

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/91338

15/07/2022

226361

AUTOR/A: AZORÍN SALAR, Lázaro (GS); BLANQUER ALCARAZ, Patricia (GS); CRESPIÓN RUBIO, Rafaela (GS); HURTADO ZURERA, Antonio (GS); RAMOS ESTEBAN, César Joaquín (GS); SEVA RUIZ, Yolanda (GS); SOLER MUR, Alejandro (GS); ZARAGOZA ALONSO, José (GS)

RESPUESTA:

El transporte público interurbano en autobús juega un importante papel en la movilidad. Es económico, sostenible, seguro, capilar y socialmente rentable, definiéndose como un modo de transporte seguro y ofreciendo tarifas reducidas a la vez que brinda un alto nivel de calidad. El nivel de eficiencia del autobús, desde el punto de vista medioambiental, económico y social, es altamente destacable.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) está trabajando en el impulso del sistema de transporte de viajeros por autobús, a través de la actualización del sistema concesional de autobuses de competencia estatal, y su coordinación con los mapas autonómicos correspondientes.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana respondió a estas cuestiones durante la contestación a dos preguntas orales en las Sesiones de Control al Gobierno del Congreso de los Diputados (29/06/2022 – nº de expediente 180/000989) y del Senado (21/06/2022 – nº de expediente 680/000767).

Este “nuevo mapa concesional” en el que trabaja el Ministerio pone el foco en robustecer y mejorar la cobertura y servicio que se presta a través de la coordinación con las actuales redes de transporte, donde cada administración presta aquellos servicios de su ámbito natural con una visión integrada a nivel de horarios y conexiones con el resto de servicios. En este sentido, se indica que desde la red estatal se atiende la demanda de viajeros de más largo recorrido entre Comunidades Autónomas, de competencia estatal, conectando de manera más directa los principales núcleos de población, coordinando los servicios con las redes de transporte autonómico de más corto recorrido dotándola de capilaridad en todo el territorio, reduciendo los tiempos de viaje y mejorando la oferta disponible.



Se trata de una evolución necesaria para que este modo de transporte sea aún más efectivo, cómodo y competitivo en este tipo de viajes respecto al coche privado, y lo haga dando respuesta a las necesidades del ciudadano, potenciando la interconexión con las redes autonómicas de transporte por carretera y respetando así el actual marco competencial.

Este nuevo enfoque requiere que la actual colaboración con las Comunidades Autónomas para coordinar las redes de ambas administraciones, muchos de ellos en proceso también de definición, se intensifique y se pueda acompañar, donde sea necesario, de los mecanismos de compensación que permitan a las comunidades autónomas integrar en sus redes aquellos tráficos internos de su competencia, que aún se vienen prestando a través de concesiones estatales de largo recorrido. Avanzando así en sinergias que van a redundar en una mejora de la calidad del servicio, y con el principio esencial de que ningún ciudadano pierda las oportunidades de viaje que actualmente dispone. Existe un compromiso claro del MITMA a este respecto para que el resultado final de la fase de coordinación con las Comunidades Autónomas (CCAA) no suponga la supresión de ninguna las actuales paradas.

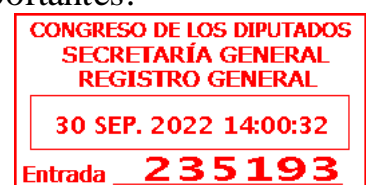
En este sentido, se indica que se ha optado por un proceso de definición del mapa totalmente participativo, manteniendo, por ejemplo, reuniones con las Comunidades Autónomas, con el sector, organizando talleres de trabajo con la participación de empresas, sindicatos, etc., elaborando cuestionarios para el envío de comentarios y sugerencias, y especialmente poniendo a disposición la documentación técnica correspondiente que se ha enviado específicamente a los departamentos autonómicos responsables para analizar tráficos, paradas... en un trabajo conjunto habitual entre administraciones.

Este primer documento técnico se ha venido trabajando en el ámbito de la comisión de directores generales de transporte terrestre, que es un órgano que depende de la Conferencia Sectorial de Transportes.

Con un enfoque transparente y basado en la cooperación y la escucha activa, para que se puedan formular las observaciones que se consideren adecuadas, y que posteriormente se someterá a información pública general, una vez se complete esta primera fase con las administraciones implicadas.

En suma, el nuevo mapa concesional estatal debe entenderse como una parte del sistema global, en necesaria conjunción con los respectivos mapas de cada Comunidad Autónoma, complementándose los unos a los otros para dar capilaridad y cubrir adecuadamente todo el territorio.

Este proceso debe avanzar ahora en dos cuestiones importantes:





- La coordinación técnica con las Comunidades Autónomas para completar sus redes de transporte de viajeros, asegurando la conexión con los nodos principales de transporte, y perfilando y mejorando, gracias a las distintas soluciones de movilidad disponibles, el diseño de la primera capa de conectividad con los distintos municipios.
- Y la transición entre el modelo actual y el nuevo. La puesta en marcha del nuevo mapa concesional requiere una transición ordenada y gradual, habiéndose elaborado, para este fin, un calendario con la previsión de licitación escalonada de todas las concesiones, estando previsto iniciar el proceso en 2024.

En suma, el proceso, que se prolongará durante los próximos años, ha iniciado su andadura con los primeros documentos técnicos, que se seguirán trabajando con el sector y con las Comunidades Autónomas.

En todo caso, se remarca que en ningún caso el ciudadano verá mermadas sus oportunidades de viaje en este proceso, siendo el objetivo precisamente mejorar el servicio prestado a la ciudadanía; ya que, con el trabajo conjunto de las diferentes Administraciones, se puede conseguir que el autobús pueda atender a más personas, con mejores precios, mejores servicios, y tiempos de viaje más competitivos.

Madrid, 29 de septiembre de 2022