



SESIÓN PLENARIA ORDINARIA

- 20.- Pregunta N.º 337, relativa a medidas de apoyo financiero al sector de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera, de uso general y permanente de titularidad autonómica y sus servicios complementarios, previstas a partir del mes de mayo, presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-0337]**
- 21.- Pregunta N.º 338, relativa a previsión de ayudas directas o de algún tipo a empresas de transporte discrecional de viajeros, presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-0338]**
- 22.- Pregunta N.º 339, relativa a impedimentos para la creación de un Consorcio Cántabro de Transporte, presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-0339]**
- 23.- Pregunta N.º 340, relativa a previsión de continuidad del acuerdo firmado en 2020 para mejorar la prestación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera, de uso general y permanente de titularidad autonómica y sus servicios complementarios, presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5100-0340]**

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Pasamos a los puntos 20 al 23, que se agrupan a efectos de debate.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Pregunta número 337, relativa a medidas de apoyo financiero al sector de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera, de uso general y permanente de titularidad autonómica y sus servicios complementarios, previstas a partir del mes de mayo.

Pregunta número 338, relativa a la previsión de ayudas directas o de algún tipo a empresas de transporte discrecional de viajeros.

Pregunta número 339, relativa a impedimentos para la creación de un consorcio cántabro de transporte.

Y pregunta número 340, relativa a previsión de continuidad del acuerdo firmado en 2020 para mejorar la prestación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera de uso general y permanente de titularidad autonómica y sus servicios complementarios. Presentadas por don Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del grupo parlamentario Popular.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Formula las preguntas el Sr. De la Peña.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Presidente. Buenas tardes señorías. Señores del Gobierno, señoras del Gobierno. Señor consejero.

En ocasiones, algunas cuestiones importantes quedan relegadas por otras que parecen más urgentes. Y me estoy refiriendo a que me hubiera deseado conocer cuál es la estrategia que va a seguir usted, para antes de poderle formular preguntas que quizás se atengan más a hechos anteriores.

Siento mucho no haber podido participar en la anterior, porque hubiera dicho también alguna cosa más. Pero creo que debo ser proactivo en el sentido de que hablemos de lo que podamos trabajar a partir de ahora, ¿no? Sin dejar de lado lo que ya fue, evidentemente.

Pero bueno, hoy de alguna forma nos estrenamos también un debate sencillo en el que creo y espero que podamos encontrar más acuerdo que desacuerdo.

De hecho, dándole vueltas he pensado que quizás la mejor forma de trabajar sea encontrar objetivos comunes, aunque luego tengamos nuestras diferencias en cómo llegar a ellos. Pero de esa manera pudiéramos ser mucho más efectivos en el momento en el que nos encontramos ¿no? Bien. Como es este caso, por poner y concretar ¿no?

En primer lugar, dos objetivos. Uno es garantizar las mejores condiciones en la prestación de los servicios de cara a la vida de los ciudadanos, como es en el transporte público por carretera. Y por otro lado también garantizar la supervivencia de las empresas que operan. Son dos objetivos concretos, sencillos y que yo estoy convencido que podemos compartir.

Hay 38 empresas de transporte de viajeros por carretera establecidos en la región y autorizados para prestar los servicios de transporte discrecional. Estas representando el 1,2 por ciento del total de las empresas del sector del autobús en España. Y su facturación ronda los 15,6 millones de euros anuales.



Sin embargo, estas empresas no han facturado por este concepto nada desde marzo de 2020. Sus pérdidas acumuladas rondan los 15 millones de euros.

Con lo cual siempre que se habla de empresa, los problemas de un sector lo son también de otro. Y todo en su conjunto atañe a la comunidad. Pero el transporte en autobús tiene una importancia estratégica, muy relevante para la economía cántabra, sobremanera por su estrecha vinculación con el turismo sin duda. El de viajeros por carretera es el modo de transporte colectivo que más viajeros mueven España, gracias sobre todo a su capilaridad. Y la actividad del transporte discrecional es clave para la economía local y el tejido empresarial de regiones y poblaciones donde se ubican.

Si perdemos a nuestras empresas de transporte, no solo perdemos autobuses, perdemos capacidad de articular un territorio y perdemos, evidentemente, competitividad como destino.

Buena parte del futuro de todo este sector depende de un Decreto que se firmó en diciembre de 2020, el 93/2020, que ofrece ayudas hasta el 9 de mayo. Bien. El problema es la incertidumbre ¿Qué pasa después?

Desde el sector, y hablando con ellos, nos advierten de que las consecuencias inmediatas serán evidentemente que no se puede mantener la oferta. No tiene más misterio.

Primero, la pérdida de viajeros fue del 60 por ciento respecto a 2019. Y en febrero se mantienen con una oferta del 90 por ciento de servicios respecto a 2019, pero básicamente porque las ayudas están condicionadas a que se cumplan. Bien.

Señor consejero, las preguntas son sencillas. Hay 38 empresas cántabras que necesitan saber si su consejería tiene previsto alguna convocatoria de ayudas para dichas empresas de transporte discrecional.

Dos. El sector de transporte por carretera emplea a 800 personas de forma directa, en sus tres principales líneas de negocio: escolar, servicio regular y discrecional. Y necesitan saber qué planes tienen su consejería para dar soporte al transporte regular a partir del 9 de mayo.

Necesito saber, tres: Si están previstas nuevas medidas de apoyo a partir de esa fecha. Y si se tiene previsto dar continuidad a dicho Decreto con el fin de mejorar la prestación de servicios y que finaliza el 9 de mayo.

Y cuatro. La cuarta y última pregunta hace referencia a la creación de un consorcio de transporte de Cantabria, de transporte en Cantabria; una reclamación que se viene haciendo al tiempo, pero que por motivos que yo mismo desconozco, me gustaría saber con ánimo de aportar, si no se materializa.

Gracias.

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

Responde por parte del Gobierno, el consejero de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio, Sr. López Marcano.

EL SR. CONSEJERO (López Marcano): Muchísimas gracias, presidente.

Usted ha mencionado la palabra incertidumbre. Quién de nosotros es capaz de predecir cómo va a ser nuestra realidad a partir del 9 de mayo. Yo, desde luego no. Prefiero pertenecer al grupo, o al subgrupo de los que se muestran prudentes, sensatos. Sí. Es uno de esos grupúsculos, entre los muchos que deseamos que a partir del 9 de mayo todo sea normal. Y recuperemos aquella forma de vida que ahora anhelamos. Pero que también estamos obligados, siendo responsables y sensatos, provocar que las circunstancias cuando llegue esa fecha, sean favorables.

Voy a responderle, por tanto, centrándome en lo que ha pasado entre el primer Decreto, que data del 31 de julio y el momento presente, condicionada por el Decreto del 23 de diciembre del año pasado. Que es un decreto abierto, que es una convocatoria pública y abierta.

Pero también tengo que centrarme en los esfuerzos que ha hecho en los últimos tiempos esta consejería. Que ha destinado al transporte más presupuesto que nunca. Y que además son esfuerzos enriquecidos por la importante ayuda del Ministerio de Transportes. Sí.

Como saben, la normativa de la consejería de materia de transporte se basa en las órdenes: que regulan la convocatoria de ayudas sometidas a la concurrencia, objetividad y publicidad y los 2 decretos mencionados.



A través de las órdenes, la consejería ha distribuido ayudas por importe de 1.500.000 euros; básicamente destinadas al transporte rural, para evitar ese agravio que sufren las zonas de despoblamiento rural. Y al transporte universitario; millón y medio de euros.

Y gracias a la cobertura normativa de los dos decretos, la consejería destina 5.900.000 euros. De los cuales, en una primera fase, en el primer decreto, se distribuyeron entre las empresas de transporte cántabras. Obviamente, las que lo solicitaron: 613.000 euros. Y a través del decreto presente se distribuyen o se distribuirán ni más ni menos que 5.200.000 euros. Cantidades importantes. Cantidades importantes que no tienen precedentes. Y cantidades importantes que probablemente se incrementen y se enriquezcan con los fondos de resistencia que nos corresponden en esta materia. Y que tienen un destino genérico en los autónomos y a las que a las pymes.

De manera que un millón y medio, por una parte; 5.900.000, por otra. Total: siete millones cuatrocientas, más, 1.700.000 euros de inversión en el sistema unitario de pago integrado, que también estamos poniendo en marcha, y que es algo que se acoge a la estrategia liderada por el Ministerio de Transportes a la estrategia 2030, que contempla el transporte verde y sostenible para el futuro inmediato, que es el gran objetivo de esta consejería.

Muchas gracias, presidente.

EL SR. PRESIDENTE (Gómez Gómez J.): Muchas gracias señor consejero Sr. Vidal de la Peña.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Con el debido respeto, señor consejero, yo estoy convencido de que usted está en la creencia de los esfuerzos ímprobos de su consejería, en el momento que usted ha llegado, pero siento decirle que no es así. De verdad. Y a las pruebas me remito, y al trabajo que ha venido realizando también y que usted irá conociendo, aunque evidentemente no me lo vaya a contar, pero la agenda de la recuperación de la comunidad debe estar muy presente la consecución de un modelo de transporte público sostenible y eficiente en el territorio que se adapte a las necesidades de los ciudadanos de Cantabria.

Yo entiendo el grave problema de la orografía que tenemos en nuestra comunidad. Es cierto, eso es un problema en muchas cosas, es una ventaja, y el mero hecho de que Cantabria sea infinita, cosa que es de los slogans más bonitos que conozco, su red de transporte público, no lo es, evidentemente.

Es una red que ha quedado obsoleta, evidentemente. Es una red que el transporte regular, a ver el problema evidentemente no es solo de Cantabria, es, es un problema común y muchas otras comunidades tenemos el mismo problema sin duda, y las respuestas, bueno, pues son dispares y hay muchas y se pueden copiar. Pero hay una red de concesiones cuya configuración en Cantabria es obsoleta. Problemas de equilibrio económico financiero, es cierto, hay que combinar. Es una estructura de líneas y servicios que además no responde a las necesidades de la ciudadanía. Y es un sistema que además no está coordinado, y en el que le diré que, como bien sabrá, no se ha llevado a cabo una integración modal dentro del territorio.

Es decir, tenemos un serio problema con el transporte y al cual estaré encantado de colaborar con usted en cuanto necesite de mí, pero, evidentemente, hay que abordarlo. Hay que abordarlo porque usted mencionaba al transporte rural. Es que el ferrocarril además que tenemos es otro problema, que diría aquel, porque tiene un escaso peso y además de mala manera, con lo cual hay que meterse en ello y de lleno.

Se requieren nuevos modelos de gestión. Es cierto, se requieren redes nuevos servicios adaptados a las necesidades de la movilidad, procesos de integración de las tarifas y el desarrollo, sin duda, de instrumentos de coordinación que aseguren la mejora del transporte público en todas sus intermodalidades.

Se requiere un nuevo modelo de gestión Cantabria si no se va a quedar atrás, y eso es inviable y además que no nos lo podemos permitir. Por eso hay que optimizar los escasos recursos que tengamos. No es una cuestión de ir repartiendo dinero, es una cuestión de asentar, de planificar algo que tantas veces les dije a su antecesor. Planificar, planificar, echar la mirada en largo, empezando por el día de hoy, para que mañana podamos tener el servicio que se necesita, y que este a su vez, sea rentable o público-privado rentable, o me da igual, hagámosle que el ciudadano tenga dicho servicio porque cada vez va a requerir moverse más.

Y su antecesor nunca quiso escuchar. Siempre optó por la cuestión de problema personal más allá de trabajar en pos de resultados, para lo cual puede contar conmigo para cuanto necesite.

Gracias.

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



EL SR. CONSEJERO (López Marcano): Ya le adelanto, señoría, que no solo no tengo ningún problema personal con usted, sino que espero no tenerlo nunca, y le manifiesto además mi agradecimiento por la disposición que con palabras serias y seguro que sinceras, ha compartido con toda la, con toda la cámara.

Usted me habla de una época concreta, de una época excepcionalmente difícil y de una época cuya situación ha marcado las prioridades y las actuaciones y los comportamientos. Sí, y simultáneamente me hablaba del futuro. La época ha provocado en la consejería una dedicación especial para conseguir un objetivo: que la pérdida de viajeros muy considerable no conllevará pérdidas en la cuenta de resultados de las empresas, del sector, tarea harto complicada.

Hasta donde conocemos todas esas cantidades, 613.000, 5.900.000, 1.700.000 han equilibrado bastante bien en muchísimos segmentos del transporte de viajeros, sus cuentas y hemos preguntado y hemos consultado a todas las autonomías, y prácticamente todas las autonomías están llevando la misma línea política, y prácticamente todas las autonomías de distinto signo político tienen las mismas prioridades en estos momentos. Y nosotros, probablemente hayamos sido de los más rigurosos. Les hemos exigido a los empresarios del transporte que respeten las frecuencias, con especial referencia a las zonas rurales. Que respeten esas frecuencias al cien por cien, en horas punta al cien por cien en horas punta y hasta un mínimo de 80 por ciento, es decir, un 80 por ciento de exigencia en las horas valle. Y las empresas han respetado todo eso.

Y este Gobierno, por otra parte, en participar en proyectos comarcalizadores, que modernizan esa red de transporte en la que es cierto que hay camino por recorrer y en esos proyectos comarcalizadores hay ayuntamientos también de distinto signo político, y aunque la iniciativa sea de un ayuntamiento, el Ayuntamiento de Torrelavega, el Gobierno, tutela y colidera estrecha armonía con esos ayuntamientos, ese proyecto comarcalizador.

Probablemente eso nos indique uno de los caminos a seguir. Pero también nos indica el camino a seguir, esa estrategia antes aludida, la estrategia 2030, para transformar nuestras líneas de transporte en transporte verde y en transporte sostenible. Y ahí hemos realizado otro esfuerzo importante, ni más ni menos que 1.700.000 euros para conseguir ese sistema unificado de pago integrado, que nos va a permitir facilitar la tarea de los usuarios, que nos va a permitir mejorar la prestación del servicio, aunque eso no signifique que no seamos conscientes de que hay un camino por recorrer, que hay muchas líneas de trabajo para, para mejorar.

Y para la consecución de esos objetivos, el camino por recorrer en las líneas de trabajo para mejorar, estimamos cualquier colaboración, todas vengan de donde vengan.

Así que termino, reiterándole mi agradecimiento por su manifestación de buena voluntad y de diálogo anterior.

Gracias presidente.

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

Una vez concluido el debate del orden del día, damos por finalizado el Pleno.

Muchas gracias a todas y a todos.

(Finaliza la sesión a las veinte horas y treinta y dos minutos)