



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/23222, 184/23229, 184/23230
184/23231

21/09/2020

55898, 55905, 55906
y 55907

AUTOR/A: DE LUNA TOBARRA, Llanos (GP); LORITE LORITE, Andrés (GP); GARCÉS SANAGUSTÍN, Mario (GP); ÁLVAREZ DE TOLEDO PERALTA-RAMOS, Cayetana (GP)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que en el caso de la sección 17 (Centros Directivos, Organismos Autónomos y Agencias del Grupo Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)), a 31 de agosto de 2020, la inversión realizada ascendía a 15,18 millones de euros.

En el caso del sector público empresarial del Grupo MITMA, a 31 de agosto de 2020, la inversión realizada ascendía a 4,39 millones de euros.

Respecto a la última cuestión, se indica 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 ajustar 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). 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 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 MITMA se pone y se seguirá poniendo como siempre la máxima colaboración para esta coordinación de servicios.

Por otro lado, se indica que RENFE mantiene una programación en todos sus servicios comerciales y de media distancia 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. Por parte de RENFE, se ha cumplido en todo momento la normativa vigente en relación a los servicios sujetos a Obligaciones de Servicio Público.

Cataluña cuenta en la actualidad con más de 1.500 servicios semanales en numerosas relaciones Ave, Alvia, Euromed, Intercity y de Media Distancia, además de los servicios semanales de Cercanías, lo que supone, en muchos casos, el 100% de la oferta anterior a la pandemia.

No obstante, por lo que respecta a la demanda, tomando como referencia la semana del 19 al 25 de octubre, se indica que se aprecia una notable pérdida de viajeros en todas las relaciones respecto a la misma semana del año anterior. Así, por ejemplo, en la relación de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Figueras la demanda ha caído un 79% y el aprovechamiento ha sido 41 puntos menor, el Ave Barcelona-Málaga ha tenido un 73% menos de viajeros y el aprovechamiento ha bajado 36 puntos. Asimismo, el Alvia Barcelona-Pamplona-Irún ha registrado un descenso de la demanda del 83% en el mencionado período y el aprovechamiento ha caído casi 30 puntos.

Si se observan los servicios de Media Distancia, por ejemplo, el Avant Barcelona-Lleida, donde circula el 73% de los trenes, ha tenido en la misma semana del 19 al 25 de octubre, una demanda que supone el 36% de la que registró en el mismo período del año anterior, con un aprovechamiento que ha caído 15 puntos. Una situación similar de caída de la demanda se produce en otras relaciones como Barcelona-Caspe-Zaragoza-Madrid (-66%), Barcelona-Valencia (-60%) o Zaragoza-Lleida (-62%).

Madrid, 06 de noviembre de 2020