

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

2.- Pregunta N.º 80, relativa a coordinadores en la elaboración del Plan de Movilidad Productiva, presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular. [10L/5200-0080]

LA SRA. PRESIDENTA (Abascal Obregón): Pasamos a continuación al punto número dos del orden del día.

Ruego al señor secretario, lea dicho punto.

EL SR. MEDIA SÁINZ: Pregunta N.º 80, relativa a coordinadores en la elaboración del Plan de Movilidad Productiva presentada por D. Lorenzo Vidal de la Peña López-Tormos, del Grupo Parlamentario Popular.

LA SRA. PRESIDENTA (Obregón Abascal): Tiene la palabra el Sr. Vidal de la Peña para formular las preguntas. Por un tiempo de cinco minutos.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ -TORMOS: Perdón, si lo he entendido bien... ¿La pregunta número dos? La dos. De acuerdo.

Antes que nada, si me lo permite el señor consejero y sin ánimo de corregirle ni mucho menos, pero cuando ha dicho: elástico, supongo que quería decir: flexible, que es diferente. Porque lo elástico se estira y lo flexible está abierto a situaciones que pueden modificarse. Con lo cual, no es que hagamos algo y lo llevemos a no sé dónde, sino que estemos abiertos a lo que surja para poder encauzar.

Bien. Dicho esto, evidentemente hay que salir corriendo, por supuesto que hay que salir corriendo señor consejero. De todas maneras, tenemos una comunidad además que, en este primer trimestre, antes de que ocurriera nada, fue una de... bueno la cuarta comunidad en la que mayor número de vehículos eléctricos y puntos de carga al parecer se constataba que teníamos. Lo cual ya es un dato, bueno, que nos anima entre otras cosas incluyendo el Plan Renueva que esta comunidad y su consejería pusieron en marcha.

Bien, como sociedad esto nos sitúa además como una de las cuatro primeras en estos momentos, al ser conscientes de la necesidad. Y de nosotros depende, de las posibilidades de una nueva movilidad.

Yo, si me lo permite también hablaría de movilidad. No tanto de transporte como de movilidad, que viene a englobar el transporte, pero además amplía en mucho las posibilidades y las necesidades de los tiempos que estamos y que vienen.

Pero además como usted mencionaba, como territorio económico el peso de la industria del automóvil o la automoción en Cantabria es superior al 20 por ciento. Lo que supone que una parte importante también del tejido empresarial necesario para abordar con garantías este proyecto ya existe. Y entendería perfectamente dicho plan de movilidad productiva como una herramienta para transformar y sobrevivir, incrementando el negocio y en primer lugar manteniendo el empleo, pero con posibilidades de aumentarle, por qué no.

Igual que de atraer inversiones de sus centros de decisión. Que desgraciadamente como todos sabemos no contamos en la comunidad con ninguno, diría yo. Salvo en el de las pymes, donde esas sí como empresas familiares generalmente tienen su núcleo de decisión en la comunidad y a las que hay que hacer un verdadero esfuerzo por mantener, actualizar y ayudar a continuar.

Pero bien, además como territorio social, Cantabria está en mejor posición que otras comunidades afectadas por la inestabilidad política y social que mantienen.

Además, se acredita -es cierto- una trayectoria de acuerdos entre empresa y sindicatos, que es siempre valorada por los inversores, sobre todo más allá de nuestra localidad es algo que se valora y mucho la paz social a la hora de invertir. Lo cual es fundamental, haciendo referencia al diálogo social como usted bien hacía.

Pero al hacerlo, sectorizaba este plan del automóvil. Y esto no es un plan que va del automóvil, ni mucho menos. Esto es un plan que va de moverse, esto es un plan que va mucho más allá. Y debemos -insisto- salir de la caja como decía el otro día y pensar de una manera mucho más ambiciosa en cómo la gente quiere moverse o quiere mover las cosas, o cómo las cosas quieran moverse solas, comandadas evidentemente por quien las dirija. Pero es hacia dónde vamos y además de manera autónoma, en principio electrificada, quizás hidrogenizada, en fin... todo eso está ahí. Hablamos de realidades ¡eh!

Pero bueno, bien. Esta cámara le hizo un encargo al Gobierno, el pasado 8, de elaborar dicho plan. Y de la urgencia en desarrollarlo. Y del presupuesto que se destine a ello, dependerá evidentemente la calidad del resultado. Pero también

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 72

26 de junio de 2020

Página 1483

del acierto en la elección del equipo que coordine su desarrollo. Un equipo que debe ser capaz de hacer valer estas ventajas competitivas de Cantabria.

Por eso señor consejero la segunda pregunta es, ¿quién o quiénes coordinarán la elaboración del plan? Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Obregón Abascal): Muchas gracias Sr. Vidal de la Peña.

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

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

Voy a empezar contestando directamente a la película, a la pregunta porque si no luego me enrolló y no me da tiempo ni a contestar lo que me pregunta de forma concreta.

Bueno, coordinarán estos estudios el director general de Transportes, Felipe Piña que nos acompaña hoy en el hemiciclo y el director general de Industria. Entiendo que los dos son directamente afectados por aspectos que antes he intentado describir. Yo me he apartado solamente de hablar del automóvil, aunque ciertamente es lo que en estos momentos genera quizá más urgencia ¿no? por el cambio inminente de tecnología. He intentado explicar que había como tres grandes patas ¿no?, el transporte de personas, el transporte de mercancías y la industria asociada al transporte.

No tendré inconveniente en utilizar el concepto movilidad o el concepto transporte, es una cuestión nada más, digamos de palabra, de elección de la palabra ¿no? Todos tenemos en la cabeza a lo que nos referimos. Solamente decía antes que la movilidad en general se suele asociar al transporte o al desplazamiento de personas. Mientras que el transporte o desplazamiento de mercancías no se le suele llamar movilidad. Pero bueno, es una cuestión nemotécnica en lo que acordemos ¿no?

Pero en cualquier caso sí es cierto, sí es cierto que estamos en una encrucijada en este momento. Una encrucijada en la que, no solamente los vehículos sino también la forma de desplazarse, la forma de establecer relaciones comerciales, la forma de garantizar una competitividad tiene muchísimo que ver con lo que queramos ser dentro de unos años en materia de transporte de personas y de mercancías.

Usted ha puesto de nuevo encima de la mesa, hay cuestiones que tienen que ver no solamente con el vehículo, que será muy diferente en los próximos años, muy, muy diferente. Además, en este país el Gobierno creo que ha dejado claras sus voluntades, ¿no? en el sentido de que el cambio tecnológico tiene que ir muy guiado por los principios de respeto ambiental y por lo tanto el acceso o la llegada del vehículo de bajas emisiones, bien sea eléctrico o bien sea de otras tecnologías, es algo evidentemente que está, que está ya aquí y va a llegar de forma rápida.

En Cantabria intentamos incluso potenciar la llegada del vehículo eléctrico, somos un territorio, como usted decía que es bueno para estas cosas. Fuimos, hemos sido buenos para la implementación de la banda ancha a nivel del territorio, porque a pesar de ser un territorio complejo en lo geográfico es reducido, es manejable, es una buena región para hacer ensayos generales, y de eso también nos hemos valido, ¿no? En el caso de, repito, por ejemplo, la fibra óptica. Y, por lo tanto, para otras tecnologías también podemos ser un buen laboratorio de ensayos.

Llega el vehículo eléctrico sin duda y decidimos acelerar su llegada tanto desde el Gobierno de la nación como desde el de Cantabria, poniendo en marcha un Plan Renove eficiente que sobre primaba, por así decirlo, al vehículo eléctrico. Si ustedes recuerdan estamos hablando pues de cantidades que multiplicaban por cuatro si adquirías un vehículo eléctrico cualquier otra tecnología y por lo tanto eso hizo que, en los primeros meses del año, tristemente, dinámica rota por el coronavirus, pues hemos sido la región donde más vehículos eléctricos se han vendido. Bueno en el mes de enero fuimos la región en que más se incrementó la venta de vehículos en general, lo cual demuestra además la eficacia de los planes Renove ¿no?

Ahora afortunadamente el Estado pone encima de la mesa un Plan Renove también muy parecido al de Cantabria que va a permitir prolongar en el tiempo estas medidas. Pero sí es verdad que el vehículo eléctrico llega, que hay que plantearse cómo establecemos nuestra política de desarrollo de las redes de recarga, como decía antes, es imposible que la red eléctrica no soportaría a día de hoy por intensidad, no por capacidad de generación, sino por intensidad, un reparto domiciliario en el que cada punto de consumo sean 25 kilovatios. Eso hoy en día no está considerado por las redes de transporte eléctrico y si analizamos nuestros boletines, tampoco quiero entrar en demasiado detalle, domésticos de conexión a la red, los boletines que establecía en su momento la norma de edificación..., vamos en ningún caso pasaron de los 10 kilovatios por casa. Es decir, que, aunque quisiéramos contratar más potencia nuestro (...) no está preparado para asumir mayor consumo eléctrico.

Por lo tanto, ahí tenemos una cuestión que hay que trabajar y va a llegar el coche eléctrico, no va a establecerse un sistema de recargas en la calle, sería imposible que cada plaza de aparcamiento tuviese su punto de recarga, luego los expertos dicen que esto va a ser un sistema de cargas domésticos, que a día de hoy con los cargadores lentos..., bueno, no quiero entrar en demasiado detalle, pero hay que cambiar la tecnología. O sea, no vale cargar los coches por las noches en nuestra casa con un cargador lento porque requiere otro tipo de tecnologías.

Eso y también está el tema del vehículo conectado, vehículo conectado que evidentemente permitirá, será el primer paso del vehículo autoguiado, en el momento en que todos los vehículos sepan dónde está el vehículo de al lado y para eso evidentemente hace falta también profundizar en el tema de redes de comunicación.

En fin, hay un mundo por delante que evidentemente es un mundo de oportunidades.

Director general de transporte y director general de industria como coordinadores.

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

Turno de réplica ahora para el señor diputado, tiene la palabra por un tiempo de dos minutos y medio el Sr. Vidal de la Peña.

EL SR. VIDAL DE LA PEÑA LÓPEZ-TORMOS: Gracias señora presidenta.

Bueno, muy brevemente, vamos a ver, los cambios grandes empiezan por cambios pequeños, ¿me explico? Y este es un cambio cultural en inicio que debemos ir implementando y educando para que tenga lugar, por eso ese cambio de gramática o gramatical entre transporte y movilidad.

Cuando un vehículo sea autónomo, cuando marche por su cuenta, cuando lleve lo que..., no es un transporte, no transportas, sino que al fin y al cabo se moverá.

Bueno, yo creo que empezar por un cambio pequeño, denominar movilidad a un sistema, a un ecosistema, es que no estamos hablando de los camiones, porque hablamos de transporte y todos nos vamos a los camiones, al transporte de mercancía o a la última milla que menciona. Todo eso que no hemos todavía conseguido regular adecuadamente ya es obsoleto, ya está fuera, no estamos teniendo en cuenta de forma transversal todo el ecosistema que tiene lugar y nos estamos cepillando el comercio, por ejemplo, porque no se está contemplando en muchos casos en municipios donde se está entrando en medidas políticas de portada o de titular, sin tener en cuenta cómo se desarrolla, cómo tiene que tener en cuenta todo.

Con lo cual yo pido que hagamos algo ambicioso, que pensemos en lo que venimos diciendo, fuera de la caja, que las cosas están ocurriendo, que es que además estamos hablando de realidades, es que no estoy hablando bueno de hacer un..., no, estamos hablando de cosas que están pasando, además cosas que hay otros sitios donde ya lo están haciendo.

Cuando usted habla de intermodalidad pues no tiene más que irse a Noruega donde ya con el mismo ticket coge un coche, alquila la bicicleta, el coche, el autobús, el barco para pasar a las islas, etc.... y eso lo tiene ahí. O sea, quiero decir con esto, no hace falta inventar tampoco solamente mirar, mirar y ver y escuchar y darse mucha prisa señor consejero, mucha prisa, porque las cosas están ocurriendo ya.

Gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Obregón Abascal): Muchas gracias Sr. Vidal de la Peña.

Turno de dúplica para el Gobierno, tiene la palabra el Sr. Martín por un tiempo de dos minutos y medio.

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

El tema, el tema es tan apasionante, al menos a mí me apasiona, que en cada intervención suya se abre un mundo nuevo, esto es como cuando uno está haciendo la tesis que cada día que pasa no es que vayas cerrando el ámbito de la tesis, sino que cada día se abren líneas que casi son infinitas y llega un momento que hay que decir, bueno, hasta aquí hemos llegado.

Hay un tema apasionante, que tiene que ver con la intermodalidad, es cierto. Es conceptual y es técnico, pero también es verdad que no podemos dar la impresión de que en Cantabria empezamos de cero en este momento, o sea, no somos los descubridores de nada, llevamos mucho tiempo y en este caso la Dirección General de Transportes lleva años trabajando en la intermodalidad con un solo ticket, esto que ocurre en Noruega, lo que usted ha dicho, en Cantabria está a punto de ocurrir.

DIARIO DE SESIONES

Serie B - Núm. 72

26 de junio de 2020

Página 1485

Hemos cambiado la tecnología de los autobuses urbanos, hemos cambiado la tecnología de la conectividad. Hay problemas técnicos, tiene que ver con el reparto de pago ¿no?, yo compro un ticket que me permite utilizar el ferrocarril, el autobús con un solo... (me enseña el diputado lo que dice la tarjeta de transporte) ...

Bueno, y luego hay que decir qué parte de la tarifa que ha pagado el ciudadano debe ser para el operador del tren... bueno, en fin, hay una serie de problemas técnicos que bueno, pues no son irresolubles pero que requieren evidentemente una adaptación técnica.

Estamos ya a punto, hemos cambiado ya digo todas las máquinas de los autobuses, vamos a incluir, a integrar también incluso el transporte en la Bahía, en Los Reginas, para poder pagar con un solo ticket, también estamos hablando con ADIF, perdón con RENFE, para poder hacer esto que a ustedes se les ocurre, que nosotros también llevamos años (...)

Hay muchísimas cosas, se abre un mundo nuevo. Es evidente que este cambio de mentalidad ha de producirse de forma muy transversal.

El otro día me preguntaban de qué forma el comercio, el pequeño comercio puede salvarse, porque si lo recuerdan ustedes hace algunos años el pequeño comercio miraba de reojo a la gran superficie, y desde hace pocos años los ambos dos juntos miran de reojo a Amazon.

Es decir que van cambiando los tiempos y van cambiando los modos, y sobre todo lo que va cambiando es el cliente. Nuestros hijos difícilmente van a bajar a comprar de forma presencial en el futuro. Yo veo a mis hijos como compran, como miran, como comparan y luego al final hacen así para comprar.

¿Se puede salvar el pequeño comercio? Sí, por supuesto, por la vía de la logística. Lo único que va hacer que el pequeño comercio de Cantabria sobreviva es que tendrá la capacidad de poner cualquier bien en nuestra casa en plazos muchos más cortos que cualquier operador global.

Solamente el comercio de proximidad podrá llevar en veinte minutos lo que hayas comprado de su tienda a tu casa. Y eso jamás estará en manos de una gran distribuidora que tendrá un centro de distribución, que estará al menos a dos horas del punto de reparto.

Luego, por lo tanto, es tan apasionante que (...) a todos los sectores, y por supuesto, que tenemos que trabajar de la mano, muy de la mano del sector privado.

El Gobierno tiene capacidad de inducir dinámicas, pero es evidente que no tiene la capacidad de generarlas, y eso requiere evidentemente un consenso regional, empezará por el consenso político y seguirá por supuesto por el consenso social. Pero nos las jugamos. En muchos aspectos entre una región adaptada al nuevo tipo de cliente.

Muchas gracias.

LA SRA. OBREGÓN ABASCAL: Muchas gracias Sr. Martín.