



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/23254

21/09/2020

55930

**AUTOR/A:** GARCÉS SANAGUSTÍN, Mario (GP); GAMAZO MICÓ, Óscar (GP); BETORET COLL, Vicente (GP); LORITE LORITE, Andrés (GP); SANTAMARÍA RUIZ, Luis (GP); HOYO JULIÁ, Belén (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 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) 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 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 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 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 este momento, y a pesar de la caída de la demanda, la provincia de Valencia cuenta con 2295 servicios semanales: 236 en las relaciones de servicios comerciales AVE Madrid-Valencia, Madrid-Valencia-Castellón, Alvia Castellón-Madrid-Gijón, Euromed Figueres-Barcelona-Valencia-Alicante, Intercity Barcelona-Murcia-Cartagena, Barcelona-Murcia-Lorca-Águilas, Barcelona-Valencia-Sevilla, Figueres-Barcelona-Valencia-Alicante, Madrid-Valencia-Castellón-Oropesa-Barcelona, Madrid-Valencia-Gandía, 201 en las relaciones de servicio público de media distancia convencional Valencia-Albacete-Alcázar- Ciudad Real, Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena,





Valencia-Teruel-Zaragoza, Barcelona-Valencia, Valencia-Vinaroz-Tortosa, Cuenca-Valencia, Valencia-Xàtiva- Alcoi y 1858 servicios de Cercanías.

Esta oferta incorpora los nuevos servicios que operan desde el 27 de octubre en la línea C- 6, que une Valencia y Castelló de la Plana, relación que se vio afectada por las obras del Corredor Mediterráneo y que ahora cuenta con 88 servicios cada día entre ambas ciudades, 79 de Cercanías y 9 de Media Distancia de los corredores Valencia-Vinarós-Tortosa y Valencia-Tortosa-Barcelona.

Por lo que respecta a la línea València-Xàtiva-Alcoi, se indica que el servicio se ha visto interrumpido como consecuencia de las obras derivadas de las DANAS (Depresión Aislada en Niveles Altos, gota fría) y, tal y como informó RENFE el pasado 19 de octubre, a partir del 30 de noviembre, que es la fecha que ADIF prevé para la finalización de las obras, se incrementarán las frecuencias en este corredor, de forma que circularán más del 70% de los trenes en servicio anteriores al estado de alarma.

En cuanto a la demanda de servicios, se indica que si se observa, por ejemplo, la relación Ave Madrid-Valencia, en la semana del 19 al 25 de octubre el número de viajeros ha caído un 82,61% respecto a la misma semana de 2019 y el aprovechamiento de los trenes ha pasado del 84 al 28 % es decir, 56 puntos menos.

En la relación de Media Distancia Barcelona Sants- Valencia Nord la demanda ha bajado un 59,62% respecto al mismo período de 2019 y el aprovechamiento de los trenes ha pasado del 33% al 12%, es decir, 21 puntos menos.

Madrid, 06 de noviembre de 2020