

SESIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, TURISMO, INNOVACIÓN, TRANSPORTE Y COMERCIO

2.- Debate y votación de la solicitud de comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones, ante la Comisión correspondiente a fin de informar sobre la estrategia y principales líneas de actuación de trabajo de su Dirección General, presentada por dos diputados del Grupo Parlamentario Popular. [10L/7810-0042]

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Señor secretario.

EL SR. MEDIA SÁINZ: Punto segundo. En su caso comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones ante la Comisión correspondiente, a fin de informar sobre la estrategia y principales líneas de actuación de trabajo de su dirección general, presentada por dos diputados del Grupo Parlamentario Popular,

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Conforme a las previsiones del Reglamento de este Parlamento, la comparecencia se desarrollará con una intervención del compareciente, del director general de Transportes y Comunicaciones, por un tiempo máximo de 30 minutos. Intervendrán los grupos parlamentarios por un tiempo máximo de 10 minutos y volverá a cerrar, por un tiempo máximo de 30 minutos el director general.

Por lo tanto, sin más dilación, Sr. Piña, tiene usted la palabra.

EL SR. PIÑA GARCÍA: Muchísimas gracias, presidente de la Comisión y a todas sus señorías por darme la oportunidad de exponer de manera, voy a intentar que sea lo más clara posible, las estrategias y principales líneas de actuación de trabajo. También por facilitarme el formato de presentación para yo creo que, para comodidad de todos.

Bueno, realmente no me ha sido nada fácil el poder concentrar en unas transparencias, todo aquello que entiendo que es una línea de actuación principal, en tanto en cuanto, bajo mi punto de vista, todo es una línea de actuación de trabajo principal.

El día a día de nuestra dirección, por ciertos motivos y peculiaridades es muy dinámico, todos los días ocurre algo, raro es que no haya un retraso en autobús, que no se caiga la televisión en un determinado municipio rural o que alguien tenga un problema con sus tarjetas. Eso quiero decir con ello que perdonarme por no haber sido muy concreto en las líneas, lo intentaré así todo en la medida de mis posibilidades y del tiempo que tengo.

Estamos hablando permanentemente de la cohesión, de la accesibilidad de todos los cántabros a todas las, todos los servicios, todos los equipamientos, independientemente de su lugar de origen, y en esas cuestiones esta es una dirección general que hace permanente esfuerzo cada día, tanto en el ámbito de las telecomunicaciones, de esas comunicaciones de datos como también de viajeros y de mercancías.

De manera muy breve, la situación de la dirección es la que ustedes tienen en pantalla. Hay dos servicios, uno de Transportes y otro de Comunicaciones. Sí que parece que el Servicio de Transportes aglutina gran parte del de los negociados diarios, del quehacer diario, puesto que en cualquier caso la unidad explotación, pues también está incorporada en el ámbito del servicio del transporte, bien diferenciados de las telecomunicaciones.

Pasaré a continuación a dar alguna pincelada sobre algunos de los departamentos que conforman cada uno de los servicios, pero hay que tener en cuenta que esas estrategias vienen conformada por cuatro pilares básicos: la movilidad segura y sostenible, luego haré mención al Plan de movilidad que venimos desarrollando; a la estrategia de Conecta Cantabria, que pusimos en marcha allá en noviembre de 2017, con una aprobación por parte del Consejo de Gobierno, toda esa red de telecentros que tenemos esparcidos por todos, por todos los ayuntamientos o gran parte de ellos, donde impartimos cursos tanto de alfabetización como de especialización tecnológica. Y el futuro al que nos dirigimos, que es el sistema de pago unificado del transporte.

Los objetivos los tenemos muy claros. Tenemos que plantear un marco en el que cualquier ciudadano pueda tener a su disposición un servicio de transporte público eficiente, con unos parámetros de seguridad y tecnológicos mínimos, dignificar todo lo que tiene que ver con el ámbito del transporte, también de mercancías y, por otro lado, alrededor, de la red de red de comunicaciones, tanto en la parte audiovisual como la de las propias telecomunicaciones, como a continuación veremos.

La Agenda Digital nos marca que tenemos que apostar por las nuevas tecnologías, y esa ha sido, pues un permanente en los últimos los últimos tiempos en la dirección.

Ya centrándome en el área del Transporte, tenemos una situación orográfica y geográfica tremendamente en contra. Tenemos constituidas algunas zonas bien diferenciadas, como es el Arco de la Bahía en el que todas las dinámicas de población se van desarrollando cuestión de, hablo en este caso de viajeros, pero también de mercancías, con el puerto de

Santander, con la Ciudad del Transporte y con las conexiones con la A-67 la A-8, en eso es en esos entornos, que también ya confluyen con el la comarca del Besaya.

Otra zona bien diferenciada es la zona restante costera y, por otro lado, las zonas orientales, la zona sur de Campoo y, por otro lado, la comarca de Liébana. Todo eso en esas circunstancias, pues nos vemos obligados a impulsar la calidad, la seguridad, la comodidad de la población, pues manteniendo diversas líneas de transporte regular de viajeros, para precisamente hacer hincapié en las dificultades de movilidad de los sectores más desfavorecidos, tanto por su condición en cualquier caso económica y también de ubicación geográfica.

Sí que es cierto que esto además es cambiante a lo largo del año. Tenemos fluctuaciones de viajeros en todas las líneas también que recorren la comunidad autónoma y que tienen competencia el ministerio, pero, por ejemplo, en el caso de la zona oriental, todas las frecuencias, todos los horarios se vuelvan a modificar en verano, y esto al final, como digo, pues es una tarea totalmente permanente y dinámica, prácticamente cada semana, Semana Santa, vacaciones, transporte escolar, etcétera, etcétera.

No voy a ponerme ni mucho menos a hablar de leyes, ustedes entienden mucho más que yo de eso. Y lo que sí es cierto es que hay dos conceptos que conviene resaltar. Por un lado, lo que tiene que ver con el sentido del servicio público como tal y como están concebidas los transportes de viajeros por carreteras en autobús, bajo una normativa estatal que todos conocen, la LOT, la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre del año 87 y también el Reglamento Europeo 1370, que, bueno, marcan unas directrices que tenemos lógicamente que cumplir.

Tenemos una red concesional heredada del ministerio, en el que las empresas explotan unas líneas a riesgo y ventura, con unos requisitos que se marcan en la OSP, servicios, obligación de servicio público, para sustentar ese equilibrio que financieramente, por decir alguna manera, no contemplaría una supervivencia en la empresa.

Esas empresas, hay que socorrerlas porque es una apuesta, pues política y yo creo que coherente y eso nos viene a costar contra nuestro presupuesto en el entorno de un millón y medio de euros al año.

La situación en el mapa es la siguiente: Estamos hablando 29 concesiones, con 10 empresas: ALSA, La Cantábrica, Palomera, Juan Ruiz, Aranda Calderón, Donato, Mavi Muñoz, N.R. Ruiz; Casanova, Lorenzo Casanova; que es la que todos conocemos por Madrazo, especialmente alguna diputada que hay por aquí y, bueno, pues este es el recorrido, no voy a citar lógicamente todas.

Pero en cualquier caso velamos por tres cosas. La primera, servicio al ciudadano; la segunda; mantener los puestos de trabajo del de los profesionales del sector, insisto también en el ámbito de las mercancías y el mantener ese tejido empresarial social y económico en las áreas rurales.

Todo esto, bueno, hay unos números que vienen a demostrar la importancia del número de viajeros en el en torno de unos seis millones y medio. Y, como digo, pues con una cantidad de kilómetros recorridos año de prácticamente unos 10.000.000.

En ese cajón de sastre de las cuestiones que cotidianamente nos afectan en todos los negociados, voy a marcar muy brevemente algunas de ellas, como es la coordinación tarifaria. Estamos apostando, como luego veremos en el Plan coordinado del transporte de viajeros en el Besaya, por una tarifa única que luego explicaré. Tenemos prestar atención a las personas con movilidad reducida, en los temas que afectan a la accesibilidad, tanto en las estaciones como cualquier otra cuestión que tenga que ver con los autocares.

Es importante quiero resaltarlo por todo lo que se viene hablando para evitar la despoblación y todas las medidas que estamos todos intentando llevar a buen puerto encima de la mesa, el Decreto 199/2019, del 13 de octubre, por el que integramos los servicios de transporte de uso regular con los transportes de uso especial escolar.

Esto era una apuesta que, además, pues bueno, yo ya a nivel de mis compañeros y a mismo en la dirección veíamos que había que solventar. No podíamos mantener vehículos de 50 plazas, con un número de viajeros irrisorio, mientras que observamos que en esas zonas próximas los transportes escolares, pues también una vez que apeaban dejaban en destino a los escolares volvían vacíos.

Redactar ese decreto costó muchísimo, quiero agradecer a compañeros de la dirección que estuvimos coma a coma, para que esto se pudiera llevar a cabo. El punto 0 de este matiz es la apuesta, porque allí donde haya un transporte de uso escolar, un contrato firmado con la Consejería de Educación y un operador y no exista una línea regular, permitamos con una reserva de plazas y un monitor en la parte delantera del autocar el poder permitir que el viajero de uso regular se suba a ese, a ese vehículo.

La pandemia no solo ha parado esas acciones, pero a la mayor brevedad estaremos y siempre con el consenso de Educación retomándolas.

Lo que tiene que ver con el sistema unificado de pago integrado, venimos mucho tiempo hablando de esta de esta acción, de esta estrategia, el cometido final es que ese, esa tarjeta pueda..., sin contacto, pueda mantener en su interior, para que me entiendan, todos los chips; es decir, todas las modalidades de recarga, tanto en el ámbito de los autobuses, autobuses urbanos como interurbanos, pero también del ferrocarril, incluso transporte marítimo en el Arco de la Bahía o incluso bicicletas de alquiler.

La cuantía económica a la que nos afrontamos con tan ambicioso proyecto es elevada, está rondando más o menos los 8.000.000 de euros. Hemos ya apostado por sustituir todas las máquinas de cancelación de billetes en todos los autobuses, de todas las líneas. Inauguramos hace muy poco esa inversión, una inversión fuerte de 1.700.000, euros en el que ya esa máquina va a recibir ese hardware va a recibir la nueva tarjeta que seguimos desarrollando.

Hemos planteado los fondos de resiliencia y recuperación. Este proyecto, como un proyecto estrella y estamos a la espera de con mucha ansia recibir esas ayudas que nos van a permitir poner en marcha esta tarjeta. Los objetivos pues un poco lo que he comentado, un objetivo fundamental, que es retornarnos a la administración, a los gestores, datos, datos diarios. Eso nos dio tiempo justo, en mitad de la pandemia a ese reporte. Y ahora mismo no es por fiscalizar el sector, pero tengo datos permanentes donde se encuentra cada vehículo con un sistema SAE de en cualquier sitio para, con el objetivo de tener constancia de si se cumplen las frecuencias, etcétera, etcétera.

Hemos digitalizado todas las redes. Hemos planteado todos los nuevos planos, con fotografías de las 547 marquesinas que tenemos en la región con coordenadas. Tenemos digitalizadas también las líneas de contratos escolares, y eso nos va a permitir, pues tener en la mano el poder para tomar decisiones en cuanto a saber exactamente dónde se mueve la gente y con qué intenciones, si ese trabajo, si es de ocio, qué comarcas, etcétera, etcétera.

Bueno una de las líneas estratégicas fundamentales que venimos trabajando intensamente, tengo que agradecer a María González la presencia en esta sala, la gran ayuda es de FTL que nos están aportando a la dirección, es, yo no sé las reuniones que llevamos con este plan.

Lo primero, agradecer también a todos los alcaldes que han conformado este acuerdo en la primera fase, alcaldes de Torrelavega, Polanco, Reocín, Cartes y Los Corrales de Buelna, ¿vale? Eso no quita que a posteriori se puedan ir integrando más municipios. No hemos podido ser más ambiciosos por problemas técnicos y de concepto. Nunca nos habíamos enfrentado a esta cuestión. Hemos modificado la Ley de Transporte de 2014, que se aprobó en esta Cámara por unanimidad, para permitir que en algunos casos excepcionales puedan los transportes urbanos de Torrelavega salir o prolongar sus líneas a otros municipios. Eso nos lo impedía la ley y, bueno, pues tuvimos que hacer su modificación.

El artículo 10 fija que los planes coordinados de servicios que estamos redactando y que yo creo que ya la semana que viene a finales o si no las siguientes se va a presentar, se aprobará inicialmente para un periodo de consultas de un mes, pues todos los interesados puedan hacer aportaciones, sugerencias o quejas.

Como concepto es muy importante que un viajero que venga de Corrales, en vez de pagar un euro 55 pague 0,55, pero es que baje en la Granja posts y adquiera en un intercambiador la posibilidad de ir a Sierrallana por el mismo precio.

Hay que compensar eso es lo que estamos valorando y mantener unas frecuencias, qué paradas, es una labor muy técnica y muy laborioso que nos está costando meses y meses.

Bueno, como digo, estos son los municipios, el encargo de la universidad fue en marzo del 2021 cuando nos entregaron el proyecto y a partir de ahí somos nosotros la propia dirección general, con nuestros medios y, como digo, la Fundación FTL quién estamos desarrollando la redacción del mismo.

El plan de movilidad de Cantabria, una apuesta importante, esta es más transversal, no concreta, en cualquier caso, las acciones tan puntuales, como es el caso del Plan coordinado de los servicios de Torrelavega, pero es fundamental, es el futuro el desarrollar un marco en el que 2020 a 2030, al menos sepamos cómo se van a comportar las personas, qué servicios desde la Administración les tenemos que garantizar para de la manera posible llegar en cada una de las modalidades de transporte que nos estamos encontrando, hay una disfunción tremenda y todos lo estamos viendo todos los días, vehículos vi con los VTC, patinetes, sendas ciclables, empresas que por su condición de una concesión prolongada caducada o como se quiera llamar jurídicamente, pueden abandonarla mañana, mañana nos puede dejar tirados, como pasó en el caso de la línea de Torrelavega en Polanco, y nos vemos un futuro muy incierto.

Todos sabemos que hay líneas muy poco rentables, que no quieren las empresas y luego hay otras muy rentables: el Arco de la Bahía, etcétera, etcétera.

Entonces ese nuevo mapa concesional hay que dibujarlo No puede ser que una, que tengamos un servicio, por ejemplo, Potes que estuvimos el otro día presentando una mesa de movilidad, inicio y final en Potes, quizá haya que valorar la posibilidad de intercambiadores, por ejemplo, en Cabezón en caso o en los que vayamos estudiando.



El Plan de movilidad lo presentó mi consejero el día, creo que fue el 15 de octubre y a partir de ahí rápidamente nos sentamos con todas las consejerías para escuchar sus aportaciones. Es un momento de escuchar.

El Ministerio de Transportes está desarrollando su estrategia de movilidad sostenible y, paralelamente, redactando un borrador de ley de movilidad. Estamos ansiosos de ver ese borrador de poderlo leer y en tanto en cuanto nos va a facilitar el camino en este plan de movilidad.

Plan de movilidad ambicioso todas las modalidades de transporte marítimo, aéreo, terrestre por ferrocarril, viajeros incorporamos mercancías, tenemos la ciudad del transporte. también bajo nuestra competencia.

Quiero decir que esa mesa participativa está abierta a todos los grupos. Hemos dividido la comunidad autónoma en siete áreas funcionales. Nos hemos ido a ver a todos los alcaldes, a todos, a los 102 alcaldes y continuaremos con las mesas participativas, entrevistas en profundidad, con todos los agentes: AENA, ministerio, AESA, asociaciones de transportistas de viajeros, etcétera, etcétera, para posteriormente llegar al o paralelamente, puesto que ya está en marcha, una plataforma ciudadana que tienen ustedes en la pantalla, movilidadcantabria.es, donde cualquier ciudadano puede hacer sus sugerencias, sus aportaciones, registrándose en la Web.

Una apuesta estratégica viene siendo el trabajo que venimos desarrollando junto con el sector del taxi y con diversos municipios en la constitución y mantenimiento de las áreas de prestación conjunta. La ley no nos permitía a un taxista cargar en un municipio que no fuera aquel que le concedió la licencia. Eso en algunas cuestiones pues nos estaba dando muchísimos quebraderos de cabeza. Incluso había municipios, hay unos cuantos, en Cantabria, que no tienen ninguna licencia de taxi, eso sí que parece un agravio, y más en zonas rurales a que en caso de una emergencia incluso una persona de edad etcétera, etcétera, avanzada pues no pudiera tener un servicio de taxi. De esa manera, pues puede, bajo el requisito de que la prioridad sea esa licencia del taxi, que tenga en su localidad el poder cargar (el señor compareciente toses) -perdón- un viajero en un municipio colindante.

Numerosas reuniones, Arco de la Bahía, no me voy a parar en todas, Entre Valles, diciembre de 2017; el 20 de diciembre se reguló el Alto Pas; zona occidental, 19 marzo del 2018; zona oriental 5 de abril 2018; Cantabria Sur 14 agosto del 18; la zona del Besaya 21 de octubre 2021 Esta es la última área de prestación que hemos constituido.

Tengo todos los datos que quieran preguntar, número de licencias por municipio, número de habitantes a los que afecta, etcétera, etcétera.

Hay que agradecer también al sector del taxi el consenso, siempre hay ayuntamientos díscolos que no quieren, bueno, pues por entendemos, pues por celos entre..., pero al final, todos se van sumando poco a poco en la medida de lo posible, que entienden que es un servicio bueno para todos.

El velar por una transporte eficiente y seguro es fundamental desde la dirección. De hecho, es uno de los tres pilares del plan de movilidad: seguridad, innovación y un transporte verde, en aras de descarbonizar, tal y como nos marca la Comisión Europea.

Por tanto, todos los exámenes que se vienen haciendo, las pruebas en la dirección general tienen una importancia tremenda, bajo mi punto de vista, en cualquier caso.

Hay tres exámenes, damos tres títulos: el de capaz, competencia profesional, toda empresa de logística y transporte al menos tiene que tener un gestor de transporte, alguien que sepa de lo que se trata, tanto del ámbito de mercancías como de viajeros. El consejero de seguridad en transporte de mercancías peligrosas, también convocamos exámenes en este caso dos convocatorias, al igual que la anterior. Y seis convocatorias para el certificado de aptitud profesional, el CAP, todo camionero todo conductor de un autobús, aparte de tener el permiso de conducción que le remite la Dirección General de Tráfico, pues tiene esa actitud profesional que es bueno, pues requiere exámenes que, como digo, tutelamos desde la dirección en seis convocatorias.

Bueno, estas son todas las convocatorias que hemos venido teniendo desde el ejercicio de esta, de esta legislatura. Y, bueno, pues estos son los números, no voy a entrar a ello, ni mucho menos, pero que tengan ustedes en cuenta, pues que estamos hablando, por ejemplo, de tarjetas en 2019 unas 268, que, sumadas a las formaciones continuas, que no hay exámenes pues son 1.700 y así sucesivamente los diversos, de los diversos años.

Otro órgano fundamental para velar por la seguridad, el entendimiento entre las partes o cualquier usuario transportista o cargador intermediario, puede llegar a un acuerdo, en caso de que no quiera ir a un juzgado. Esa junta arbitral, pues viene celebrándose también en la dirección general, con unas cuantías que no excedan los 15.000 euros.

Estos son datos del cómo se celebran en los tres ejercicios de esta legislatura. Estamos sabiendo de unas 207 demandas en el año 19; 213 en el 20 y 174 en lo que va del 21.

Fundamental, las infraestructuras que soportan la red de transporte. Esta es una tarea permanente. Tenemos la estación de autobuses de Santander, una estación que viene del año 86. Yo desde..., con mi anterior consejero y también por supuesto con el actual venimos intentando mejorar en eficiencia energética el edificio, en prestaciones, recuerdo el día créame incorpore la plaza estaba, pues había incluso tendrían la ropa en la plaza, sucia con...era aquello un patatal, con perdón, y desde el principio pues fue ya una obsesión personal el dignificar el entorno y hacerlo compatible en un futuro con la propia estación de ferrocarriles.

Bueno estas son los datos que tenemos, el número de dársenas etcétera, etcétera.

Seguimos con la voluntad de mejorar el edificio, estamos ahora renovando las carpinterías y las cristalerías y estamos redactando el proyecto de la planta de dársenas y de la planta comercial, hay que reordenar espacios, muchos de los locales están vacíos, no generan ingresos, ingresos a la sociedad y nos vemos abocados a tener que actualizar la estación.

También se actualizó, como ustedes saben la plaza una serie de actuaciones que tenían que ver con el acceso de personas con movilidad reducida, etcétera, etcétera. Hubo un parque infantil y bueno yo creo que el entorno en cualquier caso se dignificó.

Tenemos otras 16 terminales de autobuses que hay que mantener, que hay que reparar, estamos permanentemente peleando contra el vandalismo, son... bueno pues parece que un desfogue importante aquellas terminales, los cristales etcétera, etcétera.

Y en cualquier caso estamos pues en permanente, vemos aquí tengo algunos datos de los esfuerzos que hacemos hoy económicos controlar el presupuesto por mantener esas 16 estaciones.

Hay contratos de mantenimiento de las 542 marquesinas que tenemos. Antes, se sacaban los contratos, a partir del 2019 se formalizó el contrato de mantenimiento por importe de 460.000 euros, dividimos la región en cuatro lotes para repartir lo máximo posible a las empresas que pudieran ser accesos, y yo creo que ha sido un logro, porque todos los alcaldes, cuando reportan al final con precio unitario se soluciona de manera mucho más eficiente, sin tener que fragmentar contratos ni nada por el estilo.

Hicimos una obra en el carril bici, entre Penagos y Sarón. Fue una obra, yo creo que, bueno, lo que venía arrastrándose con todas las administraciones, muy lenta; ADIF, ministerio, agradecer a todos su colaboración, porque al final, bueno pues lo cogimos, lo pudimos, son prácticamente tres kilómetros de obra lineal, pero que yo creo que ha dado un buen servicio a todos los municipios. E insisto, tenía más dificultades, casi con todos los agentes con los que tuvimos que hablar y negociar que la propia obra.

Es una apuesta importante el esfuerzo que vamos a hacer en las básculas. Nosotros para las campañas de inspección pesamos tanto los camiones de mercancías como los autobuses con unas básculas portátiles, salvo en Los Tánagos, que tenemos una fija, la cual hemos arreglado, y ahora en la A-67, en la A-8, perdón, Ribamontán al Monte y en la A-67 vamos a ejecutar dos básculas fijas y que permitan tener la T digamos de las infraestructuras dignificada y no tener que ir constantemente con las básculas portátiles.

Tenemos la competencia en transporte de viajeros por cable en Fuente Dé, telecabina de Cabárceno, telesquíes, etcétera, etcétera, en la Ciudad de Transporte; aquí, bueno, hoy tenemos una persona, una directora general, Juncal Herreros, que está desarrollando unas tareas tremendamente importantes para el buen funcionamiento de la Ciudad del Transporte.

No voy a entrar al procedimiento sancionador porque voy un poco ajustado de tiempo, pero es importante, el sector está con nosotros, hay que mantener la inspección, campañas conjuntas con el ministerio, boletín de denuncia para inspección, alegaciones, no alegaciones, recursos; estamos hablando de una cantidad ingente, de procedimientos sancionadores que velan por el buen funcionamiento y eso el sector lo sabe y lo entiende de la seguridad en la carretera.

Bueno, estos son resúmenes de los datos que tenemos en campaña no me voy a extender.

Voy a ser ahora, intento ser rápido, luego, si queda tiempo por dudas hablar de las subvenciones que hemos venido desarrollando en materia de transporte y telecomunicaciones por la situación de COVID sobrevenida.

En el Decreto 51/2020, sacamos contra nuestro presupuesto, de manera urgente, una subvención para transporte en el primer estado de alarma que cubrieran los costes directos e indirectos y el beneficio industrial de las empresas de transporte para mantener esos autobuses, que bajo una resolución creo recordar, del 16 de marzo, en teoría obligábamos a los operadores a sacar los autobuses de la calle.

Fue un tema, pues muy duro, porque no sabíamos exactamente hasta dónde podíamos llegar el punto de vista jurídico, pero hay que reconocer también que los sectores se comportaron, teníamos a todos los alcaldes llamándonos; exigimos que en horas punta salieran los autobuses y hubo que compensarlo.

En el año 2021 ya con los tramos del decreto del ministerio con 5.200.000 euros pudimos fragmentar esos tramos del 21 de junio al 30 de diciembre del 20 y del 1 de enero al 9 de mayo del 21. Hemos sacado una nueva orden de subvención para cubrir la franja entre mayo por 1.700.000 euros, creo recordar, entre mayo y el 15 de octubre, que está ya ejecutada. Tenemos también los fondos REACT, nos venían otros fondos de Europa al final lo que a nuestra dirección general recayó fueron creo recordar, 900.000 euros que decidimos dividirlos 450.000 en ser beneficiarios en empresas de transporte discrecional, que no habían visto ni un euro; habíamos generado cheques de resistencia al sector del taxi, etcétera, etcétera, pero había empresas de autobuses de viajeros que habían parado su actividad al cero y decidimos. La cuantía no es grande, pero se ha puesto por ayudar a las empresas. Y por otra parte en el ámbito de las telecomunicaciones para zonas de áreas de actividad logística o industrial en polígonos.

Bueno, del fondo restante del tramo lo he contado ahora del 10 de mayo al 15 de octubre, perdonar que vaya tan rápido, ese 1.700.000 que me dirigía anteriormente, multiplicando los kilómetros del periodo subvencionable, restando los ya subvencionados por rural y nocturno, seguíamos manteniendo las subvenciones prácticamente de 1.300.000 euros de todos los años, pero compensábamos como digo, esa caída en picado de viajeros y con la resolución, como digo, en teoría indicar a las empresas que sacaran los autobuses a la calle.

Dentro del plan de recuperación y transformación y resiliencia el ministerio en la parte de transportes, en la componente 1 y la componente 6 estamos con unas cuantías que tenemos ahí voy a intentar ser muy, resumirlo, la transformación, movilidad, entornos metropolitanos, los cambios de flota transporte público de viajeros y mercancías; está ya se ha publicado, esta es el achatarramiento y el cambio de flotas y en los 2.971.529 y 1.000.351 mezcla de la componente 6 componente 1 vienen a suplir la tarjeta del sistema unificado de pago. Esto es importante porque nos hemos vuelto locos, entre comillas, para que nos permitieran de los dos componentes ponerlas para un mismo fin.

De la digitalización a empresa de transporte 1.600 aún no tenemos información, pero del resto están los reales decretos publicados, como aquí les expongo. Este, como digo, es el de flota de transporte de viajeros y mercancías ya publicado, 16 de noviembre.

Y en el ámbito de las telecomunicaciones pues hemos venido haciendo un esfuerzo tremendo. Está mal que lo diga yo, pero nos fuimos con una situación sobrevenida en que la gente no podía trabajar desde casa, los niños no podían conectarse a Internet, ya veníamos como digo desde 2018, sacando subvenciones para hacer atractivas a las empresas que de lo contrario no hubiera habido ninguna empresa a muchísimos entornos, y, pues estas son las cifras. Hemos reservado para el presupuesto de 2022 alrededor de medio millón de euros para seguir con esas apuestas por las entidades locales, y la intención es llegar al cien por cien de la población.

Debemos estar prácticamente ya casi en un 94 por los datos que me reportan, ese millón y medio es lo que digo que venimos ya apostando por ello en las 5 convocatorias que hemos venido haciendo y en resultados beneficiarios 55 ayuntamientos. Este es el resumen por años 19, 20 en dos fases, ahí sacamos dos órdenes de subvenciones en el 20 y en el 21 esta última, que es de 419.000 euros.

Digo que cuando vas a los entornos rurales te das cuenta de que así bueno, pues hemos estado bastante acertados, eso, pues es de agradecer que la gente lo estaba valorando. Tengan en cuenta que hay gente que con 3 gigas 2 gigas cuando les das 30 o 40 gigas, pues es que claro, les cambias su vida. El ministerio estos son los datos lo recogido porque es importante también la apuesta que ha hecho el ministerio desde el 2019, han llegado a Cantabria 8,5 millones. Fíjense aquí bueno pues he puesto las empresas Orange, Telefónica, Adamo en el 20 y ahora Adamo en el 21 con cuatro millones y medio de euros que encima, pues yo creo que será bueno para todos.

Los fondos europeos que nos vienen llegando también para la banda ancha y digitalización del ministerio son acumulativos sobre el esfuerzo contra nuestro presupuesto, se han previsto 33 áreas de actuación, 33 polígonos industriales a los que hay que sumar algunas áreas portuarias, están por definir, con un presupuesto para el 21, que tenemos que agotar ya, ya hemos publicado el decreto 360.000 euros y 290.000 para el 22 de los fondos REACT.

Además, tenemos 970.000 de este cuadro que les voy a poner a continuación, de los fondos REACT en el ámbito de las telecomunicaciones, componente 15 y componente 19 luego si hay dudas pasaré a explicarlo mejor.

Bueno centros públicos de referencia hospitalares, colegios, etcétera, etcétera tenemos en el 22, 1.800.000 bonos digitales para colectivos vulnerables, tenemos que ver a ver quién es vulnerable, qué rangos se establecen, qué parámetros hay que leer yo no lo he hecho todavía, pero lo haremos a la mayor brevedad ese real decreto, con 257.000 euros. Aquí tienen todos los reales decretos publicados.

Seguimos trabajando con la conectividad en los centros, en los centros. Muchos telecentros habían quedado obsoletos, estamos transformando esos centros de acceso a Internet en espacios de conocimiento digital. La pandemia nos ha obligado a suspender cursos, cursos que estaban siendo un éxito de chavales, hacíamos cursos de formación de APP, impresión en 3 D y estamos retomando todos esos cursos poco a poco en la medida de las posibilidades de ese parón del contrato.

Y ya para acabar este es el resumen en los talleres formativos que hemos venido desarrollando los 44 talleres, como digo, se han tenido que suspender. Estos son los, la inversión que hemos hecho en los telecentros para dotarlos de equipamientos, de ordenadores, de equipos, etcétera, etcétera.

Este es el resumen de las inversiones en todos los telecentros, bueno, aquí tienen un resumen más detallado, como verán en el 20, pues tuvimos que parar y bueno, pues luego, lógicamente, velar por la televisión, el gran, el gran amigo de todos, que estamos hablando de Internet constantemente, pero hay un contrato en marcha con la antigua (...) con (...) que lo que implica es dar cobertura en aquellas zonas donde no tendría el operador que ir por la Ley de Telecomunicaciones, que seguimos soportando, con un importe pues importante y detectando incidencias continuamente y tratando de arreglar todas aquellas.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, Sr. Piña por la ingente cantidad de datos que nos han proporcionado en este tiempo.

Ahora tendrán la oportunidad de intervenir los grupos parlamentarios, puesto que el Grupo Mixto no se encuentra presente pierde su posibilidad de intervención.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, por un tiempo máximo de 10 minutos.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Señor presidente, buenos días a todos.

En primer lugar, agradecer la presentación que ha realizado el compareciente y lo primero de todo sí que manifestar que nos llama la atención que esta sea una comparecencia que se pide el 20 de abril y que se celebra hoy, nos llama la atención esa dilación desde la petición hasta la celebración de la misma, y no, no comprendemos porque esto se realiza de esta manera.

En cuanto a la presentación que usted ha realizado, como decía el presidente, ha sido una cantidad ingente de datos, repasaremos todos ellos detenidamente pero sí que le quiero plantear una serie de cuestiones que me han ido surgiendo a medida que usted desarrollaba su presentación. Por ejemplo, hablaba usted del sistema de pago unificado, que es una medida de la que se lleva hablando desde hace muchísimo tiempo y hacía hincapié en 2 cuestiones: el fomento de la intermodalidad y la recogida de datos, pero, claro, para el fomento de la intermodalidad además de esto también es necesario que se puedan sincronizar bien las rutas de diferentes medios de transporte o de diferentes zonas, y desde la pandemia hasta ahora se ha ido viendo cómo paulatinamente se han ido reduciendo rutas y cada vez es más complicado que las líneas de diario del autobús, del tren, etcétera, sean viables para ir al médico, para ir a trabajar o para ir a estudiar, porque es verdad que se mantiene el servicio de línea regular en muchos municipios, pero no es funcional porque igual hay una línea que sale a las 8 media de la mañana, que vuelve a las 2 y no hay más en todo el día. Todo esto sin contar que, aunque ya excede de su ámbito competencial el problema que hay con la línea ferroviaria en la zona interior de la Cantabria occidental, donde se han reducido tantas líneas que hay veces que es imposible ir y venir en el día en el sistema de tren.

Entonces es verdad, el sistema de pago unificado es un paso importante en el fomento de la intermodalidad, pero si seguimos sin contar con una red de líneas regulares que nos permita coordinar todo eso, pues es complicado.

Y además se me plantea la duda de que, en muchas ocasiones, creo que usted ha comentado algo, sucede que se ve cómo en determinados pueblos en la línea de transporte escolar va prácticamente vacía y hay muchos vecinos que no entienden por qué no pueden hacer uso, un uso que sea compatible con la línea de viajeros. No sé son alternativas, que quizás habría que buscar para hacer que sea lo más eficiente posible.

Otra de las cuestiones que usted planteaba en su presentación ha sido la relativa a la comarcalización del transporte en la zona del Besaya, una medida que nos parece positiva que creo que está funcionando razonablemente bien, pero me surge la duda de hablaba usted de que se había fijado con determinados municipios, si se tiene previsto ampliar, si hay conversaciones, si se va a llegar hasta más zonas como, por ejemplo, el Ayuntamiento de Suances. No sé, qué previsiones hay de ampliación de esta línea.

Luego hay otra cuestión que me gustaría plantearle, que lo hice ya ayer en la presentación del presupuesto de la Consejería de Industria, y no recibí respuesta y sí que me parece importante. En el borrador de presupuestos que hemos recibido, la Fundación Centro Tecnológico en logística integral de Cantabria recibe 6.691.901 euros, que se destina a la

transformación sostenible y digital de la movilidad, lo mismo que preguntaría si nos pudieran explicar un poco en qué consiste, en qué acciones concretas se van a desarrollar o qué se tiene previsto hacer con esta partida se lo agradecería.

También hablaba usted del plan de movilidad. Sí que debo reconocer que aquí me esperaba un poco más, porque nos ha detallado que se están celebrando reuniones, que va a haber mesas de participación pero nada más, y esto es algo que aquí ya en el Parlamento se aprobó una iniciativa hace creo que más de un año me parece y seguimos en la casilla de salida, y me gustaría relacionar esto con la las noticias que salieron recientemente de que se va a fomentar la instalación de puntos de recarga del vehículo eléctrico, porque es verdad que si esta partida sale de la Dirección General de Industria, pero también es cierto que tendría que estar coordinado con el plan de movilidad, porque en otras autonomías se está haciendo una estrategia para diseñar cómo se van a ir colocando esos puntos de recarga. Me gustaría conocer qué criterios se van a seguir a la hora de distribuir estos puntos de recarga por nuestra región. Si iba a ser a demanda del ayuntamiento o si va a ser la dirección general la que va a establecer una línea de actuación para que esto tenga, sea lo más eficiente posible.

Y por mi parte nada más. Agradecer su presentación y quedo a la espera de sus explicaciones.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, señor diputado.

Tiene la palabra el portavoz del grupo parlamentario Socialista, Sr. García Oliva, por un tiempo máximo de 10 minutos.

EL SR. GARCÍA OLIVA-MASCARÓS: Gracias, señor presidente. Señoras y señores diputados.

Pues en primer lugar agradecemos al director general y técnicos que le acompañan, las explicaciones que nos ha dado sobre las líneas maestras de su dirección general. Yo he apuntado lo que me parece más relevante de las mismas, de todo ello yo creo que se puede deducir el trabajo intenso que están desarrollando en bastantes líneas que ahora voy a enumerar y las dificultades que se tienen en Cantabria, pues para sacar adelante bastantes medidas de las que ha enunciado, pero que eso es de justicia, es evidente que hay que reconocer que están haciendo un esfuerzo importante.

Hablado usted del sistema de pago integrado, yo creo que es una necesidad, que todo el mundo ve, la necesidad de tener una tarjeta, una barik cántabra porque, si no, francamente desplazarse por autobuses utilizar además otros medios de transporte público es una odisea muchas veces cuando se hace por la Cantabria rural.

Ha hablado del plan coordinado de transporte del Besaya, un paso también demandado y necesario, no solo en Torrelavega sino los ayuntamientos del entorno, que me parece que es una necesidad, bien es cierto que limitado ahí a esa área que ahora comentaré yo creo que eso tiene que más antes que después ampliarse.

Ha hablado del plan de movilidad de Cantabria, sí me gustaría saber en el sentido de que también ha planteado el portavoz de Ciudadanos, previsiones, cuando contamos con ese plan de movilidad de Cantabria. Porque entiendo que ese plan tiene que ser el Plan estratégico del transporte en Cantabria. Y ahora le haré una consideración al respecto de esto.

Ha puesto ahí un horizonte -no lo he entendido muy bien- 2020-2030. Pero no sé, espero que no sea para terminarlo en la fecha 2030. Hacía mención también a que estaban a la espera de que el Ministerio sacara la ley que se está preparando.

Bueno, yo le animo a que no esté a la espera de eso. Yo creo que un borrador, ustedes tienen capacidad para hacerse con él, con ese borrador y ver un poco por dónde van los tiros para ir avanzando, paralelamente a lo que se está planteando, que se está trabajando desde el Ministerio. No creo que haya que esperar a que se publique la ley para tener preparada la nuestra. Si eso es así, que a lo mejor no lo he entendido bien.

Y ha hablado también de otras cuestiones que también me parecen relevantes. Las áreas de prestación conjunta, la mejora de las infraestructuras asociadas al transporte: carril-bici, etcétera, etcétera. Algunas otras medidas.

A mí, me parece muy relevante lo que es el Plan de movilidad de Cantabria. Yo creo que una de las carencias que ha tenido, que tiene esta región es la falta de planificación estratégica en determinados sectores. Y el transporte es uno de ellos. Porque de su exposición, de sus palabras ya, como le decía, se deduce el esfuerzo, el trabajo que están realizando. Pero a veces se queda uno con la impresión de que es un barco, un bote donde se están poniendo parches, agujeros por los que entra el agua. Que son más los problemas que tenemos que solucionar, que esa visión conjunta que nos puede dar el plan de movilidad y una actuación estratégica.

El Consorcio de Transportes, que no ha mencionado usted. Yo creo que lo dirá el plan de movilidad, evidentemente, pero tenemos que acabar ahí, en el Consorcio de Transportes de Cantabria. Lo hay en el País Vasco, lo hay en Asturias, lo hay prácticamente en todas las comunidades. Y lo que busca es pues muchas de las cosas que usted ha planteado, ¿no? Eso del plan coordinado de transportes del Besaya. Bueno, pues el Consorcio de Transportes de Cantabria sería un plan coordinado de transportes de toda la región.

Yo creo que hay que avanzar ahí; no sé, veo que no se menciona demasiado el Consorcio de Transporte. Y es que antes o después vamos a acabar ahí. Yo creo que es bastante evidente.

Le había hablado ya de la tarjeta de transporte. La necesidad. Quería preguntarle por una cuestión. Hay un plan estratégico para el fomento de la movilidad eléctrica en Cantabria, aprobado creo que en 2016 y vigente hasta 2030, que establece las medidas entre otros puntos de recarga, etcétera, etcétera, y un cronograma de aplicación de esas medidas.

Yo le pregunté el otro día al consejero de Medio Ambiente y ¡vamos! no tenían opción del plan este. Pero en un plan que está elaborado, aprobado y vigente en Cantabria. Yo no sé si ustedes lo tienen también ahí. Porque, bueno, la movilidad eléctrica evidentemente tiene que integrarse en ese plan de movilidad de Cantabria y además de una manera bastante relevante ¿no?

No sé, ese plan, si es bueno, malo, o regular, me imagino que estará bien hecho. Pero llamar la atención para que sea tenido en cuenta y si ustedes lo están siguiendo, pues que me indicara un poco cómo como está de desarrollado.

Una cuestión puntual pero que puede tener su importancia en estas zonas; en concreto, Campo y Liébana. El transporte público a demanda en estas áreas. No sé cómo lo ven desde la Dirección General de Transportes; si cree que es una posibilidad viable. Pero sí es cierto que es una demanda que está en estos territorios.

Y nada más... Bueno, una última cuestión. La página web de transportes de Cantabria, igual merecía un repaso, y actualizarla o ponerla un poco más accesible. Porque me da la impresión que no es muy, muy fácil de entrar ahí y de manejar.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, señor diputado.

Tiene ahora la palabra portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Vidal De la Peña, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Buenos días. Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor director general por haber acudido hoy. Se lo agradecemos infinitamente; porque ha tardado, ¡eh! Le ha costado llegar. Le ha costado mucho llegar.

Yo entiendo, entiendo, y es lógico lo que usted plantea al principio cuando dice: que hay mucho trabajo, que todos los días ocurre algo en su consejería. Es lo que pasa en los lugares de trabajo. Cuando uno va a trabajar tiene trabajo por hacer. Bien.

Y de hecho esto, lo primero que tengo que hacer hoy en esta Comisión es manifestar mi absoluto rechazo a la desvirtuación continua del trabajo de los diputados que estamos en esta Cámara.

Me explico. A mí, me gustaría que quedase bien reflejado además en el Diario de Sesiones. Esta Comisión, su comparecencia para informarnos de la estrategia y líneas de actuación de la dirección general que lidera usted, se pidió en el mes de abril, el 19 de abril -si no recuerdo mal- Y se le pidieron el mes de abril, porque desde nuestro grupo detectábamos que no se estaba haciendo nada, y necesitábamos saber en ese momento qué estaba ocurriendo, o qué es lo que pretendían hacer. Bueno, de hecho, usted ha sido muy gráfico, y yo lo extendería a su dirección general, incluso a toda su consejería, cuando describía la estación de autobuses como un patatal. Bien, pues esa era y es... Bueno, hoy igual un poco menos. Mire, si le soy sincero también, por lo descrito aquí, o al menos intentado estructurar cuáles son sus líneas de trabajo. Para lo cual ha tenido que transcurrir -insisto- media legislatura.

Lo que han hecho ustedes es demorar esta Comisión en el tiempo necesario para hacer el trabajo que no se había hecho antes. O esa es mi impresión. Y como bien nos ha relatado y que hemos conocido a través sobre todo también de los medios de comunicación; subvenciones, inicio del pago unificado del pago integral de transporte, y alguna que otra reunión.

Incluso hubiera agradecido que la presentación que nos ha hecho hoy nos la hubiera dado antes; igual que he visto que la tenía el Partido Regionalista. Pues si nos la hubiera dado antes pues hubiera sido un detalle por su parte. Pero bueno, entiendo que su interés es ocultarnos lo que hace. Pero bueno. No se puede pervertir, señor director general en esta Cámara hasta este punto, porque esta es la Cámara de todos los cántabros; los que les votaron... Bueno, los que les votaron a quien le puso a usted, y los que no. Y que además merecen que los diputados que los representan, en este caso nosotros y hablo por los Populares, seamos respetados.

Porque retrasando las comisiones a su antojo para poder tener algo que contarnos; no me faltan al respeto a mí, que también, le faltan el respeto a toda la ciudadanía. A una ciudadanía que confía en que podamos ejercer control sobre la labor del Gobierno, que es nuestra responsabilidad. Y es para lo que estamos, entre otras cosas. Y que se nos hurta cada vez



que tardan en convocar una comisión siete meses, siete meses ni más ni menos. Es que ha pasado de todo en siete meses, incluso que se hayan puesto a trabajar, o incluso que hayan recogido el patatal que tenían tirado por ahí.

Aquí los temas mueren y con ellos la posibilidad de debatir y trabajar sobre lo que se hace, o no. Y esto se convierte al final en una puñetera farsa; en un engaño, ni más ni menos, y perdone que sea tan honesto, ya me conoce.

Pero es que además alguien tenía que decirlo y que constara. Y puesto que otros además están metidos en esta rueda; pues bueno, pues alguien lo tenía que decir y hoy me toca a mí.

Dicho esto, hasta el mes de abril desde su dirección general, momento en el que pedimos su comparecencia, ustedes no habían dado ni las subvenciones al transporte en carretera, ni a las zonas rurales, ni se había planteado el SUP1, el sistema de pago unificado de gestión y pago integrado transportes públicos, etcétera, etcétera, etcétera.

Y dicho todo esto, señor Piña, ya que estamos hablando de esto ¿Por qué no compareció usted en plazo para hablarnos del plan para comarcalizar el transporte en el Besaya? ¿Por qué nos hemos tenido que enterar -para variar, bueno, o por costumbre, no sé si para variar o por costumbre- por qué nos hemos tenido que enterar a través de la prensa cuando nos hablan de las mesas que se están llevando a cabo para la redacción del tan comentado plan de movilidad de Cantabria? Algo que también aprobamos aquí hace meses y del cual no tenemos, como decía Ciudadanos, pues bueno, pues que estará muy bien, o como decía el Partido Socialista, que bueno, que se planifique. Bueno, igual es una palabra muy grande para ustedes, pero bueno.

¿Qué ocurre con la regulación de las VTC? ¿Hablan ustedes con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para saber qué va a ocurrir? ¿Qué pasa con tantas cosas..., con los taxis? Vemos que se multan a taxis que tienen no sé qué porque no están regulados, vemos... Es que se ve, se oye, se dicen cosas que sorprenden.

Y les recuerdo, los que aquí estamos somos diputados y estamos para controlar su trabajo; le guste o no le guste, pero es lo que nos toca hacer. Y además yo ya por incluir también, pues porque la gente viene y va a trabajar y como usted bien sabe, las infraestructuras son las que determinan que haya una actividad o no. Tenemos un aeropuerto, y en él pues los vuelos van, vienen, se paran, dejan de ir; la gente se queda en tierra; los que vienen aquí a trabajar, desisten; los que se van a trabajar al otro lado, se va por un plazo más largo porque esto no hay quien lo aguante. Padecemos -no sé- una república bananera, con el respeto a quienes producen bananas.

Pero mientras ustedes van y anuncian en octubre: que se van a aumentar los enlaces aéreos, hacen fotos; hacen campañas. Y lo que vemos ni menos son pasajeros que se quedan en tierra. Es lo que hay. Gente que va a trabajar, gente que trae trabajo.

Por otro lado, es que además me hace gracia cuando les oigo hablar de gente que tele-trabaje, que venga aquí a tele-trabajar. Pero bueno, venga aquí a tele-trabajar, o a enterrarse en vida; porque es que, si no tiene capacidad de poder salir, o un mínimo conectividad... En fin.

La cuestión es que esto es un desastre, señor Piña. Su dirección general, pues quiero creer que con lo que nos ha expuesto hoy aquí, pues inicie una estructuración del trabajo y al menos podamos escuchar por su parte lo que se va haciendo. Mejor, peor o regular, me guste más o menos; pero al menos que tenga una línea de trabajo clara que podamos seguir y conocer.

Señor Piña, hay cántabros, que viven y trabajan fuera, que han descartado establecer aquí su residencia, probablemente porque no se les garantizan ni los mínimos.

Y mientras todo esto ocurre habla de del acuerdo que tienen con los transportistas y lo bien que se llevan. Nos dice, o me ha parecido escucharle. Cuando a mi modo de ver, entender y escucharles, se sienten abandonados por el Gobierno que ustedes en Madrid apoyan a través de su diputado, el señor Mazón.

Miren, en Cantabria, hay: 1.710 empresas dedicadas al transporte de mercancías que secundarán un paro en diciembre, si no se resuelve el conflicto de estos días. Porque en Cantabria son 7.000, si no he hecho mal los cálculos, las personas que dependen directamente del transporte; entre empresarios, camioneros, personal de almacén o administrativos. ¿Están haciendo algo, o lo van a dejar para dentro de otros siete meses también venir a contárnoslo? Porque ¡vamos!

¿Con relación al taxi? Pues casi que no me da tiempo ni a hablar, pero me gustaría que nos contara: si está haciendo algo, si lo ha descartado, si ha desistido, si está esperando a que el sector desaparezca, o si la transformación como dicen ustedes ahora también, que solían decir los del Partido Socialista... ¿Cómo era esto? lo del modelo de... Bueno, eso. Yo, es que eso ya no sé... El modelo productivo. Van a esperar a que cambie el modelo productivo en el transporte también.

Señor Piña, de nada sinceramente le ha servido escurrir hasta ahora el bulto. Pero bueno, atienda bien lo que está pasando. Y por favor, cuéntenoslo, al menos para saber lo que está haciendo.

Porque es verdad, todos los días ocurren cosas. Y Cantabria es una comunidad en la que sería no fácil, porque no hay nada fácil, evidentemente, y todo requiere trabajo y esfuerzo, pero un plan de movilidad y no solo en cuanto al transporte, sino en el área también productiva sería importante a considerar y a que usted tuviera en cuenta. Y de paso, pues nos lo contara, y de vez en cuando pues sepamos lo que hace más allá de la prensa. Y podamos al menos creer que tiene usted las ideas claras y los pies en el suelo, o continúa en el patatal ese en el que estaba.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muchas gracias, señor diputado.

Tiene ahora la palabra, por un tiempo máximo de 10 minutos, el portavoz del grupo parlamentario regionalista.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenido de nuevo al Parlamento de Cantabria, estimado y apreciado director general de Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Cantabria, don Felipe Piña, y, por supuesto, a los miembros que le acompañan de su dirección general y de la consejería también.

Bueno, la verdad es que casi no me casi casi me tenía que resistir a hablarle de lo que le iba a hablar, porque a tenor de las palabras que ha tenido que escuchar del portavoz del Grupo Popular, pues la réplica, que no me voy a resistir a darle, me debería llevar 10 minutos no, 15 y 20 y con bastante más concreción de lo que usted ha hecho con respecto a la exposición que ha hecho, valga decir, pormenorizada, al extremo, al extremo y con un nivel de detalle, pocas veces vista, por lo menos en los casi 6 años que llevo yo aquí en estas comisiones, un debate, un nivel de detalle exquisito, ha bajado usted hasta el nivel más infimo de lo que son sus competencias dentro de lo que es el Gobierno de Cantabria, dentro de lo que atiende como la Dirección General de Transporte y Comunicaciones, que siempre parece ser la niña pequeña de la consejería, pero que solamente vamos a dar un dato al cual no ha hecho referencia a nadie hasta ahora, para el año 2022, su dirección general multiplica por dos el presupuesto.

Algo querrá decir en cuanto a lo que va a apostar el Gobierno de Cantabria y la importancia que le confiere a las áreas que están bajo su dirección general, y es que no son pocas, no son pocas, porque afectan a un montón de factores en esta comunidad impresionantes, desde la despoblación, con la transversalidad, en cuanto a las comunicaciones en transportes de mercancías y viajeros, en cuanto a la conectividad, algo con lo que yo sé que ustedes están obsesionados y una obsesión, que yo comparto, la conectividad, la banda ancha, tiene que llegar a todos los hogares de Cantabria, y esto no es una experiencia que venga ni tan siquiera de este año, ni tan siquiera de esta legislatura, esto ya lo venimos arrastrando desde hace ya varios años, en la legislatura pasada, cuando se apostó definitivamente por poner dinero encima de la mesa para que empresas que de ninguna otra manera hubieran apostado por tirar el cable por todo Cantabria, por todos los ámbitos rurales y lo que no va por cable también, porque también hay sitios donde ni tan siquiera ponen palos y llega el cable, sino que hay que llevar a través de las ondas, ¿verdad?, pues es una apuesta que hay que poner en valor, es que parece que aquí el millón medio y el 94 que ha puesto ya de dinero público el Gobierno de Cantabria, dinero de todos los cántabros, por supuesto, y ese 94 por ciento de la población que ya hoy puede disponer, está en condiciones de disponer de banda ancha en casa, no valorar eso es no saber dónde estamos pinados, y me consta que algún interviniente de los anteriores, que tiene una buena vinculación también con el mundo rural, sabe apreciar allí donde estamos viendo vacas, prados, montañas en Cantabria, además tenemos 600 megas, es impresionante, impresionante.

La apuesta que está haciendo desde luego, por mantener también al Gobierno de Cantabria con fondos públicos, no puede ser de otra manera, las líneas de autobuses deficitarias, pues claro que eso ha sido un problema, un problemón además en pandemia, que iban los autobuses prácticamente vacíos pero el que iba, tenía el derecho a ir, eso sí vamos, yo desde luego yo no sé dónde están algunos, si no están en Cantabria, si no están en la comisión, si no están en este mundo, si no salen de casa, pues claro que está apostando el Gobierno de Cantabria y su consejería y su dirección general, la intermodalidad, muy importante la intermodalidad.

Yo creo que aquí se han citado dos cosas que hay que recordarlo también. Ni los ferrocarriles en esta comunidad autónoma ni el aeropuerto son competencias del Gobierno de Cantabria, de acuerdo, porque es que si hay trenes o no hay trenes con una frecuencia determinada o se nos cae los trenes y las líneas y la catenaria y la frecuencias son indebidas, se lo dice uno que es de Astillero, la línea más rentable de FEVE durante muchísimos años fue Santander-Liérganes, por desgracia han caído miles y miles los viajeros que utilizan el ferrocarril de 20 años para acá, es un problemón y ha caído, pero bueno, eso, eso no están en la mano de este señor ahora mismo, sí que es verdad que entiendo que es una tarea del Gobierno de Cantabria exigir pedir la mejora de las infraestructuras ferroviarias, así como de la maquinaria rodante, ¿por qué? porque el tren es un transporte público de futuro, sostenible, que apuesta por la descarbonización, está claro, pero pues hombre, ya me gustaría a mí ver al señor Felipe Peña con esas competencias en Cantabria y con unos cuantos cientos de millones, ya me gustaría, pero no, y el aeropuerto tampoco, que si el aeropuerto pierde viajeros, que si no hay líneas tal, hombre, pregúntele al consejero, pero precisamente al director general de Transportes o se perdió la sesión de ayer, ayer perdió el portavoz del Partido Popular, una buenísima ocasión para haberle preguntaba al consejero por algo en lo que también el consejero aprovechó para decirle que está obsesionado que lo sabe usted, en implementar el número de líneas en el aeropuerto Sebe Ballesteros.



Es que casi la pasión me puede, pero es que casi, es que casi casi es para enfadarse, de verdad, casi es para enfadarse el discurso tan alejado de la realidad, que uno tiene que escuchar hoy aquí y nosotros el SUPI, el Sistema Unificado de Pago Integrado, he oído aquí como que eso es un invento para el presupuesto del año que viene, pero si llevaban ya apostando por el 6 años y una pila de millones impresionante, la complejidad que tiene el dotarnos de un monedero único para poder utilizar ferrocarriles, autobuses, barcos, todos los medios de transporte públicos en esta región.

Se habla poco de CITRASA, hay que hablar más de CITRASA, señor director general, me imagino, me imagino, ojalá que tenga cabida dentro de esa área logístico de La Pasiega, sería una buena ubicación, no sé si nos puede adelantar algo, cómo están ahí los planes, porque unir al millón de metros cuadrados productivos que tendrá La Pasiega, 2 millones en total, pero de productivo un millón, más la apuesta que va a hacer ADIF por tener ahí una estación intermodal importante, pues hombre, CITRASA es que no hay que ser muy listo, tiene que ir ahí, además, ya sabemos los problemas que confluyen en el sitio donde está ubicada ahora mismo CITRASA.

Que nosotros le animamos desde el Grupo Regionalista, como no es de otra manera, a seguir por el camino que viene usted desarrollando desde hace años: conectividad, digitalización, intermodalidad, accesibilidad muy importante, la accesibilidad tiene que estar garantizada en todo aquello que dependa de, y yo sé que ustedes están haciendo esfuerzos también importantes en el mismo en lo que ha citado como patatal, patatal ha dicho que era un patatal cuando llegó, ahora dese una vuelta y verá cómo ha cambiado el entorno y me temo que va a seguir cambiando en ese área tan céntrico, que es la zona de las estaciones en Santander, donde acaban las líneas de autobuses que vienen de fuera de Cantabria y también algunas de Cantabria, pero bueno, es el aeropuerto terrestre de las líneas de transporte de viajeros por carretera.

Plan de movilidad, encantados, y el plan de movilidad no tiene apellido, que se lo inventó el señor Lorenzo Vidal de la Peña, hay que decírselo ya una vez más, lo de productivo se lo ha puesto usted y usted lo puede escribir a boli, pero desde luego yo en ningún sitio es que movilidad sostenible como bastante, pero productiva, pero usted con eso de llevarlo todo al automóvil que no pasa nada, que hay que llevarlo al automóvil, fíjese si es importante y ha perdido una oportunidad buenísima de oro, que le voy a pedir yo, señor director general, en nombre del Grupo Regionalista ya que no se lo he pedido porque se desconecta, estamos hablando de conectividad pues hay aquí alguno que se desconecta con una facilidad pierde cobertura.

Vamos a ver, las hidrogeneras, las hidrogeneras no van a ser para el año que viene, pero el Gobierno de Cantabria está pensando, el Gobierno de España perdón, está pensando en instalar de aquí a pocos años por lo menos 100 hidrogeneras en todo en toda España. Tenemos que tener hidrogeneras ya en el plazo más corto posible, o cuando se vayan implementando hidrogeneras en otras comunidades autónomas para garantizar, para garantizar la movilidad a nivel estatal, tiene que haber hidrogeneras en Cantabria. Bueno, pues no perdamos eso de vista, porque el hidrógeno como vector energético aplicado al transporte, pero también al mundo productivo e industrial y a otros sectores, que es que no solo de coche vive el hombre, señor Lorenzo Vidal de la Peña, que no hay que perder de vista el coche, pero hombre, que está el ferrocarril, que está el barco, que otra vez le voy a tener que hablar de, es que otra vez le tengo que hablar del clúster marítimo, es que hay tantas cosas más allá de... Bueno, sigamos apostando por ello.

He tenido que escuchar aquí unas cosas, yo sé que el director general no se va a poner al nivel que nos ponemos a veces los diputados, lo sé porque cuando viene un consejero o director general se pone a otro nivel, a un nivel técnico exquisito como se ha puesto, en un nivel de detalle abrumador, pero bueno, ¿sabe que me hubiera gustado escuchar del señor portavoz del Partido Popular?, alguna propuesta. Ni una ni una sola propuesta, críticas, críticas, críticas, se va Sánchez, vuelve para acá, vuelve para allá, se va al Gobierno de España, farsa, engaño, qué cuanto llevamos con el SUPI, 6 años, Sistema Unificado de Pago Integrado.

Bueno, la verdad es que y el teletrabajo hombre, el teletrabajo, el teletrabajo ha venido para quedarse, el teletrabajo ha venido para quedarse y hay mucha gente que está trabajando, es que usted yo no sé si sale o se mueve entre dos puntos concretos va y viene y no, vamos a ver, muchísima gente, y yo conozco gente de fuera de Cantabria, que ha venido a vivir a Cantabria porque goza en su casa de 600 megas, 800 megas, 300 megas, porque aquí se vive muy bien, muy tranquilo, muy agradable y está conectado como estuviera a las afueras de Madrid, y aún no se ha enterado que hay teletrabajo, pues hay que seguir apostando, nosotros desde el Grupo Regionalista le animamos a que siga apostando por la conectividad total, para que llegue la banda ancha a todas las empresas y a todos los hogares de Cantabria.

Muchísimas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Lo que sí le ruego a los diputados es que permanezcan que solo intervengan en el turno que tienen correspondiente.

Y ahora, terminado el turno de los grupos parlamentarios, iniciamos en la última el último de los turnos, señor Piña, tiene usted 30 minutos para realizar las aportaciones, opiniones, responden a las preguntas que considere de los grupos parlamentarios.

EL SR. PIÑA GARCÍA: Muchas gracias, presidente. Señores diputados.

Voy a empezar por el final para no se me olviden cosas del representante del Grupo Parlamentario Regionalista, al hilo de agradecer sus palabras porque, además, creo honestamente que tienen bastante que ver con la realidad. El grado de detalle es el que creo es justo y transparente de demostrar en una representación del pueblo y por eso es el empeño en, como digo, mostrar sin tapujos todo lo que ocurre en el caso de esta dirección general.

El tema de CITRASA que ha comentado usted me daría para otra sesión de media hora o de dos horas o de muchas horas, pero por respeto a la nueva directora general de la mercantil y, bueno, pues insisto por falta de tiempo no puedo más que pasarlo por alto muy brevemente, pero la actividad logística y ese cordón perimetral donde se ubican alrededor de 250 vehículos pesados, lógicamente tendrá un embrión o será el embrión del futuro centro logístico de La Pasiega.

Ha comentado el señor de la Peña varias cosas, Vidal de la Peña, de la Peña era el futbolista, yo no he dicho que haya ningún patatal en la dirección general; he dicho que había una situación de insalubridad, de falta de higiene y de convivencia en la plaza que rodea el edificio de la estación, si es un adjetivo pues que no se entiende bien, lo rectifico y le hablo en esos términos más puristas. Y se hizo una intervención, se hizo una obra y da gusto ver a los niños ahora mismo en el entorno de la estación jugar y sin gente conflictiva, más lo que estamos viendo estos últimos días en los medios. Simplemente me refería a ese patatal.

Absoluto rechazo por todo lo que hacemos, bueno, pues puede ser entendible. Yo no vengo aquí cuando me apetece. Yo vengo aquí cuando me han avisado y vendría las veces que sea necesario para explicar mi trabajo. Creo que no sé si ha sido un problema de agenda o problema lo que sea, pero vamos, no tengo ninguna, ningún insisto tapujo en venir a contar lo que usted requiera.

Eso que desde que ha comentado usted, que desde abril se viene trabajando no, no, no, no, se viene trabajando por lo menos desde el principio de la legislatura del año 2019, con unas acciones y unas estrategias que se han ido consolidando y se han completado en aras de digitalizar, de innovar y de mejorar la calidad de vida de las personas.

Claro que el plan de movilidad llevaba meses, pues es que, pues imagínese ¿Por qué vamos a correr? Si lo que estamos haciendo es una plataforma para escuchar a todo el mundo sus sugerencias y sus aportaciones y que se recojan en un documento que luego, junto con el marco normativo, pues nos permita articular y mejorar lo que hay. No quiere decir que lo que haya esté mal, pero se ha venido haciendo de una manera que los flujos como digo y los comportamientos de los viajeros eran distintos, un autobús de línea de 50 años, pues iba lleno y ahora hemos apeado de ese autobús a los escolares. Hemos apeado a la gente mayor porque tienen una asistencia sanitaria. Hemos apeado a mucha gente joven que tiene coche propio.

Son comportamientos que yo no puedo desde la dirección, ni mucho menos, decidir sobre ellos.

Los taxis. Dos denuncias a dos taxistas que se han hecho mediáticas no me parece justo, pero en ningún caso justo. Yo he firmado 26.000 documentos desde que estoy en la dirección incoando expedientes sancionadores en el ámbito de las mercancías. No se ha hecho mediática ni una denuncia. No lo puedo entender. No comparto eso. En primer lugar, por el denunciado o igual ¿qué interés tiene el denunciado en que su nombre esté circulando por, porque ha cometido una infracción? O no la ha cometido, pero es que hay un recurso de alzada, es que hay un órgano para defenderse. Lo que yo no puedo hacer es cuando llega un boletín denuncia de la Guardia Civil que tenemos ocho guardias civiles del cuerpo de la Comandancia de Cantabria, romper una denuncia ¿Usted lo entenderá eso, señor Vidal, de la Peña? Claro que estamos con el taxi constantemente en miles de reuniones me atrevería a decir, estamos a punto de publicar un decreto de regulación del taxi. Está en consultas públicas, entendiendo sus demandas y las hemos escrito y está publicado, y hay un periodo de consultas y se va a aprobar ese decreto.

Áreas de prestación conjunta, aquí tiene el trabajo desde el año 2017. Es que para constituir una comisión de un área de prestación hay que trabajar mucho y no nosotros, todos, el sector del taxi, los ayuntamientos, etcétera, etcétera, con convencer a sus alcaldes y hay un trabajo detrás de todo esto, que cumplan los requisitos, etcétera, etcétera.

El aeropuerto los retrasos desde noviembre de 2020 hasta el 21. Hay 600 vuelos Santander-Madrid. Ha habido retrasos en 2, he multiplicado aquí es un 0,003 por ciento.

La huelga del sector, el paro, como lo quieran llamar, pues a mí se me escapa a mis competencias. Lo que sí es cierto es que el Comité Nacional de transporte, que se viene reuniendo todos los años en diciembre, siempre ha habido en diciembre momentos tensos en los que el sector aprieta, luego se desconvoca, luego...El momento claro que es difícil, sabemos los costes, sabemos el coste del gasoil, pues intentaremos que el ministerio, pues pueda mediar entre las partes para que ese parón, y encima, en las fechas que me es, me parece que es el 20 y el 22 de diciembre, pues es un desastre.

No sea usted tan catastrofista, Sr. Vidal de la Peña, es mi opinión, mi humilde opinión, porque se están haciendo cosas. Podemos tener errores, desde luego que sí desde luego, que los tendremos, pero trabajar, estamos trabajando intensamente, eso se lo puedo asegurar, tanto yo, como todos mis compañeros, y la Fundación CTL, de la mano.



Del Grupo Parlamentario Ciudadanos, bueno, varias cosas. La primera el SUPI, es que el SUPI es que es la intermodalidad. Si alguien habla de la tarjeta del País Vasco, nosotros tenemos un convenio con ellos, nos están chivando las cosas. Tenemos un acuerdo, tenemos muchas reuniones, no sabíamos hacer esto, lo estamos haciendo de la mano de ellos. Hay un convenio de colaboración de cómo la tarjeta, porque hay que copiar, al que sabe, eso está lógico, es entendible que lo que no tenemos ser dinero lo ha dicho el representante. Si a mí mañana en mi dirección, en vez de tener un millón y medio para mantener la red, tengo tres, se acabó, no estaríamos hablando aquí de nada, pero no lo tenemos.

Hay que ir haciendo trabajo fino, de costura con los medios que tenemos. Ya me gustaría tener los 21.000.000 que tiene Educación para el transporte escolar.

Claro que hay que sincronizar las rutas. Hablaba usted de las líneas. Fíjese, eso fue un requisito. Cuando redactamos los decretos obligamos el recuperar esas frecuencias para ser beneficiarios de la ayuda, yo personalmente estaba entre la espada y la pared, porque tenía el alcalde llamándome, quitándome la frecuencia, dudas jurídicas, las empresas apretándome que como les, y entonces, cuando ya decidimos compensar esos déficits, viendo los ingresos que habían tenido en el año pre pandemia 2019, les obligamos a recuperar las frecuencias. Pero no se ha recuperado la demanda, seguimos con un 36 por ciento de caída de demanda y las frecuencias están en un 90. Estamos intentando ajustarla a un 94. Estamos en el 90, prácticamente la totalidad, las frecuencias, pero ¿y dicen ellos y la demanda? ¿Cómo se va a comportar la gente en el 22? ¿Van a seguir con esos hábitos de...? Porque muchas empresas se irán a la quiebra con un 36 por ciento es inasumible.

El regular y el escolar, claro que sí; ¿Dificultades? Donde exista una concesión y un contrato escolar que no responda a la misma empresa, pero donde coincidan llegáremos a un acuerdo, seguramente con la Consejería de Educación y en cuanto el COVID nos lo permita, pues se mezclaran gente del pueblo al final, que va a ser gente mayor, incluso familiares de los niños y podrán convivir siempre y cuando se separen el autobús con un monitor adelante, o sea que eso lo hemos visto todos en Madrid en el metro, lo hemos visto en los autobuses y en teoría, pues habrá que hacer una labor divulgativa en las AMPA, sobre todo, y en los colegios de que el riesgo, entiendo que es mínimo, pero la eficiencia es máxima.

La comarcalización del Besaya. ¿Se van a ampliar municipios? Sí, es la pretensión, claro que sí. Lo que no podíamos es empezar bajo ningún concepto, a hacer todo de golpe y que fueron fracaso el proceso. La Universidad incluso sus estudios hablaba pues de que ayuntamientos vecinos como el caso Puente Viesgo, o el que ha citado usted, Suances, pues claro, que tienen con la cabecera de la comarca una vinculación en el transporte de viajeros muy importante.

Ayer también salió el tema de la asignación a CTL, los 6.690.000. No voy a volver, no voy a volver a ponerle la transparencia. Si quiere lo hago, el dinero del SUPI, del Fondo europeo va a CTL, por eso se dispara esa cuantía de esa del componente 15, los cuatro millones y pico, y los, y el millón novecientos del componente uno, me parece que era... Esa es la cuestión enténdame que yo estoy pues con mucho miedo, porque como decía el representante del Grupo Parlamentario Regionalista, con los mismos medios y el doble de presupuesto, pues nos las vamos a ver muy mal para sacar este dinero, y lo tengo que confesar aquí; tengo mucho miedo, tenemos que pedir ayuda a una asistencia técnica, o alguna encomienda porque no vamos a ser capaces, si no tenemos apoyo en el capítulo de personal.

Y del plan de movilidad, pues he de confesarle que es un éxito rotundo en las siete cabeceras comarcales a las que hemos asistido. Han venido venido prácticamente todos los alcaldes. Y, también le confieso, cuando hemos citado las consejerías, pues siempre falta gente, a las agendas tal y cual, los alcaldes se han volcado todos.

No se cierra ninguna cuestión, va a haber reuniones vis a vis con todos, tenemos los teléfonos abiertos; nos están llamando constantemente. Oye, el servicio de cercanías en Cabezón podría extenderse, por poner un ejemplo hasta tal...o en Reinosa el cercanías extenderse hasta Mataporquera. Todos los días, eso es lo que yo le decía al señor Vidal, de la Peña, que si es que es trabajo. Claro que es trabajo pero que cada día tenemos incidencias unas más grandes y otras más pequeñas. Eso es cuando me refería al trabajo. Por supuesto que vamos al centro de trabajo a trabajar.

Puntos de recarga de vehículos eléctricos. Nosotros en los turismos no es nuestra competencia, pero sí que en los fondos de resiliencia hemos sugerido que nos inyecten dinero para hacer tres puntos de recarga de vehículos de viajeros de autobuses Uno en Santander, otro Torrelavega y otro en Astillero con el fin de que al menos en el arco de la valla, si mañana viene una empresa, que igual alguna va a acceder a esas ayudas que elevan a aportar más o menos yo calculo que un 30 por ciento de la inversión en números redondos, si un autobús eléctrico llega a costar 600.000 euros, le van a aportar 200, lo que es subvencionable que luego no nos echen en cara a la Administración que no puede cargar su vehículo. Por eso es la idea que tenemos en zonas donde la autonomía que ya era de 50 kilómetros, ahora es de 100 y ya parece que está en 200 kilómetros, pues pueda permitir en el arco de la bahía, pues por nuestra cuenta, tener esos esos cargadores.

Comentaba el representante del Grupo Parlamentario Socialista también aspectos que tenían que ver con las fechas de movilidad del plan. No me puedo atrever a dar una fecha y más cuando se fiscalizan tanto las fechas. Creo que sí es importante que tengamos en cuenta ese borrador de la ley de movilidad al que yo no he tenido acceso y creo que mis compañeros de otras comunidades a los que prácticamente todas las semanas les preguntas tampoco. No sé si habrá algún (...) por ahí lo desconozco.

Pero tienen, tenemos que ir a remolque del ministerio en estos casos yo no sé esa estrategia de movilidad que ya hubo un periodo de consultas también en la nuestra, pero también en la del ministerio, qué aportaciones y qué documento. Una cosa es no cruzarnos de brazos, como no lo estamos haciendo, y estamos apostando por la digitalización, contra nuestro presupuesto de principio, pero otra es aventurarnos a tomar medidas que, bueno, pues luego nos puedan pasar factura, por ejemplo, en el biogás. Yo no sé qué estaba diciendo el ministerio ahora mismo en cuanto al biogás, o el hidrógeno de electrificación. Se está apostando por electrificación de los vehículos, pero hay dudas y lo digo un poco a nivel de mi propio estudio particular, que veo que no hay concreción, es todavía, y la apuesta tiene que ir paralelamente con el ministerio. Yo creo que eso es entendible.

Claro, lo ha dicho usted el consorcio, es que el embrión del consorcio del transporte en Cantabria el mancomunar los, por ejemplo, las tarifas, está en Torrelavega. Ese va a ser el consorcio. El inicio del consorcio. Decía usted que, en el País Vasco, en Asturias yo le pregunté a un director general en Asturias hace unos cuantos años que como habían hecho el consorcio, y cuando me incorporé en la dirección, que, si era difícil, me dicen, no te molestes, es imposible, ¿pero vosotros tenéis un consorcio en Asturias? Me dijo, no, esto no es un consorcio, esto se le llama consorcio, pero es un ente que no es un consorcio. Por eso hay que ser finos cuando hay que poner dinero varias partes, y de distintas administraciones, etcétera, etcétera, no es fácil.

Pero si va a ser un consorcio el plan coordinado de Transportes del Besaya, porque vamos a compensar en un centro de compensación el régimen tarifario, y eso es un consorcio, luego ya vinilaremos los autobuses de manera homogénea, las marquesinas, etcétera, etcétera. Integraremos unos con otros y habrá un acuerdo entre las empresas, pero el consorcio tiene un sustento económico muy importante en su trasfondo.

Cuando yo me refería al 2030, quería decir en la estrategia de movilidad igual no me he explicado bien. La estrategia de movilidad sostenible conectada del ministerio es una apuesta, 2030, pero es que es lógico. Cuando hagamos un plan de movilidad en Cantabria y lo aprobemos, tiene que tener una perspectiva a medio y largo plazo. Las líneas concesionales, se lo digo yo, hay que retocarlas y hay que sacarlos a concurso; no será en esta legislatura porque no da tiempo, pero en la siguiente, seguro. Porque hay que optimizar, cuando en experiencias, en ciudades, se apuesta por la intermodalidad tienen un sentido. Otra cosa es que sea un proyecto fallido o no, pero la voluntad de... Por qué dice la ley que el transporte tiene que ser eficiente. Y yo veo en Cantabria, en muchos casos que no es eficiente, pero ni para la empresa, ni para la Administración, ni para el medio ambiente. Pues eso somos conscientes de que hay determinadas líneas, no todas, porque hay otras que funcionan muy bien, que hay que modernizar.

El transporte a la demanda. Ya existen muchos municipios, anecdóticamente, en un municipio que no voy a citar, me llamó una vez el alcalde y tenía el transporte a la demanda, él no lo sabía, pero lo tenía. Tendremos que hacer una función de divulgar y de enseñar a todo el mundo en qué líneas, en qué hijuelas, dónde, en qué concesiones hay transporte a la demanda.

Y en el apartado importante de apuesta del taxi a la demanda en zonas rurales para el servicio del taxi, ya me lo tomo como una cuestión casi personal. Apostamos en el presupuesto con una partida, me parece recordar que es de 60.000 euros para que aquellos municipios que lo soliciten puedan optar a ello. En el momento que haya un municipio en el que eso funcione, pues podremos extenderlo al resto, pero ningún municipio se ha animado. Es una cosa es compleja, los secretarios ponen dificultades, pero la orden de bases está redactada.

Insisto que ahí sí que hacer divulgación para esa partida, que nunca se gasta, el poderla poner en valor. Porque además creo que, junto con las áreas de prestación conjuntas, un servicio que puede ser muy interesante en zonas rurales.

Hablaba usted también de una página web, totalmente de acuerdo, estamos haciendo una página y la tenemos acabada. De hecho, no acaban de chivar aquí unos pantallazos, pero no está todavía en activo. Falta algún remate, que, pues, yo creo que hasta finales de año... Queríamos aplicar en esa página web unos, unos servicios de cara al usuario interactivo, si nos falta, es el remate técnico, que no, tampoco es cuestión de desvelarlo aquí, pero la página está confeccionada, y esta nueva, pues desde hace yo creo que dos o tres meses. Y yo creo que...

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Hernando García): Muy bien.

Pues, reiterando las gracias por su comparecencia al director general de Transporte y comunicaciones y no habiendo más temas que tratar en la Comisión, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las doce horas y treinta y cinco minutos)