



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/23236

21/09/2020

55912

AUTOR/A: GARCÍA DÍEZ, Joaquín María (GP); GARCÉS SANAGUSTÍN, Mario (GP);
OLANO VELA, Jaime Eduardo de (GP); LORITE LORITE, Andrés (GP)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que el escenario derivado del COVID-19 ha supuesto un grave quebranto para las personas y la actividad económica, incluido el transporte. Se continua en una situación de crisis sanitaria y en una situación de caída generalizada de la demanda de transporte, muy especialmente en las concesiones de transporte regular de viajeros de competencia estatal, muy ligadas al tráfico entre Comunidades Autónomas, que aún no se ha recuperado.

En este contexto y de acuerdo a la normativa vigente, es decir, el Real Decreto-ley 21/2020, de 9 de junio, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en su artículo 17. Transporte público de viajeros apartado 1, establece que los servicios de transporte público de viajeros de competencia estatal por carretera que estén sujetos a un contrato público deberán ajustarse los niveles de oferta a la evolución de la recuperación de la demanda, con objeto de garantizar la adecuada prestación del servicio, facilitando a los ciudadanos el acceso a sus puestos de trabajo y a los servicios básicos, y atendiendo a las medidas sanitarias que puedan acordarse para evitar el riesgo de contagio del COVID-19.

Por lo tanto, son los operadores los que establecen la oferta necesaria para satisfacer la demanda que, según los datos disponibles, sigue estando muy alejada de los valores habituales, ya que actualmente la demanda se sitúa en el 40/50% de la habitual en un día equivalente (media de las concesiones de competencia estatal). En consecuencia, los servicios se irán restituyendo, hasta volver a la situación original, en función de la recuperación de la demanda.

Es importante resaltar que las empresas operadoras no necesitan recabar autorización sobre los servicios a prestar, pero sí tienen la obligación de información a



la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Desde la DGTT, y de acuerdo al artículo 17.2 del Real Decreto-ley 21/2020, se puede adecuar la oferta de tales servicios para garantizar su correcto funcionamiento, cuando existan razones de interés general que así lo aconsejen.

Desde la DGTT se está en permanente contacto con los operadores para evaluar el ajuste entre oferta y demanda, si bien, en caso de que se detectara una problemática concreta (servicios concretos y expediciones concretas dentro de esos servicios) se revisará dicha situación. Ninguna población servida por concesiones de la Administración General del Estado (AGE) se ha de quedar sin conectividad, pero también se debe tener en cuenta lo indicado en el primer punto sobre los niveles de demanda actuales, a lo que hay que añadir la evolución de los rebrotes del COVID-19, que incide directamente en la movilidad.

En todo caso, también hay que tener en cuenta que muchas de las cuestiones que surgen en las concesiones de la AGE tienen relación con la conexión de poblaciones dentro de la propia comunidad autónoma. Estos servicios en puridad son servicios competencia de la comunidad autónoma, aunque estén integrados en una concesión AGE. De hecho, en muchas ocasiones, las comunidades autónomas aumentan estos servicios y compensan directamente al concesionario AGE. Desde el Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se pone y se seguirá poniendo como siempre la máxima colaboración para esta coordinación de servicios.

RENFE mantiene una programación en todos sus servicios comerciales y de media distancia [Obligaciones de Servicio Público (OSP)] que se adapta a la demanda real detectada en cada corredor. Para ello, desde RENFE se realiza un seguimiento continuo de la demanda y la ocupación de los trenes, así como de la compra anticipada de cada uno de los servicios con reserva de plaza, de modo que la recuperación de la oferta está siendo progresiva e incluso se está anticipando al flujo real de viajeros que se va generando durante esta nueva normalidad.

En el caso, por ejemplo, del servicio Alvia Madrid-Zamora-Ourense-Monforte-Lugo-Ferrol, en la semana del 28 de septiembre al 4 de octubre han circulado los mismos servicios anteriores al estado de alarma, mientras que la demanda no llega al 37% de la que hubo en el mismo período de 2019 y el aprovechamiento de los trenes ha pasado del 71% al 24%, es decir, 47 puntos menos.

En otras relaciones, si bien el número de trenes actual es menor, la ocupación y aprovechamiento son más bajos que los que había con anterioridad al estado de alarma, lo que pone de manifiesto que la oferta de servicios actual es adecuada y se está recuperando a un ritmo más alto que la demanda registrada.





Asimismo, en las últimas semanas, diversas comunidades han introducido restricciones a la movilidad (como es el caso de la Comunidad de Madrid y la de Galicia, entre otras) y recomendaciones para limitar los desplazamientos, a causa de la segunda oleada de la pandemia, lo que está provocando un descenso aún mayor del número de viajeros, sin que RENFE haya reducido la oferta de servicios que se ha ido reponiendo tras la finalización del estado de alarma.

En cualquier caso, el objetivo de RENFE es continuar restableciendo la oferta de servicios ferroviarios conforme a la recuperación de la demanda, atendiendo en todo momento a la evolución de la pandemia y a las decisiones que adopten las autoridades sanitarias.

Madrid, 30 de octubre de 2020