

SESIÓN DE LA COMISIÓN DE INNOVACIÓN, INDUSTRIA, TRANSPORTE Y COMERCIO

(Comienza la sesión a las nueve horas y seis minutos)

LA SRA. PRESIDENTA (Obregón Abascal): Buenos días a todos. Damos comienzo a la comisión de Innovación, Industria, Transporte y Comercio.

Ruego al secretario primero que lea la pregunta N.º 1, el primer punto del orden del día.

1.- Pregunta N.º 79, relativa a agenda para la elaboración del Plan de Movilidad Productiva aprobado por el Pleno el día 08.06.2020, presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5200-0079]

EL SR. MEDIA SÁINZ: Pregunta N.º 79, relativa a agenda para la elaboración del Plan de Movilidad Productiva aprobado por el Pleno el día 08.06.2020, presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular.

LA SRA. PRESIDENTA (Obregón Abascal): A continuación, formula la pregunta el Sr. D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos. Y tiene la palabra por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Buenos días.

Consejero, gracias por venir. Buenos días a todos y a todas.

El pasado 8 de junio, todos los grupos de esta cámara aprobamos por unanimidad instar al Gobierno de Cantabria a elaborar un plan de movilidad productiva. El objetivo es conseguir para Cantabria una parte de los más de 54.000 millones que las empresas tienen previsto invertir para investigar, diseñar, fabricar y testar las piezas de lo que será la nueva movilidad que debe responder a las nuevas regulaciones españolas y europeas y a las nuevas demandas del consumidor.

Un plan puede ser dos cosas, un documento fruto de un trabajo profesional y técnico consensuado con los gestores públicos y con la sociedad que nos guíe hacia el objetivo a través de etapas y medidas bien definidas, o puede ser un papel que se paga con dinero público, se presenta y se vuelve a guardar en un cajón.

Yo he hablado con usted de esto señor consejero, y no tengo duda de que quiere para Cantabria un proyecto maduro, trabajado y ambicioso. Y ya sé que no será mi capacidad de convicción también, la que hace que así sea, sino su sentido de la responsabilidad para con 5.563 trabajadores y trabajadoras cántabras del sector del automóvil que están preocupados por su futuro, y necesitan saber que su Gobierno trabaja en una alternativa.

Pero quiero pensar que también acoge usted esta iniciativa como propia, porque comparte lo que todos sentimos y pensamos en esta cámara el pasado 8 de junio al votar a favor que esta es una oportunidad real de hacer que Cantabria sea visible para un sector que calcula que las inversiones que van a realizar crearán en España de aquí a 2050 entre 860.000 y 1.460.000 empleos.

Y tan real es esta oportunidad que desde el pasado 8 de junio a hoy ya tiene a dos comunidades que aspiran a quedársela: Galicia y País Vasco. Gestamp y el Gobierno vasco han anunciado que crearán un centro de excelencia en movilidad eléctrica. Galicia ya trabaja en el proyecto e infraestructura en logística 4.0.

Por eso, señor consejero, necesitamos saber cuál será la agenda de la elaboración, para la elaboración del plan de movilidad productiva para Cantabria, aprobada por todos los grupos de esta Cámara, el pasado 8 de junio.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Obregón Abascal): Muchas gracias.

A continuación, interviene el Sr. Francisco Martín para dar contestación por parte del Gobierno. Tiene la palabra por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Buenos días señora presidenta. Señores diputados.

Antes de empezar a contestar las preguntas concretas yo creo que es bueno, igual que ha hecho el señor diputado, hacer una pequeña introducción para tener todos claro de qué estamos hablando cuando hablamos de movilidad productiva.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 72

26 de junio de 2020

Página 1479

Habitualmente cuando se habla de movilidad se suele referirse al desplazamiento o movimiento de personas, de forma genérica, me gusta más el concepto de transporte en general porque Cantabria se la juega no solamente en transporte de personas sino fundamentalmente en el transporte de mercancías y en lo que tiene que ver con la industria de la movilidad o del transporte.

Hay tres grandes cajones cuando hablamos de transporte de movilidad. Primero, el que tiene que ver con el transporte de personas, segundo el que tiene que ver con el transporte de mercancías y tercero el que tiene que ver con la industria asociada a las dos anteriores.

Es evidente que Cantabria se la juega, como se la juegan otras muchas comunidades autónomas en la tercera, en la industria asociada al transporte. Un momento de catarsis, un momento de cambio tecnológico muy intenso y también un momento de cambio de la percepción del ciudadano.

Voy a intentar analizar los tres cajones. Primero, el de transporte de personas. Es evidente que Cantabria, y además lo establece la norma regional, tiene que tener un plan de transporte; un plan que regule la movilidad de las personas. Será una de las patas que conformen ese gran plan general del que afortunadamente este Parlamento ha consensuado y de forma unánime ha decidido que el Gobierno tiene que desarrollar.

Para el desarrollo del plan personal de movilidad, llevamos trabajando ya años; porque en lo que el Gobierno de Cantabria tiene competencia es en el transporte de personas por carretera, de pasajeros por carretera.

Bueno, en esta crisis del coronavirus se ha demostrado que la estructura del transporte nacional y también regional es muy robusta. Hemos mantenido las líneas fundamentales; los operadores han estado a la altura de las circunstancias garantizando su servicio. Pero también es verdad que se ha puesto de manifiesto que a día de hoy el transporte colectivo es tan frágil en cuanto a la demanda por parte del ciudadano que las ocupaciones de los autobuses desde que se inició el coronavirus hasta hoy en día pues no han superado ni siquiera el 30 por ciento de lo que eran antes del coronavirus.

Durante muchos días ha habido cero pasajeros en muchas líneas de transporte por carretera. En todo caso sí que Cantabria tiene que tener un gran plan de transporte de movilidad de personas, que aúne no solamente los flujos principales de transporte a lo largo de nuestra comunidad autónoma sino también aquellos que tienen que ver con la intermodalidad.

Cómo conjugamos el transporte de larga distancia: bien sea ferrocarril, carretera o avión, con el transporte, la movilidad de última milla. Cómo incardinamos eso con la movilidad urbana, con la movilidad eléctrica, con la movilidad unipersonal. Y en eso estamos trabajando.

Hay una parte muy importante, ya anticipo que voy a intentar utilizar las cuatro preguntas para contestar, para hacer esta introducción que creo que merece bastante más que cinco minutos. Y por eso les pido indulgencia en ese sentido. Voy a contestar a la pregunta concreta pero también voy a utilizar el resto del tiempo para hacer esta introducción.

Hay un problema de índole nacional y es que todas las comunidades autónomas están preparando sus concursos de transporte por carretera. Cambia la normativa, algunas comunidades autónomas optan por una zonificación; es decir, porque el transporte por carretera concesionado y el transporte escolar esté territorializado y lo haga la misma compañía, porque eso hace que un transporte que es deficitario como es el transporte concesionado pueda ser (...) con los ingresos del transporte escolar.

Bueno, en Cantabria estamos diseñando esa zonificación para sacar el concurso con especificidades, por ejemplo, como la comarcalización de la zona del Besaya.

Esto en cuanto al Plan Regional de Movilidad de Personas.

Luego está el de la logística, el transporte de mercancías. Ahí nos la jugamos, ahí nos la jugamos. Cantabria es una región en la que el número de empresas de logística per cápita es la más grande, o el más grande de toda España. Tenemos una tradición de transportistas que hacen que Cantabria sea una referencia.

Y además nuestra ubicación... - ¿no sé si paro ahora que se me han acabado los cinco minutos y sigo, o si no les importa continuo? ... (Murmullos)

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Hay un turno ahora de réplica del señor diputado por dos minutos y medio y luego el consejero otros dos minutos y medio en esta misma pregunta...

(Murmullos)

Es que lo podíais haber agrupado... (Murmullos)

DIARIO DE SESIONES

Página 1480

26 de junio de 2020

Serie B - Núm. 72

Si queréis podemos... Si os parece; bueno, al proponente. Leemos todas las preguntas y se agrupa el debate, o lo cortamos... (Murmullos)

Es que lo habéis elegido vosotros... (Murmullos)

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Por mí puede continuar los cinco minutos de la réplica nuestra de dos minutos y medio, más la suya. Y luego yo continúo en la siguiente pregunta, en este caso.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Bien. Pues le damos la palabra por tiempo de cinco minutos.

EL SR. CONSEJERO (Martín Gallego): Muchas gracias.

Si, creo que es mejor acabar la introducción o el planteamiento del discurso y luego ya las cuestiones concretas... (Murmullos)

Sí, sí, cómo no... Estoy ya casi finalizando.

Decía que en el tema de la logística nos la jugamos. Hoy en día es tan importante ser capaz de producir de forma eficaz como ser capaz de poner el bien producido en el destino de una forma rápida y económica.

Por eso Cantabria, que tiene además una posición geográfica estratégica, decidimos ya, y lo hicimos entre todos, que fuese una referencia a nivel logístico.

También la logística tiene dos subgrupos; la logística a larga distancia, y en ésta Cantabria, como decía, tenemos empresas de transporte, somos la región de España con más empresas per cápita de transporte. Y además tenemos la gran suerte de tener una conexión marítima especializada con el norte de Europa que permite que no haya límites a día de hoy para la puesta en el mercado de cualquier producto producido por nuestras empresas.

Sí nos la jugamos en dos aspectos, nos la jugamos en dos aspectos. Primero, en tener unas infraestructuras que permitan que se desarrolle el sector. Para larga distancia, y fundamentalmente en el caso de los ferrocarriles, ahí tenemos un hándicap. Tenemos un hándicap; lamentablemente no es la competencia del Gobierno de Cantabria, pero sí creo que tenemos como cántabros la obligación de establecer lo que queremos ser dentro de unos años en materia de conectividad ferroviaria.

Estamos trabajando en dos ejes como ustedes bien saben, y además lo hacemos de forma creo que unánime todos los partidos del arco político cántabro, pidiendo una conexión con la meseta; que parece ser que está bastante cerca de conseguirse, al menos hasta Reinosa. Y otra, sin embargo, digamos con una perspectiva de tiempo más larga, que es la este-oeste; que nos ha de conectar inicialmente con la Y vasca, y a partir de ahí con el resto de Europa.

Y el segundo gran proyecto es tener digamos un punto en el que cualquier medio de transporte permita la intermodalidad al transporte de última milla, que es el segundo de los subgrupos de los que hablaba, que tiene muchísimo que ver con el cambio del tipo de cliente sobre todo a nivel de distribución doméstica.

Hemos visto sobre todo con el problema del coronavirus que aquellos que han sido capaces de suministrar los productos a casa ¿no? Han mantenido la actividad comercial.

Y la logística de última milla va a ser evidentemente lo que marque la supervivencia de un sector comercial que el día de mañana sabe perfectamente que ha de vender de forma digital, que ha de cobrar de forma digital y que ha de entregar en plazos de menos de 20 minutos.

Y la tercera pata es la de la industria asociada a todo lo anterior. Decía usted con razón que Cantabria tiene un 30 por ciento de PIB industrial asociado al automóvil.

En ese sentido y a través de la mesa de diálogo social, como ya hemos comentado en más de una ocasión, se estableció que una de las nueve medidas urgentes que se pactaron en la mesa de diálogo social antes del coronavirus era profundizar, establecer una mesa, hacer un plan ¿no? para intentar apoyar a la estructura productiva de Cantabria, en ese cambio tecnológico que viene sin lugar a dudas, yo creo que ninguno la más mínima duda.

Hay varios retos: el del vehículo eléctrico, el del vehículo conectado, el del vehículo auto guiado, que evidentemente son oportunidades. Lo que son retos son oportunidades.

Bueno, la estrategia, esa agenda que nos pide el señor diputado. Mire, lo primero hay que intentar ser eficaces y rápidos. Luego, independientemente de que han de surgir planes sectoriales, algunos los establece la Ley como decía antes, como puede ser el plan de transporte regional, o el PLENERCAN, que tendrá que ver con la distribución eléctrica asociada

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 72

26 de junio de 2020

Página 1481

evidentemente a la gran distribución, pero también en este caso a la distribución doméstica para poder establecer puntos de recarga.

Evidentemente, imagínense ustedes en el momento en el que el cien por cien de los vehículos sean eléctricos, el consumo nocturno que habrá en las redes que hoy en día no está previsto; la sobrecarga de redes eso exigirá evidentemente una distribución eléctrica completamente diferente a la que hay hoy en día.

Y también tendremos el PROT, que también ha de estructurar como queremos que sea en el futuro el flujo de persona y bienes por nuestra región.

Independientemente de eso, queremos trabajar en ese aspecto. Queremos trabajar en un plan en el que se analice el transporte de personas, el transporte de mercancías y la industria asociada al transporte.

Para ello nos planteamos varias escaladas temporales. La más inmediata sería establecer un grupo de expertos que nos orientasen respecto de cuestiones básicas, que luego sí me gustaría consensuar a nivel político. Esto será un plan además que nos llevará muchos años; un cambio de modelo productivo lleva muchos años y requiere evidentemente estabilidad para que no haya vaivenes con distintos postulados políticos.

Luego, punto número uno: consenso político social. Yo quiero que este es un plan que salga con el máximo consenso posible, porque no es un plan de este gobierno ni de este consejero, será un plan que nos guíe durante los próximos veinte años seguramente y que requerirá estabilidad.

Segundo: durabilidad. Y para que un plan sea durable tiene que ser elástico. Imagínense cuantos planes tenemos encima de la mesa en este momento y ninguno consideraba la posibilidad de un coronavirus, luego cualquier plan tiene que tener unos mecanismos de revisión y de autoevaluación y ser por supuesto elástico.

En tercer lugar: eficaz. Tiene que ser eficaz en el sentido que vaya muy dirigido a medidas que -repito- han de ser durables y por supuesto consensuadas. Luego, empezamos de forma inmediata convocando como usted y yo hemos comentado un grupo de expertos que nos puedan guiar, al menos en establecer unos principios básicos que han de perdurar luego a toda la planificación sectorial que hagamos.

Luego, la respuesta es la agenda empieza de forma inmediata en varias escalas; la más urgente, la más importante para tenerla antes de que finalice el verano sería establecer una especie de decálogo de lo que queremos que sea la movilidad de personas, de mercancías, ir asociada a la industria de la automoción y redactado por un grupo de expertos que no serán más de diez ni menos de seis, estamos dibujando y esperamos poder convocar cuanto antes, en cualquier caso antes de final de verano.

LA SRA. PRESIDENTA (Obregón Abascal): Muchas gracias Sr. Martín.

Bien consideramos agotados los turnos de réplica y duplica y por lo tanto finalizamos este número uno.