



SESIÓN PLENARIA

8.- Interpelación N.º 67, relativa a resultado del estudio de utilización del servicio de transporte público regular por carretera entre Castro Urdiales, Laredo y Santander, consecuencia de la aprobación de la propuesta de resolución aprobada por el Parlamento el 09.03.2020, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [10L/4100-0067]

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos al punto siguiente, al punto número 8.

Secretaria primera.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Interpelación número 67, relativa a resultado del estudio de utilización del servicio de transporte público regular por carretera, entre Castro Urdiales, Laredo y Santander, consecuencia de la aprobación de la propuesta de resolución aprobada por el Parlamento el 9 de marzo de 2020, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Para el turno de exposición, tiene la palabra el diputado Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Ya siento señorías, que la cuestión que ahora nos trae sea mucho menos apasionante, ya no se trata de una estafa masiva al electoral, generando unas expectativas desmedidas, en una zona económicamente depauperada. Aunque sí hay una similitud con lo que me trae aquí, que es jugar con las necesidades y las promesas que hacemos a la gente que necesita nuestros servicios.

El 9 de marzo de 2020, parece que ha pasado ya muchos meses, era cuando todavía el COVID no era una alarma, al revés, era una cosa mucho menos peligrosa que la gripe; llegamos un acuerdo todos los grupos de la cámara, en que nos comprometíamos a solucionar el problema del transporte, que Castro tenía con el hospital de Laredo y con el hospital de Valdecilla.

Todos los grupos vimos que un ciudadano de Castro que no pudiera utilizar su propio medio de transporte, no tenía forma ni de acercarse al hospital a recibir su asistencia médica ni tenía forma de acercarse al hospital, con muchísima libertad de horario, para visitar a un familiar ni tenía forma de acudir al hospital de Valdecilla, porque los autobuses no paraban en el hospital de Valdecilla.

En aras al consenso que siempre buscamos, sustituimos lo que era nuestra pretensión que era: vamos a solucionar eso y vamos a generar líneas, por: realizar en el plazo máximo de cuatro meses un estudio de utilización del servicio de transporte pública regular por carretera, entre Castro Urdiales, Laredo y Santander, con el objetivo de desarrollar una adaptación de las frecuencias, los tiempos de viaje y los itinerarios, a las necesidades actuales de los usuarios".

Esto siempre genera mucho consenso, porque en el momento que convertimos una propuesta sencilla, "solucionamos el problema"; a algo indefinido "hagamos un estudio", al PRC le parece bien y al Partido Socialista habitualmente también.

¿Por qué? Porque les encanta echar balones hacia adelante y no solucionar los problemas.

Por eso, la pregunta de hoy es muy sencilla, ¿dónde está el estudio? Me gustaría que me dijese que el estudio está hecho y que el problema se va a solucionar ya. Pero antes de que me lo diga tengo que decirle que me extraña muchísimo; porque el problema sigue sin solucionarse, al revés como veremos, probablemente se habrá agravado. Y ¿por qué no lo ha publicado el Diario Montañés?

Por cierto, por cierto, estamos hablando muchas veces de la trivialización del trabajo de la cámara y del respeto que esta cámara merece. La publicación en el día del hoy, en un periódico de Cantabria, de un resumen de los presupuestos generales de Cantabria, que no va a ser comunicado a esta cámara hasta dentro de dos semanas y que teóricamente no existe todavía, es muchas cosas, entre otras, una enorme falta de respeto a la cámara.

No es posible que ese periódico tenga información que los parlamentarios no tenemos. No es posible predicar el consenso de la cámara, la búsqueda del consenso, la búsqueda de los acuerdos -y lamento que no estén ninguno de los otros consejeros- no es posible predicar que buscamos ese consenso, despreciar absolutamente a los partidos que no forman parte del Gobierno y sin embargo regalar, en el mejor de los casos, esa información a un medio en detrimento de todos los demás medios, simplemente por intentar capitalizar el mensaje de esos presupuestos.

Dicho eso, dicho eso que es mi opinión de extrema gravedad democrática. Dicho eso, ¿qué ha pasado con los medios, con la comunicación entre Castro y Laredo y Santander?, ¿Qué vamos a hacer con esa comunicación?, ¿existe ya el informe, no existe, ese informe va a servir para algo? Tengo que confesarle que la información que yo tengo es contradictoria, los vecinos de Castro me dicen que no solo no ha mejorado, sino que además la comunicación ha empeorado, me dicen que



ahora ya es materialmente imposible el que ni siquiera hay lo que había antes, me dicen eso, aunque sin embargo tengo que decirle que en la web lo he mirado y nos sobran autobuses.

Me gustaría que nos respondiera.

Buenas tardes.

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

Contesta por parte del Gobierno el consejero de Innovación, Industria, Transporte y Comercio, Sr. Martín.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Gracias señor presidente.

Ah hombre de poca fe. O sea que en el fondo el señor diputado piensa que no se ha hecho el informe, que no hemos hecho caso de lo que nos pidió este Parlamento.

Mire, si le digo la verdad, si le digo la verdad, dadas las circunstancias, dado que esta solicitud del Parlamento se produce el 9 de marzo, todos sabemos lo que pasó después. Y lo que pasa después es que todo se ve absolutamente modificado por el coronavirus, seguramente podría haberle dicho en día 15 de marzo que cualquier esfuerzo en estudiar durante esos meses cualquier ruta de Cantabria era infructuoso.

Pero el estudio si está hecho, el estudio si está hecho, no solamente con la línea de Castro, sino con todas las líneas concesionadas de Cantabria. Y aquí están todas las frecuencias, están todos los datos con todos los gráficos de evolución de los pasajeros durante los cuatro meses a los que nos comprometimos o los que ustedes nos pidieron que hiciésemos ese estudio. Ese estudio tiene fecha 13 de julio de 2020.

No, no ha sido publicado en El Diario Montañés. ¿Por qué no ha sido publicado en El Diario Montañés?, en primer lugar, porque según nos dice quien redacta el estudio, los datos de este estudio no dejan de ser absolutamente coyunturales.

Voy a darle solamente referencia de dos semanas que se utilizaron como escandallo dentro del estudio. La semana del 16 de marzo, ya estábamos en pleno confinamiento, al principio, y la semana del 22 de marzo, perdón la semana entre el 16 y el 22 y la semana entre el 22 de junio y el 28 de junio.

En la primera semana, por eso le digo que este estudio a la hora de tomar decisiones es muy poco útil, lo que nos indica es que en la concesión Santander-Laredo-Castro Urdiales, que es la que usted dice que sirve para que los castreños puedan acceder a Valdecilla, ha habido 28 expediciones semanales, con una media de dos viajeros por expedición. Eso es algo absolutamente anormal, si utilizásemos ese parámetro para tomar decisiones se puede usted imaginar.

En la concesión Castro-Laredo-hospital del Laredo, con 49 expediciones semanales, la media es de 0,4 viajeros por expedición.

Casi mejor borrar estos datos porque la verdad es que no hacen más que distorsionar cualquier toma de decisiones respecto a...

Le digo que a día de hoy algunos se han recuperado las ocupaciones normales, pero como se puede usted imaginar, y luego explicaré porque, una línea con 0,4 viajeros por expedición lo que hay que hacer es eliminarla. Evidentemente no va a ser así.

Datos de referencia correspondientes a la semana del 22 al 28 de junio del 20, ya estamos digamos libres del confinamiento, con cierta normalidad asumida, Santander, Laredo, Castro Urdiales, 24 expediciones semanales, 19,7 20 viajeros por expedición ya se han recuperado en parte el tráfico, pero un tercio de lo que cabe en un coche; y el Castro Laredo, Hospital de Laredo con 56 expediciones semanales que son las que sigue habiendo a día de hoy, pues 5,9 6 viajeros por expedición.

Con esta información no se pueden tomar decisiones, lo que sí le puedo contar o le puedo poner de manifiesto es que incluso aparte de que el informe dice que estos datos no son válidos para la toma de decisiones ajustadas a condiciones de normal funcionamiento lógicamente, hemos intentado por todos los medios que las operadoras de transporte mantengan las obligaciones del servicio, lo cual ya anticipo no es sencillo ni va a ser sencillo, con estos déficits de viajeros es evidente que tienen un problema de recaudación importantísimo. Importantísimo.

Las líneas en concesión se nutren de una parte muy pequeña de apoyo del Gobierno y de una parte más grande de la venta de tickets. Si de los 40-50 viajeros habituales pasan a cuatro, ahí se produce un déficit tarifario que lo que lleva evidentemente es una insolvencia de la ruta. Cuando esto ocurre en todas las rutas lo que lleva es a una insolvencia de las



operadoras, en este momento todas las operadoras están en desequilibrio patrimonial brutal, veremos qué pasa el 1 de enero cuando tengan que aplicar los criterios de patrimonio neto de cada una de ellas.

¿Qué hemos hecho desde el Gobierno de Cantabria? Bueno, hay algunas rutas que llevan, pues eso, 0-5 viajeros por ruta, evidentemente en esos casos hemos permitido que se reduzca el número de frecuencias y en el mes de julio, el 31 de julio el Decreto 51/2020 lo que hicimos desde la Dirección General de Transportes es sacar una ayuda, una concesión directa de subvenciones a las operadoras de transporte por carretera de Cantabria, cifra modesta 650.000 euros, que es lo que pudimos aprovechar de todos los sobrantes de todas las partidas que teníamos en la Dirección General de Transportes a todas luces insuficiente.

Yo creo que es insuficiente porque el propio ministerio, 16 de junio, Real Decreto Ley 22/2020, establece una partida de 800 millones de euros para apoyar al sistema de transporte. De estos 800 millones a Cantabria le van a tocar aproximadamente 6 millones de euros. Esos 6 millones de euros se supone que son para tamponar ese déficit tarifario de todas las operadoras que en este momento lo que están planteándose ya es su supervivencia.

Es decir, no estamos ahora mismo con la lupa mirando qué ocurre con la frecuencia número 3 que comunica este pueblo con este pueblo, no, no, estamos buscando la forma de que las operadoras no cierren la puerta.

Para eso racionalizar los servicios, aquellas líneas que lleven cero o muy pocos pasajeros pues habrá que agrupar varias franjas horarias en un solo vehículo, aquellos desplazamientos que ya (...) tenían pocos pasajeros pensar en un sistema diferente de transporte a la medida, a la demanda, saben ustedes que ya hemos debatido tres veces en este Parlamento que estamos redactando el Plan de Movilidad Sostenible de Cantabria tendrá que analizar todos estos problemas, el problema es que no podemos hacerlo con los datos desde marzo en adelante, habrá que utilizar los datos del 19 para hacer estos estudios, esperemos que algún día se recuperen esos tráficos medios.

Problema inminente, parece un título de película, problema inminente, si no conseguimos tamponar el problema de las operadoras por carretera en plazos razonables, seguramente lo que estemos aconteciendo es la desaparición de muchas de ellas, sobre todo a las pequeñas que son las de Cantabria.

El problema inminente es que yo no sé si llegan a fin de año sinceramente si no les aplicamos una ayuda directa, esa ayuda directa que está dibujada en un real decreto ley y que supone para España 800 millones, para Cantabria 6. El problema es que bajo mi punto de vista se produce un error grave en ese real decreto ley cuando indica que esos 800 millones de euros que han de ser para tamponar el problema de transporte no son finalistas, es decir, no van a llegar directamente al sector del transporte, sino que lo van a hacer a través de las comunidades autónomas y no nos han dicho todavía cómo.

Es algo que evidentemente tendrá que resolver el ministerio, no sé si el de Hacienda o el de Transportes para ver cómo hacemos de esos 800 millones de euros una ayuda que vaya efectivamente al sector del transporte.

Luego el problema gordo, es un problema de millones, es un problema de millones, no es un problema de frecuencia, es un problema de millones de aquí a final de año, que el Gobierno de Cantabria ha querido taponar con lo que hemos podido limpiar de los sobrantes: 650.000 euros. Al final de año nos quedase otro paquete sobrante, sacaríamos otra ayuda con lo que podamos, para seguir taponando el tema. Para las rutas con déficits estructurales que no coyunturales el plan de movilidad sostenible, por cierto, cuya consulta pública ya se publicó en el BOC el 13 de octubre, ya está en consulta pública en el BOC. Y en el caso de Castro Urdiales, lo que le puedo decir es que aún mantenemos 24 expediciones semanales, la ruta Santander-Laredo-Castro y 56 de la Castro-Laredo-Hospital de Laredo.

Muchas gracias.

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

Turno de réplica para el diputado Sr. Palacio.

EL SR. PALACIO RUIZ: Tengo que decirle señor consejero que me voy a aficionar a interpelarle porque usted y yo hacemos magia. Buscamos un informe sobre el PSIR y no aparece y sin embargo usted y yo le hacemos aparecer en una semana. Nos planteamos la dificultad de arreglar el polígono de Barros y usted y yo somos capaces de solucionarlo. Es magia.

Y ahora nos planteamos la necesidad de hacer este proyecto y ya tenemos el estudio. Es verdad que como usted nos ha explicado y lo analizaremos con más tranquilidad, aparentemente es un estudio que no sirve para nada, porque efectivamente, si el estudio consiste en analizar cuál ha sido el uso de los autobuses durante el periodo en el que le prohibíamos a los ciudadanos utilizarlos, pues hombre, lo que tenemos es un estudio de infractores y no es un estudio representativo del movimiento de ciudadanos durante el uso.



Por tanto, probablemente el estudio se haya tenido que quedar en una primera página en la que el investigador avezado hubiera dicho, es que no es el momento de tomar la estadística, o lo hago referido al 2019, que probablemente sean estadísticas mejores o no puedo hacérselo ahora, voy a tener que hacerlo en junio y en julio.

Por tanto, me sorprende que usted haya pagado por ese informe que estoy seguro que lo ha hecho.

No me preocupa tanto, nos han autorizado ya a solucionarlo, no me preocupa tanto si el informe está, si no está, si funciona, si no funciona, como la realidad de los castreños. Y la realidad de los castreños es que para acudir al Hospital de Laredo solo tienen dos autobuses, solo dos, hay algún otro que acude al pueblo de Laredo, pero a un punto que está a media hora del hospital, con lo que quien acude al hospital parece que no es el modo adecuado. Y estos dos autobuses llegan uno a las siete y media de la mañana y otro a las diez. Claro, eso no sirve para nada, si yo me planteo que debo acudir a trabajar a las ocho de la mañana el autobús de las siete y media me sirve, pero si luego no tengo un autobús para volver por la tarde no puedo ir en autobús, tengo que ir en coche. Con lo cual evidentemente ese estudio cuando se haga lo que va a dar es un resultado negativo, que es, nadie utiliza el autobús para ir a trabajar, claro, porque le lleva, pero no le trae. Y es imposible que los datos sean fiables.

Dice usted que tenemos un problema porque el número de usuarios va a hacer inviable, va a hacer inviable el funcionamiento de los autobuses, igual tienen que plantearse que la falta de oferta de un servicio razonable de comunicación a través de autobús es al que impide la demanda de ese servicio. Igual tienen que ustedes que plantearse que si los trabajadores que acuden al hospital tuvieran un autobús o una línea de ida y de vuelta acorde a las horas de entrada y de salida de los turnos, se utilizaría ese servicio. Igual tienen que plantearse que si hubiera un autobús a última hora o a media tarde para poder acercarme a hacer compañía al enfermo o poder ir a última hora a dormir con él y volver al día siguiente, y yo soy capaz de hacer esa oferta a las personas que lo necesitan se generaría la demanda del servicio. Y pasa lo mismo con Valdecilla. Somos incapaces desde el Grupo Parlamentario de saber cuál es exactamente el número, porque en función que mire a la página web de Alsa o a la del ayuntamiento me salen autobuses distintos y horarios distintos.

Y en la práctica lo que ocurre es lo mismo, es imposible encontrar un servicio de autobús que me garantice que puedo venir a una consulta a Valdecilla, celebrar la consulta y volverme a medio día. No existe el servicio.

Me parece emocionante que hayamos conseguido ese informe. Pero necesitamos seguir avanzando, necesitamos poder garantizarle a los castreños que van a tener a continuación y en consecuencia un servicio inmediato de autobuses. Porque si la consecuencia, y lo que tenemos que decirles a los castreños a través de esta interpelación es, no se preocupen ustedes porque como ahora el informe no es fiable, vamos a darnos otros ocho meses para redactar un informe que sea fiable conforme a las líneas que tenemos ahora, que han pasado de 5 a dos. Y en función del resultado de esas líneas que han ido disminuyendo previsiblemente sacaremos un informe cuyas consecuencias dirán que disminuyen las líneas con lo cual previsiblemente no será posible, no será posible el uso de estas líneas y no va a ser rentable hacerlo. Pero no se preocupen, que si esto coincide a medida que vaya avanzándose la finalización del estudio y nos quedan 18 meses, con lo cual el plazo más o menos cuadra, vamos a poder llegar a elecciones y entonces haremos un anuncio que diga, nos quedan seis meses para las elecciones, no se preocupen los castreños diez autobuses cada hora.

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

Señor consejero.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Gracias señor presidente.

Parece que a usted le contraría que yo haga mi trabajo, sinceramente, parece que a usted le contraría.

Usted hubiese deseado que no hubiésemos hecho el informe, me da la sensación, ¿verdad? Para haber tenido, para haber tenido razones para meterme los dedos en los ojos. Pero es verdad que hacemos magia usted y yo. Sí, mire usted, me lo pone relativamente fácil.

La pregunta de la interpelación exactamente dice, el pasado 9 de marzo de 2020 el Parlamento de Cantabria aprobó una propuesta de resolución cuyo texto decía lo siguiente: el Parlamento de Cantabria insta al Gobierno a realizar en un plazo de cuatro meses un estudio de utilización del servicio de transporte (onomatopeyas) y su pregunta es ¿Cuál ha sido el resultado de dicho estudio?

Yo he venido aquí a contarle el estado de dicho estudio. Usted dice ahora, es que seguramente en la primera página usted tenía que haber dicho este estudio no sirve para nada, pues habérmelo dicho, haberlo dicho usted en la interpelación. A pesar de que sabemos de que no sirve para nada venga aquí y cuéntenoslo.

Pero usted me lo ha pedido pensando que no estaba hecho, diga la verdad, y ahí está la magia, que sí está hecho.



Y luego ha dado por hecho que habíamos gastado dinero para hacer este estudio inútil, que usted ha pedido, pues mire usted, cero euros porque lo han hecho los técnicos de CTL, este estudio lo ha hecho mi gente, no hemos contratado absolutamente a nadie.

Y no es inútil ni mucho menos, es inútil a efectos de poder utilizar esta información para el plan de transporte sostenible de Cantabria, pero no es inútil en modo alguno para saber cual es la ocupación de cada uno de los autobuses, cual es el déficit de tarifa, cual es el número de kilómetros realizados por las operadoras, a efectos de establecer esos seis millones de euros que tienen como déficit de tarifa las empresas de Cantabria.

Si no, estaríamos tocando de oído. Si no, si me preguntan ¿Cuál es el déficit de tarifa de las empresas? Pues diría, pues no, más o menos... Al libro y el libro dice que hay unos millones de kilómetros por pasajero recorridos, en condiciones de no ocupación adecuada, que exigen un equilibrio económico de la concesión.

Luego, yo contesto respetuosamente al señor diputado, que me da la sensación que esperaba que no hubiese estudio, que me da la sensación que esperaba que, aunque hubiese estudio fuese inútil y que hubiese costado mucho dinero.

Pues hay estudio, no es inútil, créame, y no ha costado un euro. Y quizá eso sí es magia, que este Gobierno esté haciendo las cosas como las está haciendo, bajo las condiciones en las que tiene que hacer. Y pudiendo responder a lo que el Parlamento nos pide.

Mientras usted intervenía, me han confirmado por WhatsApp, que la información en la página web Transporte de Cantabria, es fiel y puntual. Si un usuario entra en: Transporte de cantabria.com, y entra verá los horarios que hay para los traslados; en este caso me han mandado un pantallazo con el Castro-Santander. Hay 6 diarios, cinco Turytrans, uno de Alsa, con sus horarios. Es decir, que realmente...

Estaría de acuerdo con usted en una cosa. Es insuficiente por imposible, que haya un autobús que a todas horas recorra toda Cantabria, para llevar a cualquier persona, a la hora que lo necesita, al punto que lo requiere. Eso es absolutamente imposible. O quizás no. O quizás no, porque si recurrimos a un sistema de transporte a la demanda, que en autobuses con ocupaciones de menos de cuatro personas por viajero pueda tener sentido.

Podríamos estar encontrando ese equilibrio entre un sistema rígido de horarios y un sistema flexible de transporte a la demanda. Que, además, evidentemente, beneficiaría seguramente bastante al sector del taxi, por otra parte; del taxi rural. Estoy pensando sobre todo en pueblos, en localidades con problemas de despoblamiento. Donde es imposible que haya frecuencias que satisfagan a todo el mundo.

Por otra parte, hablaba usted de las frecuencias más rentables, o más adecuadas, para llevar a la gente a trabajar. Usted piense que nosotros trabajamos a la demanda. Es decir, no tenemos rigidez en cuanto a los horarios. Y con las operadoras, seleccionamos los horarios que tienen más ocupación.

Es decir, no creo que ningún trabajador de Valdecilla le vaya a decir que no hemos escuchado sus peticiones, cuando en el momento del coronavirus nos decían que modificásemos los horarios para poder entrar y salir a las horas que se producían los turnos. Es decir, las operadoras no son bobas y saben exactamente a qué horarios tienen la mayor demanda y el mejor servicio, ellos lo que desean es llenar los autobuses.

Luego, en este momento, el sistema estaba hasta febrero bastante afinado. Bastante afinado.

Llega el coronavirus, lo desbarata todo; esperemos que se recuperen las ocupaciones habituales. Y en el nuevo plan del transporte sostenible identificaremos aquellas frecuencias (...) por supuesto que tengan que ir a un sistema diferente, por ejemplo, el transporte a la demanda. Que ya estamos ensayando a través de una partida presupuestaria, en el presupuesto ya desde este año, para que los ayuntamientos lo puedan poner en práctica.

Muchas gracias.

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