



SESIÓN PLENARIA

3. Debate y votación de la proposición no de ley N.º 64, relativa a elaboración de un Plan de Movilidad, presentada por el Grupo Parlamentario Popular. [10L/4300-0064]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Debatida la moción número 22 y apurando un poco el tiempo antes de ir a comer, vamos a pasar al punto número tres con la proposición no de ley número 64, que pasa a leer la secretaria primera.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Debate y votación de la proposición no de ley número 64, relativa a la elaboración de un plan de movilidad, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Defiende la misma por el Grupo Popular, el Sr. Vidal de la Peña durante diez minutos.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Buenos días. Buenas tardes. Bueno, buenas.

Señor presidente, señorías. En este mismo minuto, mientras nosotros intervenimos en esta Cámara, equipos de profesionales de todos los sectores económicos involucrados en la movilidad están trabajando para reinventarse.

La suma de dos nuevas regulaciones, la Ley de Movilidad Sostenible y la Ley de Cambio Climático, una nueva sensibilidad ambiental y la transformación de la forma de consumir, están revolucionando el sector que se prepara para facturar en 2040 más de 310.000 millones de euros.

Para hacer realidad este nuevo ecosistema de movilidad las empresas van a invertir más de 54.000 millones, esto es el cinco por ciento del PIB anual de España. Estoy aquí porque tenemos una oportunidad de que una parte de esa inversión se quede en Cantabria y esta Cámara debe tomar la decisión de si la aprovecha o la deja pasar. Aprovecharla supone conservar en Cantabria el empleo industrial vinculado al automóvil, pero también crear nuevos empleos en sectores como servicios energéticos, tecnologías asociada a la conectividad y la autonomía, la movilidad como servicio, el desarrollo de infraestructuras y nuevas formas de distribución y de uso, entre otros.

La cadena de valor entorno al vehículo tal y como la conocemos, está a cinco años de ser pasado. La consecuencia sobre el empleo puede ser muy negativa o una oportunidad de oro para la comunidad que decida adelantarse. Estoy aquí para preguntar a los grupos de esta Cámara si no les parece que nos merecemos darnos a nosotros mismos como comunidad, la oportunidad de elaborar un plan de movilidad productiva que convierta en empleo para los cántabros una parte de estas inversiones que las empresas van a realizar.

Las organizaciones empresariales del sector de la movilidad, calculan que estas inversiones crecerán en España entre 860.000, perdón, crearán en España entre 860.000 y 1.460.000 empleos, lo que representará un aumento adicional de entre el 7 y el 12 por ciento al PIB nacional. Ahora volvamos la vista a Cantabria, aquí el sector del automóvil aporta un 30 por ciento al PIB industrial de la región de forma directa, un incremento de negocio similar al que se espera a nivel nacional es un incremento de la riqueza de la comunidad, de los ingresos en los hogares que no podemos permitirnos dejar escapar.

Este incremento en valor del negocio se experimentará en empresas tradicionales, como lo son la fabricación de componentes, la comercialización, el mantenimiento y reparaciones, y los servicios financieros, a la vez que, en sectores nuevos, como la conectividad, el software, la gestión de datos, los nuevos componentes y la movilidad a demanda. Esto quiere decir que las 529 empresas del sector y 5.563 trabajadores, por cuya supervivencia ustedes y nosotros estamos preocupados ahora tendrían una firme opción de continuar trabajando en Cantabria.

Pero quiero decir además que esos empleos basados en el conocimiento que ustedes y nosotros queremos para nuestra comunidad tendrían una firme opción de crearse y quedarse en Cantabria. Señorías, si no es esto para lo que estamos aquí igual es que uno mismo se ha equivocado de sitio. Estamos ante una lección sencilla, es ganar o perder, apoyar la elaboración de un plan de movilidad productiva para Cantabria, puede hacernos ganar entre un siete un 12 por ciento del PIB, no hacerlo puede llevarnos a perder cada año y en los sucesivos un 2 por ciento del PIB anual y un uno por ciento del empleo, como efecto de la pérdida de competitividad de las empresas de nuestra comunidad.

A medio plazo el coste de no hacer nada sería comparable al de la crisis de 2011, pero con el efecto perverso de que no sería sencillo recuperar competitividad ni a corto ni a medio plazo. Lo que propongo es que esta Cámara haga suyo un proyecto, que todos los grupos votemos a favor de elaborar un plan de movilidad productiva, que nadie nunca pueda decir que esta es una idea del Partido Popular, ni algo del Gobierno, ni un motivo más para uno de esos enfrentamientos que la sociedad de Cantabria ahora no nos perdonaría.



Lo que pido hoy a los grupos es el apoyo para instar al Gobierno de Cantabria a destinar una partida económica para licitar la redacción de un plan de movilidad productiva, de forma que antes de acabar el año estemos en condiciones de saber qué acciones tenemos que abordar para convertirnos en el territorio de España más atractivo para el desarrollo, la experimentación y el crecimiento de las empresas del sector. Las fechas no son caprichosas, las nuevas regulaciones nacionales del sector de la movilidad apremian, también apremia la necesidad de que las medidas que el plan proponga se incorporen al presupuesto de Cantabria 2021, si no queremos que esta iniciativa quede en el territorio de lo que pudo haber sido y no fue.

No vengo a esta Cámara sin haber testado antes si la candidatura de Cantabria sería tomada en serio. He sometido la iniciativa al juicio crítico de dos de las organizaciones empresariales de mayor peso del sector a nivel nacional: ANFAC, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y SERNAUTO, la Asociación Nacional de Fabricantes de Componentes del Automóvil.

También he pedido una valoración al clúster Gira, a los sindicatos UGT y Comisiones Obreras y a la patronal CEOE-CEPYME Cantabria. Si todos opinan que se puede, nosotros debemos entender que se debe y poner todos los medios para hacer de Cantabria la comunidad de referencia para el sector de la nueva movilidad entre 2020 y 2040.

Cantabria es hoy, en el primer trimestre de este año, la cuarta comunidad de España con mayor número de vehículos eléctricos matriculados y de puntos de carga después de Catalunya, Asturias y Madrid. Como sociedad esto nos sitúa como una de las cuatro primeras en ser conscientes de la necesidad y las posibilidades de una nueva movilidad. Como territorio económico el peso de la industria del automóvil en Cantabria es superior al 30 por ciento, lo que supone que una parte importante del tejido empresarial necesario para abordar con garantías este proyecto ya existe. Y entendería este plan de movilidad productiva como una garantía de supervivencia del negocio y del empleo.

Como territorio social, Cantabria está en mejor posición que otras comunidades afectadas por la inestabilidad que suponen los nacionalismos, acredita además una trayectoria de acuerdos entre empresas y sindicatos que siempre valorada por los inversores a la hora de analizar la viabilidad de un proyecto. Cantabria no es una comunidad desconocida en el sector de la movilidad, tenemos una tarjeta de presentación consolidada y prestigiosa, un puerto altamente especializado en el sector del automóvil, el tercero en volumen en España, y es considerado el mejor valorado por el sector. Si no hacemos valer estas ventajas, estaremos regalando una oportunidad a otras comunidades, porque la industria de la movilidad va a crecer, es evidente, todos nos queremos mover cada vez más y de diferentes maneras, y esto será aquí o en otro lugar.

La decisión es de todos ustedes.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias señor diputado.

Al haber presentado una enmienda de modificación conjunta de los grupos Socialista y Regionalista, tiene la palabra el Sr. García Oliva del Grupo Socialista.

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

No es frecuente que una proposición no de ley obtenga un respaldo mayoritario no sé si todos los grupos de la Cámara, pero casi todos van a apoyar esta proposición no de ley, lo cual es doblemente satisfactorio por el tema de que se trata y porque se puede llegar a consenso, también. La reflexión que me cabe es que a veces la oposición, cuando se olvida de operaciones de acoso y derribo contra el Gobierno de Madrid, puede llegar a ser hasta razonable y se pueden encontrar puntos de acuerdo.

Pero bien, centrándonos en el motivo de esta proposición no de ley no puedo dejar de estar más de acuerdo con esta proposición, y también me ha sorprendido la exposición de motivos que la acompaña, porque desde mi punto de vista es impecable, casi diría no sea que coincidimos absolutamente en ello.

Si miramos lo que está ocurriendo con la movilidad sostenible vemos que es uno de los ejes en los que se va a apoyar las políticas de reconstrucción que va a haber inmediatamente. La movilidad ha sufrido una evolución en los últimos años de carácter radical y para bien, afortunadamente, para bien viejos esquemas viejos modelos ya no valen ni van a valer en el futuro inmediato. Además, es que debemos estar preparados para esto que viene porque, como usted ha dicho y estoy de acuerdo, tenemos que aprovechar esta oportunidad porque van a venir fondos muy importantes para propiciar esta nueva movilidad o movilidad sostenible.

Si miramos a nuestros vecinos, por eso nos encontramos en Asturias tiene ya un consorcio de transportes desde el año 2002, aquí no tenemos consorcio de transportes, aquí, aunque cada empresa o cada ayuntamiento tiene sus propias líneas y su propio su propia modelo de movilidad. En Asturias desde el año 2002 tienen una ley de transporte y movilidad sostenible desde 2018, han aprobado hace escasas semanas el Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias, donde



están todos los agentes implicados. Ayuntamientos, ayuntamientos, no concejos, y también el sector implicado relacionado con la movilidad.

Lo mismo pasa en el otro lado en Euskadi, en Euskadi tiene un plan director de transporte sostenible desde el año 2002 y luego han hecho otro que tiene vigencia hasta el 2030. El Plan integral de movilidad eléctrica es de 2018 alcanza hasta el 2022 y están aprobando, han aprobado ya, no lo sé exactamente, la Ley de movilidad sostenible. Si nos comparamos con Andalucía, por ejemplo, también se está tramitando ahora mismo una ley de movilidad sostenible.

Si nos comparamos con todo esto, pues Cantabria hay que reconocer que estamos en una situación, unos pasos por detrás en Cantabria simplemente tenemos el plan de movilidad ciclista que se puso en marcha, inició su andadura desde la Dirección de Medio Ambiente en la legislatura 2007- 2011, se ha terminado recientemente y todavía no está implementado o no está desarrollado tenemos un plan de movilidad eléctrica que se aprobó la pasada legislatura, que a mí me parece excesivamente modesto, poco ambicioso y creo que francamente no hemos vuelto a saber más del asunto. Por lo tanto, creo que conviene preparar se porque los tiempos están cambiando los tiempos están cambiando y la movilidad está cambiando y está cambiando muy deprisa.

Las políticas europeas, las políticas de la Unión Europea van en esta dirección, simplemente voy a poner dos ejemplos. En Noruega en el mes de mayo o sea el mes que acaba de terminar la cuota de mercado de los coches eléctricos llegó al 66 por ciento de las ventas, lo cual no es cuestión baladí. En Alemania, hace apenas cuatro días la canciller Merkel, dentro de los fondos de reconstrucción de el Plan de reconstrucción post- COVID anunció 2.200 millones de euros, 2.200 millones de euros para ayudas a la compra de vehículos eléctricos en Alemania, otros 2.500 millones de euros para infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos y producción de baterías y 7.000 millones de euros, para apoyar el uso del hidrógeno como fuente de energía, que va a ser el siguiente paso en unos años lo vamos a tener a las puertas también.

También en España el Gobierno se está moviendo, tenemos la estrategia española de movilidad sostenible, que se aprobó en 2009 y que probablemente el año próximo vaya a ser reactualizado, pero nos marca hay una serie de hitos, una serie de caminos en los que hay que enmarcar lo que va a ser. El desarrollo de la movilidad sostenible se va a aprobar a finales de año la Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, que va a ser muy interesante porque no solo va a ser el marco y las directrices donde se va a enmarcar todas las iniciativas y todas las estrategias de las distintas regiones, sino que también probablemente ponga claridad a temas como la financiación de líneas, infraestructuras, etcétera, etcétera.

Y también se anunció un plan de fomento del uso de la bicicleta. En este sentido, nuestra enmienda de modificación simplemente lo que pretendía es que ese plan de movilidad sostenible de Cantabria que, como digo, nos parece una necesidad porque vamos con retraso, una necesidad para poder aprovechar todos estos fondos que van a venir tanto de Europa como probablemente del Gobierno central que se enmarque dentro de lo que es una estrategia general del Estado, que cuyos pilares son la sostenibilidad en distintos ámbitos, tanto del uso de fuentes alternativas de energía, reducción de la contaminación del aire, reducción de la contaminación sonora, etc. o esas cuestiones que están ya perfectamente marcadas y señaladas en la estrategia de transporte sostenible que tiene España.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias señor diputado.

Por el Grupo Regionalista, el Sr. Ortiz define también la enmienda de modificación.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Muchas gracias, señor presidente. Muy buenos días, señorías.

Pues me he quedado un poco sorprendido, Sr. Lorenzo Vidal de la Peña, porque a tenor de lo que habíamos leído en su en su PNL número 64, pues nos gustaba la música y la letra y se ha presentado una enmienda de modificación porque creíamos que era bueno centrarlo. Y yo creo que una vez presentada la enmienda de modificación nos reafirmamos más en centrar el tiro, porque usted está hablando de un concepto de movilidad que ha dicho por cinco o seis veces plan de movilidad productiva y no es el adjetivo que acompaña a la movilidad en la mayor parte de los estudios, leyes y estrategias que se plantean tanto a nivel nacional como desde el Gobierno regional.

Estamos hablando de movilidad sostenible para mí que son cosas bien distintas, y me gustaría que en su segunda intervención nos aclarase un poquito esto, porque yo por lo menos venía a hablar aquí de un plan de movilidad sostenible que abarca todo Cantabria, pero en todos los ámbitos, usted se centra en su exposición de motivos, en hablar de crecer y competir económicamente con otras comunidades. Estamos de acuerdo, evitar el colapso de la región y atraer inversiones, estamos de acuerdo; acabar con el vacío de la Cantabria rural, de eso no ha dicho nada, estamos de acuerdo.

Pero, claro, oyéndole la verdad sinceramente me ha despistado un poco, me gustaría que centrarse el tiro. Nosotros, en la enmienda que presentamos, de modificación, junto con el grupo Regionalista aparte de recoger sus dos puntos de la PNL, añadimos como primer punto que el Parlamento de Cantabria insta al Gobierno de Cantabria, en consonancia con la



Ley de movilidad sostenible que, como bien ha dicho el portavoz del Partido Socialista, esperamos que sea de aprobación inmediata, realmente yo creo que ha sido esto del COVID lo que lo ha parado un poquito y también en consonancia con la estrategia española de movilidad sostenible, la EEMS que esa es del año 2009.

La verdad es que también han pasado también sus 11 añitos, pero es un documento muy extenso, ciento y pico páginas que he tenido la oportunidad de leer y que le recomiendo su lectura, Sr. Lorenzo Vidal de la Peña, porque estamos hablando de movilidad sostenible, la lectura es recomendada. Usted yo creo que habla de otra cosa, con la cual no es que estemos en desacuerdo, pero yo creo que no se ciñe, no se ciñe realmente a lo que estamos debatiendo hoy aquí por lo menos a tenor de lo escrito y lo que vamos a votar.

Porque claro, yo venía aquí a hablar de otros asuntos relacionados con la movilidad sostenible medioambientalmente reducción de ruidos, reducción en el consumo de los vehículos, ir dejando de paso el coche privado, apostar por un transporte público y colectivo, con unas emisiones muy reducidas; la protección medioambiental estamos hablando, no le he oído hablar, creo que habrá que revisar luego el Diario de Sesiones, de intermodalidad para nada.

En la primera parte de esta de esta sesión plenaria sí que se habla mucho de intermodalidad. Ferrocarril tren, barco, puerto, no vamos a hablar ya más de lo suyo porque lo suyo lleva otro recorrido, Sr. Palacio, pero nada más le digo una cosa, el puerto de Santander no ha hablado nunca de que necesita un puerto seco, ha hablado de que necesita el puerto de Santander para algo será el puerto de Santander y sabrá lo que necesita, que necesita un área logística cerca de Santander bien comunicada con otras vías terrestres, para ampliar su espacio. Eso lo que yo he oído en repetidas ocasiones hablando del puerto de Santander lo del puerto seco lo ha introducido usted aquí de motu proprio, pero bueno.

Por no desviarme del asunto de intermodalidad, de accesibilidad, hemos participado en distintas ocasiones en la Mesa de la red ferroviaria de Cantabria, los distintos grupos políticos y hemos podido ver las deficiencias en cuanto a inversiones en infraestructuras, en material rodado. Bueno, ya ha venido varias veces a esta Cámara plenaria el asunto, y yo creo que volverá, volverá, porque, desgraciadamente, las noticias que leemos en los últimos días no son halagüeñas respecto a cómo sigue evolucionando en el declive la red ferroviaria de Cantabria, concretamente con el cierre temporal de las estaciones de Treceño y de Unquera.

Eso habla de que no se están poniendo malas medidas, se retrasan la venida de esas 28 máquinas las infraestructuras, y yo creo que en eso estaban de acuerdo tanto el Gobierno nacional del PP como del PSOE. Bueno, en el papelito tenemos ahí recogidas, distintos compromisos que yo creo que van a ser atendidos, pero la verdad que ahí se ve deficiencia.

Por eso le digo, y la seguridad vial de eso sí que sabe usted, de seguridad vial, bajar la siniestralidad en cuanto al uso de los coches, transporte de viajeros y de mercancías. Es que esto es muy complejo, la verdad que un plan de movilidad abarca tanto y aspectos tan complejos, pero usted se ha centrado en la movilidad productiva y nosotros venimos aquí a hablar de otra cosa realmente entonces, bueno.

Y simplemente me gustaría dejar constancia aquí de que Cantabria no tiene un plan de movilidad, no le tiene, sostenible vale, yo me centro en el tema más amplio y no en el suyo, o este que nos ha venido a explicar dentro del sistema de algo enfocado a la productividad, a la creación de empleo, a la aprovechamiento de inversiones privadas, pero yo creo que es que realmente puede ser una parte de él, pero estamos hablando de algo mucho más global, aparte de las sendas ciclables que usted conoce bien, Sr. García-Oliva.

Pero claro, ¿qué ha hecho el Gobierno de Cantabria? Bueno, pues como se ha señalado aquí se aprobó el 23 de mayo de 2019, el Consejo de Gobierno ha aprobado el decreto de el Plan estratégico para impulsar y fomentar la movilidad eléctrica en Cantabria. Estoy de acuerdo con lo que ha manifestado aquí el portavoz del Grupo Socialista, cicatera la inversión, pequeña en comparación como se están invirtiendo y como están manejando estos presupuestos en otros lugares de Europa. Vamos muy retrasados y siempre nos hace falta más dinero y no sé dónde lo vamos a sacar, bueno que lo busque el Gobierno donde sea.

Pero realmente hablaba de que era un plan que tenía vigencia hasta el año 2030 y solamente voy a decir que con un presupuesto inicial de 6,8 millones de euros no son muchos ¿verdad? Apostar por un plan, se estructuraba en cuatro ejes del vehículo eléctrico, las infraestructuras de recarga, el impacto en la región y la gestión pública. De todas estas acciones conocemos año a año las inversiones que se van haciendo desde la Dirección General de Industria en cuanto a implementar más puntos de recarga en Cantabria son pocos, realmente son pocos, pero de momento todavía el parque eléctrico también parece ser que en Cantabria es poco.

El Plan Renove eficiente, esto es una acción de la Dirección General de Industria también, no se ha ampliado, como bien se sabe en esta situación excepcional de crisis del COVID el plazo de presentación de solicitudes hasta noviembre del año 2020, de este año, el presupuesto de un 1.200.000 y realmente parece ser por los resultados de los primeros meses del año, que había sido buena, bien acogido por los usuarios y ya se habían otorgado ayudas por valor de un 1.137.000 euros.



Y luego, bueno, distintas acciones, ya os digo, ya les digo, perdón, dentro de que no tenemos plan de movilidad, sí que desde la Dirección General de Transporte se implementan distintas acciones, del orden de 2 millones de euros al año, se aportan a la subvención de las líneas de transporte rural. Eso de la Cantabria rural, que es verdad que a veces adolece de esas deficiencias en cuanto a comunicación de viajeros, bueno, pues ahí el Gobierno de Cantabria fueron alrededor de dos millones de euros al año.

Y luego, como bien conocen también por las comparecencias que hace el director de innovación e industria, transporte y comercio, de los proyectos que tienen respecto a el sistema único de pago integrado, el SUPI, 8 millones de euros se están invirtiendo a lo largo de una serie de años que lo que están favoreciendo es la intermodalidad.

Transporte de viajeros, ferrocarril, autobuses también querían meter al transporte marítimo en el entorno de la Bahía de Santander. Bueno, se están haciendo acciones que van encaminadas, yo creo entroncadas con esas acciones que serán propias de lo que ordene o dirija un plan de movilidad sostenible.

Se están haciendo cosas yo creo que hay que seguir avanzando en ese sentido porque la verdad, no podemos perder ese tren, no solamente el ferroviario. Con nuestra enmienda, que yo creo que va a ser acogida o esperemos que sea acogida por el Grupo Popular pues vamos a votar a favor. Pero yo creo, señor portavoz del Partido Popular, que en este caso estamos hablando de nosotros de algo mucho más amplio y usted se ha centrado en el sector del automóvil, que es de importancia, es de importancia suprema en cuanto a la generación de negocio y generación de empleo, pero creo realmente que estamos hablando de cosas distintas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Mixto, Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Antes de empezar a referirme a el tema, le agradezco la atención y le agradezco además que me conceda la auditoría, la autoría de la idea de un puerto seco para Cantabria y en Cantabria. Le agradezco, además, que considere que soy el autor de la idea de vamos a construir un puerto seco en Cantabria y que hasta que yo llego a la política, hace relativamente muy pocos meses, nadie intentando ser planteado construir un puerto seco en Cantabria, en Cantabria, y que lo que había eran otras cosas y que soy yo el único que plantea. Le agradezco la propiedad de la idea porque objetivamente, pues es una idea para sentirse orgulloso.

Dicho eso, venimos aquí a y por supuesto nunca se había mencionado, si venimos aquí porque VOX quiere apoyar efectivamente este plan de movilidad en la misma línea y a la que se ha planteado por el Partido Socialista, con el que curiosamente estamos coincidiendo mucho hoy y más por el sentido común que por la ideología de cada cual, pero hay cosas que se imponen a la, a la propia visión o al color del cristal.

Cantabria necesita un plan de movilidad y es clarísimo que lo necesita. Tenemos una concepción del transporte público anclada en los mediados de siglo del siglo 20, que hay que adaptarla a las nuevas necesidades y, efectivamente, ya en Madrid se puso en marcha el consorcio de transportes a principios de los años 90, en Asturias lo tiene funcionando de una forma absolutamente eficaz.

A pesar de que durante los últimos años se ha abandonado el transporte público ante la, ante la pujanza del transporte privado en automóvil, tenemos que volver a recuperar esa concepción y tenemos que volverlo a por la vía de ofrecer a los ciudadanos un transporte público eficiente, con unos costes razonables y sobre todo con una cobertura a la totalidad de la región. Y eso se tiene que hacer no a través de planteamientos municipales, que es lo que permite la legislación, sino a través de plantear de un único planteamiento regional, y por eso es relevante el pedirle al Gobierno de Cantabria que nos redacte ese plan.

Y es absolutamente atinado pedirle que venga dentro de seis meses y nos cuente qué ha hecho porque si no se lo pedimos tendríamos que pedírselo dentro de un año y descubriríamos qué ha pasado lo de La Pasiiega, que dentro de unos años empezaremos a elaborar ese plan que probablemente para final de legislatura se convierta en el gran proyecto de legislatura de la siguiente. Entonces, efectivamente es bueno venir.

Dicho eso y una vez que cuenta con nuestro voto también cuenta con nuestro apoyo para el Plan de fomento de la industria de la movilidad. Me parecen sus razonamientos muy adecuados, muy razonables y creemos que efectivamente Cantabria tiene que estar en ese proyecto; ya lo está, tenemos muchas industrias de automoción, incluso ahora el Gobierno va y me hace feliz saber que va a tener mucho éxito en el mantenimiento de la planta de Nissan, en Los Corrales, que es básica. Y digo que estoy seguro de que va a tener mucho éxito porque el Gobierno está trabajando para ese mantenimiento, una vez que ya la Nissan ha anunciado a nivel mundial que la planta se queda. Con lo cual seguro que esa acción política del Gobierno Regional está abocada al éxito absoluto. No aplauda todavía.



Efectivamente, tenemos un puerto que es relevante para para la industria de la movilidad; tenemos empresas orientadas a la fabricación de vehículos, tenemos mucha tecnología y tenemos una región perfecta para ubicarla. Cualquier propuesta que haga en ese sentido, por supuesto que contará con nuestro apoyo, como ésta que ya les hemos indicado que votaremos favorablemente. Ahora puede aplaudir si quiere.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor diputado.

Sr. Marañón. A ver si pone un poco de seriedad en las intervenciones.

EL SR. MARAÑÓN GARCÍA: Gracias presidente. Señorías.

Como ya se ha dicho, la proposición no de ley que ahora debatimos propone la elaboración de un plan de movilidad para Cantabria en el plazo de un año; algo con lo que estamos de acuerdo y votaremos a favor de esta iniciativa, sabiendo además que se va a aceptar la enmienda presentada por el Grupo Regionalista del Grupo Socialista.

Al final, en el Pleno de hoy, en la mayoría de las cosas de las que hemos hablado se trata de tener una estrategia. Hemos hablado de una estrategia en el sector del turismo, de una estrategia o de algo parecido en cuanto al suelo industrial. Y ahora hacemos lo mismo con el sector de la movilidad. Y nos parece muy necesario, porque hasta ahora sí que es verdad que se han ido dando acciones puntuales en diversos ayuntamientos, sobre todo o centradas en el uso de la bici, o el fomento de la bicicleta, algo de la intermodalidad muy poco, mucho menos de lo deseable. Pero se han ido haciendo actuaciones puntuales que sí que sería de desear que se hiciesen de manera global y con una estrategia conjunta; sobre todo porque una buena planificación en base a un plan de movilidad que abarque todo el territorio general, que marque unas directrices claras, permite luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la dinamización de la economía. En todo eso estamos de acuerdo.

Y también estamos de acuerdo con la coletilla que usted le pone al plan de movilidad productivo. Porque en un principio sí que nos parecía... No entendíamos porque yo vi su rueda de prensa, vi lo que ponía en la proposición no de ley, y me faltaba una explicación. Hablé con usted, me lo explicó y me parece muy interesante. Y es ir un paso más allá y dar un salto de calidad.

Sí que es verdad que lo que usted plantea es una cuestión muy ambiciosa y ojalá se consiga una cuarta parte de lo que usted plantea en la proposición no de ley. Pero solamente con eso ya sería un avance muy importante para la economía de nuestra región y se generaría muchísimos puestos de trabajo.

Ahora bien, hay que trabajar rápido y el plazo que usted pone de un año nos parece, como nos sucedía en la proposición no de ley de turismo, muy poco ambicioso. Si tenemos que esperar un año, seguramente las comunidades vecinas nos adelanten y perdamos la oportunidad de llevar la bandera de este proyecto de la movilidad, con la coletilla de productiva.

Y sobre todo es importante hacerlo cuanto antes, porque se habla de esos 10.000 millones que se hablan desde España y desde Europa en inversiones en esta materia y cuanto antes convirtamos este plan de movilidad en actuaciones concretas, las que sean, siete, ocho, diez, veinte, las que sean necesarias, mejor y más fácil será conseguir financiación para las mismas.

Por todo ello votaremos a favor de esta iniciativa. Y esperamos que se actúe con mayor rapidez que el año que se plantea en la iniciativa.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor diputado.

Tiene la palabra el Sr. Vidal de la Peña, del Grupo Popular. Manifestándose sobre la enmienda presentada.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Gracias presidente.

Bien. Señorías, no sé si como decíamos durante el confinamiento vamos a salir de ésta más fuertes. Pero lo que sí parece es que todas y todos estamos dispuestos a salir más sensatos. Una prueba de sensatez es este ejemplo de unidad en un proyecto que no es de partidos, es un proyecto de comunidad.

Esta propuesta acaba de dejar de ser del Partido Popular y pasa a ser de Cantabria. Y le da a Cantabria una posibilidad de importar, de contar a nivel nacional e internacional como pocas veces antes habrá tenido. Eso sí, maneámosla con cuidado y con el entusiasmo que merecen las oportunidades que llegan cuanto más falta hace.



Por mi parte tienen ustedes todo mi compromiso de poner mi experiencia en el sector, mis contactos y todo lo que pueda aportar para que el plan de movilidad productiva de Cantabria pase de ser una oportunidad a una realidad en el plazo más breve.

Quiero hacer algunas referencias a lo que han dicho ustedes. En ningún momento he mencionado el automóvil. En ningún momento he dicho la palabra automóvil. Señoría, cuando usted quiera estará encantado de exponérselo, porque hay que salir de la caja para pensar de otra manera en un momento de tanta necesidad como el que tenemos ahora. No podemos quedarnos en ver cuál es el recorrido de un movimiento ciclista cuando estamos hablando de que Cantabria sea percibida como un territorio en donde hay un equipo de los mejores técnicos dedicados a el software de la conectividad entre las cosas, cuando tengamos aquí un equipo de juristas que estén previendo la reglamentación que pudiéramos necesitar porque se ha inventado un medio de movilidad que va mucho más rápido que la reglamentación posible, cuando tengamos factorías adecuadas o medios de producción conforme a esa movilidad que poco a poco se irá haciendo su sitio.

Porque desde lo que yo he venido a hablar es de algo mucho más importante, es de empleo. Es de empleo. No perdamos hoy, ahora de vista el empleo; el empleo de las empresas que tenemos ahora mismo y que debemos cuidar y ayudar a actualizar para que estén y sean capaces de seguir, de remontar, incluso de crecer si tenemos la posibilidad. Hablamos de empleo, señorías. Hablamos de empleo, empleo, empleo, empleo, empleo, empleo... Y después hablaremos de reglamentar cómo se han de mover los patinetes ¿vale? que también, pero después. Primero, hagamos que Cantabria, siendo el territorio que es, ubicado donde está ubicado con las posibilidades que tiene y el momento en el que nos encontramos sea el referente a nivel internacional, nacional, local, para ser percibido como un lugar donde se plantea la movilidad en todas sus vertientes. Esa es la ambición de un plan que todo lo demás habrá de irse encajando en donde el desarrollo de la misma, el desarrollo de esa movilidad tendrá que ser una vertiente más, un hilo más que cuelgue de ahí.

Pero en sí de lo que se trata es de que hablemos de empleo. De desarrollar un plan, un proyecto para Cantabria entorno a la movilidad, una necesidad, un momento. Perfecto. No se trata de esperar a que nos den el dinero que nos venga de Europa, de Madrid, de donde sea. No, no. Se trata de buscar como algo fehaciente, lógico, real; oiga, vamos a hacer esto, queremos hacer esto y para esto, necesitamos esto. De eso se trata. No, me tocan 23, 15 16..., según cuánto he dado, cuatro soy, cuántos somos, en donde viven... No, oiga; que vamos a hacer esto, para esto, porque hace falta. De eso se trata. No se trata de otra cosa. Y estoy dispuesto a explicárselo uno por uno, a quienes ustedes quieran. De verdad. ¿Cuál es la idea? Qué es lo que ambiciosamente, porque creo que es así como debemos de pensar aquí dentro, para que luego caiga como el agua hacia abajo.

Bien. No me quiero extender, pero sí hay una cosa que quería pedirles. Y discúlpeme, señor presidente, medio segundo. Y es que es mi última petición de hoy. Es que acortemos los plazos. Tienen razón. Esta propuesta la hice el 19 de febrero. ¿De acuerdo? Entonces iba a tener un desarrollo todo esto. Pero es que hoy exponencialmente la COVID nos ha multiplicado por mil el plazo, nos lo ha recortado. Esto es urgente, esto es para septiembre. Esto es para trabajar en julio, en agosto, y yo el primero con quienes ustedes quieran. ¡Vamos! para lo que haga falta. Pero lo necesitamos ya, a primeros de septiembre, no más allá.

Señores consejeros, señor presidente de Cantabria. Siento que esté atendiendo la llamada, pero dediquen recursos, personal y tiempo ahora a impulsar el nacimiento de este proyecto, para que las primeras medidas contenidas en él puedan formar de verdad parte del presupuesto de 2021.

En un proyecto de estas características esperar -es verdad- esperar es perder.

Muchas gracias de nuevo.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Gracias, señor diputado.

Levantamos la sesión. Y una vez levantada la sesión y fuera del orden del día, permítame una licencia; felicitar en su cumpleaños al diputado, Sr. Palacio.

A las cuatro a cuatro estamos de nuevo aquí.

(Se suspende la sesión a las catorce horas y ocho minutos)