmission of COVID-19* [Nubes de gas turbulentas y emisiones de patógenos respiratorios: implicaciones para reducir la transmisión de la COVID-19]. Jama. 26 de marzo de 2020.

(zonas de camping, de playa o de piscina) durante largos períodos de tiempo, lo que incrementa la probabilidad de transmisión del virus. En todos los contextos en los que se suelen producir estas concentraciones de personas, será necesario considerar y aplicar medidas de distanciamiento físico y de prevención y control de las infecciones (medidas de protección individual y protocolos de limpieza y desinfección)²⁷. Entre estas medidas de prevención y control de las infecciones, cabe señalar las siguientes:

- **Etiqueta respiratoria**

- La etiqueta respiratoria debe respetarse estrictamente, tapándose la nariz y la boca con un pañuelo de papel cuando se tose o estornuda. A tal fin, es preciso poner a disposición pañuelos de papel que estén al alcance de la mano.
- Los pañuelos de papel deben desecharse inmediatamente después de su utilización, idealmente en cubos con tapa, y a continuación deberán lavarse o limpiarse las manos mediante el procedimiento correcto.
- Si no se dispone de pañuelos de papel, se recomienda toser o estornudar en el interior del codo.

- **Higiene de manos**

- La higiene de manos es una medida de control fundamental para reducir la propagación de la COVID-19.
- Deberá disponerse de un acceso fácil a instalaciones para lavarse las manos en las que haya jabón, toallas de papel o secadores automáticos, así como soluciones para la higiene de manos a base de alcohol (que contengan al menos un 70 % de alcohol).
- En las distintas zonas del establecimiento turístico (por ejemplo, en la entrada, los aseos, la zona de la caja, etc.) deberá colocarse una señalización (infografía informativa) en la que se insista en la importancia de la higiene de manos y se expliquen prácticas de limpieza de manos eficaces.
- La higiene de manos debe practicarse con frecuencia.

- **Uso de mascarillas**

- El uso de mascarillas quirúrgicas o caseras por parte del personal y de los clientes de establecimientos turísticos puede considerarse un medio de control de la fuente de

²⁷ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades. *Infection prevention and control in the household management of people with suspected or confirmed coronavirus disease* [Prevención y control de la infección en la gestión domiciliar de personas sospechosas o confirmadas de coronavirus (COVID-19) (documento en inglés)] [internet]. 31 de marzo de 2020 [4 de mayo de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Home-care-of-COVID-19-patients-2020-03-31.pdf>.

infección (es decir, para evitar la proyección de gotitas de personas infectadas con o sin síntomas)²⁸.

- El uso de mascarillas debe considerarse exclusivamente una medida complementaria y no sustitutiva de las medidas preventivas básicas.
- Es importante utilizar adecuadamente las mascarillas, que deberán cubrir íntegramente la cara desde el puente de la nariz hasta por debajo de la barbilla.
- Deberá facilitarse información sobre el uso adecuado de las mascarillas, insistiendo en la importancia de la limpieza de manos con agua y jabón o con soluciones hidroalcohólicas antes de ponerse la mascarilla y después de quitársela.
- En los entornos comunitarios podrán utilizarse mascarillas quirúrgicas o caseras, en función de la disponibilidad, y teniendo en cuenta que las mascarillas quirúrgicas deben destinarse prioritariamente a los centros sanitarios.
- No se recomienda el uso de mascarillas respiratorias filtrantes (FFP) en entornos comunitarios, ya que estos equipos deben utilizarse prioritariamente en los centros sanitarios.

• Ventilación

- Una ventilación insuficiente de los espacios interiores se asocia a una mayor transmisión de enfermedades respiratorias infecciosas²⁹. Se cree que el principal modo de transmisión de la COVID-19 es a través de gotitas respiratorias. El papel de los aerosoles, que pueden permanecer durante más tiempo en el aire, en la transmisión de la COVID-19 sigue siendo incierto y, por lo tanto, la influencia relativa de la ventilación en la prevención de la transmisión del virus no se conoce suficientemente. Sin embargo, numerosos casos de transmisión de la COVID-19 se han asociado a la presencia en espacios cerrados³⁰. Es probable que el aumento de

²⁸ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades. *Using face masks in the community. Reducing COVID-19 transmission from potentially asymptomatic or pre-symptomatic people through the use of face masks* [Uso de mascarillas en la comunidad. Reducir la transmisión de la COVID-19 por personas potencialmente asintomáticas o presintomáticas mediante el uso de mascarillas (documento en inglés)] [internet]. 8 de abril de 2020 [4 de mayo de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>.

²⁹ Knibbs LD, Morawska L, Bell SC, Grzybowski P.: *Room ventilation and the risk of airborne infection transmission in 3 health care settings within a large teaching hospital* [Ventilación de las habitaciones y riesgo de transmisión aérea de la infección en tres entornos de cuidados médicos en un gran hospital universitario (documento en inglés)]. AM J. Infect Control. Diciembre de 2011; 39(10):866-72.

³⁰ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades. *Using face masks in the community. Reducing COVID-19 transmission from potentially asymptomatic or pre-symptomatic people through the use of face masks* [Uso de mascarillas en la comunidad. Reducir la transmisión de la COVID-19 por personas potencialmente asintomáticas o presintomáticas mediante el uso de mascarillas (documento en inglés)] [internet]. 8 de abril de 2020 [4 de mayo de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>.

Knibbs LD, Morawska L, Bell SC, Grzybowski P.: *Room ventilation and the risk of airborne infection transmission in 3 health care settings within a large teaching hospital* [Ventilación de las habitaciones y riesgo de transmisión aérea de la infección en tres entornos de cuidados médicos en un gran hospital universitario (documento en inglés)]. AM J. Infect Control. Diciembre de 2011; 39(10):866-72.

renovaciones del aire por hora y la mayor entrada posible de aire fresco reduzcan el riesgo potencial de transmisión por aerosoles, lo cual puede lograrse mediante ventilación natural o mecánica, dependiendo de cada establecimiento³¹.

- Cuando se utilicen sistemas de ventilación mecánica, es fundamental garantizar el mantenimiento de los sistemas de ventilación artificial, especialmente por lo que se refiere a la limpieza y el cambio de filtros, con arreglo a las instrucciones del fabricante.

• Limpieza y desinfección

- Es importante realizar una limpieza y desinfección adecuadas en el contexto de la pandemia de COVID-19³².
- Las superficies que se tocan con frecuencia deben limpiarse con lo más a menudo posible (al menos una vez al día y, si es posible, más veces). Algunos ejemplos de estas superficies son: pomos y manijas de puertas, sillas y reposabrazos, tableros de mesa, interruptores de luz, pasamanos, grifos, botones de los ascensores, etc.
- La supervivencia del virus en las superficies depende del material con el que estén hechas, siendo el cobre el material sobre el que menos tiempo perdura³³.
- Se recomienda una limpieza minuciosa con detergentes estándar y una mayor ventilación de las habitaciones, durante al menos una hora después de la salida del cliente.
- Los detergentes estándar son suficientes para una limpieza cotidiana.
- El material de limpieza que se utilice deberá limpiarse correctamente al final de cada intervención.

Lu J, Gu J, Li K, Xu C, Su W, Lai Z, *et al.*: «Brote de COVID-19 asociado con aire acondicionado en un restaurante, Guangzhou, China, 2020» *Emerg Infect Dis.* 2 de abril de 2020; 26(7).

³¹ Organización Mundial de la Salud (OMS). «Ventilación natural para el control de las infecciones en entornos de atención de la salud» [internet]. 2009 [actualizado el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44167/9789241547857_eng.pdf?sequence=1.

Federación de asociaciones europeas de calefacción, ventilación y aire acondicionado (Rehva) «Cómo operar y utilizar los servicios de construcción para prevenir la propagación del coronavirus (COVID-19) (SARS-CoV-2) en los lugares de trabajo» [internet]. [actualizado el 17 de marzo de 2020; citadas el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://www.rehva.eu/fileadmin/user_upload/REHVA_covid_guidance_document_2020-03-17_final.pdf

³² Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC). *Disinfection of environments in healthcare and nonhealthcare settings potentially contaminated with SARS-CoV-2* [Desinfección de entornos sanitarios y no sanitarios potencialmente contaminados con SARS-CoV-2 (documento en inglés)]. Estocolmo: ECDC. 2020 [26 de abril de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/disinfection-environments-covid-19#no-link>.

³³ Organización Mundial de la Salud (OMS). «Ventilación natural para el control de las infecciones en entornos de atención de la salud» [internet]. 2009 [actualizado el 4 de mayo de 2020]. Disponibles en: https://www.who.int/water_sanitation_health/publications/natural_ventilation/es/

- Tras la limpieza, se realizará un lavado de manos.
- Deberán respetarse los procedimientos habituales de gestión de desechos. Los desechos generados durante la limpieza deberán tirarse a la basura general.
- Deberán aplicarse los procedimientos habituales para el lavado de ropa de cama, toallas y mantelerías.

En caso de sospecha de infección de una persona por COVID-19 pruebas, rastreo de los contactos, aislamiento y cuarentena

Ante un caso sospechoso de COVID-19 entre los clientes o el personal durante el trabajo, el establecimiento deberá activar su plan de acción³⁴.

Se darán de inmediato a la persona afectada instrucciones de que debe usar mascarilla, y cumplir la etiqueta respiratoria y las prácticas de higiene de manos. Dicha persona deberá guardar una distancia física de 2 metros como mínimo con otras personas y disponer de su propio espacio de aislamiento con sus propias instalaciones sanitarias, siempre que sea posible.

Los servicios sanitarios locales a quienes, de conformidad con la legislación de la UE en materia de protección de datos, se notifique la existencia del caso sospechoso indicarán si procede realizar pruebas o adoptar otras disposiciones o el traslado de la persona a un centro sanitario (por ejemplo, un hospital) si se considera necesario de conformidad con los protocolos locales de atención médica.

Si se comprueba que el caso sospechoso es un caso probable o confirmado, se notificará a las autoridades locales de salud pública quienes orientarán sobre la conveniencia de proceder al rastreo de los contactos. En general, el rastreo de los contactos comienza inmediatamente después de que se notifique un caso probable o confirmado y suele ser responsabilidad de las autoridades locales de salud pública. Se pedirá a los establecimientos turísticos que cooperen y faciliten toda la información necesaria sobre otros clientes o miembros del personal que hayan estado en contacto con la persona afectada en el establecimiento dos días antes y catorce días después de la aparición de los síntomas.

Los miembros del personal que desarrollen síntomas deberán aislarse en su domicilio y consultar a un médico.

Cuando el caso sospechoso o confirmado de COVID-19 haya estado en un espacio cerrado, este espacio deberá ventilarse adecuadamente en primer lugar durante al menos una hora y después limpiarse en profundidad con un detergente neutro, para proceder a continuación a una descontaminación de las superficies utilizando un desinfectante eficaz contra los virus.

³⁴ Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC). Rastreo de contactos: *Public health management of persons, including healthcare workers, having had contact with COVID-19 cases in the European Union - second update Stockholm* [Gestión de salud pública en el caso de personas, incluidos profesionales sanitarios, que hayan estado en contacto con la COVID-19 en la Unión Europea (documento en inglés)]. Segunda actualización, Estocolmo; ECDC. [27 de abril de 2020]. Disponibles en: <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19-contact-tracing-public-health-management>

Otra opción sería descontaminar con hipoclorito de sodio al 0,05-0,1 % o con productos a base de etanol (70 % como mínimo) después de la limpieza con un detergente neutro. Todos los productos textiles que hubieran podido contaminarse (por ejemplo, toallas, ropa de cama, cortinas, manteles, etc.) deberán lavarse en un ciclo de agua caliente (90 °C) con un detergente de lavado normal. Si no puede utilizarse un ciclo de agua caliente debido a las características del material, deberán añadirse al ciclo de lavado lejía u otros productos de lavado utilizados para la descontaminación de textiles.

Recomendaciones específicas para los hoteles

Se recomienda la adopción de las siguientes medidas para minimizar la posibilidad de transmisión de la COVID-19:

1. Administración/gestión

- a. Establecer un plan de preparación con medidas de prevención y control de infecciones en relación con la COVID-19, en consulta con las autoridades de salud pública locales.
- b. Seguir de cerca las recomendaciones de las autoridades de salud pública para conocer la situación en cada momento y evaluar el riesgo de infección para el personal y los huéspedes.
- c. Garantizar la formación del personal en los procedimientos relativos a todos los aspectos pertinentes de la prevención y el control de las infecciones, incluida la gestión de los casos sospechosos de COVID-19, la desinfección y limpieza y el uso adecuado de mascarillas.
- d. Establecer un aforo limitado de huéspedes en cualquier momento en las zonas comunes, que permita un distanciamiento físico a tenor de las orientaciones relativas al distanciamiento físico y a las grandes concentraciones de personas. Asegurarse de que el número autorizado de huéspedes se ajusta a la recomendación que dicten las autoridades de salud pública locales en lo que respecta a la concentración de personas.
- e. Garantizar la disponibilidad de material informativo para los huéspedes sobre los síntomas de la COVID-19, las instrucciones en caso de enfermedad y los procedimientos locales existentes, así como las recomendaciones para la higiene de manos y el uso adecuado de mascarillas.
- f. Utilizar señalización (por ejemplo, anuncios en las paredes de espacios públicos y salas) para informar a los clientes sobre los procedimientos para minimizar el contacto entre el personal y los huéspedes.
- g. Anular las actividades en espacios cerrados cuando no se pueda garantizar un distanciamiento físico, sobre todo si es posible realizarlas al aire libre.

2. Servicios de recepción y conserjería

- a. Garantizar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol.
- b. Ofrecer opciones como el autorregistro o el registro en línea para la llegada y la salida, con el fin de limitar los contactos entre los huéspedes y el personal. Si se utiliza una pantalla táctil o un teclado para el autorregistro, dichos dispositivos deberán limpiarse regularmente para minimizar los riesgos de transmisión.
- c. Garantizar un distanciamiento físico entre el recepcionista y otros miembros del personal y los huéspedes, a ser posible a través de una mampara de separación de plástico o de vidrio.

- d. Garantizar el distanciamiento físico entre los huéspedes, por ejemplo mediante el uso de marcas en el suelo.

3. Restaurantes, salas para el desayuno y comedores, y bares

- a. Garantizar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y colocar anuncios en la entrada recordando que debe practicarse la higiene de manos.
- b. Siempre que sea posible, el servicio de comida se hará individualmente a cada cliente en vez de mediante autoservicio en un bufé. Si no es posible servir los alimentos en la mesa, deberán reforzarse las medidas de higiene y recordar a los clientes que deben utilizar el desinfectante de manos antes de entrar al restaurante, cuando se haga uso del bufé y después de haberse servido ellos mismos.
- c. Si se utiliza el autoservicio del bufé, es preciso asegurarse de que se respeta el distanciamiento físico.
- d. Limitar el número de clientes presentes en el local en cualquier momento para garantizar un distanciamiento físico.
- e. Evitar las colas o, si esto no es posible, imponer un distanciamiento físico en ellas, por ejemplo colocando marcas en el suelo.
- f. Disponer las mesas para que exista una distancia de dos metros entre cada una.
- g. Garantizar una ventilación suficiente conforme con las directrices para la ventilación en restaurantes, tanto en lo que se refiere a las renovaciones de aire por hora como a la entrada de aire del exterior por hora.
- h. Garantizar que los filtros de aire acondicionado se limpian con regularidad con arreglo a las instrucciones del fabricante.
- i. Cuando se utilice aire acondicionado para la ventilación, minimizar la recirculación en la medida de lo posible.
- j. Efectuar una limpieza periódica de las superficies que más se tocan con detergente estándar.

4. Gimnasios

- a. Garantizar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol.
- b. Garantizar la limpieza de los equipos, en particular de las superficies que se tocan (por ejemplo, los manillares) después de su utilización por cada cliente, con el suministro del material de limpieza adecuados.
- c. Prever un distanciamiento físico entre los clientes.
- d. Limitar la entrada para respetar el distanciamiento físico.
- e. Evitar el uso de vestuarios e invitar a los clientes a que se cambien en su habitación.

5. *Spas* y piscinas cubiertas

- a. Asegurar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y el acceso a las instalaciones para el lavado de manos.
- b. Dado que no es posible evitar el contacto físico durante los tratamientos termales ni respetar el distanciamiento físico entre la persona que dispensa el tratamiento y el cliente, deberá recomendarse el uso de mascarilla por parte de ambos.
- c. Se recomienda la aplicación de desinfectante o lavado de manos antes y después de cada tratamiento.
- d. Garantizar el mantenimiento periódico y el saneamiento ambiental de estas instalaciones.

6. Instalaciones al aire libre (piscinas, playas y parques infantiles)

- a. Asegurar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y el acceso a las instalaciones para el lavado de manos.
- b. Garantizar un distanciamiento físico de dos metros entre las mesas, las tumbonas, los huéspedes durante las actividades y en la piscina
- c. Los huéspedes que se alojen en la misma habitación podrán compartir mesa, tumbona, etc.
- d. Garantizar el mantenimiento periódico y el saneamiento ambiental de estas instalaciones.

7. Zonas de recreo para niños en el interior (por ejemplo, una guardería de hotel)

- a. Dado que no es posible evitar el contacto físico y no puede aplicarse un distanciamiento físico, debe valorarse si es conveniente mantener abiertas estas instalaciones.

En caso de que las instalaciones permanezcan abiertas:

- b. Deberá considerarse el uso de mascarillas por el personal que cuida a los niños.
- c. Asegurar la disponibilidad de desinfectante de manos a base de alcohol y el acceso a las instalaciones para el lavado de manos.
- d. Limitar el número de niños que visitan las zonas en un momento dado.
- e. Realizar una limpieza periódica con detergente estándar de las superficies que se tocan con frecuencia, así como de los juguetes y equipos.

8. Salas de conferencias y de reuniones

- a. Los organizadores de conferencias y reuniones deberán cumplir las directrices locales sobre el número de participantes autorizados.

- b. Asegurar la disponibilidad de desinfectantes de manos y el acceso a instalaciones para lavarse las manos.
- c. Garantizar un distanciamiento físico entre los participantes de conformidad con las orientaciones del ECDC.

9. Aseos

- a. Garantizar la disponibilidad ininterrumpida de agua y jabón, así como de toallas de papel o secadores automáticos.

10. Ascensores

- a. Se recomienda disuadir a los huéspedes de compartir, en la medida de lo posible, los ascensores con otras personas con las que no compartan habitación, con el fin de respetar el distanciamiento físico. El uso de los ascensores debe reservarse en general a las personas con discapacidad y a las que transportan equipaje.
- b. Si es posible y viable, fomentar el uso de las escaleras (por ejemplo, en edificios de poca altura).
- c. Realizar una limpieza periódica de las superficies que se tocan con frecuencia (botones de los ascensores y pasamanos).
- d. Garantizar una ventilación adecuada del ascensor con arreglo a las instrucciones del fabricante y las normas de construcción.

11. Huéspedes vulnerables

- a. Se deberá disuadir a los huéspedes vulnerables de participar en actividades en las que no pueda garantizarse en todo momento un distanciamiento físico, especialmente cuando estas actividades tengan lugar en espacios cerrados, y deberá aplicarse rigurosamente el distanciamiento físico y la higiene de manos. El servicio de comidas en la habitación debe considerarse como opción para proteger mejor a los huéspedes vulnerables.

12. Eventos

- a. Considerar la posibilidad de anular los eventos con elevado aforo (por ejemplo, conciertos) y seguir en todo momento las recomendaciones nacionales y locales en materia de salud pública sobre el aforo permitido.

Documentos con información adicional

1. «Prevención y control de infecciones durante la atención sanitaria de casos en los que se sospecha una infección por el nuevo coronavirus (nCoV): orientaciones provisionales». Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2020
[https://www.who.int/publications-detail/infection-prevention-and-control-during-health-care-when-novel-coronavirus-\(ncov\)-infection-is-suspected-20200125](https://www.who.int/publications-detail/infection-prevention-and-control-during-health-care-when-novel-coronavirus-(ncov)-infection-is-suspected-20200125)

2. «Agua, saneamiento, higiene y gestión de desechos en relación con el virus de la COVID-19: orientaciones provisionales». <https://www.who.int/publications-detail/water-sanitation-hygiene-and-waste-management-for-covid-19>.
3. «Vigilancia mundial de la COVID-19 causada por la infección humana por el virus de la COVID-19 orientaciones provisionales». Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2020 <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/surveillance-and-case-definitions>
4. *Considerations for quarantine of individuals in the context of containment for coronavirus disease (COVID-19) interim guidance* [Consideraciones sobre la cuarentena de las personas en el contexto del confinamiento por la enfermedad del coronavirus (COVID-19): orientaciones provisionales]. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2020 [https://www.who.int/publications-detail/considerations-for-quarantine-of-individuals-in-the-context-of-containment-for-coronavirus-disease-\(covid-19\)](https://www.who.int/publications-detail/considerations-for-quarantine-of-individuals-in-the-context-of-containment-for-coronavirus-disease-(covid-19))

AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME
Pour la Secrétaire générale,

Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur du Greffe
COMMISSION EUROPÉENNE

Bruselas, 13.5.2020
C(2020) 3139 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**COVID-19: Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de
transportes y la conectividad**

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

COVID-19: Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad

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 viajeros¹. 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 esenciales² y ha presentado medidas específicas para el transporte, incluidas las directrices sobre medidas de gestión de fronteras³, sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» para el transporte de mercancías⁴, sobre medidas para facilitar las operaciones de transporte aéreo de mercancías⁵ y sobre la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques⁶. 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 críticas⁷ 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 a 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.

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).

5. El 15 de abril de 2020, la Comisión Europea, en cooperación con el Presidente del Consejo Europeo, presentó una hoja de ruta común europea⁸ 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».
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

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.).

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 sector⁹. 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.

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**

⁹ 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.

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 2020¹⁰ 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 transporte¹¹ 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: COVID-19. Por un enfoque gradual y coordinado de la restauración de la libertad de circulación y del levantamiento de los controles en las fronteras interiores, 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 desconfinamiento 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 transporte¹².

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 UE¹³).
- 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,

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).

mantener la distancia adecuada, etc.) y sobre las medidas concretas que se apliquen en el nodo o modo de transporte de que se trate.

- 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 momento¹⁴.** 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

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.

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.
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-19¹⁵, las orientaciones de la Comisión sobre aplicaciones móviles¹⁶ y las orientaciones del Consejo Europeo de Protección de Datos¹⁷, que garantizan el nivel más elevado de privacidad de los datos.

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

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.
- 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 preventa 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:
 - a. Refuerzo de la ventilación, filtrado de aire de calidad hospitalaria y flujo vertical de aire.
 - b. 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).
 - c. Reducción del movimiento en la cabina (por ejemplo, menos equipaje de mano, menos interacciones con la tripulación).
 - d. 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

agregados¹⁸, 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.
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 buques¹⁹. Los trabajadores, incluidos los que se encuentran a bordo de los buques y en los puertos, deben tener acceso a equipos de protección individual²⁰ 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:
- a. Garantizar los requisitos de distanciamiento en los buques, entre otras formas mediante la reducción del número permitido de viajeros.
 - b. Limitar el acceso a los muelles de embarque y desembarque a los viajeros con billetes; asignar asientos a los viajeros.
 - c. Los puertos deben considerar crear carriles específicos para separar la entrada y la salida de los viajeros.

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).

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.

- d. Cuando las condiciones lo permitan, trasladar a tantos viajeros como sea posible a los espacios abiertos del buque.
 - e. 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.
 - f. 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*.
 - g. 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.
 - h. 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.
 - i. 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 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

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

de viajeros, deben adoptarse las medidas adecuadas para garantizar su máxima seguridad, por ejemplo:

- a. 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.
 - b. 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).
 - c. 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).
 - d. 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.
 - e. 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.

AMPLIACIÓN CERTIFICADA CONFORME
Por la Secretaría General,

Jordi AYET PUIGARNAU
Director de la Secretaría
COMISIÓN EUROPEA



Turismo y transporte: orientaciones de la Comisión sobre cómo reanudar con seguridad los viajes y relanzar el turismo en Europa en 2020 y años posteriores*

Bruselas, 13 de mayo de 2020

La Comisión presenta hoy un paquete de orientaciones y recomendaciones para ayudar a los Estados miembros a retirar gradualmente las restricciones aplicables a los viajes y permitir que las empresas relacionadas con el turismo vuelvan a abrir, tras meses de confinamiento, respetando las precauciones sanitarias necesarias.

Las orientaciones de la Comisión tienen por objeto ofrecer a las personas la oportunidad de obtener los períodos de descanso, relajación y aire libre que tanto necesitan. Tan pronto como lo permita la situación sanitaria, deberían tener la posibilidad de ponerse al día con los amigos y la familia, en su propio país de la Unión o fuera de ella, respetando todas las medidas de seguridad y prudencia necesarias.

El paquete también tiene por objeto ayudar al sector turístico de la UE a recuperarse de la pandemia dando apoyo a las empresas y garantizando que Europa siga siendo el principal destino para los visitantes.

El paquete de medidas en materia de turismo y transporte de la Comisión incluye lo siguiente:

- Una [estrategia general](#) para la recuperación en 2020 y años posteriores;
- Un [enfoque común](#) para restaurar la libre circulación y suprimir las restricciones en las fronteras internas de la UE de forma gradual y coordinada;
- Un [marco](#) para apoyar el restablecimiento gradual del transporte, garantizando la seguridad de los pasajeros y del personal;
- Una [recomendación](#) que tiene por objeto lograr que los consumidores consideren los bonos de viaje como una alternativa atractiva al reembolso en efectivo;
- [Criterios](#) para el restablecimiento de las actividades turísticas de forma segura y progresiva, y para el desarrollo de protocolos sanitarios en establecimientos de hostelería, como los hoteles.

Para turistas y viajeros

La Comisión busca ofrecer a la población capacidad, confianza y seguridad para viajar de nuevo, con las siguientes medidas:

- **Restaurar la libertad de circulación y suprimir los controles en las fronteras internas de forma segura:**

La libre circulación y los viajes transfronterizos son esenciales para el turismo. A medida que los Estados miembros consigan reducir la circulación del virus, las restricciones generales a la libre circulación deberían sustituirse por medidas más específicas. Si la situación sanitaria no justifica la eliminación generalizada de las restricciones, la Comisión propone un enfoque por fases y coordinado que comience con la supresión de las restricciones entre zonas o Estados miembros cuando su situación epidemiológica sea suficientemente parecida. Este enfoque también debe ser flexible, lo que incluye la posibilidad de volver a introducir ciertas medidas, si así lo exige la situación epidemiológica. Los Estados miembros deberían actuar sobre la base de los tres criterios siguientes:

- el **epidemiológico**, especialmente en las zonas donde la situación esté mejorando, según las orientaciones del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) y utilizando el [mapa regional elaborado por el ECDC](#);
- la capacidad para aplicar las **medidas de contención** durante todo el viaje, también en los pasos fronterizos, lo que incluye salvaguardas y medidas adicionales cuando el distanciamiento físico sea difícil de mantener, y
- **consideraciones económicas y sociales**, dando prioridad inicialmente a la circulación transfronteriza en ámbitos clave de la actividad, e incluyendo motivos personales.

El **principio de no discriminación** cobra especial importancia: cuando un Estado miembro decida permitir la entrada en su territorio, o en regiones y zonas específicas de su territorio, debería hacerlo de manera no discriminatoria, es decir, permitiendo viajar desde la totalidad de las zonas, regiones o países de la UE que tengan una situación epidemiológica similar. En la misma línea, todas las restricciones deberían suprimirse sin discriminación para todos los ciudadanos de la UE y todos los residentes en ese Estado miembro, independientemente de su nacionalidad, y deberían aplicarse en todas las zonas de la Unión que estén en una situación epidemiológica similar.

- Restablecer los servicios de transporte en toda la UE, protegiendo al mismo tiempo la salud de los trabajadores del transporte y de los pasajeros:

Las [directrices](#) presentan principios generales para la reanudación segura y gradual del transporte de pasajeros, ya sea aéreo, ferroviario, por carretera o por vías navegables. Estas directrices establecen una serie de recomendaciones, como la necesidad de limitar el contacto de los pasajeros con los trabajadores del transporte, y entre los propios pasajeros, reduciendo la densidad de pasajeros, en la medida de lo posible.

Las directrices incluyen también instrucciones sobre el uso de equipos de protección individual, como las máscaras, y sobre los protocolos adecuados en caso de que los pasajeros presenten síntomas del coronavirus. Además, formulan recomendaciones para cada modo de transporte y piden la coordinación entre los Estados miembros con miras al restablecimiento gradual de las conexiones entre ellos.

- Reanudar con seguridad los servicios turísticos:

La Comisión establece un marco común con criterios para reanudar de forma segura y progresiva las actividades turísticas y desarrollar protocolos sanitarios para hoteles y otros tipos de alojamientos, con el fin de proteger la salud tanto de los clientes como de los empleados. Entre estos criterios figuran las pruebas epidemiológicas, la existencia de capacidad suficiente en el sistema sanitario para la población local y los turistas, la vigilancia firme, la capacidad de control y de realizar pruebas, y el rastreo de contactos. Estas orientaciones permitirán a los turistas permanecer sin riesgo en hoteles, lugares de acampada, establecimientos de habitación y desayuno u otros lugares de alojamiento vacacional; comer y beber en restaurantes, bares y cafeterías; y acudir a playas y otras zonas de ocio al aire libre.

- Garantizar la interoperabilidad transfronteriza de las aplicaciones de rastreo de contactos:

Los Estados miembros, con el apoyo de la Comisión, han acordado unas [orientaciones](#) para garantizar la interoperabilidad transfronteriza entre las aplicaciones de rastreo de contactos, de manera que permitan advertir a los ciudadanos de una posible infección por coronavirus también cuando viajan dentro de la UE. Estas orientaciones servirán de guía para los desarrolladores que trabajen con las autoridades sanitarias nacionales. Las aplicaciones de rastreo de contactos deben ser voluntarias, transparentes y temporales, garantizar la ciberseguridad, utilizar datos anonimizados, basarse en la tecnología Bluetooth y ser interoperables en los distintos países, así como en los distintos sistemas operativos. La interoperabilidad es fundamental: Los ciudadanos de la UE deben tener la posibilidad de recibir advertencias de posibles infecciones de forma segura y protegida, estén donde estén en la UE y sea cual sea la aplicación que utilicen. La Comisión presta apoyo a los Estados miembros para encontrar la solución adecuada, según los principios establecidos en el [conjunto de instrumentos de la UE](#) y en las [orientaciones de la Comisión en lo referente a la protección de datos](#).

- Aumento del atractivo de los bonos como opción para los consumidores:

Con arreglo a las normas de la UE, los viajeros tienen derecho a elegir entre un bono o el reembolso en efectivo por los billetes de transporte (por avión, tren, autobús y ferry) o los viajes combinados cancelados. Al tiempo que reafirma este derecho, la recomendación de la Comisión tiene por objeto garantizar que los bonos sean una alternativa viable y más atractiva al reembolso de los viajes cancelados en el contexto de la actual pandemia, que también ha impuesto una gran presión financiera a los operadores de viajes. Los bonos voluntarios deberían estar protegidos contra la insolvencia del emisor, tener un período mínimo de validez de doce meses y ser reembolsables transcurrido un año, como máximo, si no se han utilizado. Asimismo, deberían dar a los pasajeros suficiente flexibilidad, permitir que viajen en la misma ruta con las mismas condiciones de servicio o que reserven un viaje combinado con servicios del mismo tipo o de calidad equivalente. También deberían ser transferibles a otro viajero.

Para las empresas turísticas

El objetivo de la Comisión es dar apoyo al sector turístico europeo con las medidas siguientes:

- Garantizar la liquidez para las empresas turísticas, en particular las pymes, con estas medidas:

o Flexibilidad con arreglo a las **normas sobre ayudas estatales**, que permita a los Estados miembros introducir sistemas, como los de garantía para los bonos y los que aumentan la liquidez, con objeto de apoyar a las empresas de los sectores del transporte y los viajes, y garantizar que se atiendan las solicitudes de reembolso originadas por la pandemia del coronavirus. La Comisión puede aprobar con gran rapidez los sistemas relacionados con los bonos, previa notificación por el Estado miembro correspondiente.

o **Financiación de la Unión:** la UE sigue proporcionando liquidez inmediata a las empresas afectadas por la crisis mediante la iniciativa del instrumento de respuesta al coronavirus, cuya gestión comparte con los Estados miembros. Además, la Comisión ha desbloqueado hasta [8 000 millones de euros](#) para la financiación de 100 000 pequeñas empresas afectadas por la crisis, con el Fondo Europeo de Inversiones.

- Salvar puestos de trabajo con hasta 100 000 millones de euros de ayuda financiera del programa SURE:

El **programa SURE** ayuda a los Estados miembros a sufragar los costes de los regímenes nacionales de reducción del tiempo de trabajo y de otras medidas similares que permiten a las empresas salvaguardar puestos de trabajo. La Comisión también apoya las asociaciones entre los servicios de empleo, los interlocutores sociales y las empresas para facilitar el reciclaje profesional, especialmente para los trabajadores temporeros.

- Conectar a los ciudadanos con la oferta turística local, promoviendo las atracciones y el turismo locales, y Europa como destino turístico seguro:

La Comisión trabajará con los Estados miembros para fomentar un sistema de bonos de patrocinio que permita a los clientes apoyar a sus hoteles o restaurantes favoritos. También promoverá campañas de comunicación paneuropeas que presenten Europa como destino turístico de primer orden.

Como complemento de las medidas a corto plazo, la Comisión seguirá trabajando con los Estados miembros a fin de fomentar un turismo sostenible, en consonancia con el Pacto Verde Europeo, y alentar una transformación digital de los servicios turísticos para ofrecer más opciones, una mejor asignación de los recursos y nuevas formas de gestionar los flujos turísticos y de viajes.

La Comisión organizará una convención europea de turismo con las instituciones de la UE, la industria, las regiones, las ciudades y otras partes interesadas, a fin de construir conjuntamente el futuro de un ecosistema turístico europeo sostenible, innovador y resiliente: la «Agenda Europea para el Turismo 2050».

Declaraciones de los miembros del Colegio de Comisarios:

El vicepresidente para la Promoción de nuestro Modo de Vida Europeo, Margaritis **Schinas**, ha declarado lo siguiente: *«El turismo es vital para el Mercado Único y sus cuatro libertades fundamentales, y su contribución es clave para el modo de vida económico, social y cultural de la Unión. También se ha visto afectado en gran medida por las medidas necesarias para contener la COVID-19. A medida que los Estados miembros levantan gradualmente las medidas restrictivas, estamos sentando las bases para relanzar el ecosistema turístico y el Mercado Único de manera segura y proporcionada, a fin de evitar la reaparición del virus en la UE, mientras salvaguardamos nuestro modo de vida».*

El comisario de Mercado Interior, Thierry **Breton**, ha declarado: *«Millones de pymes y empresas familiares dedicadas al alojamiento, la restauración, el transporte de pasajeros y la organización de viajes corren el riesgo de caer en situación de quiebra y pérdida de puestos de trabajo; necesitan urgentemente volver a trabajar. Estamos ayudando a que el turismo europeo vuelva a ponerse en marcha, y se mantenga sano y seguro. Hoy proponemos un enfoque europeo común encaminado a gestionar una temporada de verano de 2020 que seguirá siendo difícil y prepararnos para un ecosistema turístico más sostenible y digital en el futuro».*

Stella **Kyriakides**, comisaria de Salud y Seguridad Alimentaria, ha declarado: *«Sabemos que los ciudadanos europeos esperan con mucha impaciencia el verano y la posibilidad de viajar. Los enormes sacrificios que han hecho durante los últimos meses permitirán una reapertura prudente y gradual, por ahora. Pero el desconfinamiento y el turismo no estarán libres de riesgos mientras el virus circule entre nosotros. Tenemos que mantener la vigilancia, el distanciamiento físico y las precauciones sanitarias rigurosas en todo el ecosistema del turismo y el transporte para evitar nuevos brotes en la medida de lo posible. No permitiremos que todos nuestros esfuerzos caigan en saco roto».*

Didier **Reynders**, comisario de Justicia y Consumidores, ha declarado lo siguiente: *«Los consumidores europeos pueden estar tranquilos: la Comisión no rebajará sus derechos en la UE sobre el reembolso*

de los viajes cancelados. No obstante, recomendamos que se aumente el atractivo de los bonos para quienes eligen esta opción. Entre tanto, la libertad de circulación es el derecho más apreciado por los ciudadanos europeos. Es importante restablecer este derecho tan pronto como lo permitan las circunstancias».

La comisaria de Transportes, Adina **Vălean**, ha afirmado: «Nuestro objetivo es crear condiciones seguras en todos los modos de transporte, en la medida de lo posible, tanto para los viajeros como para los trabajadores del transporte. A medida que restablecemos la conectividad, estas orientaciones proporcionarán a las autoridades y a las partes interesadas un marco normalizado. Nuestra prioridad es restablecer la movilidad lo antes posible, pero solo a condición de que haya disposiciones claras en materia de seguridad y salud».

CONTEXTO:

Europa tiene un ecosistema turístico lleno de vida. Los viajes, el transporte, el alojamiento, la alimentación, el ocio o la cultura contribuyen a casi el 10 % del PIB de la UE y son una fuente clave de empleo e ingresos en numerosas regiones europeas. Hay 267 millones de europeos (el 62 % de la población) que hacen al menos un viaje privado de ocio al año y el 78 % de los europeos pasan las vacaciones en su país de origen o en otro país de la UE.

El ecosistema turístico también ha sido uno de los más afectados por las fuertes restricciones a la circulación y los desplazamientos impuestas tras el brote de coronavirus. La Organización Mundial del Turismo (OMT) prevé una reducción de entre un 60 y un 80 % en las llegadas internacionales, lo que ocasionará unas pérdidas de entre 840 000 millones y 1,1 billones de euros en ingresos de exportación en todo el mundo. En Europa, el verano es una temporada crucial para el turismo: durante una temporada estival media (junio a agosto) los residentes en la UE hacen 385 millones de viajes turísticos y gastan 190 000 millones de euros.

El paquete presentado hoy sigue la vía marcada por la hoja de ruta común europea publicada el 14 de abril por la Comisión, en cooperación con el Consejo Europeo. La hoja de ruta estableció un enfoque gradual para la eliminación por fases de las medidas de contención introducidas a consecuencia del brote de coronavirus.

MÁS INFORMACIÓN:

[Preguntas y respuestas sobre el paquete de medidas de turismo y viajes](#)

[Preguntas y respuestas sobre las aplicaciones de rastreo de contactos](#)

Ficha informativa: [La UE ayuda a relanzar el turismo en Europa](#)

Ficha informativa: [Viajes y turismo en Europa: orientaciones prácticas para viajeros y empresas](#)

[Comunicación sobre el turismo y el transporte en 2020 y años posteriores](#)

[Comunicación sobre un enfoque por fases y coordinado de la libre circulación](#)

[Comunicación: Directrices sobre transporte y conectividad](#)

[Comunicación: Orientaciones sobre los servicios turísticos y los establecimientos de hostelería](#)

[Recomendación sobre los bonos](#)

*Actualizado el 13.5.2020 a las 15.25 horas.

IP/20/854

Personas de contacto para la prensa:

[Sonya GOSPODINOVA](#) (+32 2 296 69 53)

[Federica MICCOLI](#) (+32 2 295 83 00)

[Célia DEJOND](#) (+32 2 298 81 99)

Solicitudes del público en general: [Europe Direct](#) por teléfono [00 800 67 89 10 11](#) , o por [e-mail](#)

Related media

 [Illustration 2020](#)

Carteira Digital de Trânsito - CDT

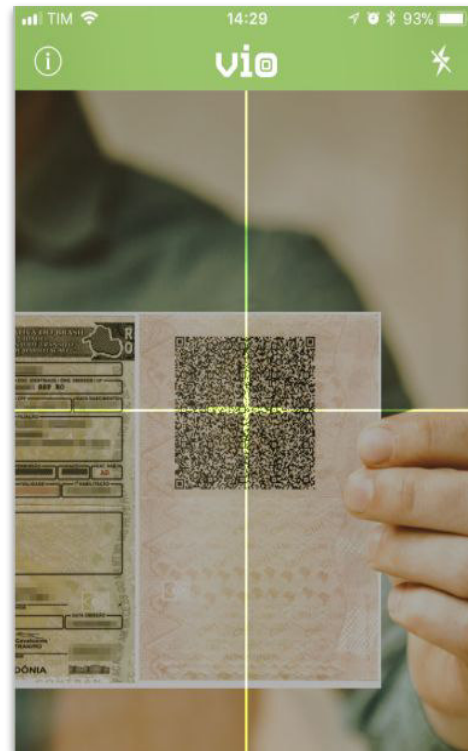
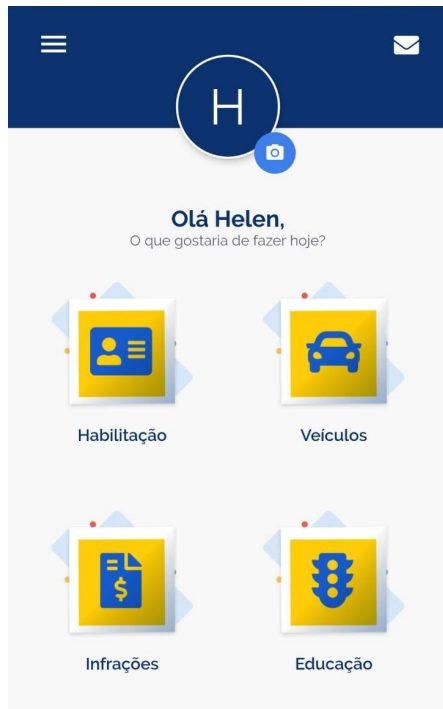
(Validação de Documentos Digitais)

DENATRAN

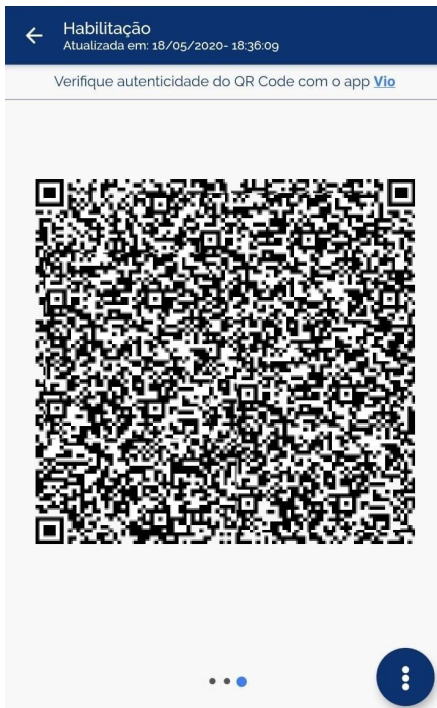
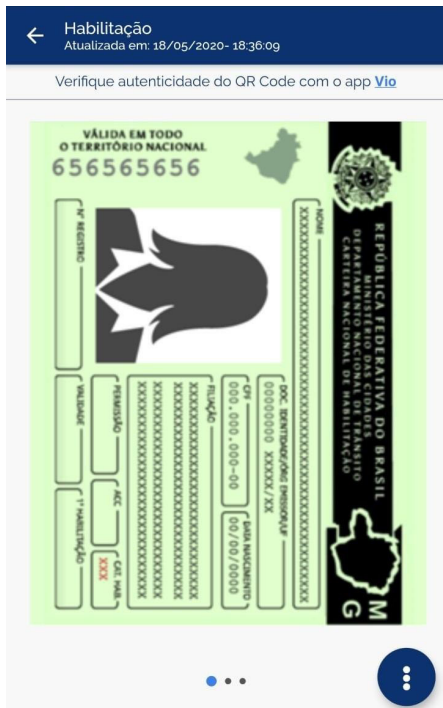
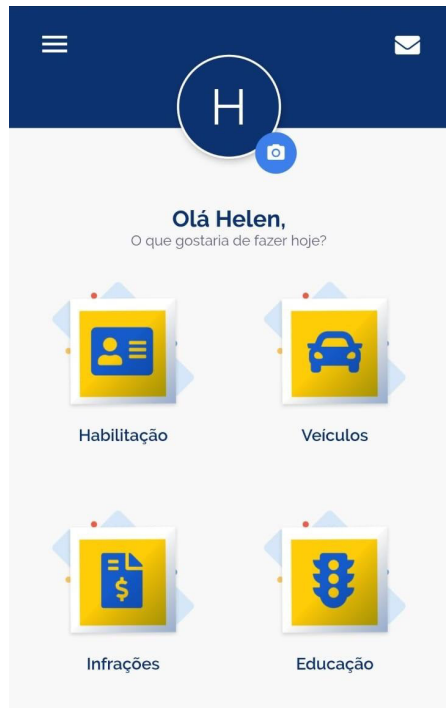


Soluções digitais que conectam
governo e sociedade

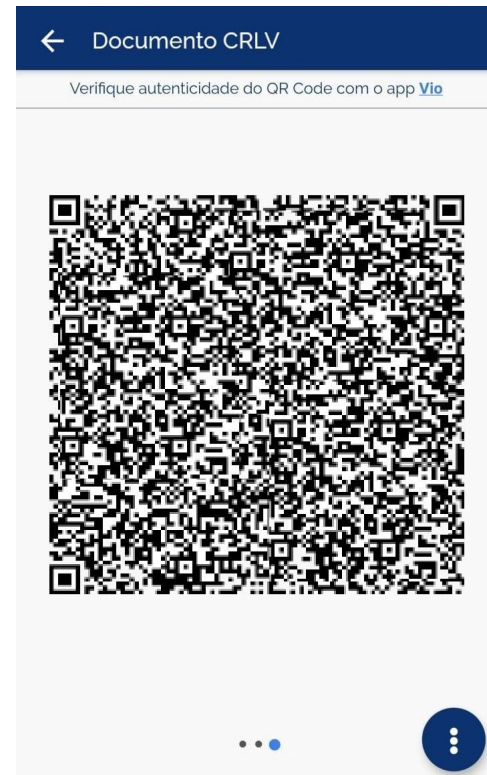
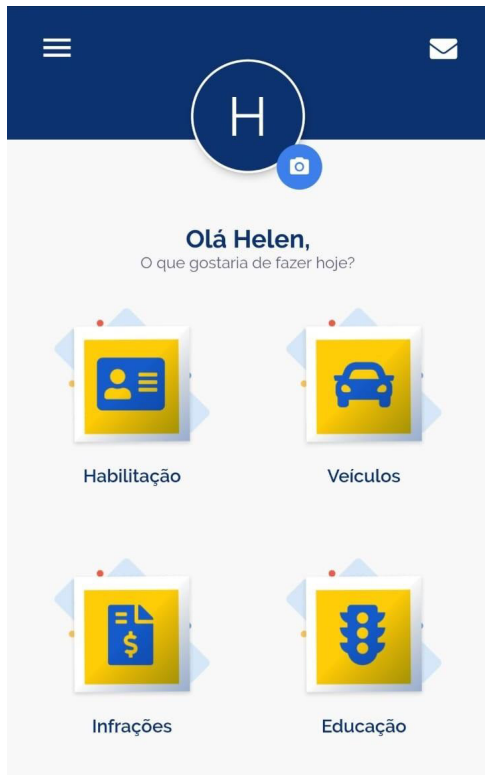
Carteira Digital de Trânsito - CDT e VIO (Validador de QR-Code)



Carteira Digital de Trânsito - CDT (Habilitação)



Carteira Digital de Trânsito - CDT (CRLV - documento do veículo)



Carteira Digital de Trânsito - CDT (CRLV - documento do veículo)

← Documento CRLV

Verifique autenticidade do QR Code com o app **Vio**

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTES - DENATRAN

04503529376

CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO - ELETRÔNICO

CÓDIGO RENAVAM
01315010078

PLACA
PBC6504

EXERCÍCIO
2018

ANO FABRICAÇÃO
2016

ANO MODELO
2017

CAPACIDADE
.

LOTAÇÃO
05P

ESPECIE / TIPO
PASSAGEIRO AUTOMÓVEL

MARCA / MODELO / VERSÃO
RENAULT/SANDERO EXPR 10

PLACA ANTERIOR / UF
*****/*

CHASSI
93YSRD04HJ416780

COR PREDOMINANTE
VERMELHA

COMBUSTÍVEL
ALCOOL/GASOLINA

CATEGORIA
PARTICULAR

POTÊNCIA / CILINDRADA
80CV/998

PESO BRUTO TOTAL
1.51

CMT
2.31

CARROCERIA
NÃO APLICÁVEL

NOME
ISIDRO DOS SANTOS MONTEIRO

LOCAL
BRASILIA DF

DATA
15/08/2018

ASSINADO DIGITALMENTE PELO DETRAN

Exportar

Remove

Principal condutor

Compartilhar

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTES - DENATRAN

gov.br

DETAN-DF
CERTIFICADO DE REGISTRO E LICENCIAMENTO DE VEÍCULO - ELETRÔNICO

CÓDIGO RENAVAM
01315010078

PLACA
PBC6504

EXERCÍCIO
2018

ANO FABRICAÇÃO
2016

ANO MODELO
2017

ESPECIE / TIPO
PASSAGEIRO AUTOMÓVEL

MARCA / MODELO / VERSÃO
RENAULT/SANDERO EXPR 10

PLACA ANTERIOR / UF
*****/*

CHASSI
93YSRD04HJ416780

COR PREDOMINANTE
VERMELHA

COMBUSTÍVEL
ALCOOL/GASOLINA

CATEGORIA
PARTICULAR

POTÊNCIA/CILINDRADA
80CV/998

PESO BRUTO TOTAL
1.51

CMT
2.31

DIETES
2

LOTAÇÃO
05P

CARROCERIA
NÃO APLICÁVEL

NOME
ISIDRO DOS SANTOS MONTEIRO

LOCAL
BRASILIA DF

DATA
15/08/2018

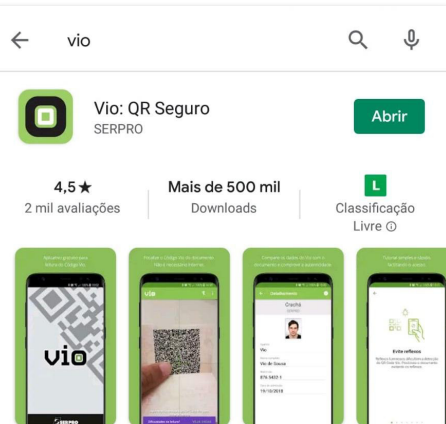
ASSINADO DIGITALMENTE PELO DETRAN

OBSERVAÇÕES DO VEÍCULO

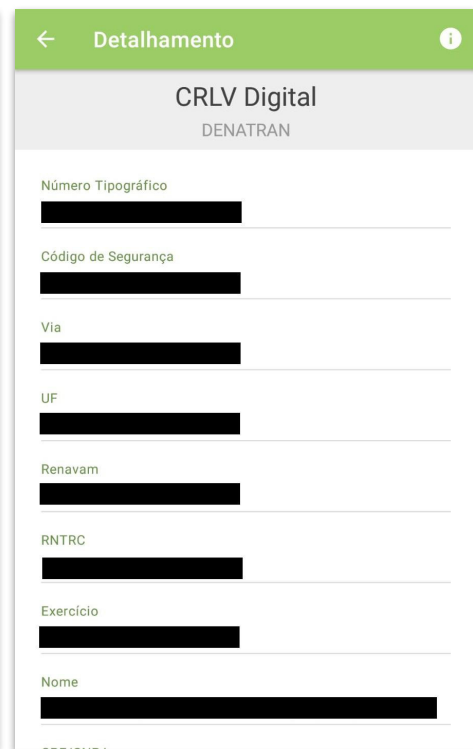
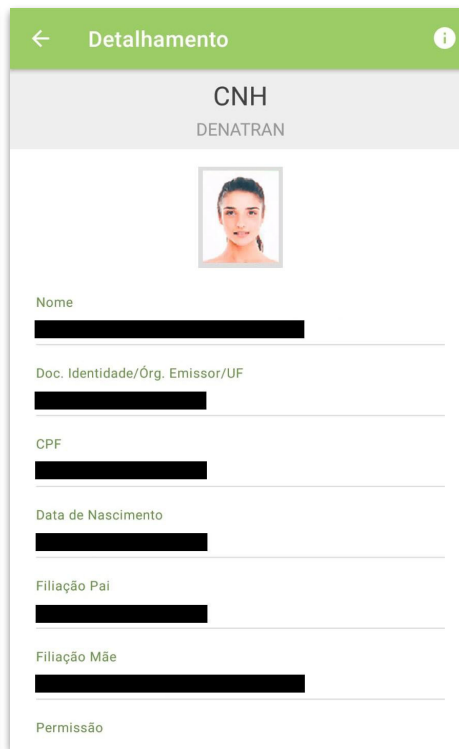
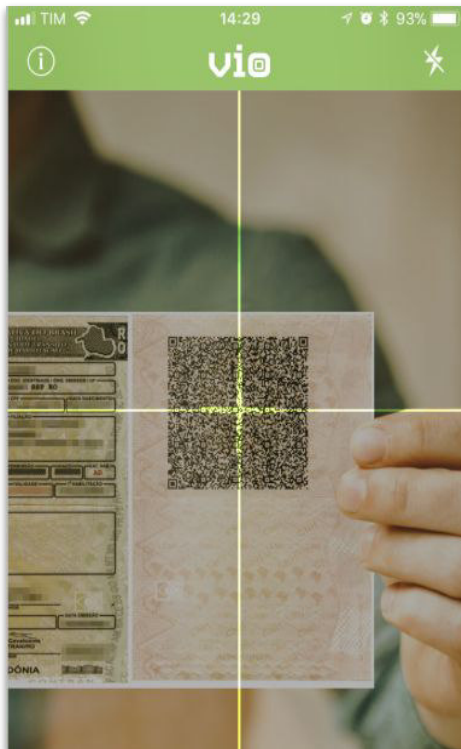
MENSAGEM DENATRAN



VIO (validação dos documentos/QR-Code)



Segurança e confiabilidade



 /serprobrasil

 @serprobrasil

 @serpro

 /serpro

 serpro.gov.br

DENATRAN



Soluções digitais que conectam
governo e sociedade