



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/23250

21/09/2020

55926

AUTOR/A: GARCÍA RODRÍGUEZ, Alicia (GP); LORITE LORITE, Andrés (GP); GARCÉS SANAGUSTÍN, Mario (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. Continuamos 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 con 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 con el 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 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 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 (MITMA), se pone y se seguirá poniendo como siempre la máxima colaboración para esta coordinación de servicios.

Además 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 este momento, y a pesar de la caída de la demanda, la provincia de Ávila cuenta con 207 servicios semanales en las relaciones de servicio público Salamanca-Madrid, Madrid-León, Madrid-Palencia, Madrid-Vitoria-Irún y Madrid-Ávila.

En la relación de media distancia Salamanca-Madrid, durante la semana del 12 al 18 de octubre han circulado el 72% de los servicios anteriores al estado de alarma, mientras que la demanda ha sido inferior al 26% de la que hubo en el mismo período de 2019 y el aprovechamiento de los trenes ha pasado del 36% al 12%, es decir, 24 puntos menos.





En la misma semana de referencia, en la relación Madrid-Ávila han circulado 43 servicios, un 14,16% más que antes de la pandemia, mientras que la demanda ha bajado más del 73% y el aprovechamiento se ha reducido 8,84 puntos en relación al mismo período de 2019.

Esta tónica se mantiene en el resto de relaciones, por lo que los datos evidencian que la oferta actual de servicios es superior y se está recuperando a un ritmo más alto que la demanda registrada en estos corredores.

Conviene subrayar que el descenso generalizado de la demanda se ha visto acentuado en las últimas semanas, debido a las restricciones a la movilidad que han introducido diversas comunidades (como es el caso de la Comunidad de Madrid y la de Castilla y León, entre otras) y las recomendaciones para limitar los desplazamientos, a causa de la segunda oleada de la pandemia, 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