



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 361

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles 8 de noviembre de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz), a petición propia, para explicar el Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras del Ministerio de Fomento 2017-2020. (Número de expediente 214/000045)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenas tardes a todas las diputadas y los diputados. Muchas gracias por su presencia al señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna, que hoy nos acompaña, así como a otros miembros del equipo gubernamental.

Vamos a comenzar con el orden del día, que tiene exclusivamente un punto y que es la comparecencia a petición propia para explicar el Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras del Ministerio de Fomento. En estos momentos doy la palabra a don Íñigo de la Serna, al que volveremos a reiterar la bienvenida después de que hace muy pocas semanas también tuviéramos la suerte de tenerle con nosotros. Tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, presidente. Muy buenas tardes, señorías.

Es para mí un honor comparecer nuevamente en esa Comisión de Fomento. Tal y como ha dicho el presidente, ya anuncié el compromiso de acudir para presentar el Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras del Ministerio de Fomento 2017-2020. Responde también al cumplimiento de un compromiso, el que establecí a comienzos de esta legislatura en esta misma Comisión cuando expuse las líneas generales del ministerio. Entre esas líneas generales quisimos poner de manifiesto nuestra voluntad de reforzar la apuesta por la tecnología para convertirla en un pilar fundamental de la modernización de nuestro sector. Así, definimos que una de nuestras líneas estratégicas sería precisamente elaborar lo que en aquel momento llamamos Plan Director de Innovación y que, finalmente, se ha traducido en este plan de innovación que presentamos en el día de hoy. Comenté en aquella ocasión que el departamento no tenía que dedicarse, única y exclusivamente, en esta área a la implantación de las tecnologías de la información, de las comunicaciones y de los sistemas inteligentes del sector, sino que nuestra voluntad era servir de palanca y actuar como verdadero impulsor de la I+D+i en el sector. Fruto de esa voluntad en abril anunciamos en el Senado y también en unas jornadas sobre infraestructuras en Barcelona, que ya estábamos redactando el Plan de innovación y que queríamos disponer de un borrador antes de que concluyera este año. Además anunciábamos la necesidad de crear en Ineco una Dirección General de Transformación, Internacionalización e Innovación que fuera la parte de Ineco encargada de pilotar y de llevar a cabo el plan y su implantación. Pues bien, con el trabajo realizado en este período exponemos hoy este plan de innovación que ya anticipamos el pasado jueves al sector.

Es un plan que va a generar crecimiento económico y empleo, que va a impulsar la competitividad de las empresas del Grupo Fomento, que trata de modernizar las infraestructuras del transporte y de mejorar la calidad de vida de las personas, porque, tal y como expondré a continuación, el ciudadano es el centro de las decisiones y aspectos como la seguridad, la accesibilidad y la sostenibilidad en el transporte y las infraestructuras son esenciales. He puesto mucho interés en la elaboración de este plan y estamos realmente ante un documento que pretende ser flexible y compartido, que integre a todos los sectores de la sociedad y que articule una red innovadora de conexiones entre todos ellos. Este es el contenido del documento que tienen a su disposición ya en la página web —no sé si alguno ha tenido la oportunidad de descargar el documento—, pero ahí podrán ver el trabajo que se ha conseguido llevar a cabo entre todas las personas, empresas e instituciones que han colaborado dentro del Grupo Fomento. Quiero agradecer especialmente ese trabajo de ADIF, Renfe, Enaire, Crida, AENA, Puertos del Estado, Cedex e Ineco. Han hecho un enorme esfuerzo para llegar a un acuerdo sobre cuáles tenían que ser las líneas a desarrollar en materia de innovación y, como digo, todo ello de manera colaborativa y en red. También me gustaría decir que han contribuido al desarrollo de este plan la Secretaría de Estado para la Sociedad de la Información y Agenda Digital, la Secretaría General de Industria y la Secretaría de Estado de Investigación, Desarrollo e Innovación. También hemos tenido contactos durante la elaboración con el sector privado para definir y plantear algunas de las actuaciones que tienen dentro del plan; empresas como KPMG, Boston Consulting Group, Gas Natural, Telefónica, NEC, Huawei, Fujitsu, Fundación Rafael del Pino, Shadow Summit, Fundación Universidad-Empresa, Instituto de Empresa, Tecnova, etcétera. Con ese espíritu abierto queremos ahora abrir un proceso de participación. Durante el próximo mes queremos recibir todas las sugerencias que se puedan plantear. Ese proceso finalizará el 8 de diciembre; hemos escogido el 8 de diciembre porque será la presentación oficial del plan en este Congreso y así, a lo largo de este mes, tendrán la oportunidad de trasladarnos sus sugerencias y trataremos de incorporar todas aquellas que contribuyan a alcanzar los objetivos del plan. Por lo tanto, estamos en lo que se puede denominar fase de innovación abierta, utilizando un término del sector.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 3

La página la abrimos realmente el día 2 de noviembre y ya tenemos 1600 visitas, lo que no está nada mal teniendo en cuenta que no hemos hecho ningún tipo de publicidad, más allá de la rueda de prensa o la presentación que hicimos en La Arquería en el propio Ministerio de Fomento. Si recibimos las sugerencias hasta el 8 de diciembre, emplearíamos el mes de diciembre y el mes de enero para intentar analizarlas y ver la posibilidad de incorporarlas, pues la idea es llegar a tener un documento ya cerrado en el mes de febrero. Aunque el plan figura como 2017-2020, realmente va a ser 2018, 2019, 2020 y así están articuladas todas las medidas; hemos incluido 2017 porque es el año en el que hemos elaborado el documento.

Haré una reflexión muy breve en relación con la importancia de la innovación en el sector. Como saben sus señorías, la velocidad e intensidad de las actividades económicas relacionadas con el sector y otras no relacionadas, pero que absorben las nuevas tecnologías está dibujando un nuevo paradigma y una nueva realidad. Esta situación destaca la enorme relevancia de la innovación como fuente de competitividad y de progreso en nuestro país. Por eso, el plan pretende actuar de catalizador, es decir, incorporar de forma rápida y eficaz la innovación y todas las herramientas tecnológicas que podamos incorporar en el sector de las infraestructuras y el transporte. ¿Cuáles son los objetivos del plan? Voy a hacer una mención primero al sector en sí, porque uno de los objetivos tiene que ver con la situación del sector. El sector de las infraestructuras y el sector de la investigación, el desarrollo y la innovación quizá hayan sido dos de los sectores más afectados por la crisis económica, y han sufrido de una manera especial los efectos de la crisis desde el año 2008. Por lo tanto, uno de nuestros objetivos —no lo escondo— es intentar elaborar medidas que contribuyan a reactivar ambas industrias, que consoliden el crecimiento y que apuntalen el esfuerzo que ya se está haciendo en otros sectores de la economía española. Uno de los principales propósitos del plan de innovación —ahora me voy a volver a referir a ello— es modernizar y mejorar los servicios públicos, funcionando y trabajando, como decía al principio, de manera colaborativa como grupo en el ámbito de la innovación y no como empresas independientes. Volveré a este asunto que creo que es capital, porque se han desarrollado proyectos de innovación pero de manera muy dispersa. Ya adelanto que uno de los resultados de la fase de diagnóstico, en la que se han analizado todos y cada uno de los proyectos de los últimos años de todas y cada una de las empresas del grupo, es que prácticamente no encontramos ninguno en el que una empresa trabajará con la otra o en la que una empresa utilizara la tecnología que estaba utilizando la otra. Salvo en proyectos fundamentalmente europeos vinculados al H2020 o como el proyecto Cesar en que formaban parte de un consorcio o un proyecto como socios o *partners*, no ha habido una unión entre las diferentes áreas que gestionaban sectores distintos del sector transporte y que no actuaban de una manera integral, por lo tanto, integrar y coordinar toda la actividad en materia de innovación es desde luego uno de los principales objetivos.

Queremos favorecer un ecosistema innovador que integre otros sectores de la sociedad y que articule una red innovadora de conexiones entre ellos. Esto es muy importante y aquí hemos de reconocer que existe un déficit, porque tenemos poco contacto con la parte más ágil en materia de innovación. No hay instrumentos para que toda la innovación que se está generando en el sector privado; y ya no hablo solo de las universidades, sino también de las empresas, de las pequeñas empresas, de las *startups* y de las personas que simplemente están generando productos día a día. La capacidad que hemos tenido de aprovechar ese conocimiento ha sido limitada y no hemos mantenido una relación, con esa parte del sector que está generando mucha innovación, que nos permita aprovechar todo ese conocimiento. Pongo en muchas ocasiones ejemplos del gran *gap* que existe todavía entre la Administración pública y el sector privado en este campo, pero lo cierto es que un chico o una chica de dieciocho años en veinticuatro horas hoy en día, utilizando la información que proviene del Internet en las cosas, es capaz de hacer una aplicación móvil extraordinariamente importante para el sector de los transportes. Ejemplos hay miles. Sin embargo, en la Administración mientras se hace el procedimiento administrativo, se consigue el informe jurídico, va a la Intervención y, finalmente, se aprueba, pasan meses. Esta posibilidad que tenemos que aprovechar un mundo que está ahí, que es una realidad y que es un sector de nuestra economía cada vez más creciente no la hemos explotado o no lo hemos hecho suficientemente, y este tiene que ser otro de los objetivos: establecer la forma en que podamos incentivar la creación de estas *startups* y que tenga un retorno claro para el sector de los transportes, de la misma manera que hay aplicaciones móviles que crean pequeños emprendedores con modelos de negocio de tamaño limitado que nos hacen saber cuándo va llegar un autobús a una parada o cualquier otro medio de transporte o, por ejemplo, dónde hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 4

bicicletas de alquiler público disponibles. Pues bien, todo ese capital humano, todo ese talento tenemos que aprovecharlo.

Por otro lado, construir una red multimodal de calidad y alinear también nuestra estrategia con la europea. De las conversaciones que hemos mantenido con la Comisión Europea —que he mantenido yo personalmente con la comisaria de Transporte sobre este asunto—, me gustaría hablar también en la reunión de la próxima semana en Estrasburgo. La Comisión tiene un interés especial en abordar proyectos de innovación en el sector transporte, conocen el trabajo que estamos haciendo dentro de este plan de innovación y les interesa especialmente que podamos aportar también algo a esa estrategia. Creo que hay razones más que suficientes para estar en la cabeza de lo que tiene que ser la inyección de innovación en el sector transporte y tenemos que tener una posición de liderazgo a nivel europeo.

Estas son, básicamente, las líneas generales. Los objetivos, por tanto: acelerar la incorporación de la tecnología; ser más eficientes; elevar la rentabilidad social y económica; hacer también de nuestro país un lugar atractivo para que vengan empresas a investigar o a generar prototipos, a crear nuevos productos y nuevos servicios —por qué no han de venir de otros lugares para, por ejemplo, saber lo que estamos haciendo en la implantación del tercer carril en la tecnología ferroviaria—; servir de alguna forma de plataforma o de laboratorio para que esas empresas puedan venir a nuestro país y, por otro lado, con el sector empresarial español aportar un valor añadido a ese sector si somos capaces de dárselo a través de la innovación.

Como decía, el plan será para tres años. No es un libro blanco; ustedes lo han descargado y han tenido oportunidad de verlo; lo que no queríamos bajo ningún concepto era explicar lo que es la innovación en el sector transporte ni queríamos decir lo buenos que éramos en el sector de la innovación o en el sector transporte; lo que queríamos era hacer fichas de proyectos concretos que nos comprometamos a llevar a cabo. Creo que esto es mucho más práctico y para ustedes, señorías, es mucho más fácil a la hora de evaluarlos y de saber si estamos cumpliendo o no los compromisos, porque cada ficha tiene su programa, su presupuesto, los agentes que tienen que intervenir en cada una de esas acciones y tiene algunos indicadores de si estamos cumpliendo o no. Luego hablaré de cómo pretendemos llevar ese seguimiento, pero ustedes ya van a poder ver si cumplimos o no para criticarnos, si así lo desean, o aplaudir, que también se permite. De esa manera se llevaría a cabo una implantación que, vuelvo a repetir, será flexible. Tres años es suficiente porque en innovación ir a planes de cinco años...; en cinco años ya no tendremos iPad probablemente, tendremos otras herramientas. Es muy difícil, por no decir imposible, hacer un planteamiento a cinco años de en qué punto va a estar la innovación. Pero, vuelvo a repetir, aunque lo hagamos a tres años el documento se plantea como un documento abierto para incorporar medidas si se cree que es necesario. Hemos hecho un análisis de la situación de partida y el diagnóstico lo resumo y lo cito muy brevemente: tenemos que tener mayor colaboración entre las empresas del grupo, compartir conocimientos y crear sinergias; tenemos que potenciar la innovación abierta, colaborar más con las *startup* proveedores; tenemos que fomentar la cultura innovadora y esto es importante porque no hacemos nada en relación con la formación de nuestro propio personal en materia tecnológica —hablo con carácter general porque luego, evidentemente, hay empresas que para determinados productos o servicios necesitan dar una formación específica—; y tenemos que mantener el posicionamiento dentro de la Unión Europea y mejorarlo, si es posible, a terceros países.

La segunda fase es la elaboración del diagnóstico, como digo. Luego definimos la estrategia del proceso de innovación, después está el proceso de innovación abierta —de ahí lo de las consultas con el sector privado— y ahora tenemos ya fijado lo que es el plan, a través de unas herramientas, pero con un proceso que queremos que sea participativo.

¿Cuáles son los ejes que tiene este plan? Son cuatro ejes: el primero, la experiencia del usuario; el segundo, las plataformas inteligentes; el tercero, las rutas inteligentes; y, el cuarto, la eficiencia energética y la sostenibilidad. Respecto a la experiencia del usuario, colocar al usuario en el centro de los servicios, personalizándolos. Este es el objetivo fundamental; por reducirlo a la mínima expresión, lo que queremos es crear servicios adaptados a las preferencias y los gustos de los usuarios, y ahora hay ya bastante tecnología como para crear formas de personalizar esos servicios adaptándolos al tipo de uso que haga cada persona del sistema de transporte o de la infraestructura: nuevo sistema de accesibilidad y pago con eliminación de barreras y elementos físicos como el billete, por ejemplo, sistemas basados en telefonía móvil, sistemas basados en biometría, tecnologías punteras en pago electrónico y títulos de transporte que ahonden en la ciberseguridad, por ejemplo; una de las actuaciones está relacionada con el Plan de Accesibilidad Universal al Sistema de Transporte; toda la utilización del Big Data para conocer cuáles son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 5

esas preferencias y adaptar la oferta de servicios; hay también una medida en relación con la creación de un portal de participación ciudadana para involucrar a los usuarios en procesos de planificación; también un *marketplace* dentro del Grupo Fomento que potencia una oferta global de servicios de forma conjunta con los títulos de viaje, etcétera.

Segundo eje, plataformas inteligentes. Con toda esa información que viene de los distintos dispositivos —de las redes sociales, de los sensores que coloquemos—, se quiere crear plataformas que recojan toda esa información, la almacenen y la ordenen. Esto nos permitirá visualizar las diferentes capas de la información, por ejemplo, en una estación. En una estación inteligente hay muchísima información que viene del usuario, de la zona comercial, de la situación de los trenes, de si se están produciendo averías, de las condiciones climatológicas, de las compras que se están realizando en las tiendas, de la presencia de personas en unos lugares de la estación u otros. Toda esa información es posible ordenarla en lo que son plataformas; se piensa en plataformas de estaciones, plataformas de puertos, plataformas de aeropuertos; por encima de estas lo hemos dividido en dos plataformas horizontales, una para usuarios y otra para mercancías; y, finalmente, una plataforma global. Con esta plataforma, que son plataformas tecnológicas similares a las que se utilizan, por ejemplo, en el ámbito de las ciudades inteligentes, la idea es no solo visualizarlo —eso nos puede permitir tomar determinadas decisiones en cuanto a la gestión—, sino que en el futuro puedan interactuar unas con otras. Es decir que, si se produce algo dentro de una estación, automáticamente se generen informaciones, acciones y otras muchas cosas en relación con lo que sucede en la estación. Esto es una realidad, todavía en momentos incipientes de desarrollo, pero una realidad. Estas plataformas son, indudablemente, esenciales para la gestión y muy prácticas para la toma de decisiones con criterios inteligentes.

En el futuro —pero ya es un futuro lejano que, desde luego, no está contemplado en este plan— este tipo de plataformas serían imprescindibles para llevar a cabo actuaciones con carácter predictivo; es decir que, en función de lo que sabemos que va a pasar, pueda reaccionar la propia estación y los servicios de la misma de una u otra forma. Además, por supuesto, tiene en cuenta el modelo nacional de ciudades inteligentes, porque este tipo de infraestructuras está relacionado con el entorno y lo que estamos haciendo en la comisión del BIM. Otra línea de actuación dentro de las plataformas es el tema del cielo único, en el que se pretende impulsar la evolución de la navegación aérea hacia la interoperabilidad, optimizando el espacio aéreo, y aquí entraría también —está relacionado en el plan— lo que tiene que ver con los drones y con todos los vehículos aéreos no tripulados y la gestión de los mismos.

El tercer eje es el de las rutas inteligentes. De esto también hay experiencia ya en Europa; hay países que están dando algunos avances y no entendemos por qué nosotros no podemos estar además en la vanguardia de la implantación de algunos de esos sistemas, en cuanto a la digitalización de la carretera y el ferrocarril y en cuanto a sistemas de modelización y de predicción, adaptando lo que va a pasar a la demanda de los viajeros, mejorar la accesibilidad en entornos rurales, rutas de transporte público dinámicas, todo lo relacionado con el vehículo conectado, que el vehículo tenga capacidad de relacionarse con la infraestructura —y en esto hay experiencias piloto ya— y entre otros vehículos, lo que permitirá, por ejemplo, favorecer el control dinámico del tráfico, el reconocimiento anticipado de condiciones de congestión, por ejemplo, en una carretera, etcétera. Una de las cosas que se contempla es el desarrollo de un modelo nacional de transporte o multimodal para viajeros y mercancías.

En este eje también hemos querido introducir quizás la píldora más atrevida del plan, pero un plan de innovación también tiene que reflejar, de alguna manera, la apuesta clara por nuevos sistemas, nuevos paradigmas de transporte. Por eso hay una referencia al sistema Hiperloop, porque se pretende recoger lo que vaya saliendo en el mercado y explorar las posibilidades de desarrollarlo luego, generar experiencias piloto o implantar ese tipo de sistemas.

El cuarto y último eje —no me detendré mucho en este eje— es el de la eficiencia energética y sostenibilidad, por ejemplo, con el desarrollo del Plan Nacional de Infraestructuras para el Vehículo Eléctrico, vehículos con energías alternativas. El compromiso respecto al vehículo autónomo es definir estándares y normativas necesarios para regular la implantación del vehículo autónomo. En esto ya está trabajando un país europeo, y creo que nosotros tenemos que generar conocimiento con relación a esos estándares para normalizar la introducción de esa tecnología en nuestras infraestructuras.

Los ejes se articulan en 21 líneas estratégicas que detallan su contenido y en 67 iniciativas: hay 13 que son de experiencia del usuario, 24 de plataforma inteligente, 14 de rutas inteligentes y 16 de eficiencia energética y sostenible. Es bueno no confundir la iniciativa con el proyecto. Una iniciativa puede tener muchos proyectos —no estamos hablando de proyectos concretos, sino de iniciativas que pueden abarcar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 6

varias acciones— y es bueno considerar que se trata de iniciativas nuevas que ponen en unión los diferentes sectores, como se ve en cada una de las fichas, porque están reflejadas las áreas del Grupo Fomento que tienen que participar, pero evidentemente luego habrá otros proyectos que vayan desarrollando cada sector de una manera independiente, pero lo que queremos es que se articule a través de este plan.

Por tanto, el presupuesto estimativo para el desarrollo de estas iniciativas, hasta los límites que hemos puesto a estas iniciativas, es de 50 millones, lo cual no quiere decir que solo se vayan invertir 50 millones. La cifra de 50 millones es para desarrollar las iniciativas y se supone que cada una de ellas generará también su posterior presupuesto para su puesta en marcha o para su desarrollo futuro. Ejemplos puede haber varios: antes se hablaba del paso de una persona por una estación ferroviario sin necesidad de billete físico; pavimento inteligente en una estación que te dé información sobre por dónde tienes que ir; el servicio *buy, go and collect* que ya existe y que consiste en comprar algo con un código y recogerlo en el destino de servicio. No son proyectos utópicos, sino proyectos que ya están en un estado suficientemente planteado o avanzado como para que consideremos su implantación en nuestro país. Tengo toda una batería de proyectos que ustedes pueden consultar, desde organizar un viaje desde nuestro teléfono, de manera que uno vaya en el tren y pueda contar, por ejemplo, con realidad aumentada, algo de lo que todavía tenemos muy poco y que es valiosísimo a la hora de estar en una estación e ir sabiendo cómo está tu tren y ver hacia dónde te tienes que dirigir, las conexiones con el aeropuerto, por ejemplo, en el caso de la estación de Chamartín; es bueno para ir en un tren e ir recibiendo información de las cosas que se ven. Esto ya existe, por ejemplo, en el ámbito urbano y no se utiliza en los sistemas de transporte. Tenemos millones de pasajeros cada día en nuestros sistemas de transporte, gente que se monta en el tren de cercanías y que no interactúa con el sistema, y hay muchas posibilidades de poder ofrecer servicios a esas personas, servicios que vayan desde el ocio hasta la información necesaria para su viaje, y no me quiero extender mucho más en todas las iniciativas que hay aquí recogidas. Me las voy a saltar para no aburrirlos, pero las tienen todas en el documento.

Sí me gustaría emplear simplemente un minuto en decir respecto a la parte de innovación abierta, que vuelvo a reiterar que para nosotros este tiene que ser un pilar fundamental. Hay dos ejemplos claros, uno es el *hub* Ferroviario de Innovación, algo de lo que ya se ha hablado y que creo que tenemos que retomar y relanzar, y en ese sentido existe la voluntad de desarrollar dicho *hub* ferroviario en el entorno del Parque Tecnológico de Andalucía, a 13 kilómetros del centro de Málaga, porque ahí ya hay empresas e investigadores; es un entorno que pensamos muy favorable para que haya incubadoras y aceleradoras de *startups*, espacios para el *coworking*, etcétera.

La compra pública innovadora es otro asunto que no es ninguna novedad y en el que ahí estamos, con el primer proyecto que acaba de salir para la A-VIII. Ya saben que en Galicia hay una zona en una autovía que tiene problemas con la niebla y que acaba de firmarse el acuerdo con el Ministerio de Industria para el desarrollo de la compra de un prototipo que permita utilizar durante más tiempo dicha autovía.

Finalmente, en cuanto a la gestión, seguimiento, supervisión y actualización del plan, saben que hay una parte importante del plan dedicada a esto, porque creemos que es relevante. Se van a establecer varios órganos de gobierno, pero no se va a crear nada, lo digo para que nadie se preocupe por la creación de estructuras nuevas ni de salarios adicionales a los que ya tenemos. Habrá un comité de dirección que presidirá el ministro, un comité de coordinación y un comité de seguimiento. Cada iniciativa del plan tiene que tener un equipo específico, es decir, asignaremos personas a cada una de las medidas del plan y esas personas serán las responsables de llevar a cabo la iniciativa. Esas personas formarán parte de alguna área del Grupo Fomento y, vuelvo a repetir, en la ficha aparece qué áreas son las que tienen que responsabilizarse de la implantación de cada una de esas medidas. Lo que se está planteado en el plan es que el comité de seguimiento, que es el que tiene que llevar a cabo el análisis del grado de cumplimiento de las iniciativas, eleve al comité de dirección informes semestrales con la información relevante del avance en cada uno de los ejes estratégicos y de los objetivos. Anualmente se plantea un informe de seguimiento del plan y, a su finalización, se presentará el informe de evaluación del plan, con una revisión periódica de actualización y revisión extraordinaria.

No se definen otros instrumentos de participación, y en ese sentido sería bueno escuchar a sus señorías, porque tendremos que volver a traer el plan aquí para dar cuenta del grado de cumplimiento. Quizá el compromiso de venir aquí, a esta Comisión, con esos informes anuales —simplemente lo menciono— para explicar todos los avances, podría ser una buena solución.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 7

En cuanto a la participación, ya les he dicho que a partir de ahora estamos abiertos a cualquier sugerencia que ustedes o desde el sector nos quieran ir trasladando, pero con la idea —vuelvo a insistir— de generar crecimiento económico y mejorar la competitividad de nuestras propias empresas, y en general del sector transporte, para la modernización de las infraestructuras de nuestro país. Quedo a disposición de sus señorías para cualquier cuestión que quieran plantear.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Ha sido muy interesante la exposición de este plan. Vamos a ver qué opinan los grupos parlamentarios.

En primer lugar, le doy la palabra al Grupo Parlamentario Mixto. Don Joan Baldoví tiene la palabra.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Señor ministro, no voy a ser crítico con el plan, al contrario. Para Compromís «cuanto peor, mejor» no es nuestra política. Sinceramente querríamos que este plan llegara a tener mucho éxito y le deseamos la mejor de las suertes. Cierto es que 50 millones para estos años nos parece poco, igual habría que ser más ambicioso teniendo en cuenta que si este año no hay presupuestos no sé qué va a pasar con el plan. Esa sería una primera pregunta.

Centrándonos en el eje cuarto, el de eficiencia energética, sostenibilidad y descarbonización —lo digo sinceramente— le deseo mucho éxito en este sentido, pero permítame que sea un poco escéptico cuando en algunos de los objetivos que se formulan en el plan usted habla de autoconsumo. La ley que aprobó su partido en la pasada legislatura no va precisamente en el sentido de favorecer el autoconsumo. Habla usted también de ahorro energético y creo que ahora mismo, conforme está el consumo de luz, no se incentiva el ahorro energético de los hogares sino justamente lo contrario, da igual consumir mucho que poco porque al final vas a pagar prácticamente lo mismo. Habla también de reducción de costes energéticos y seguimos pagando una factura brutal —más de 40 000 millones de euros cada año— en energías fósiles. Por eso, le digo que me encantaría que este plan tuviera éxito.

En último caso, por poner un ejemplo que afecta a mi territorio —en mi caso a una ciudad como Valencia que está haciendo una apuesta decidida por el uso de la bicicleta y por una movilidad sostenible— recomendaría que desde el ministerio se mandara un mensaje a los portavoces de su partido en el Ayuntamiento de Valencia para que fueran un poco más moderados y tuvieran la misma actitud que estoy teniendo yo ahora con usted, en el sentido de que les desearíamos mucho éxito en esa apuesta por la bicicleta. Abusando un poco de su amabilidad, simplemente quiero decirle, en cuanto a sus declaraciones de ayer en Valencia, que no nos hagamos trampas al solitario.

En cuanto a la financiación, su partido tuvo cuatro años mayoría absoluta, en el año 2015 tenía que haber tenido aprobado el sistema de financiación pero decirnos que no nos manifestemos y que es mejor que vayamos a los despachos... Estamos encantados de ir a los despachos pero, en fin, esta movilización justamente no es una movilización de Compromís sino de los empresarios, de los sindicatos, de la sociedad civil y de todos los partidos excepto el suyo. Ojalá en este sentido lleguemos a un acuerdo en el que nos podamos sentir contentos, ustedes y nosotros.

Moltes gràcies.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Vasco EAJ-PNV, tiene la palabra don Iñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, bienvenido. Muchas gracias por sus explicaciones. Desde luego, me ha parecido una presentación interesante también a mí, un plan ambicioso y me complazco por ello en principio. Sin embargo, también me gustaría que me pudiera aclarar algunos pequeños o grandes interrogantes que me han surgido antes de la presentación pero también con la presentación. Y es que la gestión de las infraestructuras y el transporte no es un ámbito que pueda gestionar únicamente el ministerio sino que depende también de otras administraciones, en concreto en el País Vasco de las diputaciones forales, que son quienes gestionan tanto la construcción como la gestión de las infraestructuras y del transporte. Cuando habla no tanto de los modelos de gestión —respecto de los que también le haré otra pregunta— sino sobre el modelo organizativo no parece tener en cuenta la existencia de las diputaciones forales, por lo que mi pregunta iría dirigida a cómo piensa interaccionar el ministerio con las áreas de gestión de carreteras de las diputaciones forales, que son las competentes en estas materias en el País Vasco. Eso en primer lugar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 8

En cuanto al ámbito del modelo de gestión, sin duda las infraestructuras pueden tener modelos diferenciados. En concreto, en las carreteras en el País Vasco se ha optado por un modelo de gestión de las vías de alta capacidad a través de su sostenimiento con la cotización por parte de los usuarios. Dicho de otra manera, los famosos peajes que pretendemos que sean quienes sostengan el mantenimiento de las carreteras de alta capacidad. No sé si en ese sentido va a haber alguna diferenciación de modelos de gestión en el ámbito de las diferentes carreteras o su plan contempla su compatibilidad. Estas serían fundamentalmente las preguntas pero no por ello me voy a olvidar de hacer una vieja reivindicación. Hace poco en esta Comisión, en una votación el Grupo Parlamentario Popular se pronunció a favor de la gratuidad y de la reversión de la concesión de la AP-1 en el tramo Burgos-Armiñón. Supongo que eso supone una decantación por parte del ministerio hacia determinada decisión política de finalización de la concesión. Veo que mira al secretario de Estado, con lo cual seguramente tiene alguna particularidad. **(El señor ministro de Fomento, de la Serna Hernáiz: Estaba mirando al señor Barrachina porque es la primera noticia que tengo).** ¿Ah sí? Con eso lo que quiero preguntarle es si finalizando como finaliza en noviembre de 2018 —si no me equivoco— la concesión de la AP-1 también en los tramos que afectan a Vizcaya y Álava, ¿tiene usted pensado dar por terminadas esas concesiones o al menos trasladarlas al ámbito de las diputaciones forales para que puedan ser estas quienes las gestionen?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Barandiaran.

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra el diputado don Miguel Ángel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ:** Buenas tardes. Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor ministro, gracias por su explicación. Nos parece un proyecto bastante innovador e inteligente, para ponerle las palabras que transmiten lo que es. Nosotros que somos un partido progresista y liberal queremos hacer cualquier acción o iniciativa que cree valor no solamente a nuestro país sino también al ciudadano. Por lo tanto, que en un proyecto del Ministerio de Fomento se empiece a establecer la experiencia del usuario nos parece algo innovador. Creo que es fundamental porque todos tenemos que empezar a pensar en el ciudadano, que es al final el objeto de nuestro trabajo aquí y el suyo en el ministerio. Como tenemos que pensar en el ciudadano, me parece que estamos planteando un modelo de desarrollo —desde el punto de vista tecnológico de nuestros ciudadanos— en el que todavía no estamos. Vengo del mundo de las telecomunicaciones y afronté la primera digitalización y le puedo decir que, primero, en el entorno rural no llega apenas la conexión a Internet pero tampoco hay apenas interacción por parte de los ciudadanos del mundo rural para poder trabajar de una forma coordinada y sacarle rendimiento a esta experiencia del usuario. Por lo tanto, tendríamos que buscar alguna iniciativa para poder establecer que hubiera las conexiones adecuadas en el mundo rural, de forma que no haya ciudadanos de primera y segunda en el acceso a las nuevas tecnologías, porque dentro de las dimensiones del Plan de innovación está el Internet del futuro. No puede haber Internet del futuro mientras haya diferencias de acceso a esta tecnología dentro de los propios ciudadanos. Así, junto con este plan tendremos que trabajar también un plan de desarrollo de las telecomunicaciones en todo el país. Sigo diciendo que me parece algo interesante. La experiencia del usuario me parece fundamental. Hacer un *design thinking* cercano teniendo como centro al ciudadano me parece muy innovador y creo que es hacia donde tenemos que orientar las políticas del futuro de nuestro país, hacia el ciudadano. Pero también hay que hacer una mejora del capital físico que tenemos y aquí usted habla de estaciones inteligentes, aeropuertos inteligentes, puertos inteligentes. Yo lo veo correcto, lógico y normal. Es fundamental para poder desarrollar este proyecto. Pero también hemos de hablar de que las infraestructuras que tenemos actualmente en nuestro país tienen muchísimas necesidades en el aspecto de la tecnología, muchas son muy antiguas. El otro día estuvimos usted y yo en el seminario de Confibus, donde se hablaba de que había sesenta estaciones de autobuses que habría que reformar, mejorar, trasladar o unificar con estaciones de tren. Usted sabe que hay estaciones de tren que son del siglo XIX en algunos casos. Deberíamos unificar este plan de forma transversal con un esfuerzo en la mejora de las infraestructuras, la intermodalidad, que estén dentro de una misma estación, no solamente el transporte de viajeros por carretera, sino también el transporte ferroviario y hacer un plan de desarrollo parecido a esto.

Conociendo como conocemos el sector del transporte de mercancías por carretera, sabemos que también hace falta un esfuerzo importante en modernizar las flotas y las empresas que están funcionando. Están haciendo un esfuerzo, pero hay que apoyarlas para mejorar todas las herramientas que tienen para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 9

poder sacar éxito a este plan, sobre todo en la parte de la logística en las mercancías. Creo que deberíamos hacer algún tipo de plan complementario para que las empresas pudieran acceder de una forma mucho más rápida a las tecnologías, incluso acceder también a esas *startups* que, como usted dice, se están creando y que pueden mejorar no solamente la eficiencia a la hora del transporte, sino incluso su propia cuenta de resultados, que también es importante.

En cuanto a eficiencia energética y sostenibilidad, estamos dentro de un plan que creo que debemos cumplir todos. Va a haber una ley de cambio climático en la que también tenemos que estar nosotros. Creo que todos debemos apostar no solamente por las energías renovables, como bien ha dicho el señor Baldoví, que también ahí tenemos que trabajar para que no haya discrepancias, sino que tenemos que desarrollar nuevas posibilidades de transporte que puedan venir en el futuro y que no sea solamente el vehículo autónomo.

Por nuestra parte nos parece correcto. Le agradecemos que haya venido aquí a presentarlo y le pedimos que siga usted con lo que acaba de decir, que haya un buen plan de información, un portal de transparencia, que estemos informados de cómo va el plan, que lo fundamental no es escribir una cosa en un papel, sino luego llevarla a cabo, y que podamos todo el mundo no fiscalizar, sino hacer un seguimiento de lo que se está haciendo para poder hacer planes de contingencia en caso de que no podamos conseguirlo. Por nuestra parte, señor ministro, estos son los planes que se deben ir actualizando, mejorando y planteando a partir de ahora en el futuro, porque al final esto redundará en la mejora de la vida de los ciudadanos, que es para lo que nos pagan aquí y para lo que nos han elegido.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.

Es el turno del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra la diputada doña Carmen Valido Pérez.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor ministro. Hoy nos viene presentar un Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras, un plan de laboratorio, cómodo, limpiamente maquetado, lleno de retóricas aparentemente eclécticas y muy lejos de lo que debe ser un plan elaborado colectivamente. Nos trae un plan simuladamente técnico, pero profundamente político, que está impregnado por los valores de la cultura del emprendimiento. No estamos en contra del emprendimiento, al contrario, pero nunca se puede usar como marco de un modelo que olvida dos elementos fundamentales en nuestra realidad social y nuestro tejido económico, como son la economía social y el empleo.

Por otro lado, el plan se olvida por completo de la economía social y las cooperativas, no aparecen en ninguna de las doscientas páginas que usted nos presenta hoy aquí, a pesar de la enorme importancia que tienen en nuestra economía. Por otra parte, de forma muy preocupante, el plan se olvida de poner el empleo como elemento central de una economía que pretende aumentar la innovación. Son 128 indicadores en 67 iniciativas repartidas en 21 líneas estratégicas y que pivotan sobre cuatro ejes. En ninguna de ellas ocupa el empleo un papel protagonista. No vamos a avalar un modelo que deja al empleo y a la economía social de lado, y esto supone un gran olvido. Defendemos el derecho a la innovación y al emprendimiento, sí, pero no nos olvidemos del derecho al empleo estable, digno y de calidad, y denunciemos que bajo los valores que impregnan este plan, el trabajo, las relaciones laborales y la cantidad del empleo no importen, no se tengan en cuenta y no sean un elemento central, más aún cuando la situación laboral en nuestro país es abrasante y la precariedad y la temporalidad son vergonzantes.

Usted olvida eso en este plan, vive en un mundo feliz y comete unos errores metodológicos profundos. Me explico. En primer lugar, tratar de dar solución a los retos futuros de nuestro país obviando los problemas del mercado laboral en nuestro modelo productivo y el papel que juega la economía española en la economía mundial. En segundo lugar, plantea que la innovación caerá sola, del cielo, comprando un poquito de tecnología, cuando aquí, en la tierra, su Gobierno lleva años desmantelando los servicios públicos, la investigación y al personal investigador. En último lugar, deja la responsabilidad de crear empleo a ese supuesto individuo innovador que transferirá el conocimiento y la sabiduría a través de las *startups*, que no cuentan con los recursos ni el apoyo público realmente necesarios. ¿Cuál es el resultado? Pues que tenemos un plan miope con la realidad. En una economía como la española, que está inserta en el espacio de unas correlaciones de dependencia con los grandes capitales europeos y en el marco de la globalización neoliberal, con la apelación a la innovación sin contar con la tecnología, sin apostar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 10

pública y sólidamente por centros de creación de nuevas ideas y pensamiento científico, lo único que vamos a hacer es el ridículo, quedando a la zaga de la creación productiva del valor.

Me explico. La competitividad y el crecimiento económico por sí mismos no es desarrollo, no es progreso, no es igualdad ni bienestar, más si cabe cuando el modelo económico del Gobierno del PP ha sido orientar el crecimiento hacia el exterior, devaluando salarios para ser competitivos, sin importarle que la desigualdad interna creciera. Cuatro ejes discutibles, pero cuatro: la experiencia del usuario, como usted dijo antes; las plataformas inteligentes; las rutas inteligentes y la eficacia energética y la sostenibilidad. ¿Cómo va a funcionar un plan de innovación en cuyos ejes no está contar con el personal investigador bien formado, remunerado, estable y de calidad? Introducir tecnología queda siempre moderno, pero no nos engañemos, nunca será suficiente mientras en España no esté garantizada la movilidad en términos de servicio público en condiciones de calidad, dignidad, sostenibilidad, igualdad, sin discriminación de rentas y territorialidad, y se lo digo yo que soy canaria. Estamos seguros de que las plataformas inteligentes son importantes, pero más importante es que, según el Instituto Nacional de Estadística, el 40,3% de la población española no puede permitirse una semana de vacaciones al año y el 62,2% de la población llega con dificultad o no llega a final de mes.

Estamos de acuerdo en que los planes han de ser documentos vivos, pero lo que no pueden pretender es irlos modulando en función de lo que vaya ocurriendo en la tecnología. Eso es ir a rebufo. Tenemos que ser pioneros en la investigación, desarrollo e implantación de avances en movilidad, seguridad y sostenibilidad, siempre impulsado desde lo público. Pero ustedes, el Gobierno del PP, llevan años desmantelando los servicios públicos, debilitando al Estado. Suenan a broma que el Gobierno venga desmantelando las joyas de la corona, como AENA o Renfe, la sanidad, la educación pública o la universidad, y ahora nos venda este plan de innovación. Decorar un plan con aires de modernidad y tintes tecnológicos no ocultará las consecuencias de sus políticas. El plan dice que lo que España necesita es incorporar la innovación como parte de sus cimientos económicos. Eso es una frase hecha, vacía de contenido, aparte de que reconoce el fracaso de las políticas de innovación de su Gobierno. La innovación no es un maná que sale de una fuente; la innovación nace del trabajo, del trabajo de la investigación de calidad, público y de transferencia social del conocimiento, eso que ustedes, en todas las áreas de su Gobierno, han venido desmantelando.

Investigación pública, formación de investigadores, centros de investigación, becas, universidades, empresas públicas potentes con presupuestos públicos suficientes para promover esa investigación que atienda a las necesidades de la gran mayoría social en este país y empuje procesos creadores e innovadores, todo esto no es economía e innovación en abstracto, es un modelo de país donde se reconoce quiénes son los actores protagonistas de esa transformación, pero para eso hay que tener un modelo de desarrollo de país fuerte y ustedes solo tienen un modelo de enriquecimiento de los ya privilegiados por el sistema. Si usted está en contra de lo que digo, argumente en qué estoy equivocada, pero con datos homogéneos comparables con países innovadores de la OCDE, es decir, el número de personal investigador, recursos, centros, espacios de transferencias y patentes provenientes de presupuestos públicos en los últimos veinticinco años, tasas de empleo, empleo tecnológico, condiciones laborales de personal creador del conocimiento, presupuesto público, inversiones, creación de valor añadido netamente tecnológico, fuente y conocimientos de información.

En cuanto al medio ambiente, no es suficiente aunque sí necesario, marcarse como objetivo la reducción de gases o el impacto de las infraestructuras. Aquí la clave tiene que ser afrontada e iniciar hoy una transición energética serena, pública y democrática, que fortalezca nuestro desarrollo endógeno reduciendo la dependencia exterior de energías fósiles y nos prepare para los retos del futuro, en lugar de esperar a que los grandes grupos automovilísticos europeos estén preparados para el coche eléctrico. Tenemos la obligación y la responsabilidad política de empujar e impulsar la transición desde lo público, las administraciones y los colectivos, para que nuestro país no quede una vez más a la zaga de otros.

Una cuestión que nos ha llamado la atención del plan es que nos parece ridículo, ingenuo y estéril que de las cinco conclusiones del análisis de la situación actual de los proyectos de innovación con empresas del grupo Fomento no se denuncie ni concluya la necesidad de presupuesto, recursos, formación y contratación de más personal o eliminar la precariedad de los empleos de las personas investigadas. Aquí vienen las preguntas. ¿Qué va a hacer para paliar esto, dotar de 50 millones de euros a este plan sin un calendario de las actuaciones? ¿Cree que es suficiente? ¿Cree usted que 200 000 euros son suficientes para mejorar la accesibilidad universal en el transporte? ¿Cuáles son los valores de inicio de los indicadores que nos permitan más adelante medir, hacer un seguimiento o evaluar? ¿Piensa publicarlos?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 11

¿Qué sucede con los territorios, pueblos y municipios que no cuentan con infraestructuras susceptibles de captar actuaciones contempladas en el plan? ¿Van a ser innovadoramente rezagados? ¿Profundizará la brecha tecnológica y una economía a distintas velocidades?

Respecto a la página 128, en el eje 3, la línea 4.3 de implantación de servicios de última milla, esta área es la más costosa y una de las que más energía consume en la cadena logística. Paradójico que el ministerio se plantee esta línea como de enorme potencial económico sin pensar en Correos, sin integrarlo en este plan y deteriorando paulatinamente el servicio universal postal sin dotarlo de propuestas de futuro competitivas como esta. ¿Se ha planteado en algún momento la importancia que Correos juega en este plan? En la página 122, en el eje 3, en la línea 3.1 en el apartado desarrollar un sistema de gestión de transporte a demanda para su implementación en entornos rurales, ¿a qué se refiere en concreto con esto? ¿Están pensando en sustituir las obligaciones de servicio público? Por último, quiere deslumbrar con este plan pero ni siquiera ha tenido una repercusión mediática, por lo que lamentamos que dentro de dos días ni ustedes ni nosotros nos acordemos de él. Nos tememos que este plan sea mucho *marketing* pero una mala herramienta transformadora. Con este plan, coincido con los demás, nos estamos jugando mucho y nos jugamos el futuro.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Valido.

Tiene ahora la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor ministro, y muchas gracias también por traer un tema que, sin duda alguna, tiene un interés relevante para la mejora de la movilidad, la eficiencia y la sostenibilidad, así lo creo. Como usted nos ha pedido rienda suelta para la fase de innovación y las ideas, déjeme que eche la imaginación a volar sin posicionarme en lo bueno y lo malo, sino simplemente con una firme voluntad de aportar.

De la lectura sosegada del plan pero también de escucharle a usted lo primero que se desprende es que nos encontramos ante la presentación de un desarrollo teórico de un programa de movilidad para la mejora de su gestión, y no en todos los modos de transporte. Un desarrollo que sería más propio de una conferencia en una escuela técnica superior o en una escuela de negocios. Así lo contemplo. Usted podría haberse traído la bata, el proyector, la tiza ya no; no hubiese desentonado nada pero tampoco hubiese desentonado con respecto a lo hicieron sus compañeros porque hoy podría haber hablado aquí del concepto de productividad, de *project management*, de *speed data*, de las teorías de calidad total TQM o FQM porque eso es lo que realmente subyace en el documento más que otra cosa. Le decía que no hubiese desentonado nada porque aquí en la pasada legislatura —lo sabe muy bien el presidente de la Comisión— compareció su antecesora y nos explicó el PESO. Una vez que no hubo posibilidad de réplica se comentaron todos los temas relevantes en aquel momento o al menos en la agenda política. Pero por aquí también ha pasado un tema que ya está incluido en este documento que hoy nos presenta que es el plan de logística; por cierto, el plan logístico no sé cómo ha avanzado porque creo que sigue en el mundo de las ideas. Asimismo, en la legislatura anterior se comentó otro de los temas que subyace aquí: el Cielo Único Europeo —intervine yo en ambas comparencias: uno y dos—, un plan maravilloso pero que hasta el momento creo que también sigue en el mundo de las ideas. Por tanto, deseo que este programa que hoy nos presenta tenga una vida más extensa, más eficaz y con más efectividad que los planes equivalentes anteriores.

Permítanme que haga una valoración técnica. Estará de acuerdo conmigo en que un sistema de transporte sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental es la base de una sociedad moderna y competitiva, pero con dos elementos fundamentales, la gestión del transporte, colocando al ciudadano como hace el plan en el centro, y las infraestructuras para facilitar esa movilidad y ese transporte con conectividad. La verdad es que la filosofía subyace en la conectividad con la movilidad pero lo que entiendo, desde un punto de vista exclusivamente técnico, es que no se concreta. El plan o programa tiene una ambigüedad perfectamente calculada, hasta en una referencia que ha hecho que son las fichas, la valoración, los indicadores. Hay indicadores e indicadores, se lo dice alguien que ha trabajado en el sistema de información; los indicadores pueden ser *soft* o pueden ser *hard* o simplemente puede que no sirvan para nada. Además, lo dota de 50 millones de euros, una cifra que puede parecer mucho y que también se mueve en la ambigüedad, porque no son 50 millones de euros si fuésemos a un alcance del programa de máximos que plantean las distintas iniciativas del plan, sería muchísimo más, pero es que un tren de AVE son 18 millones de euros. Por tanto, lo que le quiero decir es que en términos relativos es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 12

una cantidad que me parece muy reducida para el gran valor añadido que puede aportar la conectividad, la modernidad y la mejora de la productividad y la creación de empleo subyacente. Creo que se queda corto si realmente nos lo tomásemos en serio porque a mí me parece que esta cantidad es meramente testimonial.

Esto no es un seminario, esta Comisión tiene un objetivo fundamental que es el control y evaluación de la política de transporte y, por lo tanto, de la parte técnica pasamos a la parte política. En la valoración política lo primero que subyace —creo que ya se ha dicho antes de otra manera— es que es una carta a los Reyes Magos. Siendo una idea muy buena, un germen muy bueno, se le ve poca convicción, poca intensidad. Es una carta a los Reyes Magos porque define un programa de máximos en cada una de las líneas, ejes y acciones. Al mismo tiempo, usted ha dicho algo que es verdad y es que en el periodo de madurez de la tecnología la tecnología queda obsoleta en tres o cuatro años pero, cuidado, no hay que confundir la obsolescencia de la tecnología con el desarrollo, implantación y seguimiento de nuevas técnicas que, además, requieren una correspondencia entre la estructura lógica, la física y la administrativa. Es imposible que en tres años pudiésemos desarrollarlo. Ojalá, sería usted condecorado como premio Nobel del área de transporte e infraestructuras, con lo cual estaríamos todos los españoles contentísimos. Pero esto no es posible, no es creíble; créame, no lo veo, es un poquito de humo. Al mismo tiempo, en la nota de prensa que distribuyeron, pero también en alguna parte del plan, marca un objetivo claro, y es que seamos líderes mundiales en desarrollo tecnológico. Yo me conformo con que se dé respuesta a los problemas que tienen los ciudadanos. La única solución factible para la movilidad del transporte en zonas despobladas como Galicia o Castilla y León —estoy mirando al presidente— puede estar en la utilización de nuevas tecnologías y nuevas modalidades de transporte. Por tanto, lo que nos trae aquí usted es un escaparate que entiendo que es una acción de *marketing* y espero que pase de las musas al teatro. En este ejercicio teórico lo que no hace este plan es determinar el alcance de las iniciativas, tampoco concreta las propuestas, no establece un *timing* de desarrollo de cada una de las acciones, no establece prioridades. No se puede abordar todo, no es igual de prioritario el Hyperloop —con el que nos metemos en una cápsula y vamos a 1200 kilómetros por hora, aunque la ciencia ficción sea magnífica— que dar una respuesta al transporte sin barreras con la adquisición de billete, con el control de seguridad que puede hacerse o con la conectividad de las carreteras. No es lo mismo. Por lo tanto, le faltan prioridades. Tampoco hace referencia a la localización. Ahora le plantearé una cuestión que me preocupa mucho. Dicho de otra manera: quien mucho abarca, poco aprieta, y me temo que esto es lo que ocurre con este plan.

En cuanto a la valoración del contenido del plan, estoy de acuerdo con los objetivos pero faltan dos fundamentales. El Estado español tiene una unidad de mercado, un mercado regulado en distintas comunidades autónomas, por lo que hay que dar una prioridad a esos objetivos para que no se generen zonas discretas, no comunicadas. Por ejemplo, con respecto al tema de las infraestructuras, en el tema del ferrocarril conviven en estos momentos en nuestro país un plan convencional de transporte y una línea de alta velocidad que no se hablan, que no son interoperables, donde además el 90% de los ciudadanos utilizan la línea convencional, algo que no ocurre con la línea de alta velocidad. Este pequeño matiz no se contempla. En el diagnóstico —para mí lo más preocupante— ha hecho referencia a las sinergias que se generan, y estoy totalmente de acuerdo cuando se ponen en común factores, protocolos de innovación y mejora, pero el plan es excluyente para el medio rural, y lo dice con letras mayúsculas. Es un programa —yo lo llamaría programa, no plan— orientado exclusivamente al medio urbano y a las grandes concentraciones; cosa que se entiende, pero no es equitativo ni social ni políticamente. Por lo tanto, los que somos del pueblo pueblo y vemos cómo se sufre, cómo no se pueden comunicar los habitantes y como tienen que ir los hijos a por sus padres para llevarlos al médico porque no hay conectividad, pensamos que esto no puede ser excluyente.

En cuanto a la experiencia del usuario, se ha puesto más énfasis en el tren de alta velocidad que en mejorar la conectividad, en eliminar las barreras físicas, en la digitalización de la seguridad. Creo que es necesario. ¿El Estado puede impulsar eso? Nos falta ese pilar básico que es la cooperación institucional. Lo puede impulsar, pero si no tenemos una cooperación institucional con los ayuntamientos y con las comunidades autónomas, que son los encargados y los responsables, difícilmente se podrá llevar a cabo. El Estado tiene que ser el motor; el Estado lo que nos garantiza —lo hemos visto ahora más que nunca— es esa cohesión, ese impulso. En relación con el *marketplace*, me gustaría que explicase el alcance, aunque creo que no es una prioridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 13

En cuanto a las plataformas inteligentes —y yo comparto el esquema conceptual que aquí se representa—, echo en falta lo más importante en cuanto a modelo conceptual y es una plataforma lógica de transporte terrestre con dos patas: transporte urbano y transporte interurbano. Digámoslo de otra manera: estaciones de autobús con la plataforma de ciudad y el sistema BIM (*building information modeling*) asociado a esas estaciones. Eso no está aquí, pero es que la capilaridad en estos momentos la tienen el coche y el autobús. Por tanto, estoy de acuerdo con el modelo conceptual pero, como decía el compañero, el 60% de las estaciones de autobuses tienen más de veinte años y es un punto intermodal básico que está en tierra de nadie. Yo planteé esto en la última Comisión de Presupuestos a su secretaria general, pero es que las competencias están volando, no son de nadie, no hay convenios. Considero que las estaciones son puntos neurálgicos y son necesarias para desarrollar estas plataformas.

Pasa algo parecido en el ámbito portuario. La pregunta es: ¿se pueden separar las plataformas lógicas de las físicas y de las tecnológicas, con una división del ámbito portuario en autoridades portuarias y con puertos que compiten entre ellos? A lo mejor nos falla la organización y, por lo tanto, si no resolvemos el mapa de la organización, difícilmente podremos avanzar en dar una respuesta técnica, salvo que nos queramos hacer trampas en el solitario.

El cielo único creo que es necesario, que está más ligado con Europa, pero también es necesario avanzar en ello. Y hace referencia a las plataformas de mercancías. De acuerdo, pero es que para tener unas plataformas de mercancías hay que tener un mapa logístico perfectamente identificado, estructurado y organizado con criterios estándar, y estamos a años luz. Por tanto, no me salen las cuentas.

En relación con las rutas inteligentes, me parece prioritaria la carretera. Además se puede hacer apostando por la conectividad, la seguridad y los sistemas SMART, es decir todo lo referente a la conexión, la seguridad, la energía, el autoconsumo y también la modelización y predicción. Somos un país en el que las grandes multinacionales del coche o de la construcción tienen modelos matemáticos, modelos de transporte lineal que funcionan perfectamente y, sin embargo, nosotros, en algo que cuesta menos, porque con 1 o 2 kilómetros de AVE podemos avanzar tremendamente, estamos renunciando a modelos de simulación.

En cuanto a los territorios inteligentes —voy terminando, señor presidente—, estoy totalmente en desacuerdo con el planteamiento que se hace. ¿Por qué? Porque no se puede modelizar y establecer diseños desde un despacho; lo digo por experiencia. Porque las líneas convencionales, al menos en mi tierra, no funcionan, ni siquiera integrando el transporte especial, porque se trata de pueblecitos de cien, doscientos o cuatrocientos habitantes, con rutas de 90 kilómetros, pero tampoco hay transporte dinámico. Le sugiero que echemos la imaginación a volar y busquemos un sistema de *carpool* o *carsiding* institucionalizado y organizado, porque posiblemente en el balance de costes veamos que nos ahorramos dinero. Pero para eso necesitamos tener una plataforma de transporte lógica que aquí no se contempla.

En cuanto al *hub* ferroviario, me gustaría que nos contara cuál es la experiencia y el resultado. Estoy totalmente de acuerdo con la colaboración público-privada con *startups* y con otras empresas. En la réplica, si me lo permiten, diré lo que me ha faltado en esta intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gordo.

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Teodoro García Egea.

El señor **GARCÍA EGEA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señor ministro, hoy vamos a hablar de innovación, y lo ligado al término innovación es crear algo nuevo, pero también considero que es crear algo nuevo y bueno, es decir, positivo. En el pasado había quien innovaba —de hecho, en el Grupo Fomento se ha innovado mucho—, pero se ha innovado con un modelo que hacía que se perdieran casi 700 millones de euros al año. Esa era la innovación que se nos planteaba anteriormente en el Grupo Fomento, cuando se dejaban las facturas sin pagar y nos encontramos un agujero de 30 000 millones de euros al llegar al Gobierno. Hoy el Grupo Fomento gana 3000 millones al año reinvertiendo en el propio grupo. Son distintos modelos de innovación y yo me quedo con el segundo, pero cada uno es libre de elegir el modelo que desee.

Señor ministro, antes de este plan, en el Grupo Parlamentario Popular vamos a trabajar para suministrar información adicional a aquellos diputados que no entienden o que no han querido profundizar lo suficiente en lo que significa un plan de impulso de digitalización de la economía productiva. Usted ha hecho referencia —y lo ha hecho muy bien— a los 200 millones de euros que se van a poner encima de la mesa, lo que no quiere decir que sean 200 millones de euros de inversión directa. Existen programas europeos con el Banco Europeo de Inversiones —yo he participado en ellos— como, por ejemplo, los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 14

fondos Elena, *European Local Energy Assistance*, que dan 50 millones de euros para gasto corriente, pero por cada euro que dan se generan 50 euros de inversión, con lo cual con solo 50 millones de euros podemos tener 300 o 400 millones de euros movilizados que llegan directamente a la economía productiva, que consiguen ahorrar energía y que impulsan el empleo, que es para lo que estamos aquí.

Celebro la apuesta del señor Baldoví por la bicicleta, pero hay que matizar. No es lo mismo apostar por la bicicleta en países donde no se tiene otra alternativa que apostar por la bicicleta en el país con mayor número de kilómetros de líneas de AVE del mundo, aunque yo comparto la apuesta por la bicicleta no solo para el transporte, sino también para los ratos de ocio.

Cuando el Partido Popular llegó al Gobierno no es que tuviera que recortar gastos, sino que dejó de gastar lo que no teníamos. Pasamos una época muy dura en el Grupo Fomento, porque los diputados en las circunscripciones tuvimos que explicar la situación que se vivía y decir la verdad a la gente, cosa que no habían hecho los que estaban anteriormente. Afortunadamente, hoy en España ya no se habla de la profundidad de la crisis. Hoy estamos hablando aquí de la velocidad de la recuperación, y eso es gracias a un Gobierno que ha trabajado y que presenta planes como este.

Tengo que mencionar también la referencia del señor Baldoví al autoconsumo. Fue él el que desveló en la tribuna de oradores la conversación privada que tuvimos —y me agradó— sobre el tema del autoconsumo. Le tengo que decir de nuevo que las instalaciones por debajo de 10 kilovatios no pagan ningún tipo de peaje y le animo a que él en su propia vivienda ponga una de estas instalaciones. A buen seguro hará aumentar la eficiencia energética, no pagará ningún tipo de peaje y comprobará empíricamente que lo que un humilde diputado del Grupo Parlamentario Popular le dice es totalmente cierto.

Ahora creemos en el Grupo Parlamentario Popular que ha llegado el momento de impulsar desde todos los frentes las políticas de crecimiento y quiero felicitar al señor ministro por haber desarrollado una visión tan ambiciosa sobre el futuro de las infraestructuras en España. Como hemos dicho en otras comisiones y decimos hoy aquí, el futuro de las infraestructuras y del transporte en España o es digital o no será. No estaremos a la cabeza de los países industrializados de Europa si no tenemos una visión compartida entre todos nosotros del futuro digital; y eso es lo que creo que hoy nos quiere traer aquí el señor ministro. Debemos tener una visión compartida para que en todas y cada una de las iniciativas que desarrollemos en esta Comisión la tengamos presente.

Hace unos días el Grupo Parlamentario Popular defendía una propuesta para que España fuera uno de los países pioneros en las pruebas y el desarrollo del vehículo autónomo. Les agradezco su apoyo, porque todos los grupos votaron a favor. Hace un año, cuando estuve visitando la Fórmula 1 eléctrica, me llamó la atención la carrera paralela que se organiza entre vehículos autónomos en la que no interviene la pericia de los pilotos, sino que compite la inteligencia de los programadores. No era una carrera entre vehículos pilotados, sino entre vehículos autónomos que tomaban sus propias decisiones. Nos preguntamos si existe en España una tecnología para desarrollar el vehículo autónomo y, como ha dicho el ministro, para hacer nuestras carreteras mucho más tecnológicas. Podemos afirmar rotundamente que sí, pero antes debemos adaptar nuestras leyes y nuestras infraestructuras y yo creo que este plan cubre sobradamente esas necesidades. Además, en el Grupo Parlamentario Popular vamos a apoyar en esta fase de innovación abierta —como la ha llamado el ministro— que este plan sea referencia del buen hacer.

Sería lógico que yo dijera desde el Grupo Parlamentario Popular que confío en el ministro y creo que la gente en esta sala no espera otra cosa. Yo confío en el ministro no solo por eso, sino porque el señor ministro ya ha conseguido en el pasado impulsar políticas de crecimiento asociadas a la digitalización de procesos y ha conseguido generar un ecosistema de pequeñas y medianas empresas altamente innovadoras que todavía hoy son un referente no solo en su comunidad autónoma, Cantabria, sino también fuera de España. Quiero decirle esto, ministro, porque usted ya lo ha hecho, pero de otros que le han criticado todavía no conozco sus acciones al respecto.

El señor Garaulet ha hecho mención, por ejemplo, a la universalización de la banda ancha y estoy de acuerdo, pero no solo para los ciudadanos, sino también para el Internet de las cosas. Está a las puertas el 5G y hay protocolos como Sigfox y LoRa que requieren que las cosas estén conectadas. Hasta ahora el ser humano es un cuello de botella, y entiéndanme la expresión. Somos incapaces de recopilar y procesar todas las variables que suceden a nuestro alrededor en el día a día. Necesitamos que cada uno en esta nueva revolución industrial haga lo que mejor sabe hacer, que la tecnología se encargue de recopilar, procesar y estructurar la información no estructurada —como es el caso del Big Data— y que el ser humano se encargue de tomar las decisiones adecuadas. Por eso, vamos a apoyar este plan dentro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 15

del Congreso mediante el impulso de iniciativas sobre digitalización de procesos del ecosistema de tecnologías emergentes y nuevos modelos de acuerdos. Por ejemplo, me gustaría que se incluyera la tecnología *blockchain*; y voy a hacer esta sugerencia a través de la plataforma. Esta tecnología ahora mismo se está normalizando y va a permitir en el futuro realizar acuerdos a través de Internet cuando se desarrolle adecuadamente la identidad digital. La tecnología disponible nos lo permite y el Grupo Parlamentario Popular va a apoyar al Gobierno porque se pueden generar cientos de miles de empleos especializados en los próximos años alrededor de este plan de innovación de las infraestructuras que hoy nos presenta el ministro.

En este plan debemos destacar también la posibilidad que plantea de crear ese ecosistema del que he hablado, de pequeñas y medianas empresas altamente innovadoras que saben hacer pocas cosas pero que las hacen mejor que nadie. Son pequeñas empresas con un porfolio muy reducido pero que lo hacen mejor que nadie, con un sistema innovador y que interactúan con grandes empresas de nuestro país gracias a la modernización de sus procesos y a que utilizan con eficacia la mejor tecnología disponible.

He dicho muchas veces que me sorprenden muchos los discursos de algunas de sus señorías. Nuestros jóvenes, cuando salen fuera —mis compañeros de carrera y algunos de mis alumnos del la Universidad—, no son contratados por los Gobiernos extranjeros del Reino Unido, de Alemania o de Francia. Cuando salen fueran son contratados por empresas altamente especializadas que han nacido y crecido en aquellos lugares donde se ha potenciado la tecnología, la creación de empleo y la productividad. En este grupo parlamentario hacemos todos los martes una iniciativa —a la que invito al resto de los grupos parlamentarios porque creo que es interesante— que es la de los desayunos tecnológicos. Todos los martes a las nueve y media invitamos a un emprendedor del sector de las tecnologías emergentes. El último encuentro tuvo lugar con un —como se autodefinió él mismo— prescriptor de la trazabilidad para la industria 4.0 y la movilidad de las tecnologías emergentes. Esta persona me decía que sus clientes se enamoraban de su tecnología y de sus productos porque él no hablaba de tecnologías sino que hablaba de soluciones. Eso deberíamos también aplicárnoslo los políticos y por eso voy a intentar hablar hoy aquí de soluciones y no de otras cuestiones que creo que no vienen al caso. Por ejemplo, cabe citar el caso de la intervención del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, que me ha recordado a aquellos que en el pasado decían que la tecnología creaba paro. Siempre en las revoluciones industriales hay gente que está en contra de la tecnología y que está en contra del aumento de productividad que supone una revolución tecnológica. En la primera revolución industrial, cuando se introdujo el telar mecánico, se generó un 90 % de paro como consecuencia de esta innovación tecnológica y hubo quien estaba en contra del telar mecánico. Pero veintisiete años después se generó un 4400 % de incremento de empleo asociado al sector tecnológico. Por tanto, solo aumentando la productividad vamos a conseguir aumentar el empleo. Cuando se dan lecciones y se explica lo que se debería hacer y lo que no, lo que está mal y lo que está bien, debe explicar cuál es su modelo. Yo siempre llevo conmigo una lista para consultarla, y es la lista de países donde han funcionado las políticas de Podemos. **(Risas)**. Esta es la lista de países que yo siempre llevo conmigo, la lista de países donde han funcionado las políticas de Podemos, es decir, en ninguno. **(Muestra un papel en blanco)**. Porque, ¿dónde se instalan las grandes empresas que crean empleo, que impulsan la economía? ¿Dónde van los jóvenes que cuando terminan su carrera no pueden quedarse en España —en el pasado, ahora cada vez menos—, dónde van?, ¿van a los países donde supuestamente está el modelo de Podemos? No, van a los países en los que nos miramos y con los que trabajamos conjuntamente.

Digo que vamos a trabajar dentro del Congreso, pero también vamos a trabajar desde fuera de cara a las grandes empresas tractoras —esas que para Podemos supuestamente son muy malas para la economía— y, conjuntamente con el Grupo Fomento, vamos a ayudar al ministro para hacer crecer el ecosistema de pymes altamente innovadoras, porque son jóvenes que han puesto toda su ilusión en un proyecto y quieren que este salga adelante. Solo si logramos esta unión, solo si logramos unir a las grandes empresas tractoras con el ecosistema de pymes vamos a conseguir el objetivo marcado, tal y como ha manifestado el ministro. Este plan puede ser la palanca perfecta para el impulso de este sector. Además, defendemos la aprobación de este plan porque, como he dicho, supone una puerta abierta de empleo a nuestros jóvenes; lleva parejo un ambicioso plan educativo en tecnologías de la industria 4.0 que creemos fundamental.

Además, señor ministro, quiero agradecerle el enfoque participativo del plan. Creo que es tremendamente acertado y nuestro Grupo Parlamentario Popular también va a participar realizando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 16

sugerencias y vamos a animar en todos los territorios a los que pertenecemos los diputados de la Comisión de Fomento a hacer aportaciones al plan para mejorarlo y para ayudar en todo cuanto necesitemos, haciendo especial mención a las tecnologías emergentes que he mencionado, a esos nueve pilares de la industria 4.0 como son el Big Data, el Internet de las cosas, el *blockchain*, la realidad aumentada, la realidad virtual, sin olvidar, por supuesto, la ciberseguridad. Alrededor de todas estas actividades podemos generar grandes cantidades de empleo especializado. Y aquí sorprende de nuevo el discurso de Podemos sobre la no apuesta por el empleo. Siempre suelen realizar alusiones, en las comisiones y en el Pleno, sobre lo privado y lo público. Desde que Podemos está en la Cámara se ha convertido casi, casi en un elemento indispensable, sobre todo cuando hablan de servicios públicos y confunden la titularidad con el servicio. No tienen problema, por ejemplo, en ir a la cafetería del Congreso —allí les veo desayunar—; es una empresa privada la que presta el servicio y no tienen ningún tipo de problema, pero luego atacan vilmente a las empresas que prestan su servicio y confunden la titularidad con el servicio. **(Risas)**. El servicio es público, al igual que lo es el servicio que prestamos todos los diputados, a pesar de ser personas individuales. Entiendo que ustedes tengan que seguir con ese mantra ya muy trasnochado, más antiguo que las estaciones del siglo XIX de las que hablaba mi compañero Miguel Garaulet, pero creo que hay que llegar a la revolución industrial 4.0, creo que hay que entrar en el futuro y dejarnos ya de ese mantra antiguo y trasnochado. **(Rumores)**.

Termino, señorías, manifestando mi confianza en el éxito del plan que defiende el ministro Íñigo de la Serna y ustedes también deberían confiar porque estamos ante un ministro de hechos y, como he dicho anteriormente, y a mí me lo ha demostrado hasta ahora, cumple con su palabra.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Egea.

Responde el ministro don Íñigo de la Serna.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias. Trataré de intervenir brevemente.

Señor Baldoví, en lo que se refiere al presupuesto, lo que ya estamos haciendo dentro del Grupo Fomento es precisamente mantener reuniones de coordinación para articular los presupuestos —el señor Gordo se ha referido a ello—, que en muchos casos son ya cuantiosos los que existen, y reorientarlos a la disposición de recursos para esta cuestión, de tal manera que, sinceramente, creo que en este caso y para este asunto en concreto la aprobación o no de los presupuestos para el año 2018 no tiene por qué suponer ningún freno, limitación o ralentización de la implantación de este plan. En cuanto al ahorro energético, habla usted del coste de la luz. En fin —esto es recurrente en muchas de las intervenciones—, este no es un plan para resolver los problemas de este país en su conjunto, es un plan para abordar un asunto concreto; no es un plan para resolver todo lo que tenga que ver con el incremento del coste de la luz ni contiene las medidas para ello, pero sí trata de favorecer la eficiencia y el ahorro energético en el sector de los transportes y por eso hay algunas medidas muy interesantes para el aprovechamiento energético. Esta mañana, en el consejo de administración de Renfe precisamente han estado hablando sobre la generación y el almacenamiento de energía, para ver de qué manera se puede conseguir avanzar en proyectos de autoconsumo, que tampoco son ninguna cuestión completamente innovadora porque ya hay experiencias muy importantes por ahí, por ejemplo, el aprovechamiento en las estaciones de la energía que se produce con el frenado de los trenes, por citar una cuestión que ahora mismo ya está desarrollándose en algunos lugares. Recojo sus sugerencias sobre la propuesta que me remite de trasladar a su vez por mi parte a los compañeros de Valencia el interés por la bicicleta; yo en esto soy muy respetuoso con las decisiones que tomen las entidades locales y, por supuesto, no me voy a entrometer, pero permítame que, aprovechando esa petición que me formula, le formule yo otra y es que también hable con sus compañeros para que nos permitan hacer la V-21, que es una infraestructura absolutamente estratégica para la ciudad de Valencia. Me consta que usted está absolutamente de acuerdo con nosotros —de hecho, nos presentó una enmienda para que la agilizáramos y lleváramos a cabo lo antes posible— y seguro que usted podrá hablar calmadamente con sus compañeros de Compromís que ahora mismo se están oponiendo a la ejecución de esta infraestructura que estamos a punto de adjudicar después de, nada más y nada menos, diez años de tramitación. **(Rumores)**. No, yo no he dicho que no se manifiesten ustedes, ¡válgame Dios!, están ustedes en su derecho, y además he dicho que lo respeto. Lo que digo es que entiendo que es más útil la labor que usted puede desarrollar, por ejemplo, favoreciendo la aprobación de unos presupuestos que incluyen más financiación para infraestructuras. Ya se lo digo: aunque no me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 17

deja el señor Montoro desvelar el contenido de la propuesta del Ministerio de Fomento para los presupuestos del 2018, si le puedo avanzar que se genera un incremento en la ejecución de inversiones en infraestructuras y estoy convencido de que esa sería una buena noticia para todos, para todas las comunidades autónomas y, entre ellas, por supuesto, para Valencia. Lo que quiero decir es que es mucho más efectivo, más práctico, que ustedes voten a favor de esa aprobación de los presupuestos o que se sienten a cerrar un acuerdo en la mesa que está abierta para el nuevo modelo de financiación autonómica que necesitamos sacar adelante con el apoyo, indudablemente y de una forma muy especial, del Partido Socialista y ustedes también pueden contribuir a ello. Eso siempre es mucho más efectivo que colocarse detrás de una pancarta, pero la decisión de colocarse detrás de una pancarta, desde luego, la pueden tomar ustedes, ¡faltaría más! Están en su derecho.

Señor Barandiaran, en relación con las diputaciones forales no hay un criterio aquí como tampoco lo hay con las comunidades autónomas o con las competencias que puedan tener las entidades locales en transporte e infraestructuras. No es el objetivo del plan, no pretendía ser un plan en el que se establecieran ya condiciones para otras administraciones. Lo que sí pretende —ojalá sea así— es servir de motor, servir de escaparate, servir de estímulo para que otras administraciones competentes en materia de infraestructuras en otros territorios puedan aprovecharse del conocimiento que se genere del desarrollo de este plan o puedan implantar medidas similares en ese ámbito competencial.

Con respecto a las otras dos cuestiones que nada tienen que ver con el plan, en relación con las vías de alta capacidad, en las que, como ya sabe, la posición del Ministerio de Fomento y del Gobierno es distinta de la que ustedes han tomado en el ámbito de sus competencias, eso no está incluido en este plan, no pretende este plan entrar en cuáles tienen que ser los sistemas de gestión de las infraestructuras, pero en aquellas en las que existe un peaje hay formas mucho más digitales de poder pasar por los arcos, por ejemplo, e incluso de no pasar por ningún arco, cuestión que está siendo ya completamente desarrollada por las empresas del sector. Respecto a la AP-1, digo lo mismo que cuento, si me permiten, para la AP-7, para la AP-9 o para la AP-4: en el momento en que tenga que revertir esa infraestructura a la Administración General del Estado tendrá que tomar una decisión el Gobierno. En estos momentos lo que está planteado es no prorrogar el contrato concesional que está en vigor.

Coincido sustancialmente, casi al cien por cien, con lo que ha dicho el señor Garaulet y comparto las observaciones que acaba de realizar. Efectivamente, en el seminario de Confibus ya tuvimos la oportunidad de hablar de algunas de ellas. La importancia de la intermodalidad la hemos recogido aquí, en la parte del componente digital —esto también ha sido mencionado en la intervención del señor Gordo—; creo que estamos realizando un avance importante en intermodalidad, y hay ejemplos en este sentido. Ayer conocíamos, por ejemplo, los avances que estamos intentando hacer en materia de intermodalidad en Extremadura. Creo que la semana pasada hemos avanzado también en Galicia con las intermodales de las distintas capitales, en concreto estuvimos reunidos con el alcalde de Vigo; este es un asunto para nosotros muy importante. Ayer en Valencia estuvimos hablando de la terminal intermodal de Fuente San Luis, junto al puerto de Valencia, donde también hay creada una comisión de trabajo, y lo estamos haciendo de una manera muy colaborativa.

Hace usted una reflexión muy adecuada, que también alguien ha realizado, sobre que la implantación de la estructura no está recogida en este plan. Tendrá que haber infraestructura en muchos de los desarrollos de este plan, pero hay un déficit que el Gobierno quiere atajar y que de hecho nos consta que es una de las prioridades del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital: la implantación de redes, de fibra, de acceso a Internet en el mundo rural. Por tanto, totalmente de acuerdo con lo que usted dice y totalmente comprometidos respecto a cubrir dicho déficit.

Y en cuanto a la logística, hay de hecho una línea específica dentro del eje 3, en el que se habla de algunas de estas cuestiones: del observatorio integral de costes de transporte, de la intermodalidad sin barrera, de los servicios de última milla, que han sido mencionados aquí. Con relación al desarrollo rural, el señor Gordo ha utilizado la expresión de excluyente, pero en ningún caso esto es así. Este es un plan para las infraestructuras y el transporte, atendiendo a las competencias que nosotros tenemos, pero sí recoge cuestiones vinculadas con esta materia y de hecho hay alguna actuación relacionada con el mundo rural. Por ejemplo, respecto a los servicios a demanda que se fijan y que están establecidos, esto es algo que viene funcionando y hay muchísima más capacidad en esta materia. **(El señor Gordo Pérez hace gestos negativos)**. Sí, sí funcionan, y le puedo poner de ejemplo la línea entre Santander-Bilbao, experiencia que conozco, que cuenta con una cantidad de paradas interminable y que desde que Renfe puso servicios a demanda en esta línea el tren ha vuelto a ser puntual. Tarda mucho, pero al menos es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 18

puntual, porque ha permitido que el tren no pare en algunas estaciones en las que a veces no había ninguna personas y por defecto paraba. Al haber introducido ese servicio se ha conseguido reducir los tiempos. Ahora bien, todo eso se puede digitalizar todavía más, lo cual puede hacer que el mundo rural sea y forme parte de este servicio. Efectivamente tampoco se pretende aquí resolver el sistema del transporte dentro de un núcleo rural, pero sí ver la manera de articular una mejora de nuestros propios servicios. El señor Gordo ha hablado del *car sharing* organizado público. Eso en mi ciudad se llama autobús. **(Risas)**. Un *car sharing* organizado público en un núcleo urbano es un autobús, un lugar donde se comparte desde lo público un sistema de transporte.

El señor **GORDO PÉREZ**: *Car sharing*, sistema de coche compartido por distintas personas. Lo he enunciado en la fase de innovación de ideas como elemento para dar respuesta a una población muy, muy dispersa, con una frecuencia irregular.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): En esa materia, o hay iniciativa privada o, por ejemplo, lo que usted está apuntando. Desde esa perspectiva, ¿son capaces, por ejemplo, las diputaciones provinciales de establecer un sistema concesional en el que la empresa que lleve dicho sistema —que evidentemente sería deficitario— tenga un retorno? Quizá sí.

El señor **GORDO PÉREZ**: Público-privado.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Estoy pensando sobre la marcha, pero se me ocurre que se favorece el *car sharing*, por ejemplo, con la obligación para la utilización del bus-VAO en la A-2 en hora punta de que vayan en el vehículo al menos dos o tres personas. Por tanto, ya estamos estimulando la utilización del coche compartido. Convendría pensar en un sistema de esas características; con lo que he dicho no me malinterprete que sea una mala iniciativa.

Señora Valido, trae usted una intervención que puede valer para este plan o para el plan de paradores nacionales, porque ha hecho toda una batería de reflexiones contra la política del Gobierno, aprovechando que pasábamos por aquí, pero hay muchas cosas a las que sinceramente no soy capaz de contestarle. Dice que este es un documento político, y evidentemente es un documento político. Una cosa es que tenga un cierto componente técnico, pero es un documento político. Dice que no favorece el empleo, cosa de la que discrepo. Estoy de acuerdo con el señor García en que aquí hay un componente de generación de empleo muy importante, o al menos eso es lo que se pretende. Señala que no está introducida la economía social, pero no sé hasta qué punto no está introducida, porque gran parte de estos desarrollos pueden llevarse a cabo a través de mecanismos de economía social, pero si tiene usted algún ejemplo concreto que nos pueda aportar, bienvenido sea. Trataremos de incorporar un componente de economía social; quizá sea interesante analizar qué se está haciendo o qué se puede hacer en economía social que pueda aprovecharse para el desarrollo de esas tecnologías.

También ha hecho reflexiones sobre el mercado laboral en su conjunto. No conozco exactamente qué es lo que ha tratado de trasladar. Dice usted que de lo que se trata aquí es de comprar tecnología, pero yo creo que hemos intentado hacer justamente lo contrario: el mensaje que estamos trasladando es que no se trata de comprar un *software* para un sistema de transporte, sino de ver cómo creamos algo que favorezca esta cuestión. La tecnología es un instrumento, no es el fin último que estamos persiguiendo aquí, y si eso es lo que estamos trasladando lo estamos haciendo mal. Lo que perseguimos es ver de qué manera podemos mejorar la calidad de vida de la gente utilizando la tecnología, por tanto, no puedo estar de acuerdo con lo que usted dice. Asimismo, hace una serie de aseveraciones sobre si no hay un calendario. Creemos que sí lo hay, hay un calendario. Dice que no están establecidos los horizontes temporales y que tampoco hay indicadores, pero sí los hay.

Hace referencia a los 200 000 euros para accesibilidad universal. Vuelvo a insistir en que los presupuestos que aparecen son elementos para el desarrollo de nuevas iniciativas. Por ejemplo: proyectos piloto de rutas de transporte público dinámicas, 400 000 euros. Evidentemente no se van a desarrollar en España sistemas de transporte público dinámicos con 400 000 euros; no es esto lo que pretendemos. Lo que pretendemos es analizar todas las experiencias, los requisitos de un sistema de transporte público dinámico e implantarlo como experiencia piloto. Si luego esto puede tener una extensión, porque se puede llevar a cabo, porque es viable y porque podemos hacerlo, tendremos que dedicar recursos a ello, o no, o ver cómo podemos hacerlo a través de la colaboración público-privada, pero no pretendemos resolver la accesibilidad universal de los sistemas de transporte con 200 000 euros. ¡Faltaría más!

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 19

En cuanto a la última milla, creo recordar que hemos recogido una iniciativa de última milla, porque yo sí me he leído el documento entero una vez cerrado de forma definitiva. Hay iniciativas de última milla; algunas se están poniendo en marcha, lo cual no es nada fácil, pero estas iniciativas tendrían sobre todo sentido —si no recuerdo mal, el plan está enfocado en esta dirección— en el sector ferroviario de mercancías: llegada a la estación de las mercancías y su distribución en determinados centros de consumo o en centros a su vez de distribución. Esa es una de las iniciativas que se plantean.

Hace afirmaciones del tipo de que el documento quiere deslumbrar y de que no ha tenido repercusión mediática, algo que puedo compartir con usted, pero, claro, nosotros no redactamos los periódicos ni emitimos las noticias. Sin embargo nos dice que es mucho *marketing*. Pues si hemos tenido poca repercusión mediática y hemos hecho mucho *marketing*, algo mal hemos hecho porque no hemos podido hacer mucho *marketing* si no hemos salido en ningún sitio. Esto tendrá que tener su desarrollo. Hay un —no se asuste— plan de comunicación —que no se trata de poner anuncios en la prensa, no piensen que se trata de eso— de forma paralela al plan que establece la manera de poder empezar a hacer ruido en relación con este plan porque nuestra intención es que llegue a todo el mundo. La participación que está habiendo —he visto algunas de las sugerencias que se van mandando— son de pequeños emprendedores que tienen su proyecto y quieren ver de qué manera encaja en tal eje o en tal línea. Creo que eso es muy positivo. Evidentemente, no vamos a poner en concreto ninguna propuesta de ningún emprendedor pero sí tenemos que aprovechar todas las que nos mandan para ver de qué forma se pueden luego desarrollar. Nuestra intención es aprovechar todos los recursos de ese capital humano que existe en la actualidad.

Señor Gordo, tengo que decir que me ha sorprendido positivamente su intervención porque claramente se ha trabajado el tema, eso es innegable y además se ve que es algo que le resulta cercano. Pero también le tengo que decir que difiero de muchas de las cuestiones que usted plantea. Habla usted de la poca convicción que hemos tenido en el desarrollo de este plan y creo que es al contrario. Le veo a usted un tanto abúlico, poco convencido de lo que este plan es capaz de hacer. Creo que si hay algo que tiene este plan es convicción e ilusión para sacarlo adelante. Estoy seguro de que todos mis compañeros que están aquí —y agradezco su presencia— del grupo Fomento vamos a compartir —si es que hay alguno que todavía no lo haya hecho— la ilusión por sacar adelante estas iniciativas. Sonríe el secretario de Estado y eso es buena señal porque se trata de que con una cierta frecuencia los máximos responsables hagamos un seguimiento de la implantación de este plan.

Dice que esto es un desarrollo teórico de la movilidad propio de una escuela de negocio. Todas esas cuestiones que ha dicho usted están muy bien desde el punto de vista político pero nada tienen que ver con lo que hemos pretendido hacer. Y en esto le digo lo mismo que le he dicho a la señora Valido, esto no son frases hechas vacías, son actuaciones concretas. Dice usted que tienen cierta ambigüedad, evidentemente no podemos pretender que cada una de estas actuaciones ya estén desarrolladas porque entonces no sería el plan. El plan consiste, precisamente, en desarrollarlas; el plan trata de establecer qué tipo de iniciativas vamos a desarrollar. Muchas de ellas tienen que aterrizar porque eso es lo que tenemos que hacer.

Habla del plan logístico y sigue en marcha. Ha hablado del PESO y del Cielo Único y me sorprende porque en eso el ministerio sigue apostando. Es innegable que en el Cielo Único es innegable que estamos teniendo a nivel europeo un protagonismo especial. En las reuniones de Consejo de Ministros Europeos suelo intervenir en relación con el Cielo Único donde nuestra gente está colaborando muy bien con las autoridades europeas. En el plan logístico seguimos dando avances. Pronto —por una iniciativa aprobada ayer de Foro que apoyamos desde nuestro grupo— vamos a presentar el Plan de mercancías para el ferrocarril.

Habla también de acciones de *marketing*, de falta de *timing*, de falta de prioridades. Vuelvo a insistir, creo que hemos tratado de crear unos compromisos en cuanto al desarrollo en tiempos. No se trata de abarcar mucho —como usted dice—, al contrario. Créame que de la batería de cuestiones que salían inicialmente hemos tratado de hacer algo —porque esto era una premisa fundamental que intenté trasladar y agradezco mucho que los principales responsables de Eneco además hayan hecho un esfuerzo en eso, porque son los que lo han conseguido— asequible, que pudiéramos llevar a cabo. No queríamos presentar nada que fuera una batería inmensa de iniciativas. Hay muchas cosas que se podrían llegar a hacer y no están puestas porque no creo que seamos capaces de hacerlas en tres años. No creo que podamos establecer modelos predictivos en las plataformas para los sistemas de transporte de una manera global, se pueden hacer para cuestiones vinculadas al tráfico pero en otros asuntos todavía no hay experiencia en el mundo en este campo. Y se harán.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 20

Hablaba de la cooperación institucional y estoy absolutamente de acuerdo con lo que usted dice. Comparto lo que ha dicho en relación con las plataformas inteligentes aunque no le he entendido muy bien en qué medida piensa usted que no estamos acertando con el planteamiento, pero también vuelvo a sugerir que especifique qué tipo de medidas son las que cree usted que darían un mayor impulso a esta cuestión, cuando ha hablado de plataformas físicas y plataformas digitales. También habla de los territorios inteligentes y que desde un despacho no se puede hacer, de acuerdo con lo que usted dice pero tratamos de dar respuesta también a eso.

En cuanto al señor García comparto también por supuesto que el futuro es digital, aunque yo diría que el presente ya es digital. De lo que usted dice en relación con la tecnología Blockchain, aplaudo iniciativas como la de los desayunos tecnológicos, aplaudo todo lo que ha dicho usted en relación con los ecosistemas porque es lo esencial y lo fundamental. He tenido la oportunidad de verlo en las iniciativas Hackatones y demás que hemos puesto en marcha en el ayuntamiento en su momento cuando tenía responsabilidades de gobierno en Santander y aquí está todo por explorar. Hay desarrollos y productos fantásticos y, además, vuelvo a repetir, siempre mejores que desde lo público. Siempre pongo el ejemplo de que nosotros sacamos, después de seis meses casi de tramitación, una aplicación para saber cuándo llegaba el autobús a la parada, de ver qué línea estaba en cada sitio y el tiempo que se tardaba en llegar desde el móvil —cosa que ya tienen muchas ciudades—, y un joven desarrolló una aplicación un poco similar pero probablemente mejor en un tiempo récord, creó su propio modelo de negocio, la colgó en el Apple Store, y se pagaba medio euro la descarga. Cuando vi a uno de mis hijos —que cogía el autobús después del colegio— utilizando la aplicación del emprendedor en vez de la nuestra, que era una aplicación de la que nos sentíamos orgullosos es cuando te das cuenta de que el mundo es así. En estos momentos esto es así.

Estoy absolutamente de acuerdo en lo que dice sobre la oportunidad para el empleo que supone el abrir al mundo digital un sector que en gran medida hasta la fecha ha sido analógico. Por supuesto, estamos también agradecidos de su disposición para aportar ideas —que seguro que tendrá muchas—, algunas de las que se hablen en esos desayunos tecnológicos, a los cuales me puede usted invitar cuando desee que estaré encantado de asistir.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Vamos a ese turno final de matizaciones y aclaraciones.

El señor Baldoví no desea utilizarlo.

Señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: No pretendo polemizar sino confrontar para mejorar, simplemente. Por eso, le he preguntado si de alguna manera había habido algún ámbito de comunicación o colaboración con los territorios históricos, con las diputaciones forales, porque algunas de las cuestiones que usted ha comentado que contempla el Plan de innovación —que me parecen interesantísimas y que en parte serán mejorables y otras susceptibles de confrontación para su mejora por el propio plan— ya existen en el ámbito de los territorios históricos. Sin ir más lejos, ayer se presentaba el Plan de mapeo y digitalización de todas las carreteras de Gipuzkoa, y otra de la que quiero hablar un poco más tarde —usted lo ha mencionado— son los arcos de control de vehículos a efectos, por ejemplo, de peaje sin necesidad de parada. Con eso lo que le quiero plantear es que siendo necesaria —y felicito al ministro por la iniciativa del Plan de innovación que se contempla—, también sería lógico que la confrontara con experiencias que ya están en marcha porque algunas de las medidas ya las tienen implantadas aunque seguramente sean mejorables.

A ese efecto quería hacerle una pequeña matización, me ha señalado que quizá es una decisión que todavía no han tomado y sin embargo en este aspecto creemos que sí es importante: tanto el modelo de gestión de la carretera respecto de las autopistas de peaje como la reversión de las concesiones existentes sí condiciona de alguna manera el modelo de gestión y posiblemente también la de la digitalización y la gestión de esas infraestructuras. En ese sentido, aun cuando no se contemple como tal la decisión en el propio plan, sería bueno tenerla en cuenta, sobre todo porque ya es una experiencia que existe en otros territorios y no queremos polemizar, sino confrontar para colaborar con ella simplemente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barandiaran.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra el señor Garaulet.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 21

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Solamente dos puntualizaciones. En primer lugar, todo lo que sea innovación está dentro de nuestro ideario político. Por tanto, estaremos a favor de cualquier petición que hagan ustedes en presupuestos de aumentar la cantidad para poder desarrollar planes que mejoren la innovación en nuestro país para que consigamos con esto mejorar la competitividad y crear puestos de trabajo, que lo que hace la innovación es crear puestos de trabajo especializados y que no cobran 1000 euros sino bastante más cantidad de dinero. Vamos a buscar desarrollar el capital humano y el capital físico, que es lo que le he dicho en el aspecto de las infraestructuras.

Pero también sería importante concienciar. Cuando hagamos este plan y lo desarrollemos, como ha dicho el señor Gordo, si vemos que es poca cantidad de dinero y que tenemos que implementar una inversión tenemos que hacer una labor de conciencización, porque el problema de las *smartcities*, tema que también conozco bastante, es que se crean herramientas que luego muchos ciudadanos no usan porque no se conciencian de la utilización de ese tipo de herramientas. Creemos herramientas, hagamos experiencia de usuario, que el usuario vea que sus aportaciones se toman en consideración. El Big Data puede darnos muchísima información, pero, como pasa con Internet, puedes tener muchísima información, pero el problema de un analista es tener demasiada información, porque al final no da lugar a dar un buen análisis porque mucha información al final te bloquea. Por tanto, hagamos un plan, desarrollemos un plan, utilicemos por supuesto la red con la que vamos a trabajar, la Red Cervera, que está dentro del presupuesto, que es utilizar todos los centros de investigación, no solamente el trabajo que estén haciendo desde las empresas de Fomento sino todos los centros de investigación de tecnología que hay en este país, tanto públicos como privados. Utilicemos las aportaciones de la colaboración pública-privada, que yo creo que es en estos casos donde se tiene que utilizar, y cuando tengamos las herramientas concienciemos y eduquemos al ciudadano para que las utilice, no solamente para su bien personal sino para que podamos desarrollar más empresas y más economía, y por supuesto eso es más riqueza para este país. En todas estas cuestiones nos tendrá a su lado, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.
Señora Valido, ¿desea intervenir?

La señora **VALIDO PÉREZ**: Sí, muchas gracias.

El señor ministro se dedicó a contestar parte de la exposición y la verdad es que ha dejado fuera preguntas que para nosotros son muy importantes. Se las vuelvo a recordar. Por ejemplo, ¿qué sucede con los territorios, pueblos o municipios que no cuentan con infraestructuras que son susceptibles de captar actuaciones que contempla este plan? ¿Se van a quedar rezagadas o se va a profundizar la brecha tecnológica de la economía en distintas velocidades? Tampoco contestó si se había contemplado Correos en esta última milla. Sí me contestó en cuanto a mercancías, pero me refería exactamente a si habían contado con Correos. En cuanto los entornos rurales, el eje 3 dice: Desarrollar un sistema de gestión de transporte a demanda para su implementación en entornos rurales. Quería que nos aclarara bien este concepto y si es alguna manera de sustituir las obligaciones de servicio público.

Como salió en otras intervenciones, quería preguntarle —si usted quiere me lo contesta o no— sobre la AP-1. Sabemos que se había llegado a un convenio para subvencionar las modificaciones de los vehículos pesados que cerraba el 30 de octubre. Quería saber si está ya cerrado el convenio o no. Por último, no me puedo resistir, porque en nuestra organización solemos ser pedagógicos y veo que el diputado Teodoro García tenía una duda sobre cuál era el modelo de Podemos y tenía una lista de países. Le quiero aclarar que realmente nuestro modelo es una hoja que todavía está en blanco, es cierto, está todavía por escribir, está diáfano, pero esperemos —vamos a poner todos los esfuerzos en ello y estamos controlados desde nuestra organización, las bases nos controlan para ello— no convirtamos nunca en un modelo como el de su partido, que es el del tanto por ciento, el del dinero negro o, como ha quedado acreditado en la exposición de la fiscal del caso Gürtel, hay una caja B en el Partido Popular.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Valido.
Señor Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Si la legislatura tiene una duración estándar, si está normalizada, vamos a tener la oportunidad de hacer una evaluación y seguimiento del cumplimiento del plan, porque en 2020 será tan fácil como, con esos cuadros de mando, establecer niveles de cumplimentación y poner una nota.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 22

Permítame, que, aparte de eso, sin entrar en el debate, porque el tema es interesante para debatir, aborde una cuestión más de andar por casa. Innovar significa poner en marcha todo aquello que no está, que es nuevo, que oferta novedad. Yo le he hablado antes del sistema de transporte como piedra angular de una sociedad moderna, con dos factores: la gestión y las infraestructuras. Muy rápidamente. Gestión. En infraestructuras terrestres innovar es sin duda alguna impulsar líneas de colaboración en la planificación con comunidades autónomas y con ayuntamientos —lo echo en falta— para evitar inversiones redundantes que generan poca eficiencia. También creo que es absolutamente necesario potenciar consorcios de transporte que permitan billetes integrados, plataformas de información compartida y coordinación horaria en plataformas digitales —estoy dando por hecho que la digitalización es transversal y, por tanto, que oferta valor—; acuerdos con ayuntamientos, cosas tan fáciles como hacer el control y seguimiento de los riesgos y de los costes de la concesión, que tiene mucho camino por recorrer; o evitar las bajas temerarias en las adjudicaciones; o modernizar, que creo que se está en ello, el reglamento de ordenación del transporte terrestre, conjugando la oferta y la demanda durante horas punta, horas valle y horas llano, de manera que corrija desequilibrios. Son cuestiones que se han implementado en otros ámbitos.

En el apartado de las infraestructuras ha hecho referencia a las plataformas logísticas. Me parece que es fundamental conectar esas plataformas o centros de carga con los puertos de interés general, conectarlos lógicamente, en la transferencia de información. En cuanto a infraestructuras creo que tenemos una gran asignatura pendiente, y es un mayor rigor en la planificación en función de estudios predictivos de demanda. Tenemos un exceso de sobrecapacidad instalada que lleva asociados unos costes de mantenimiento que en muchas ocasiones se derivan en costes de explotación. Yo creo que hay que cambiar la cultura y la mentalidad, o la interoperabilidad, que decía antes, entre las líneas de alta velocidad y el tren convencional, que es posible con soluciones técnicas y que no se ha avanzado, o en el transporte urbano el bus-VAO o plataformas reservadas para autobuses o todo lo que es el tema de la conectividad. Podría seguir. Me parece que hay mucho campo, por no entrar en un nuevo mapa concesional absolutamente necesario o en una fórmula alternativa, a la que hizo referencia en la anterior comparecencia, de colaboración público-privada y nuevas formas de financiación. Yo creo que tenemos la obligación entre todos de modernizar nuestro sistema de transportes, mirar al futuro y colocar al ciudadano en el centro. No podemos seguir con parámetros del siglo XX, sino que tenemos que aprovechar el gran impulso de las tecnologías. Por eso decía que me parecería una apuesta valiente apostar más por la innovación en el próximo presupuesto, por todo aquello que nos puede crear valor añadido, y fijarnos un poquito menos en todas aquellas cuestiones focales y muy locales pero que a veces son inversiones que tienen un rendimiento o una aportación escasa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gordo.
Señor García Egea.

El señor **GARCÍA EGEA**: Gracias, señor presidente.

Agradezco al señor ministro su disposición para colaborar con esta humilde iniciativa de los desayunos tecnológicos; nos pondremos en contacto con su gabinete para tratar de concertar una cita al respecto. Le agradezco esa predisposición para trabajar juntos en pro de la mejora de este país. Hoy se han dicho aquí muchas cosas innovadoras, pero creo que la intervención de la portavoz de Podemos no ha estado entre ellas. La invito igualmente a seguir trabajando, e incluso la invito a un desayuno tecnológico de los que hacemos los parlamentarios del Grupo Parlamentario Popular. Sobre la poca repercusión mediática no me puedo resistir a hacer un pequeño comentario, porque es cierto que podíamos haber venido con camisetas, como las que ustedes suelen llevar, pero creo que es más importante impulsar la creación de empleo con un plan serio y ambicioso como el que ha presentado el ministro.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Egea.
Responde el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Señor Barandiaran, tiene usted razón, no le entendí bien; lo había enfocado en el sentido de que nosotros pretendíamos con este plan entrar en las infraestructuras que son competencia de las diputaciones forales. La sugerencia que hace de que este plan esté en manos de los ayuntamientos —como aquí también se ha dicho—, de las comunidades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 23

autónomas y de las diputaciones forales, y podamos recibir sus aportaciones y enriquecernos con lo que ya están haciendo o podamos tratar de acomodar alguna de las iniciativas a las experiencias que ya existen en nuestro país, creo que es muy acertada y vamos a hacerlo. En cambio, no estoy tan de acuerdo con que esto tenga que ver con los sistemas de gestión, pero sí es cierto que tanto en las nuevas concesiones que vamos a sacar a relitización en lo que se conoce como las radiales, por simplificarlo, como en los pliegos incluidos dentro del PIC, pretendemos introducir una parte de innovación para que sea el sector privado quien nos pueda aportar toda la experiencia que ya hay en materia de innovación en el desarrollo de esas infraestructuras.

Coincido de nuevo con lo que dice el señor Garaulet de que hay muchas herramientas que no se utilizan y la información tiene que ser útil, porque hay información que no sirve para nada o que es tan abundante que no es posible gestionar. Soy un convencido de ello. Cuando arrancamos el primer proyecto que teníamos en la ciudad de la que fui alcalde, dado que la experiencia en desarrollo de sensores todavía era muy escasa, pero teníamos mucha financiación de Europa para esos proyectos —casi 7 millones de euros—, el primer censor que nos vinieron a mostrar era un censor que medía las radiaciones ultravioletas. Lo que dije fue: Está muy bien, pero esto, ¿para qué nos sirve para la gestión de la ciudad? Quizás para darnos cuenta de que esas radiaciones podían ser mayores de las permitidas y generar una alarma social extraordinaria. Lo que hicimos fue adaptar el tipo de censor que se iba a desplegar con las prioridades de nuestro plan estratégico, con las principales preocupaciones de los ciudadanos. Por ello, la primera batería de sensores fue para tráfico, gestión de llegada de los autobuses, localización de paradas libres de aparcamiento, gestión de tráfico con modelos matemáticos para ver en qué calles se producía congestión del tráfico, es decir, toda esa batería. Además en temas ambientales, como la gestión del agua para que en el móvil puedas saber cuál es el consumo en tiempo real en tu casa, en tu grifo, y puedas recibir alarmas si ese consumo excedía de un determinado valor. En definitiva, eso es lo que hay que hacer, no dedicarnos a colocar sensores o a recibir información porque sí. Por supuesto, también estoy de acuerdo con lo que acaba de decir sobre la colaboración público-privada.

Señora Valido, poco más le puedo decir sobre los asuntos generales. En cuanto a que los territorios no cuentan y que existe una brecha digital (**La señora Valido Pérez: Le pregunto**), todos los proyectos que hay aquí y todos los proyectos que se desarrollan desde el Ministerio de Agenda Digital tratan de reducir el gap digital. No sé si es su objetivo último. De lo que se trata es de aprovechar esa tecnología para socializar la utilización de los servicios públicos, con todas las prevenciones, efectivamente. Es verdad que hay personas que como no tienen accesibilidad física para acceder a determinados servicios, ahora pueden hacerlo utilizando las herramientas tecnológicas, pero ojo porque también coincido con usted en que no puede haber ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, en función de si utilizan o no las herramientas tecnológicas o porque unos tengan esas herramientas o no tengan —no voy a decir edad porque la tecnología no tiene edad— el hábito de utilizarlas. Con eso hay que ser muy cuidadoso.

En cuanto a Correos yo no he dicho que Correos no pueda profundizar en el desarrollo de esta iniciativa. Es cierto que estamos más en el ámbito del Ministerio de Hacienda, pero también miraremos las posibilidades porque el sector de la paquetería es el sector en que más se está trabajando —de las experiencias que hay por ahí— en la última milla. En cuanto a la AP-1 y el desvío de vehículos pesados, hay un inicio de conversaciones con la Junta de Castilla y León para ver si es posible llevar a cabo un desvío obligatorio de vehículos pesados para descongestionar la N-I. Lo próximo que vamos a hacer es La Rioja, donde estamos tramitando el convenio final. Creo que he tratado de responder a todas sus preguntas. Si me permite un consejo, yo recogería el guante de los desayunos tecnológicos que le acaba de hacer el señor García. No sé si llegarán a un acuerdo pero, por lo menos, desayunan juntos y seguro que acercarán posturas.

Antes coincidía poco, pero ahora coincido más con lo que dice el señor Gordo porque esto pretende ser evaluable; si no, lo habríamos hecho de otra manera. Ustedes nos van a poder criticar; se lo estamos poniendo fácil para que, si no cumplimos, nos puedan criticar, dicho de otra forma. Ha hablado de la planificación ayuntamientos y comunidades autónomas y tiene razón; a ver si podemos, a través de este instrumento. Es cierto que ya se contempla el enlace y se ha hablado con el ministerio correspondiente, por ejemplo con el Plan Nacional de Ciudades Inteligentes, pero no está todavía definido cómo enlazarlo con unos sistemas de transporte que estén fuera de las ciudades. En cuanto a los consorcios de transporte, aquí sí que hay iniciativas —volvemos a la intermodalidad— de servicios origen-destino en los que entren herramientas para utilizar diversos modos de transporte para llegar a destino. No es necesaria

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 361

8 de noviembre de 2017

Pág. 24

la creación de un consorcio porque también hay herramientas digitales; de hecho ya hay aplicaciones para el móvil en las que pones origen y destino y te indican cómo utilizar los transportes públicos para llegar más rápido, porque igual consiste primero en coger un tren de cercanías, después un autobús equis y, al final, una bicicleta pública hasta el punto final del recorrido. Ha hecho una sugerencia que me parece interesante sobre los indicadores de seguimiento de las concesiones. Ahora que vamos a sacar el PIC, que tiene una batería de indicadores, siguiendo lo que viene en el propio plan en el futuro lo lógico y coherente sería que el organismo o la persona que va a llevar el control recibiesen en un pantallazo dónde se producen los problemas y dónde existen los incumplimientos. Al digitalizar los indicadores de seguimiento el control se haría de una manera mucho más sencilla, rápida y eficaz. En cuanto a la infraestructura, creo que hay bastantes iniciativas. El bus-VAO trata, de alguna forma, de aportar esa gestión dinámica también. Con la Dirección General de Tráfico estamos intentando introducir innovación en lo que va a ser el desarrollo del bus-VAO en la información que se traslade al conductor, en la propia señalización de la autovía y en la gestión de la utilización.

En definitiva, este es el arranque, pero queda muchísimo por hacer. Evidentemente, esto trata de avanzar en una línea, y desde el ministerio tendremos que seguir cubriendo otro tipo de acciones de modernización porque son cosas distintas o cosas paralelas. Quizás sea más necesario avanzar en la sustitución de determinado material rodante que pueda haber en un servicio, pero eso no quita que también avancemos en la introducción de tecnología para que dentro de ese tren se pueda mejorar el servicio que se presta al viajero. Lo hacemos, créanme, absolutamente convencidos de que con un plan de estas características España puede avanzar mucho más que otros países, y empezar a subir los escalones para estar en una posición mucho más acorde con el talento y con el desarrollo empresarial que hay en nuestro país en el campo de la innovación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido una sesión de la Comisión muy interesante.

Muchas gracias, señor ministro, por su exposición y además gracias a los portavoces, que se han preparado a conciencia y han hecho brillantes intervenciones.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y quince minutos de la tarde.