



## SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

(Comienza la sesión a las doce horas y cinco minutos)

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Buenos días señorías. De momento miembros del Gobierno no veo a nadie.

Damos comienzo a la sesión plenaria del 27 de septiembre, mostrando, en primer lugar, la solidaridad de este Parlamento y de todos los cántabros con el pueblo de La Palma, por la situación que está viviendo con la erupción del volcán y sus consecuencias.

Se abre la sesión.

Antes de pasar al tratar los asuntos incluidos en el orden del día, informar a la cámara del aplazamiento, a petición del Gobierno, de la pregunta número 669, correspondiente al punto 21 del orden del día, así como la retirada por el Grupo Mixto de la proposición no de ley y 292, correspondiente al punto número 7 del orden del día y también de la interpelación 144, correspondiente al punto 10, por enfermedad el consejero.

Por lo tanto, comenzamos con el punto número 1. Secretaria primera.

### **1.- Debate y votación de la moción N.º 76, subsiguiente a la Interpelación N.º 10L/4100-0133, relativa a criterio de adjudicación de la Consejería de Educación de los contratos con las empresas adjudicatarias del transporte escolar, así como el control y seguimiento de dichas adjudicaciones, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4200-0076]**

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la moción número 76, subsiguiente a la interpelación número 133, relativa a criterios de adjudicación de la Consejería de Educación de los contratos con las empresas adjudicatarias del transporte escolar, así como el control y seguimiento de dichas adjudicaciones, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Para su defensa, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el Sr. Blanco, por un tiempo máximo de 10 minutos.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias señor presidente, señores diputados.

Traigo esta moción subsiguiente a la interpelación referente al cumplimiento de las recomendaciones que establece la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia respecto a las licitaciones de transporte escolar, con la esperanza de que debatamos esta iniciativa sin hacer demagogia.

Y me veo en la obligación de decir lo, porque la actitud que mantuvo la consejera de Educación, la Sra. Lombó, hace un par de semanas al contestar a la interpelación precedente a esta moción, podemos decir que fue algo desafortunada.

Tuvimos que escuchar en su última intervención, cuando ya no teníamos capacidad de réplica, que no queríamos que se prestara el servicio de transporte escolar, para trasladar a los niños con necesidades motoras del colegio María Blanchard.

Qué estábamos diciendo, que esos niños y niñas con movilidad reducida se tenían que haber quedado en sus casas y no ir al colegio. Qué nos parecía mal que se trasladaran a los niños del medio rural, también tienen movilidad reducida. Que nuestra propuesta para el niño de Fontecha-Campoo de Enmedio es que se hubiera quedado en su casa y no hubiera ido al centro escolar. O que estábamos diciendo a los cántabros que es caro transportar a los alumnos que requieren un servicio de movilidad reducida, y todo ello porque le preguntamos ¿qué estaba ocurriendo en la licitación del transporte escolar? ¿Qué criterios se había marcado para que su consejería no cumpliera las recomendaciones que establece la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia? Y sobre los criterios que había impuesto para evitar la libre concurrencia y competitividad, como determina el informe de dicha comisión.

Por tanto, creo necesario recalcar que evidentemente todas estas afirmaciones veladas que dejó caer la consejera de Educación sobre nuestro posicionamiento, en relación al transporte escolar de alumnos con movilidad reducida, son totalmente inciertas.

Tanto es así que si esta iniciativa sale aprobada son precisamente estos alumnos los que más van a poder beneficiarse de tener un servicio de transporte más cómodo, más rápido, más directo y, sobre todo, más personalizado.



Como les indicaba hace un par de semanas, el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia determina que en las licitaciones analizadas en Cantabria se establecen licitaciones conjuntas para autocares y vehículos de turismo, pero se especifica qué lotes pueden presentarse cada uno de estos. Que estas restricciones suponen limitaciones a la competencia y al ejercicio de la actividad económica, porque solo pueden ser aceptables si se fundamentan en razones imperiosas de interés general y son proporcionadas a estas, concluyendo que no se habían encontrado justificaciones adecuadas para las restricciones identificadas.

Posteriormente, les enumeré una serie de ejemplos donde ya no es que se limite el acceso a estas rutas en función de la capacidad del vehículo, sino que se establece una serie de limitaciones injustificables, como la del CEIP María Blanchard de Santander, donde se exige un vehículo de 9 a 24 plazas, para llevar a tres alumnos; o la del CEIP Valdeolea, donde se establece un vehículo de nueva 24 plazas, para trasladar a 2 alumnos, ninguno de ellos con necesidad de tener un vehículo adaptado.

Lo que estaba llevando a que tuviéramos rutas, como la de María Blanchard de Santander, con un coste anual cercano a los 38.000 euros, para llevar a tres alumnos; la del CEIP Valdeolea, con un coste anual de 33.000 euros, para llevar a dos alumnos y media hora de trayecto; o la del CEIP Ramón Laza, con un coste de 30.000 euros, para llevar a un alumno, 40 minutos de trayecto: 3.000 euros al mes; 3.000 euros al mes, para llevar a un alumno a su centro escolar, el doble del sueldo medio de un trabajador en Cantabria.

Ante lo cual, la consejera afirmó, por ejemplo: que la ruta del CEIP María Blanchard de Santander, se adjudicó a la oferta más ventajosa de las que se presentaron, porque no hubo ninguna más baja.

Sin embargo, en la resolución de adjudicación se recoge que sí existió una oferta más baja, ofrecida por Radio-Taxi de Santander, Sociedad-Cooperativa Limitada, por un coste de 140 euros/día frente a los 182 de la empresa adjudicataria; prácticamente un 25 por ciento menos.

Por tanto, si la oferta era un 25 por ciento más baja y si la calidad del servicio y la comodidad para estos alumnos era mejor y más personalizada, al ser recogidos en sus casas con un taxi adaptado para llevarlos al centro escolar: ¿Cuál fue el motivo, señores diputados, para que se excluyera esta oferta? Pues según la resolución de adjudicación: No disponer de vehículos con capacidad suficiente -punto 11 y punto 2 del pliego de cláusulas administrativas particulares- Precisamente la imposición del tipo de vehículos que critica la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, porque limita la libre competencia y la concurrencia, encareciendo como hemos podido ver el coste del servicio.

Por tanto, lo que hoy estamos debatiendo no es defender a un sector en detrimento de otro, como afirmó la consejera. No es defender al sector del taxi, o del VTC o el autobús; sino en base a un criterio de eficacia y eficiencia, defender a todos los sectores para que todos puedan concurrir en igualdad de oportunidades y se adjudiquen los contratos a los licitadores que presenten las mejores ofertas.

En definitiva, garantizar que este servicio necesario, esencial e imprescindible se realice con la mayor comodidad y seguridad para el alumnado y el menor coste para la Administración. Esto es posible, señores diputados, se está realizando en otras comunidades.

Además este problema de gestión y de falta de igualdad entre los colectivos de transporte no es nuevo, ya era conocedor el Partido Regionalista en 2017 cuando trajo una proposición no de ley a este Parlamento, que decía: Estudiar para los concursos del próximo año, las necesarias modificaciones legales para introducir cambios en las órdenes de convocatorias de los concursos, transporte escolar, con el objetivo de facilitar el acceso en efectivas condiciones de igualdad a todos los colectivos del sector del transporte.

También era conocedora la consejera, que en mayo de 2020 afirmó: que el Gobierno de Cantabria tendrá en cuenta en futuras licitaciones del servicio de transporte escolar, las recomendaciones hechas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, para fomentar la competencia en este tipo de concursos, como la de evitar imponer determinados tipos de vehículos para prestar el servicio.

Sin embargo, a pesar de estas recomendaciones, siguen sin aplicarse en las licitaciones del transporte escolar.

Por este motivo traemos una propuesta de resolución clara, sin ambigüedades; la cual hemos transaccionado con el Partido Regionalista y con el Partido Socialista; en la que instamos al Gobierno de Cantabria a incorporar, siempre que no existan informes jurídicos desfavorables, como no podía ser de otra forma, la recomendación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en la fijación de los criterios para licitar el transporte escolar en Cantabria, de manera que no se predeterminen los vehículos que puedan optar a las distintas rutas, permitiendo la concurrencia en una misma ruta de hasta 3 vehículos, sumando su capacidad, siempre con ello se garanticen los principios de interés general y, por supuesto, de eficacia y eficiencia del servicio.

Muchas gracias.



EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Blanco.

Los grupos Socialista y Regionalista han presentado una enmienda que se ha convertido en transaccional con el Grupo Mixto. Y para su defensa tiene la palabra, en primer lugar, por el grupo Socialista, la Sra. Salmón, por un tiempo máximo de cinco minutos.

LA SRA. SALMÓN CALVA: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

El transporte escolar es un servicio esencial, necesario e imprescindible para asegurar la equidad y para vertebrar nuestra comunidad autónoma y asegurar que todo el alumnado acceda con comodidad y seguridad a su centro educativo. Un servicio que además este año se ha ampliado para conseguir que llegue a los estudiantes de enseñanzas no universitarias de municipios con riesgo de despoblamiento. Y un servicio que está sujeto a licitación pública.

La adjudicación de las rutas del transporte escolar se realiza conforme a un criterio inicial para la adjudicación, que es la estimación del número de alumnos que precisan el servicio y que se determina de acuerdo con los centros educativos, una vez que estos están matriculados. Conocido el número de alumnos de cada ruta se define el tamaño del vehículo necesario entre cuatro categorías: menores de 9 plazas, entre 9 y 24 plazas, de 25 a 55, y de más de 55 plazas. Los vehículos deben de estar adaptados para el transporte del alumnado con movilidad reducida cuando esté previsto su transporte en cada ruta concreta.

Definidas las necesidades que han de ser atendidas, el sistema de adjudicación de las rutas es el procedimiento abierto, regulado en el artículo 156 siguientes de la Ley de Contratos del Sector Público. Excepcionalmente, y solo excepcionalmente, se usa la figura del contrato menor en caso de necesidades que han sobrevenido después de sacarlo a licitación.

Los criterios de adjudicación de las rutas tienen en cuenta y se puntúan en atención al precio: 35 puntos; al tiempo de respuesta ante incidencias: 30 puntos; edad media de la flota de vehículos: 25 puntos; calidad ambiental: 10 puntos. Y la ponderación de los criterios persigue valorar no solo el precio, sino la seguridad del transporte y su eficacia. Todo esto ya lo indicó la señora consejera hace dos semanas.

Y es verdad que la Comisión Nacional de Mercados y de la Competencia realiza unas recomendaciones. La primera es: no discriminar entre las licencias de vehículos y turismos, taxis y VTC para la contratación pública del servicio de transporte escolar. Otra de las recomendaciones es que se eviten las licitaciones... se eviten en las licitaciones el requisito de disponer de una licencia local de transporte. Y así se ha comenzado a realizar ya. Y, por último, pide evitar en las licitaciones la imposición a un determinado vehículo en función del número de alumnos de la ruta.

De ahí que estemos de acuerdo y que hayamos firmado la enmienda transaccional con el grupo Mixto y el grupo Regionalista, en el que el Parlamento insta al Gobierno de Cantabria a incorporar, siempre que no existan informes jurídicos desfavorables, la recomendación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en la fijación de los criterios para licitar el transporte escolar en Cantabria, de manera que no se predeterminen los vehículos que pueden optar a las distintas rutas y permitiendo la concurrencia en una misma ruta de hasta 3 vehículos, sumando su capacidad, siempre que con ello se garanticen los principios de interés general, eficacia y eficiencia en el servicio de transporte escolar.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias, Sra. Salmón.

Para defender la misma enmienda transaccional, por el grupo Regionalista tiene la palabra la Sra. Noceda.

LA SRA. NOCEDA LLANO: Gracias, señor presidente.

Señor diputado, tengo que decirle que usted ha dicho que las palabras del otro día, la intervención de la consejera fue desafortunada. Pues yo le escuché atentamente, y luego leí el diario de sesiones, y realmente lo que usted dijo a mí me decepcionó totalmente. Porque daba a entender; yo entendí ahí sentada y luego lo leí; que cuestionaba muchísimo el transporte de los niños de María Blanchard, así como de las zonas rurales. Lo he leído, lo releído, y así. Y entonces la consejera sí actuó diciéndole, cuestionando que cómo era posible. Y yo le digo también que usted dijera y cuestionara tanto de aquellos niños de ese colegio como del medio rural. Porque todos los niños, y afortunadamente, este Gobierno y esta consejería defienden como no podía ser de otra manera, el que nuestros niños puedan ir en equidad, tener una educación digna, vivan donde vivan.

Y en este sentido va la enmienda que hemos transaccionado con ustedes. Y además tengo que decir bien claro que nuestro partido, el Partido Regionalista, siempre ha defendido que los niños desde cualquier lugar, y esto son las palabras que ha dicho siempre nuestro presidente en cualquier mitin, cualquier lugar de cualquier sitio pueda tener acceso a la educación. Y no supone ningún gasto la educación. Es una inversión, no lo olvide.



Dicho eso, entrando en la moción que ustedes han presentado. Instan al Gobierno a cumplir la recomendación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en la fijación de los criterios para licitar el transporte escolar de Cantabria, de manera que no se predeterminen los vehículos que pueden optar a las distintas rutas, permitiendo la concurrencia a una misma ruta de varios vehículos, sumando su capacidad independiente del número de alumnos a trasladar.

Ha explicado muy bien la portavoz Socialista, y no me voy a detener en los criterios que se utilizan en esta consejería a la hora de determinar el transporte: cómo estudian las distintas rutas, los distintos pueblos. Y es más, hay una comunicación directa con los centros, que ellos dicen los alumnos de cada lugar y de cada población, las rutas que se deben hacer y las paradas que se deben hacer. O sea, que está funcionando perfectamente. Por supuesto que todo admite mejora.

Dicha Comisión, como usted dice, da lugar a una recomendación, hace algunas consideraciones que es preciso analizar. Tampoco me voy a detener en dichas consideraciones por falta de tiempo y que ustedes ya conocen, pero su moción va mucho más allá de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

Usted proponía permitir la concurrencia de una misma ruta de varios vehículos, sumando su capacidad. Aquí entrábamos en un debate. Si por ejemplo 12 alumnos se les pretende transportar en 12 vehículos también se debe permitir la concurrencia. Esto es lo que con la enmienda queremos corregir.

Señorías, la recomendación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia no puede interpretarse en términos absolutos como parece desprenderse de la moción. Porque el propio informe, señoría, señala unos criterios como son: la eficiencia, el interés general y la proporcionalidad. Por lo tanto, a la hora de valorar si se deben establecer restricciones en cuanto al tamaño de los vehículos, en la licitación del transporte escolar, lo primero es el interés general a proteger. Sí, señorías. Porque da la sensación que parece que ustedes circunscriben el interés general a la demanda de un sector minoritario el transporte escolar. Y lo que debe ponerse en el centro del sistema es el alumnado. El alumnado, que es el usuario de los servicios. Y después un uso eficiente de los recursos públicos. No lo olviden.

Los niños -no se nos olvide- son los primeros en el servicio de transporte escolar, su atención y su seguridad, el uso eficaz y eficiente de los recursos públicos. Y después la atención a las necesidades de las empresas de transporte; que qué duda cabe nos ayudan a prestar ese servicio, sean grandes o sean pequeñas.

Y en estos aspectos hay cuestiones que deben ser consideradas, porque la normativa vigente regula algunos aspectos que tienen incidencia directa en la prestación del servicio y en la valoración de la conveniencia de establecer restricciones en cuanto a los vehículos a utilizar.

Es necesario tener en cuenta, y aquí sí que habrá que corregir, la seguridad vial. Imagínense el caos en las entradas y en las salidas de los colegios que todos los hemos visto en nuestros pueblos o en las ciudades cuando salen y entran los niños, entre el transporte, los padres de los niños... Eso hay que tenerlo muy en cuenta. Porque si multiplicamos el número de vehículos que acceden a los centros, para dejar o coger a los alumnos, podemos montar ahí un caos impresionante.

Aparte de los criterios que señala el informe, como son: eficiencia, interés general, seguridad, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, nos queda el de la proporcionalidad. Aumentar la competencia tal como propone la Comisión, incrementando el número de vehículos por ruta podría favorecerse, siempre y cuando podía ser asumible el coste añadido en seguridad y eficiencia que ese aumento implicaría, sería posible avanzar en esta dirección, como usted bien ha dicho, siempre que se pudieran establecer condiciones en el número de vehículos por ruta y en la organización del servicio que permitieran garantizar atención, seguridad, eficiencia, y no se plantearan -aquí lo que digo a usted- las objeciones jurídicas...

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Tiene que ir finalizando, Sra. Noceda...

LA SRA. NOCEDA LLANO: -Termino, señor presidente-... a la previsión en los pliegos de contratación de esta posibilidad, y en este sentido va la enmienda que hemos transaccionado con ustedes.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sra. Noceda.

Por el Grupo de Ciudadanos, tiene la palabra el Sr. Marañón.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Gracias, señor presidente. Buenos días, señorías.

El transporte escolar es una herramienta esencial para vertebrar nuestra comunidad autónoma y garantizar que todos los alumnos de Cantabria tengan acceso a una educación de calidad.



En el debate de la interpelación que dio origen a esta moción la consejera comentaba como un logro que se había ampliado el transporte escolar a los estudiantes no universitarios de municipios en riesgo de despoblación, y es verdad, esto es algo positivo, pero también es cierto que es insuficiente, ya que nos quedamos a medias. Desde Ciudadanos siempre hemos apostado por ampliarlo a todos los alumnos de enseñanzas no universitarias tanto bachillerato como formación profesional, y es que, si queremos incentivar que nuestros jóvenes sigan formándose, si queremos seguir avanzando en la lucha contra el abandono escolar debemos dar facilidades, y el servicio de transporte escolar es una de ellas.

Además, ahora lo que se está produciendo en muchos casos no tiene sentido, en el mejor de los casos se permite subir a los alumnos de FP y de bachiller hasta completar el pasaje del autobús, es decir, si en el autobús quedan 4 plazas libres y hay 8 alumnos de FP y bachiller, pues suben los 4 que primero llegan a la parada del autobús y el resto se tienen que buscar la vida. Esto, obviamente, no es un sistema serio, así no se puede funcionar y por eso siempre hemos defendido ampliarlo a todos los alumnos de FP y bachiller, con independencia de si viven en un municipio afectado por la despoblación o no.

Pero, volviendo a la moción, en su propuesta de resolución se hace referencia a las recomendaciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Como ya se ha dicho, se hacen tres recomendaciones y dos de ellas en Cantabria ya se cumplen, aquí no se discrimina entre las licencias de vehículo, turismo, taxi o VTC, y ya no se requiere contar una licencia local para acceder a la licitación.

Por último, se hace una tercera recomendación que es de la que propone esta iniciativa, que es la de evitar la imposición de un determinado vehículo en función del número de alumnos de la ruta. En base a esto se ha presentado una enmienda transaccional con la que en principio estamos de acuerdo, ya que se matiza que se tendrá en cuenta esta recomendación, siempre que no existan informes jurídicos desfavorables y se hagan una serie de salvedades que garantizan que solo se llevará a cabo cuando realmente tenga sentido.

Lo que pasa que una vez que uno escucha a los portavoces de los grupos que propusieron la enmienda como son el Partido Socialista y el Partido Regionalista, queda bastante claro que la enmienda tiene todos los requisitos para que esto no se cumpla y sea una cantidad ingente de excusas para no llevarlo a cabo. La última que he escuchado que me ha hecho mucha gracia, no porque no sea real sino porque da indicios de hacia dónde va a ir la intención del Gobierno con cumplir esto es lo de que si van muchos coches a un colegio generaremos más atascos y más problemas. Entonces, si ya empezamos a buscar todas las pegadas desde el debate de la iniciativa, pues todo hace pensar que no se va a llevar a cabo.

Por otro lado, lo que no podemos obviar es que aquí lo que se da es un conflicto entre 2 sectores que compiten por lo mismo: el transporte escolar, y miren desde Ciudadanos creemos que la labor del Gobierno en este caso debe ser la de tomar la mejor decisión para los cántabros y mostrarse imparcial respecto a apoyar a uno u otro sector. Por ello, al debate de la interpelación me sorprendió y la verdad que, en mi opinión, en esto la consejera no estuvo muy acertada el tono de reproche o de crítica que se desprendían de sus palabras en referencia al sector del taxi. Ellos legítimamente, miran por lo suyo, critican lo que estimamos oportuno e incluso acuden a la justicia cuando entienden cuando entienden que tienen razón y luego ya ciudadanos, los jueces los que decidirán si la tienen o no; pero lo que no se puede hacer desde el Gobierno es poner la cruz a un colectivo, sea este o sea cualquier otro, por eso le critico o reivindicativo.

En fin, señorías, busquemos soluciones, implementemos las mejoras que sean necesarias en nuestro sistema de transporte escolar, y hagamos de forma imparcial pensando solo en la eficiencia, la calidad y la sostenibilidad del mismo.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, Sr. Marañón.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el Sr. Aguirre.

EL SR. AGUIRRE PERALES: Gracias, señor presidente. Buenos días.

Sin que sirva de precedente, yo voy a estar de acuerdo con unas palabras de la consejera de Educación, será de lo poco que se puede salvar del debate de hace 15 días en relación a este asunto sobre el transporte escolar, y es que ya dijo que se ha dado un tema muy complejo. Efectivamente lo es señorías es un tema muy complejo pero la forma en la que el Gobierno gestiona el transporte escolar lo hace aún más complejo todavía.

Miren, de este asunto si echamos la vista atrás, no hemos dejado de hablar desde que comenzó esta décima legislatura, fundamentalmente porque es un servicio complementario vital para el correcto desarrollo la actividad educativa, porque, como se dijo también hace 15 días en esta tribuna, engloba un importantísimo capítulo del presupuesto de la Dirección General de centros, 18 millones de euros para transportar en torno a 16.000 alumnos al día, en unas quinientas rutas, y porque, evidentemente, existe una controversia en la forma en que se licite y adjudica este servicio.



Yo le voy a dar la bienvenida a los señores del Grupo Mixto al debate de este asunto sobre el que algunos llevamos trabajando ya varios años. Precisamente en septiembre del año 2019, el diputado que les habla interpellaba a la consejera sobre el caótico inicio del curso escolar con relación al transporte, ahí ya empezaron a aflorar las diferencias que se venían acarrear meses anteriores entre la federación del taxi y los empresarios del transporte. En aquel momento, bueno, pues el Sr. Oria tuvo un papel francamente lamentable y llegando a decir bueno que los pliegos se habían hecho de aquella manera para evitar situaciones que atentarían contra el interés general, y el sindicato asalariados del transporte, pues bueno argumentó, entre otras cosas, pues que la prestación de servicio de transporte escolar no corresponde al ámbito funcional del taxi, que los taxistas no tienen título de transportistas, que el convenio colectivo obligaría a la subrogación de personal, etcétera.

Pues bien, señorías, lo cierto es que con una adjudicación definitiva poco tiempo después y unos cuantos contratos menores de por medio, el año pasado se adjudicaron distintas rutas, y este año unas 23 también, el grueso se adjudicó el año pasado pero lo cierto es que decía la Sra. Salmón en el debate que me ha hecho mucha gracia, que el Gobierno recurre a los contratos menores ¿cómo ha dicho usted, Sra. Salmón, de forma excepcional verdad? Fijese, tengo un correo de la Consejería de Educación y en el que le pide un informe, perdón, le pide una oferta a un empresario del transporte para el transporte escolar, el plazo de ejecución es del 8 de septiembre hasta la finalización del curso académico. Esta es la excepcionalidad con la que el Gobierno trata y trabaja el transporte escolar. Tengo aquí un correo electrónico de Lorenzo Ruiz Santiago, de la Dirección General de centros educativos, digo por si lo quieren ver luego para todas sus señorías para que vean que no miento.

En cualquier caso, efectivamente, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia recomienda, recomienda, señores del Grupo Mixto, recomienda, las recomendaciones se atienden o no se atienden, las normas, aunque tengan rango de ley o no, se cumplen. Por tanto, su proposición no de ley está mal redactada desde el principio, aunque luego hayan venido los señores del Grupo Socialista y Regionalista a arreglarles la chapuza.

Evidentemente, recomienda, recomienda que se favorezca la competencia, claro que sí y yo le pregunté al Gobierno en febrero de 2020 sobre este tema, sobre si conocía las conclusiones del informe de la CNMC y sobre si pensaba tenerlas en cuenta a la hora de licitar, tenerlas en cuenta. A lo primero del Gobierno la verdad es que no sudó mucho el que elaboró en la respuesta a la consejera, me respondió un escueto sí. Y a lo segundo sí que hubo más suerte y se extendieron un poco más llegando a decir, por ejemplo, que sí, que se favorecería la competencia y que no se limitaría el vehículo, el número de vehículos, salvo en aquellas zonas densamente pobladas donde por principio de eficiencia, obviamente se deberían utilizar autocares; cosa por cierto muy distinta lo que se va a votar en esta Cámara hoy quiero que quede claro, señorías. Y por supuesto también el Gobierno afirmó que sí tendría en cuenta evitar en licitaciones, requisitos de disponer de licencia local del transporte.

Por tanto, este asunto, señores del Grupo Parlamentario Mixto, aunque ustedes hayan querido subir a este carro, no es nuevo y llevamos hablando, como digo, en esta legislatura más de 3 veces sobre sobre ello.

Y lo cierto es que un año más nos encontramos debatiendo sobre este asunto, porque existen diferencias entre el sector del taxi y el sector de los transportistas y entre adjudicatarios también y entre los licitadores y hechos como éste, lo que tienen de peligroso, debates como éste, es que nos hagan perder de vista el objetivo último del transporte escolar, que es ofrecer un servicio vertebrado y vertebrador y que todos los alumnos de Cantabria, con independencia de dónde residan, tengan acceso a una educación digna, algo que tristemente no se da hoy día en Cantabria, pese a que los regionalistas saquen pecho y digan que este curso se ha ampliado la oferta de transporte escolar para alumnos de enseñanzas no obligatorias en municipios con riesgo de despoblación; sí y esa es solamente un paso de hormiga en el amplio camino que aún queda por recorrer.

Porque, señorías, en Cantabria, por ejemplo, los alumnos que cuentan con un tipo de discapacidad física y quieren cursar una enseñanza no obligatoria no tienen el servicio de transporte escolar adaptado incluido. Puedo darles ahora mismo más de 5 ejemplos, y eso es un asunto que debe hacer reflexionar al Gobierno y que, en vez de agachar la cabeza debe mirar al frente y adoptar soluciones ya, le puedo dar ahora mismo nombres de alumnos, 3, 4 5 alumnos que hoy están en sus casas porque no cuenta con un servicio de transporte adaptado y no pueden cursar si quieren una triste titulación de formación profesional media.

Por tanto, para ir concluyendo señor presidente, yo entiendo que tiene que ser francamente difícil gestionar el futuro de los cántabros, gestionar la educación cuando no se tiene proyecto, cuando no se tiene experiencia, y cuando mucho menos se tiene ganas, pero queda un amplísimo margen de mejora en este asunto en relación al transporte para cubrir las profundas necesidades que siguen teniendo en nuestro sistema educativo.

Ya es hora de ponerse a trabajar con rigor y con solvencia, y dejando de lado comparaciones francamente desafortunadas como pueda ser el sueldo medio o el coste de una ruta, podemos hablar también o reflexionar por esa regla de tres sobre el precio de una plaza concertada en la dependencia o el precio de una noche pública en un hospital público, Sr. Armando Blanco.



Pero fíjense, señor diputado, lo cierto, lo cierto es que este debate requiere de cierta seriedad.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias Sr. Aguirre.

Para fijar definitivamente su posición, tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, dar las gracias a todos los partidos políticos para apoyar esta iniciativa de sentido común, incluso al Partido Popular, aunque no se haya querido sumar al carro.

A la Sra. Noceda quería matizarle que, evidentemente, nunca hemos puesto en cuestión el servicio de transporte escolar, porque consideramos que es un servicio necesario y fundamental para todos los alumnos de Cantabria. Sin embargo, sí que hemos puesto en cuestión algunos costes de algunas líneas, que, por las limitaciones que recogía el marco de la competencia, considerábamos que eran algo excesivas.

Y, por otro lado, referente a la cuestión que he indicado que parece que en nuestra intervención estamos apoyando a un sector determinado, queremos impulsar un sector determinado, ya le he explicado que la iniciativa no busca defender a ningún sector en concreto ni al sector del taxi ni al sector del VTC ni al sector del autobús, sino a todos los sectores para igual, para que todos los sectores puedan participar en igualdad de condiciones en el transporte escolar. Creo que es la misión de todo Gobierno buscar la igualdad entre todas las empresas, y este es el objetivo de esta iniciativa, por lo cual me alegro que salga adelante.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias Sr. Blanco.

Una vez debatida la moción número 76, sometemos la misma a votación.

¿Votos a favor de la misma?

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Treinta y cuatro.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Se aprueba la moción por treinta y cuatro votos a favor.