



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 663

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles 14 de noviembre de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor Barbadillo López (presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús, Confebus), para explicar los retos del transporte colectivo de viajeros por carretera para la consecución de los objetivos climáticos y medioambientales en la movilidad, así como en la reducción de accidentes en las carreteras españolas. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/001412) 2
- Del señor Pérez de Lucía (director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico, Aedive), para informar de las barreras que hay que derribar para la implantación de la movilidad eléctrica en España. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 219/000131) 16
- Del señor Sanz Alduán (experto en movilidad sostenible), para informar sobre la propuesta de modificación de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y su relación con la nueva Ley de cambio climático y transición energética. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (Número de expediente 219/000987) 29

Transcripción literal al no ser posible la presencia ni corrección por parte del personal del Departamento de Redacción del «Diario de Sesiones».

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

CELEBRACIÓN DE LAS SIGUIENTES COMPARENCIAS:

- **DE DON RAFAEL BARBADILLO, PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS (CONFEBUS), PARA EXPLICAR LOS RETOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS POR CARRETERA PARA LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS CLIMÁTICOS Y MEDIOAMBIENTALES EN LA MOVILIDAD, ASÍ COMO EN LA REDUCCIÓN DE ACCIDENTES EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS. (Número de expediente 219/001412)**

El señor **PRESIDENTE**: Creo que hay suficiente representación de los grupos parlamentarios para iniciar la sesión de la Comisión en los términos en los que está convocada. Tal y como se acordó en la última reunión de Mesa, los comparecientes tendrán quince minutos para su primera intervención; los grupos parlamentarios, cinco minutos cada grupo, empezando por el grupo que ha solicitado la comparecencia; después el compareciente interviene por diez minutos para responder a las cuitas que hayan presentado los distintos grupos; y luego cierran el debate —por hablar en términos parlamentarios— los portavoces por tres minutos.

Por lo tanto, sin más preámbulos, doy la palabra a don Rafael Barbadillo, presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús.

El señor **BARBADILLO LÓPEZ** (presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS)): Muchas gracias, presidente. En primer lugar, quiero agradecer a todos los miembros de la Comisión de Seguridad Vial la invitación para poder participar en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que para nosotros, para nuestra confederación, es una oportunidad de poder poner en valor y dar a conocer lo que el sector del transporte en autobús aporta a la movilidad sostenible y a la seguridad vial.

¿Qué somos? Como bien dice la palabra, somos la confederación de los empresarios del transporte en autobús, y de lo que de alguna manera tratamos es poner en valor la aportación que el sector hace, tanto a nivel económico como social. Tenemos 30 organizaciones dentro de nuestra confederación, 2500 empresas asociadas, y representamos a una flota de más de 30000 vehículos; y en cuanto a representación institucional, presidimos el Consejo Nacional de Transporte Terrestre y el Comité Nacional de Transporte por Carretera, que son órganos de asesoramiento y colaboración del Gobierno en materia de transporte, y también presidimos el Consejo de Transporte de la CEOE.

Unos datos generales del sector, que nos gustaría dar para poner en valor y dar a conocer lo que es el transporte en autobús: en España hay 3368 empresas de transporte en autobús, 43000 vehículos, y facturamos anualmente 3500 millones de euros. Damos empleo directo a más de 80000 personas, e invertimos 500 millones de euros en renovación de nuestras flotas.

En cuanto a la cuota modal de lo que es el transporte colectivo, eliminando el vehículo particular, si tenemos en cuenta el avión y el ferrocarril, el transporte en autobús aglutina el 47% de la cuota modal, seguido a mucha distancia por el ferrocarril y el avión (el avión con un 27,2% y el ferrocarril con un 25,7%), lo que equivale a transportar cada año 1750 millones de viajeros en toda España.

Somos un servicio básico del Estado del bienestar, puesto que contribuimos a acercar personas a los principales servicios, como son la sanidad, la educación o el trabajo de los ciudadanos españoles.

Unimos diariamente más de 8000 poblaciones a través de 1400 contratos de concesión de las diferentes administraciones del Estado español. Es decir, no hay ninguna población de más de 50 habitantes que no sea conectada por el autobús; somos un servicio universal y llegamos a todos los rincones del país, como no ocurre con otros modos de transporte.

Desde el punto de vista de la seguridad vial, el sector participa en menos del 1% de los accidentes con víctimas mortales. Si nos vamos a lo que es propiamente dicho el transporte escolar, la participación del autobús en accidentes con víctimas es del 0,01%. Y un dato del año 2017: el autobús presentó 3 víctimas mortales del autobús, y cero si nos vamos a lo que son carreteras convencionales, ninguna víctima mortal. Desplazarse en autobús, por tanto, es entre 15 y 20 veces más seguro que hacerlo en un vehículo particular, presentando niveles de seguridad similares a los que prestan la aviación o el ferrocarril, a pesar de que compartimos la infraestructura con otros modos de transporte.

Factores que influyen en la seguridad vial, creo que ustedes lo saben perfectamente: la infraestructura, la climatología, el vehículo y el conductor. De los cuatro puntos, hay dos de ellos que son fácilmente, o de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 3

alguna manera, controlables por nosotros, que son el conductor y el vehículo, y quisiera comentar que las medidas de seguridad que llevan hoy en día los autobuses y los autocares incorporan la tecnología en materia de seguridad antes que los turismos; cualquier turismo de alta gama tiene menos tecnología en materia de seguridad, tanto activa como pasiva, si lo comparamos con un autobús, desde sistemas de seguridad activa como sistemas de frenada de emergencia, de control de carril, de control de estabilidad, de control de distancia, de fatiga de los conductores (por supuesto, temas de tiempos de conducción y descanso con el tacógrafo que van equipados todos los vehículos que hacen servicios de más de 50 kilómetros). En definitiva, todos han podido ver en los autobuses la cantidad de siglas que llevan en materia de seguridad. Y en materia de seguridad pasiva, la estructura superreforzada del vehículo para garantizar un espacio de supervivencia en caso de vuelco, los cinturones de seguridad, los sistemas de colisión frontal, y todos los sistemas de evacuación que tenemos en el vehículo y cómo actuar en caso de emergencia, que serían elementos de seguridad pasiva.

Y luego, todos los protocolos y medidas de seguridad que incorporan las empresas para cómo actuar una vez que se ha producido el accidente, o sistemas de dirección de emergencias.

La formación de los conductores: como dije anteriormente, el sector invierte más de 5 millones de euros anualmente en la formación continua de nuestros conductores. Un conductor de autobús ya no solo tiene que tener el carné de conducir, sino que tiene que tener además el certificado de aptitud profesional, que lo tiene que renovar cada cinco años. Y en este momento nos encontramos con un grave problema de conductores, hacen falta conductores profesionales para la profesión. De esto hablaré más adelante, porque es cierto que es derivado en parte de la regulación que tenemos, que impide que hasta los 24 años una persona pueda dedicarse a la actividad de conductor profesional, lo que provoca que las personas jóvenes se incorporen a otras profesiones y abandonen lo que es la actividad de conductor profesional.

En materia de seguridad vial, por intentar condensar en los quince minutos que tengo, las prioridades que nosotros, como Confederación Española de Transporte en Autobús, tenemos son, por un lado, poder conocer el saldo de puntos de nuestros conductores profesionales, porque en ocasiones se producen situaciones no deseadas porque los conductores pueden haber perdido la totalidad del crédito de puntos en actividades particulares y se incorporan a su actividad profesional habiendo perdido, a lo mejor, la habilitación que le permite realizarla. Por tanto, en este sentido sí es cierto que la Dirección General de Tráfico acaba de poner en marcha un proyecto normativo para tratar de paliar esta situación, que esperemos que en breve podamos ver la luz y que este problema que tiene el sector se vea resuelto, porque en caso de que se produzca cualquier suceso, ni los seguros cubren ni las compañías de autobuses tienen capacidad de poder paliar este tipo de situaciones una vez que se produce el siniestro, siendo responsables subsidiarias también en caso de que lo haya.

En cuanto al tema de la tolerancia de alcoholemia, de alcohol y drogas, en este sentido, con los conductores profesionales nosotros pedimos y entendemos que tiene que haber una tolerancia cero, no puede haber ningún tipo de tolerancia, y así nos evitaríamos siempre la discusión de si es una cerveza o cerveza y media para poder dar positivo; mire usted, el conductor profesional, mientras esté dedicado a su actividad, no puede ingerir alcohol.

Y unido a esto estamos solicitando también —y esto en Europa ahora mismo está en discusión, y podríamos en España ser pioneros, porque es una petición que además la está haciendo todo el sector profesional— la instalación de alcoholímetros en todos los vehículos de transporte profesional, de forma que el etilómetro que está conectado al sistema de arranque del vehículo impida que este se ponga en funcionamiento si el conductor da positivo.

Estamos pidiendo, como comentaba antes, que podamos bajar —y ahora ya es posible, porque anteriormente había una directiva comunitaria que lo impedía, pero esta ha sido modificada y España está en periodo de trasposición—, reducir y rebajar la edad de los conductores profesionales de autobús para poderse incorporar con 20 o con 18 años a la actividad profesional; a lo mejor con unos límites de radio de acción, pero poder así ir poco a poco incorporando y rejuveneciendo las plantillas del sector.

Anteriormente el sector se nutría de lo que venía siendo el servicio militar; muchas personas se sacaban el carné de conducir en el servicio militar, y esto desde hace ya casi veinte años desapareció, y por eso estamos viendo que la edad media de las plantillas en el sector es muy elevada.

Estamos pidiendo también que se puedan hacer controles aleatorios por parte de las empresas a los conductores profesionales de alcohol y drogas, precisamente para prevenir posibles efectos no deseados en caso de que un conductor profesional hubiera ingerido o tomado sustancias psicotrópicas. También exámenes médicos obligatorios anuales, sería otra de las medidas que el sector está demandando para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 4

prevenir y mejorar los datos de siniestralidad, ya de por sí buenos del sector; como ocurre en otras profesiones relacionadas con el transporte: los pilotos tienen que pasar sus reconocimientos anuales y un reconocimiento más exhaustivo cada cuatro o cinco años, pues por qué el sector no puede tener algo parecido para mejorar lo que es la seguridad.

El tema de los cinturones de seguridad es otro de los asuntos que a nosotros nos preocupa. Desde octubre de 2007 es obligatoria la matriculación de vehículos dotados de cinturones de seguridad, es decir, llevamos ya once años con esta medida, prácticamente el 80% o el 75% del parque de vehículos está ya dotado de cinturones de seguridad, pero la mayoría de ellos son de dos puntos, son cinturones de seguridad abdominales y que es mejor que no llevarlos, pero nosotros estamos ya pidiendo que sean de tres puntos, porque retienen mucho más que los de dos puntos, que son los cinturones de seguridad abdominales. Y por tanto, a lo mejor sería una de las medidas a llevar a cabo la implantación obligatoria de los cinturones de seguridad de tres puntos a partir de una fecha de matriculación.

Y por último, las infraestructuras, que el mantenimiento deja mucho que desear en los últimos años como consecuencia de la gravísima crisis económica que hemos vivido, y que precisan de mayor atención por parte de las administraciones para reducir puntos negros y mejorar lo que es el firme de las mismas. Unido a esto, entendemos que una de las medidas que contribuye de forma muy positiva a la potenciación y uso del transporte público, que está relacionado con las infraestructuras, sería los carriles bus-VAO de acceso en todas las grandes ciudades españolas.

Desde el punto de vista de movilidad sostenible, en términos de contribución, si analizamos lo que es la movilidad sostenible desde la óptica de la contribución económica, social y medioambiental, podríamos decir que el autobús en términos de coste de producción es cuatro veces más eficiente que el vehículo particular, y el doble que el ferrocarril de media distancia; en el autobús el coste es de 0,038 euros/viajero-kilómetro, 0,15 el del vehículo particular, y 0,073 el del ferrocarril. Contribuye a la generación de un valor añadido bruto de 3500 millones de euros, como decía, y contribuye a la creación de empleo estable: frente a lo que viene siendo la media del sector servicios, de un 67%, el sector está en el 70% de empleo estable. Y generamos unos ingresos fiscales para las arcas públicas de más de 1000 millones de euros anualmente.

Desde el punto de vista de la cohesión social y territorial, por su flexibilidad y menos requisitos de infraestructura el sector presenta una altísima capilaridad, como comentaba anteriormente, y es clave para la conexión entre las comunidades autónomas: especialmente en Cantabria el 75%, en Castilla y León el 72%, en Extremadura el 59%, en Aragón el 54%, y en Asturias el 53%, por poner algunos ejemplos.

Igualmente, el autobús juega un papel esencial en la movilidad integral en comunidades autónomas con población muy dispersa, y es clave para la movilidad del 26% de los hogares que no disponen de un vehículo particular. Y lo será de manera creciente en el futuro con una población cada vez más envejecida.

Atender a todas estas necesidades supone atender a un triple reto (la amplia capilaridad, a precios razonables y flotas adaptadas a los problemas de movilidad), que el autobús cumple con creces.

Desde el punto de vista medioambiental, las emisiones por viajero-kilómetro transportado del autobús son seis veces menores que las del vehículo particular; el autobús evita la emisión de 6,7 millones de toneladas de CO₂, si todos los viajeros del autobús se hubieran transportado en vehículo particular.

En términos de energía consumida, la carretera absorbe un 33% de la energía consumida, y el autobús es tres veces más eficiente que el vehículo particular también en viajeros-kilómetro. El uso del autobús supone un ahorro de 1827 millones de litros de combustible; es el medio socialmente más eficiente, al generar menos externalidades negativas, si comparamos, como tienen en la presentación, con el ferrocarril y el vehículo particular. El hecho de que el autobús atienda anualmente a 57000 millones de viajeros-kilómetro supone un ahorro de 1800 millones de euros.

Desde el punto de vista de las prioridades de movilidad sostenible, para nosotros está la proposición no de ley de financiación del transporte público, recientemente aprobada por el Congreso de los Diputados, que para nosotros no solo debería ser para el transporte urbano, sino que debería ir mucho más allá, al ámbito metropolitano y regional, puesto que no está garantizada la financiación de este tipo de servicios por parte de las administraciones públicas, ya que en gran mayoría este tipo de servicios son deficitarios puesto que tienen que atender obligaciones de servicio público, localidades que no tienen densidad de población suficiente para hacer rentable este tipo de servicios.

Encontramos también que podría ser una de las medidas de promoción y de las prioridades para la movilidad sostenible el establecer planes de movilidad a los centros de trabajo y a los centros escolares,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 5

con la prioridad del acceso del autobús a estos centros escolares frente al vehículo particular; muchas veces encontramos que los vehículos de transporte escolar no pueden acceder a los centros porque está colapsada la entrada de vehículos particulares de los padres que van a dejar a los niños.

El autobús también, si lo miramos desde el punto de vista de contribución al desarrollo de otras actividades como el turismo, somos una parte fundamental del turismo; el año pasado transportamos 192 millones de turistas en España. Sería también deseable que en las ciudades se habilitaran paradas en zonas estratégicas en zonas turísticas para los autocares turísticos.

Y cómo no, me tengo que referir a la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética que ha sido anunciada recientemente y que para nosotros también contiene, o entendemos que debería contener importantes medidas para impulsar lo que es la movilidad sostenible, fomentando la construcción de aparcamientos disuasorios, el uso de sistemas de transporte más eficientes, la transición energética o la transición a otras formas de propulsión de forma paulatina y desde el punto de vista de la neutralidad tecnológica. Recientemente hemos tenido información de que los planes, el antiguo Plan Movalt, que no sé cómo se denominará a partir de ahora, va dirigido principalmente a potenciar el vehículo eléctrico; no sé si saben, pero en el vehículo industrial de momento vehículos eléctricos no hay, llegará, eso llegará, pero todavía hoy por hoy, vehículo eléctrico no hay; si estas ayudas van solo destinadas al vehículo eléctrico, dejamos fuera lo que son los vehículos de gas, que hoy por hoy en el vehículo industrial es una forma de utilizar otro tipo de energía menos contaminante, o los vehículos híbridos, que también el sector empieza a tener para poder de alguna manera ir poco a poco evolucionando en la transición energética en la que estamos, como digo, muy comprometidos como sector.

Y poco más; estábamos hablando del tema de los carriles bus-VAO, que es otra de las formas, o medidas de infraestructuras que debería contemplar esta Ley de Cambio Climático y Transición Energética, de captación de un modo sobre otro mucho más eficiente.

Y por último, medidas fiscales como pudieran ser aquellas medidas destinadas a reducir el IRPF de aquellas personas que viajan en transporte público por la compra de abonos de transporte, o el impuesto de sociedades para aquellas empresas que financien a sus trabajadores el transporte público.

Hay otro tipo de medidas que podrían servir, es decir, hoy en día la Ley de Haciendas Locales lo permite, es una herramienta que no se utiliza pero que podría utilizarse, que una ciudad o un entorno, un barrio esté provisto de un buen sistema de transporte público hace que las viviendas y los edificios se revaloricen, y por tanto a lo mejor una recarga adicional en el IBI para financiar precisamente el uso del transporte público.

Y por último, un impulso a la contratación verde, que esto es una herramienta que además en las directivas comunitarias está ahora mismo muy de moda, y que contribuiría de alguna manera a que los operadores de transporte invirtiéramos cada vez en vehículos y en tecnologías más eficientes desde el punto de vista medioambiental.

Finalmente —no sé cómo voy de tiempo— agradezco de nuevo la invitación a participar en esta Comisión, y nos ofrecemos, como leales colaboradores que somos de las administraciones y del Congreso, para toda aquella información que precisen del sector del transporte en autobús.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barbadillo. Tal y como había anunciado anteriormente, al ser el Grupo Parlamentario Popular el que solicitó la comparecencia, inicia el turno de portavoces el señor Gamazo, por cinco minutos.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías; buenas tardes, sea bienvenido, señor Barbadillo, a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Sepa que ha tenido el honor de ser el primer compareciente en esta Comisión en este periodo, y para nosotros está más que justificada su comparecencia con toda la información que nos ha facilitado; está más que justificada porque su sector representa a más de 3368 empresas, a más de 80000 trabajadores con empleos directos, y con una facturación de 3000 millones de euros, conforme nos ha indicado.

Un sector del que me gustaría destacar, entre todas sus cualidades, esa capilaridad: ustedes conectan a toda la población, a toda la gente, a todas las personas de nuestro territorio nacional (y del insular también); dentro del mismo conectan al mundo rural con las urbes, conectan a las personas con los centros de salud, con los colegios, tan necesarios. Por tanto, hay que poner en valor la apuesta que ustedes están realizando por esa conectividad de la gente en todas las poblaciones de nuestro territorio, y por su apuesta por la movilidad sostenible con un modelo de negocio más eficiente, por la competitividad y la seguridad del transporte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 6

Se ha referido a la ley de cambio climático, y me gustaría al respecto señalarle que el Partido Popular se comprometió a elaborar en el Gobierno y en la oposición una ley de cambio climático y transición energética. La política de cambio climático del Partido Popular, de nuestro grupo, es una política que va de la mano siempre del desarrollo económico y del empleo, donde defendemos siempre la neutralidad tecnológica. Conscientes de esa urgencia, hace más de un año el anterior Gobierno puso en marcha la elaboración de esa ley, pero finalmente, con la moción de censura injusta y abrupta —a nuestro parecer y del de muchísima más gente—, pues quedó en un cajón.

Por eso presentamos una proposición de ley para empezar a trabajar, una proposición de ley que fue rechazada el pasado 9 de octubre. Eso ocurrió con la ley de cambio climático. Ciertamente es que ayer empezó a circular un borrador de algo referido al mismo, pero hemos perdido un tiempo muy importante en estas Cortes y en nuestro país. Al mismo tiempo, el anterior Gobierno se comprometió, desde la Dirección General de Tráfico junto con los portavoces de esta Comisión, a elaborar un proyecto de ley de seguridad vial que también les afecta, donde habría que hacer una ley nueva y dejarnos los parches a un lado. Por eso se inició un proceso participativo muy amplio dentro del Consejo Superior de Tráfico de los diferentes grupos de trabajo, y durante cerca de un año se estuvo elaborando la redacción de un borrador; un borrador que la DGT envió al Ministerio del Interior en mayo de este año y que otra vez nos encontramos con esta moción de censura que hizo que cambiara el Gobierno, y que como ocurrió con la ley de cambio climático, pasara a la biblioteca de los olvidos del ministerio. Es más, a finales de septiembre el director general de Tráfico vino a reconocer en esta Comisión, exactamente el 27 de septiembre, que no era momento de presentar ni tirar adelante esa ley porque no podemos traer aquí una ley, porque la posibilidad de que saliera era cero. Si eso fuese cierto, aquí no aprobaríamos ninguna ley, y todas las semanas aprobamos leyes, aprobamos proposiciones de ley, trámites, admisión de trámites y proposiciones no de ley. Por tanto, tenemos capacidad de consenso y de acuerdo, y es una excusa innecesaria que no justifica es archivo y ese abandono.

Dicho esto, me gustaría señalar la importancia de ese binomio de la conducción con las drogas y el alcohol, al que usted ha hecho referencia y al que ha realizado diferentes propuestas que realiza desde Confibus, desde la tolerancia cero, esa reducción de los límites de alcohol, desde los etilómetros en los vehículos de transporte colectivo de viajeros y los controles preventivos, que creemos necesarios. Nosotros defendemos, y creo que todos los compañeros también, que la seguridad vial se basa en tres pilares: información y formación, prevención y sanción. En estos momentos estamos en otra comisión, en la Comisión de Justicia, elaborando y mejorando la columna de la sanción con la reforma del Código Penal. Es necesario que esos controles preventivos se realicen y que nadie ponga obstáculos, porque el sector del transporte de viajeros por carretera, sea de la titularidad que sea, tanto pública como privada, está comprometido con la seguridad, tanto los empleadores como los empleados, y merecen el reconocimiento debido al compromiso porque ejecutan sus responsabilidades haciendo esfuerzos continuados para garantizar la seguridad de todos los usuarios, de todos los viajeros.

Al respecto, hemos tenido recientemente noticias, las últimas noticias a finales de octubre de un accidente que se produjo aquí en la capital del reino, donde un autobús de la Empresa Municipal de Transporte colisionó y se produjo una lesión, un accidente, se atropelló a una persona, donde esa persona dio signos evidentes y resultó positiva en la prueba de drogas, y evidencia un hecho, una realidad: si ese control preventivo hubiese existido, ese trabajador ese día no habría tenido que trabajar.

Al mismo tiempo, los últimos datos sobre la campaña de control y vigilancia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de junio nos daba unos datos en los que el 33% de las pruebas de drogas dieron positivo, y en los que la tasa de alcoholemia también fue muy importante. Es decir, todavía, a pesar de las campañas de concienciación, existen personas imprudentes que indebidamente cogen un vehículo y conducen cuando no deberían hacerlo. Es un tema de seguridad vial y laboral, es un tema de defensa de la vida, y por tanto esa actuación preventiva, esos controles preventivos deberían establecerse. Nosotros compartimos tanto la reducción a esa tolerancia cero en los conductores, en los profesionales, como esos controles preventivos.

Es cierto, como ha dicho, que no existe una normativa sobre esa obligatoriedad de los controles. Por eso abogamos por que esos controles preventivos deban ser realizados con las máximas garantías siempre, evitando las represalias o la persecución contra cualquier trabajador. Aquí no se trata de perseguir a nadie, se trata de defender el interés general y el interés superior, que es el derecho a la vida de todos los que compartimos la red viaria, seamos peatones, ciclistas, motoristas o conductores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 7

Al respecto, me gustaría preguntarle, desde la realidad cotidiana y desde el día a día, qué resistencia encuentran ustedes, las empresas que conforman Confibus, en el momento de realizar las pruebas, incluso siendo avisadas a los trabajadores, por parte de los comités de empresa o de los representantes de los trabajadores, si encuentran resistencias y a qué se deben y cómo las pueden justificar.

Y al mismo tiempo, cómo creen, por qué esa experiencia piloto, una experiencia que se ha producido en Castilla y León entre la Junta de Castilla y León para establecer a través de convenios colectivos esa colaboración y que se realicen, no se extiende a otros territorios, y si conoce los resultados de esas pruebas.

Respecto a movilidad sostenida, una breve pincelada porque no hay tiempo, se está agotando: únicamente quiero indicarle o preguntarle si hay alguna propuesta de alguna agrupación, de una ONG, en concreto de la Associació per a la Promoció del Transport Públic, que entre otras cuestiones propone homologar la velocidad máxima del autobús hasta 110 km/h en autopistas y autovías, porque ello mejoraría la sostenibilidad del transporte. ¿Nos podría indagar o ampliar esa propuesta y esa mejora de la sostenibilidad?

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo. A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, por supuesto, a don Rafael, por comparecer hoy aquí. Abrimos con la sesión de hoy una serie de jornadas de comparencias que yo creo que son muy positivas porque ofrecen la visión de la sociedad civil, que tenéis también mucho que decir en esta Comisión de Seguridad Vial.

Desde Ciudadanos defendemos una política integral del transporte que contempla todos los modos de manera conjunta y equilibrada. Por supuesto, entre estos modos se encuentra el autobús, y creemos que tiene un papel importante y relevante tanto en la movilidad como en la reducción de la contaminación, que, como sabemos, hoy por hoy es uno de los grandes problemas, sobre todo, de las ciudades.

Yo creo que cuando venís expertos aquí, lo ideal es haceros preguntas, porque nosotros estamos siempre debatiendo entre nosotros, pero tener la oportunidad de tener la visión de otras personas que estáis en el mundo real de la seguridad vial me parece fenomenal. Entonces, te voy a hacer una serie de preguntas para que luego en el turno de respuesta nos puedas ayudar.

Primero, te quería preguntar cómo se podría mejorar la competitividad del sector, cómo crees que se podría hacer. ¿Cómo se podría mejorar también la gestión de los servicios? ¿De qué manera se podría satisfacer mejor las necesidades de la ciudadanía?, porque en muchos casos, sobre todo en las ciudades, encontramos que cuando se quiere utilizar el transporte público hay una buena conexión radial, por ejemplo en el caso de Madrid, pero no hay una buena conexión en anillo a nivel de transporte público. No sé, vosotros que trabajáis, que estáis ahí en el sector, ¿cómo podría mejorarse eso?

Cómo mejorar la seguridad vial, ya ha comentado algunas cosas en la comparencia y haré referencia también a ellas, porque coincidimos desde el grupo Ciudadanos con algunas, como por ejemplo puede ser el tema de saber exactamente cuántos puntos tienen los conductores profesionales (ahí coincido plenamente). Coincido también plenamente en la tolerancia cero de alcohol y drogas para los conductores profesionales. Y por referirme a algunos datos que tenía por aquí, estamos hablando de que 959 conductores profesionales perdieron la vigencia de su permiso para conducir a lo largo de 2015 (datos de 2015, que es lo que está públicamente presentado en la DGT). Es preocupante. Es preocupante, y la pregunta es cómo valora este número de conductores profesionales que perdieron la vigencia del permiso de conducir en los últimos años y cómo se podría reducir este número. Yo creo que también es importante.

Y otra pregunta sería cómo se podría impulsar la movilidad sostenible sin incrementar la presión fiscal. Y qué medidas de fomento de flotas sostenibles, promoviendo las tecnologías limpias, se podrían llevar a cabo.

No sé si son muchas preguntas. Me queda una más. ¿Cómo voy de tiempo? Voy bien, ¿no? Fenomenal.

Hay una cosa que nos preocupa especialmente, que creo que la debatimos la última vez que coincidimos, que estuvimos juntos en un foro, y fue el tema de los autobuses escolares y el transporte escolar, de menores, que como usted bien sabe, no disponen de cinturones de seguridad ni de sistemas de retención infantil, lo que plantea un evidente problema de seguridad. Me refiero a algunos de ellos, a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 8

los más antiguos. Afortunadamente son cada vez menos y se han tomado medidas legislativas, y sabemos que en el año 2023 todos los autobuses escolares estarán debidamente equipados. Pero sin embargo, tal y como considera incluso el Defensor del Pueblo, al que le han llegado quejas de padres, de distintos colectivos, se cree que no es suficiente; en el año 2023 estamos hablando de un horizonte de cinco años. Por ello, el Defensor del Pueblo incluso recomienda revisar el Real Decreto 443/2001, que precisamente regula este periodo transitorio. La pregunta es: ¿considera que se debería revisar este real decreto? Sobre qué condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, desde su punto de vista qué se podría hacer ahí.

Y yo creo que esto son inquietudes que tenemos del sector en Ciudadanos y que creo que sería muy bueno saber cómo podemos mejorarlo entre todos. Y desde luego, quiero hacer hincapié en que creo sinceramente que sí debería haber un automatismo más fácil, con la administración en este caso, para que tome nota el Gobierno, de informarles a ustedes de cuáles son los niveles de puntos vigentes que tienen sus conductores profesionales —ya termino, señor presidente, que veo que me está mirando—, porque si no, es un poco complicado; es un poco complicado quizás hacer mayores controles de vigilancia de alcohol y drogas a esos conductores profesionales. No podemos olvidar que es un plus, ser un conductor profesional es un plus respecto a un conductor normal.

Así que esas son un poco mis cuestiones y mis reflexiones, y espero que nos pueda contestar. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera. A continuación tiene la palabra, por el Grupo de Unidos Podemos, el señor Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, empezando por el presidente y siguiendo por el compareciente. Su presencia aquí, creo que era más que necesaria porque así podemos conjugar lo que siempre estamos barajando aquí, que es el derecho a la movilidad, el derecho a un medio ambiente limpio y sano y la seguridad vial, que es para lo que estamos aquí, para hablar sobre seguridad vial y movilidad sostenible.

En cuanto a las cifras que ha dado en su comparecencia, la búsqueda que hemos hecho nosotros coincide plenamente, ratificamos esa mayor seguridad del transporte colectivo frente al transporte privado, y por eso en aquellas iniciativas que este grupo ha llevado a cabo siempre hemos intentado desviar el flujo de la movilidad, aunque fuera movilidad inducida, hacia un transporte más colectivo y dejar el transporte privado, sea o no más ecológico o menos, para menos transporte, intentar que se priorice el transporte colectivo frente al privado.

En cuanto a las cuotas modales que comenta, que es el 47% de la cuota del transporte colectivo de Confibus, del transporte por autobús, lo que sí queríamos hacer es una serie de preguntas acerca de iniciativas que ya han sido debatidas o que se han registrado en esta Comisión. Por ejemplo, hablaríamos de cómo ven o cómo verían en el sector la Exchanging Placing Initiative, que es una iniciativa nacida en Reino Unido que tiene que ver con la seguridad de los ciclistas y que habla de que para la obtención de la licencia de los transportes de más de 3500 kilos y para transporte público en concesión de tipo taxi y demás en ciudades tendrían que hacer prácticas con bicicleta en ciudad, al cargo, evidentemente, de colectivos y entes certificados que tuvieran conocimiento de la siniestralidad del ciclismo.

También, en cuanto a algunas de las medidas que ha puesto, le preguntaría cuál sería el ritmo de implantación de los alcoholímetros; ha comentado que los tres puntos obligatorios del cinturón de seguridad a partir de cierta fecha, cuál podría ser esa fecha si quisiéramos hacer realidad esa iniciativa. Y ha comentado también la ley: querría preguntarle, porque este grupo ya hizo enmiendas a los presupuestos para incrementar la participación en el Consejo Superior de Tráfico y Movilidad Sostenible, cuál es la experiencia de Confibus y del transporte colectivo en los consejos sectoriales del Consejo Superior de Tráfico, y cuáles han sido los retornos que ha recibido del Ejecutivo, respecto al proceso que ha comentado al principio el portavoz del Partido Popular.

En cuanto a esto, en la posición de nuestro grupo partíamos de un consenso en el que todos los grupos estábamos de acuerdo en que había que hacer una reforma integral de la Ley de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Yo creo que lo más útil, lo más constructivo será tratar de convencer al nuevo director general de Tráfico de que podemos llegar a un texto de consenso y que estas medidas no son terreno de la arena que podemos ver algunas veces en los plenos, sino que —creo— puede ser algo bastante más consensuado. Y para eso era que queríamos que ustedes desde la sociedad civil, desde la empresa, desde los sectores afectados vinieran y nos dieran directamente la opinión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 9

En cuanto a la proposición no de ley de financiación de transporte público que se aprobó, queríamos pedirle márgenes, pedirle cuáles serían las cifras de las que estaríamos hablando dentro del sector.

En cuanto a los planes de movilidad, centros escolares, etc., queríamos preguntarle cuál es la participación de Confibus dentro de los consejos escolares de zona, cuál es su participación en las administraciones que son autonómicas y locales.

Y en cuanto a la ley de cambio climático, que ha comentado que debería tener medidas para impulsar aparcamientos disuasorios, transición, creo que ha dicho también que la fiscalidad; en cuanto a la fiscalidad concretamente, ¿cuáles serían las propuestas que tendría Confibus? Nos interesa especialmente. Sobre todo tanto fiscalidad positiva como negativa, las dos.

En cuanto al resto de cuestiones, espero las respuestas de estas primeras, y ya entramos más profundamente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge. A continuación, para terminar el turno si no hay otro grupo presente en la sala, tiene la palabra el señor Urquizu, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **URQUIZU SANCHO**: Muchas gracias, señor presidente, y muchísimas gracias, señor Barbadillo, por su presencia hoy aquí y por su comparecencia. Además, como hemos venido defendiendo desde mi grupo, estas comparecencias eran necesarias; necesarias porque creemos que podemos aprender mucho de ustedes en nuestra tarea legislativa. Pero si me permite, también necesarias para que no se nos pongan cara y ojos a los comparecientes, sino para que vea un poco cuál es el talante de cada uno en nuestro trabajo, a cuántos nos preocupa mucho la seguridad vial y a cuántos les preocupan algunas de sus cuestiones particulares. Así que creo que está muy bien que la sociedad venga aquí y vea el trabajo que hacemos y desempeñamos y en qué nos preocupamos.

La verdad es que su tarea, la de los desplazamientos en autobuses, es vital e importante, como usted ha señalado, porque es un modo de transporte más económico que permite la movilidad de mucha gente, es decir, que es una forma de transportar a muchísima gente de forma mucho más económica. Porque además, en el caso de aquellos que somos o venimos de la España interior, para el mundo rural muchas veces es la única forma de desplazarnos, porque no disponemos de aeropuertos, no tenemos trenes, es decir, que la única forma de desplazar a los habitantes en el mundo rural en muchas ocasiones es el autobús. Y porque además un porcentaje muy elevado de la gente que ustedes desplazan son colectivos vulnerables, son niños, son personas mayores, gente que tiene problemas de movilidad, ya sea porque no pueden disponer de un vehículo propio, mil razones, y son colectivos muy vulnerables. Por todo ello creemos que su tarea es muy importante y que juegan un papel fundamental.

Mi intervención, mis preguntas van a ir en dos direcciones. En primer lugar, nos gustaría hablar un poco de qué podemos hacer para evitar los accidentes, es decir, qué es lo que podemos hacer sobre aquellos factores en los cuales nosotros tenemos capacidad de decisión. No podemos controlar el clima, pero sí podemos incidir sobre los conductores, sobre las infraestructuras. Y en segundo lugar, me gustaría saber algo más de qué podemos hacer una vez que se ha producido el accidente, una vez que el accidente ya está con nosotros.

Sobre la primera cuestión, las carreteras: como decíamos, mucho de este transporte tiene que ver con la España interior, lugares donde no hay autovías, no disponemos de vías rápidas, son carreteras en las que es muy difícil conducir. ¿Qué nos recomendaría usted, qué tendría que hacer un Gobierno para poder atajar este problema, invertir mucho más en mantenimiento de las carreteras, es necesario realmente, más que el mantenimiento, transformarlas en vías rápidas? Desde su punto de vista, incluso con los datos que ustedes tienen, ¿cuáles son los puntos negros que ustedes localizan en España que pueden ser más difíciles para el transporte en autobús, sobre qué infraestructuras tendríamos que incidir mucho más?

En segundo lugar, sobre la tecnología, que también es importante para evitar accidentes, ustedes han hablado de uno de ellos, que es la imposibilidad de conducir cuando el conductor dé una tasa de alcoholemia, y por tanto paraliza el vehículo. ¿Es la única, o conocen más tecnologías que podrían evitar accidentes? Y además nos gustaría saber cuánto está invirtiendo en todo esto el sector, es decir, en investigación, en desarrollo. La modernización en cualquier sector consiste en hacer lo que uno ha hecho siempre pero mejor. Entonces, nos gustaría saber, en su tarea de innovación tecnológica, sobre qué están incidiendo, si realmente tienen un departamento; sé que son muchas pequeñas empresas, y por lo tanto, en la pequeña empresa es muy difícil el I+D, pero también hay grandes empresas, y quisiera saber un poco en qué tecnología se están centrando ustedes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 10

Y el tercer elemento es los conductores: ha hablado de la edad, pero también nos gustaría saber si creen o consideran que la formación que recibe un conductor es suficiente, si tendría que hacerse más incidencia en la formación continua, es decir, sobre qué elementos podríamos hacer que los conductores de autobuses sean mucho mejores de lo que son. Eso sobre la formación.

Y sobre el rescate: nosotros tenemos que evitar que haya accidentes, pero lamentablemente se producen, por factores que a veces no controlamos y que no tienen que ver incluso ni siquiera con el comportamiento humano sino con el azar o con la suerte. ¿Qué cree que habría que mejorar en el rescate? Y no hablamos de una cuestión baladí, porque cuando hay un accidente de autobús es mucha gente la que sufre el accidente, muchas víctimas, lo que implica un gran desplazamiento de recursos, hay que trasladar a muchos sanitarios, a muchos bomberos, a mucha gente para excarcelar, es decir, que no es un rescate fácil ni sencillo, es un rescate bastante complicado y con muchas dificultades. Entonces, desde su punto de vista, ¿qué podríamos hacer para que esos rescates sean mucho más fáciles y sencillos, más eficientes, qué tecnología tendrían que tener los autobuses para que nosotros pudiéramos hacer el rescate de la gente?, que muchas veces la posibilidad de sufrir una situación muy grave de enfermedad se traslade ese accidente a las personas; incluso su capacidad de fallecer depende muchas veces de minutos, de la celeridad con la que se haga el rescate. Por lo tanto, ¿qué podríamos hacer para mejorar mucho eso y evitar los mayores daños posibles?

Y finalmente, nos preocupa también la movilidad sostenible. Es verdad que usted ha dicho que el vehículo eléctrico está muy lejano todavía en este modelo de transporte, seguramente porque son vehículos más pesados, harían falta baterías muy grandes. Pero es verdad que la economía limpia es una economía electrificada, y esa es a la que vamos a tender cada vez más, donde seguramente los combustibles van a ir poco a poco desapareciendo de nuestras vidas. Entonces, no sé si están ustedes investigando sobre ello, si tienen departamentos, si hay I+D, si realmente las empresas están metidas en esta cuestión.

Y en relación con esta movilidad sostenible, me gustaría saber cómo consideran que están preparados los autobuses para la movilidad de personas —valga la redundancia— con movilidad reducida, gente que va en silla de ruedas o que tiene también problemas de desplazamiento. Quería saber si ustedes están pensando en algún tipo de innovación, porque por ahora es verdad que están los miniautobuses, pero a veces son autobuses muy pequeños que sí permiten tener las rampas de acceso y desplazarles, pero en autobuses mucho más grandes, por ahora yo no he visto apenas tecnología en ese aspecto, y quería saber si hay autobuses especiales, si se está trabajando también en esa dirección de la movilidad reducida de las personas para que puedan también acceder a esta forma de transporte. Como digo, es muy específica, tiene que ver muchas veces con los pequeños pueblos, con lugares donde no llegan otras formas de transporte como el tren o el avión, y por tanto es muy necesario para ellos, ya que les permite además el acceso a servicios públicos tan básicos como la sanidad o como la educación; la escuela rural, los CRA y seguramente también los centros sanitarios, dependen también muchas personas de esta forma de transporte, y por eso se hacen tan importantes y vitales.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urquizu. Para responder a las cuestiones que han formulado los distintos grupos parlamentarios, vuelve a tener la palabra por diez minutos don Rafael Barbadillo.

El señor **BARBADILLO LÓPEZ** (presidente de la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS)): Muchas gracias, presidente. La verdad es que son muchas preguntas, espero poder contestarlas todas y no dejarme ninguna.

Con respecto al señor Gamazo, que me preguntaba sobre las dificultades que teníamos para realizar los controles o la implantación de los controles, que es verdad que en Castilla y León a través de convenios colectivos, hay ya algunos convenios colectivos en España que sí recogen la obligatoriedad de someterse a los controles por parte de los profesionales del sector, es cierto que no es una experiencia o una costumbre ampliamente desarrollada en todo el territorio español, pues es verdad que nos encontramos dificultades, principalmente por la parte social, a la hora de implantar este tipo de medidas, cuando muchas veces no entendemos por qué; yo entiendo que, por supuesto, este tipo de controles hay que realizarlos con todo tipo de garantías y de protección de datos y derecho a la intimidad del profesional de la conducción, pero no entendemos por qué, en las condiciones que sean necesarias para poderlos realizar y que se sepa si es apto o no es apto, y si no se pueden conocer las causas de la no aptitud, si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 11

fuese posible se pueden poner medidas para corregir ese tipo de situaciones, y si no, no entendemos. Por eso pedimos y solicitamos que sea la propia regulación la que nos facilite esta aptitud o no aptitud del conductor profesional. Entendemos que así debe ser y que no debe ser un objeto de negociación. Yo creo que la seguridad vial no es objeto de negociación.

Y en cuanto al estudio de Transport Público al que usted hacía referencia, de incrementar la velocidad a 110 km/h, esto está relacionado también con la evolución de los vehículos; los autobuses de hoy en día están contruidos para soportar estas velocidades y mucho más, llevan, como decía, todo tipo de tecnología en materia de seguridad activa y pasiva, e incrementar 10 km/h (porque el límite en autovía y autopista es de 100 km/h) permitiría precisamente ganar competitividad al sector del transporte en autobús, reduciendo los tiempos de viaje. Cuando además, si vamos a las cifras de siniestralidad del sector, prácticamente no hay accidentes en el sector de autobuses. Esto está relacionado además con uno de los proyectos normativos que ha puesto en marcha la Dirección General de Tráfico, en el que pretende reducir las velocidades a los vehículos particulares y motocicletas en las vías convencionales, de pasar de 100 a 90 km/h, y en el propio preámbulo de la norma habla de que los vehículos que por siniestralidad tienen en ese tipo de carreteras son esos vehículos, no los autobuses, y así lo ha entendido la Dirección General de Tráfico y va a mantener la velocidad a 90 km/h, que es una forma de que todos circulemos a la misma velocidad por las carreteras convencionales y evitemos la maniobra más peligrosa, que es el adelantamiento. Y entonces de esta manera, si todos circulamos a la misma velocidad, nos evitaremos adelantamientos, como digo, y por tanto situaciones de riesgo.

En cuanto a Ciudadanos, que Irene Rivera me hacía multitud de preguntas, efectivamente, cómo mejorar la competitividad del sector sería la primera de ellas. Relacionado con el tema de la velocidad sería una de las medidas, pero cómo no, los bus-VAO, que siempre estamos poniendo de manifiesto en el acceso a las grandes ciudades españolas, que es cierto que no es necesario ya construir un bus-VAO como el que tenemos en la carretera N-VI, hoy en día la tecnología nos permite utilizar la infraestructura existente reservando carriles en tramos horarios para el transporte público. Hay un proyecto para desarrollar uno en la A-2, precisamente dotándolo de tecnología para reservar durante horas tanto un carril de entrada y salida en la A-2; es un proyecto que va lento, pero que esperemos que en breve vea la luz, y si esto funciona es con un coste muy razonable, y la verdad es que el beneficio sería tremendo, porque esto permite incrementar la velocidad comercial de los autobuses, reduciría los tiempos de viaje, y mientras una persona está atascada en la carretera está viendo cómo los autobuses tienen libertad de movimiento, agilidad de movimiento, y por tanto sería una forma de atraer y de captar demanda. El carril bus-VAO de la N-VI produjo un incremento de cerca del 40% del uso del autobús cuando se puso en funcionamiento.

Desde el punto de vista de la gestión, entendemos que hoy en día necesitamos en el sector... Nosotros somos gestores de movilidad, la verdad es que nos dedicamos al transporte en autobús, pero ya empezamos a desarrollar y a gestionar movilidad de otra manera, es decir, el sector ya tiene gestión de bicicletas en algunas ciudades, gestiona ferrocarriles, gestiona todo lo que es relacionado con elementos de movilidad.

La intermodalidad, claramente es un elemento clarísimo de mejora de la gestión. Tenemos que facilitar y despenalizar los trasbordos de los usuarios del transporte público; los intercambiadores, qué duda cabe que han sido una forma de resolverlo. Nos encontramos con que las estaciones de autobuses serían uno de los talones de Aquiles que ahora mismo tiene el sector, son infraestructuras muy anticuadas que precisan de una renovación importante.

Si nos circunscribimos y analizamos las capitales de provincia y las ciudades de más de 100000 habitantes, estaremos hablando de 60 estaciones aproximadamente que precisan de una atención especial de inversión por parte de las administraciones, y con una inversión por estación de unos 3 millones de euros estaríamos hablando de que con 180 millones renovaríamos las principales estaciones de autobuses, 60 estaciones de autobuses, y el potencial de usuarios beneficiados sería de 600 millones, creo que es la cifra que nosotros estamos barajando. Es decir, es una medida que desde el punto de vista económico de los Presupuestos Generales del Estado es muy modesta y que, sin embargo, tiene un impacto social muy grande.

En el tema de los conductores, 959 conductores profesionales que se quedaron sin puntos, efectivamente es una medida que nosotros necesitamos conocer, el saldo de puntos de los conductores. Todo lo que sean acciones de prevención y formación y concienciación de los profesionales para evitar este tipo de situaciones, por nosotros... De hecho, como decía, en el sector se invierte muchísimo en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 12

formación, incluso hay empresas del sector que tienen sus propias escuelas de formación, para tratar de alguna manera de mejorar la seguridad, concienciar y tratar de evitar este tipo de situaciones.

La movilidad sostenible, la flota de vehículos: pues podemos decir, y con orgullo, que en España tenemos la flota de autobuses más moderna de toda la Unión Europea, fruto del sistema de transporte en autobús; tenemos un sistema de transporte en autobús hiperdesarrollado si nos comparamos con Alemania, Francia u otros países de la Unión Europea, gracias al sistema concesional que hay en España, que se opera a través de contratos con la administración, que permite a la administración precisamente tener un control exhaustivo de la oferta de transporte en autobús. Se están incorporando los vehículos más avanzados, en tecnología diésel serían los Euro 6 de última generación, cuyas emisiones, la verdad es que son muy reducidas en este momento. Se llevan incorporando vehículos de gas desde hace tiempo, y el eléctrico se está empezando a incorporar, pero únicamente en los entornos urbanos, de momento es tecnología disponible para el entorno urbano, no existe tecnología para el entorno interurbano; las baterías, efectivamente, pesan mucho y penalizan lo que es la construcción, el peso por eje, que tiene unas limitaciones en cuanto a construcción para que la infraestructura lo soporte, y hoy en día no hay tecnología disponible. Aparte del sobrecoste que conlleva un vehículo eléctrico. En el entorno urbano, si los comparamos, un autobús urbano está en torno a los 125000 o 150000 euros, y en un autobús eléctrico de entorno urbano estamos hablando de 600000 euros, con las incógnitas que conlleva la vida útil de las baterías y la autonomía del vehículo, que varía mucho si estamos en invierno o en verano; las calefacciones son un problema, cómo hacemos uso de la calefacción, se están metiendo motores térmicos para dar solución a la calefacción porque consume mucha batería, con lo cual estamos volviendo a meter gasoil en un vehículo eléctrico; nos encontramos también con que si en verano los aires acondicionados también... Y por tanto llegará, y en ello estamos, el sector está incorporando ya vehículos eléctricos en algunas explotaciones de entorno urbano. En el entorno interurbano, de momento no existe. Tan pronto como esté disponible la tecnología, el sector la va a adquirir, porque en ello estamos y entendemos que en la movilidad sostenible, limpia, etc., una de las posibilidades es utilizar de momento, hasta que la tecnología esté disponible, motores de combustión en ámbitos interurbanos, y cuando se llegue a las ciudades con un motor híbrido, con un motor eléctrico se podría hacer la última milla para evitar emisiones en la entrada a la ciudad.

Los cinturones de seguridad en el transporte escolar: efectivamente, son obligatorios para los vehículos que se matricularon por primera vez en octubre de 2007, y lo que ha hecho la propia renovación del parque es que ya prácticamente, como decía, entre el 75% y el 80% del parque de vehículos esté ya dotado de cinturones de seguridad; cinturones de seguridad de dos puntos, que esto también es un vacío legal que deberíamos cubrir de alguna manera, porque no existen sistemas de retención para niños cuya estatura sea inferior a 1,35 metros, no existen sistemas de retención homologados a su talla y peso, es decir, la famosa sillita pero que esté homologada para cinturones de dos puntos, solo hay para cinturones de tres puntos. Y por tanto, no existe y no tiene por qué llevarlo. Sería también una de las medidas a tener en cuenta también, poder desarrollar o construir sistemas de retención para cinturones de dos puntos, que en este momento no existen. Y qué duda cabe que el cinturón de tres puntos viene a mejorar, porque la sujeción del pasajero es mucho mayor. Entonces, implantación, ¿cuándo?: ya se están incorporando de forma voluntaria por parte del sector, es decir, muchos de los vehículos que se están adquiriendo desde hace tres años o así van con cinturones de tres puntos, es un tema voluntario de la empresa, pero ya hay empresas que lo están haciendo porque precisamente el modelo de licitación y las exigencias de las administraciones públicas así lo requieren.

Jorge Luis, de Podemos, cómo vemos el tema de las prácticas con bicicletas por parte de... Bueno, es una formación a incluir también para los profesionales del sector para que se conciencien y conozcan cómo de vulnerable se siente muchas veces el ciclista en las ciudades. Es cierto que los vehículos se están dotando también ya de tecnología que permite detectar todos los ángulos muertos y todo el perímetro del autobús; en breve veremos que los espejos retrovisores van a desaparecer ya prácticamente en los autobuses porque van a ser sustituidos por cámaras que permiten tener visión de 360° y que avisan además de cualquier obstáculo en el radio de giro del autobús, de forma que mejore la seguridad vial tanto de los usuarios del autobús como de los del resto de la vía.

¿La implantación de los alcoholímetros? Pues igual que los cinturones de tres puntos: depende de la empresa, el sector está ya implantando de forma voluntaria los alcoholímetros, pero podríamos poner una fecha de matriculación para iniciar la obligatoriedad de la implantación de los dispositivos para mejorar de alguna manera la seguridad vial. En esto, el sector está absolutamente de acuerdo y por ello.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 13

En cuanto a la financiación del transporte público, la PNL de financiación del transporte público, cifras del sector: no tengo aquí unas cifras determinadas de lo que son los déficits de explotación de las diferentes concesiones autonómicas y municipales, pero sí es cierto que la mayoría de este tipo de explotaciones son deficitarias, muchas veces porque son las administraciones las que fijan el precio del servicio. En una ciudad determinada yo quiero que mis ciudadanos paguen un euro por el uso del transporte público, sabiendo que el déficit de explotación lo tiene que cubrir finalmente el ayuntamiento, la diferencia entre el precio del billete y el coste del servicio.

Y muchas veces contamos que son los presupuestos que se negocian año a año los que disponen de una partida presupuestaria para financiar el transporte público, sin tener una certeza muchas veces los operadores de qué cantidad se va a destinar cada año a la financiación del déficit de explotación.

Participación en los consejos escolares: cero, no participamos, no estamos invitados a participar en los consejos escolares. Nosotros somos de la opinión de que el transporte escolar, puesto que la administración otorgante de la autorización de transporte escolar es Transporte, es la Administración de Transporte, debería ser Transporte quien licitara el servicio de transporte escolar, y muchas veces es Educación quien licita el servicio de transporte escolar, cuando luego el otorgante de la autorización es Transporte, no es Educación. Y muchas veces el presupuesto que la Administración de Educación deja para transporte es muy pequeño porque lo destina a otro tipo de prioridades, y entendemos que esto debería ser la Administración de Transporte. No participamos en los consejos escolares, que sería una de las formas también de informar y de dar a los consejos medidas para mejorar la seguridad en el transporte escolar.

Ley de Cambio Climático: medidas fiscales, que el tema del IRPF podría ser una de las medidas, si yo viajo en transporte público y ya que estoy contribuyendo a una movilidad sostenible, estoy contribuyendo a reducir las emisiones y demás, ¿por qué no tener una pequeña deducción en el impuesto sobre la renta de las personas físicas? ¿Impuesto de sociedades? Pues lo mismo que comentaba, aquellas empresas que financien el abono transporte o instalen servicios de transporte de trabajadores para evitar que utilicen el vehículo particular, podrían tener deducciones en el impuesto de sociedades. El IBI, que también he comentado anteriormente. Y luego, por qué no, el IVA superreducido, que es una de las medidas; entendemos que el transporte público es un bien de primera necesidad, y por tanto debería contar también con un IVA superreducido.

Desde el punto de vista de Ignacio, del Grupo Socialista, que me comentaba qué podemos hacer para reducir los accidentes, pues la prevención, la formación, la concienciación. Para nosotros es fundamental. Por supuesto, la tecnología, en el sector se está incorporando toda la tecnología, y luego me referiré más adelante, cuando usted me lo preguntaba en otra de las cuestiones. Y entendemos que así es, es decir, el sector está haciendo unos grandes esfuerzos en materia de formación, los profesionales de la formación cada vez están más concienciados, es verdad que tienen hábitos de vida cada vez más saludables, se preocupan por la alimentación, están bastante concienciados también con el tema del alcohol y las drogas, pero todo lo que podamos hacer por limitarlo y reducir estos riesgos, mejor que mejor.

Una vez que se ha producido el accidente, efectivamente, nosotros tenemos en las empresas protocolos de seguridad, de cómo actuar en situaciones de emergencia, se ponen en marcha comités de crisis como sistemas de información, tenemos ya y se está invirtiendo ya en un nuevo dispositivo de evacuación de los pasajeros que salen con la butaca, que sirve para inmovilizar al pasajero (E-Rescue se llama) y evacuarlo junto con la butaca, que haría de camilla la propia butaca del autobús. Informamos a todos nuestros pasajeros antes del inicio del viaje de los dispositivos de seguridad que tiene el autobús, cómo se debe evacuar el autobús y cómo comportarse en caso de accidente.

Los puntos negros: pues no tengo aquí ahora mismo el detalle y la relación, el mapa de puntos de negros de las carreteras españolas, pero qué duda cabe que invertir en eliminar estos puntos negros, que todos sabemos dónde están y que nos informan de que hay un punto negro, que reduzcamos la velocidad, pues mira, mejor que todo eso, vamos a eliminarlo, que es mucho más sencillo y así nos evitamos situaciones de riesgo.

¿Si las transformamos en vías rápidas? Pues por supuesto, evitamos adelantamientos, que como comentaba antes es la maniobra más peligrosa.

La tecnología: tenemos elementos de tecnología que detectan la fatiga del conductor, que sirven para avisar de que está en una situación en la que, a lo mejor, debería parar, aparte de los tiempos de conducción y descanso y toda la reglamentación y tacógrafo que llevan los vehículos y que tenemos que cumplir. Los servicios se montan precisamente en base a toda esta normativa para cumplir con ella. Como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 14

decía antes, se está dotando de sistemas de cámaras para evitar los ángulos muertos y tener en cuenta todo el tema de detectar ciclistas, etc. Y en I+D en seguridad, pues toda la tecnología que va saliendo en el mercado se va incorporando, como decía, primero en los autobuses.

Los limitadores de velocidad: ahora tenemos seguimiento de la flota por parte de las empresas en tiempo real. Se sabe en cada momento, si se produce un siniestro, qué velocidad llevaba el vehículo en ese momento, cuántos viajeros iban, todo lo que está en relación con ese servicio que se estaba prestando.

Y por último, el tema del vehículo eléctrico, al que yo me he referido, que hoy por hoy la tecnología todavía no está madura. La I+D del sector es muchas veces colaboraciones del sector con el propio sector fabricante y carroceros de autobuses, trabajamos conjuntamente y es el propio sector el que le propone desarrollos al sector fabricante para mejorar la seguridad.

Y el tema de los PMR, que es un asunto efectivamente muy importante para nosotros: todas las concesiones de transporte cada vez se van adaptando; por ejemplo, aquí en Madrid el Consorcio de Transportes de Madrid tiene ya toda la flota adaptada a personas con movilidad reducida, con rampas para permitir el acceso a personas con movilidad reducida. En vehículos interurbanos de larga distancia ya también las propias licitaciones del Ministerio de Fomento nos están exigiendo la accesibilidad. Y muchas empresas, sin haber licitado ya han puesto vehículos accesibles para personas con movilidad reducida.

Existen sistemas de anclaje de sillas de ruedas y demás dentro de los vehículos. Para nosotros eso, por supuesto, es fundamental porque una parte muy importante de nuestros viajeros son, como decía, personas con dificultades de movilidad.

Y os invitamos a todos a que conozcáis los sistemas y tecnologías que cualquier empresa del sector tiene en materia de movilidad sostenible y de seguridad; cuando queráis podíamos organizar una visita a alguna empresa del sector para conocer toda la tecnología.

Y no sé si me he extendido demasiado, porque había muchas preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barbadillo, por la invitación que ha hecho a los miembros de la Comisión para conocer alguna empresa del sector. Tenemos por costumbre ser muy receptivos a ese tipo de invitación, simplemente con que, si así lo consideran, lo tramiten, la Junta de Portavoces de la Comisión y la Mesa lo valorarán para, si así lo entienden ellos, poder acudir a conocer en mayor profundidad el sector.

En el turno de réplica de los grupos parlamentarios, por tres minutos tiene la palabra el señor Gamazo, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Gracias, señor presidente. Señor Barbadillo, unas consideraciones, preguntas que seguramente no me podrá responder, así que voy a ser muy breve. Se ha referido usted al plan Movalt. El Plan Movalt, como bien sabe, tiene una consignación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado, que no todos votaron a favor de los mismos, y en estos momentos no se están poniendo en marcha por parte del Gobierno. ¿Cómo valora esa falta de apoyo y esos obstáculos innecesarios, que sin duda están generando distorsiones de mercado, incertidumbre entre los clientes (entre los que no se encuentran ustedes, pero sí como ciudadanos)?

Otro tema interesante es la demonización del diésel por parte del actual Gobierno, con ese sablazo impositivo que vamos a sufrir los españoles, todos los propietarios de los 17 millones de vehículos diésel, cuando el problema no está tanto en el combustible como en la antigüedad de los vehículos. Ustedes, Confibus, en julio se opusieron públicamente a ese sablazo porque iba a suponer unas mermas económicas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo, por favor, perdón, por favor, un poco de silencio.

El señor **GAMAZO MICÓ**: ... unas pérdidas —gracias, presidente—, y sin duda iban a sufrirlas también los usuarios, los pasajeros de los autobuses, esos 1750 millones de personas que utilizan el autobús, porque se iba a repercutir ese incremento en el precio.

Parece que hubo unas declaraciones de otra ministra, de estos ministros que nos des gobiernan, donde parece que rectificaron ese globo sonda. Le pregunto al respecto si tiene alguna respuesta en concreto, si sabe lo que va a pasar con su sector, si están preocupados, y qué esperan, porque como aquí

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 15

vamos de rectificación en rectificación día sí, día no, puede ser que al final se produzca todo lo contrario del globo sonda inicial.

Y por último, otro tema que les afecta es respecto al pago del uso de las autovías y de las autopistas. ¿Qué opinión le merece el cambio de criterio de los políticos? ¿Qué opinión le merece el cambio de criterio de los políticos y la amnesia selectiva de los políticos que ahora nos gobiernan desde el poder ejecutivo, que en marzo ese Grupo Socialista reclamaba que todas las autopistas de peaje fueran gratuitas (eso sí, se lo reclamaba al Gobierno que no era de su color, el 13 de febrero de 2018), y ahora en noviembre fomenta, abre la puerta al pago por el uso de todas las autovías? ¿Qué opinión le merece eso?

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo, me ha puesto usted en un aprieto, porque realmente son los portavoces los que cierran, y por lo tanto me temo que sus respuestas no se las va a poder ofrecer el señor Barbadillo en el seno de la Comisión; pero, no obstante, queda constancia en el Diario de Sesiones, que está siendo grabado, y en cualquier caso podrá acceder a la información.

A continuación tiene la palabra, por tres minutos, doña Irene Rivera, por el Grupo Ciudadanos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente. No voy a consumir los tres minutos. Simplemente quería agradecer la comparecencia, las respuestas que se han puesto sobre la mesa, y que me parece muy positivo que sigamos trabajando en todas estas líneas para mejorar la seguridad vial, que es fantástico tener la puerta abierta con todos ustedes para seguir colaborando y poder hacer iniciativas de seguridad vial y hacer que sean mucho más seguros.

Simplemente quería agradecerle la asistencia. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera. En nombre del Grupo Confederal de Unidos Podemos tiene la palabra don Jorge Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor Barbadillo. Sobre las respuestas que ha dado, me faltaría el tema de la fecha para la implantación de algunas, pero creo que podemos seguir hablando después de esta comparecencia. Y desde luego, lo que en nuestro grupo —y creo que en todos los grupos de esta Comisión— esperamos y queremos es dar una seguridad jurídica y de inversión industrial al sector, que redundará en un mayor beneficio para toda la sociedad, desde luego.

Yo le insto también a que entre sus asociados siga promoviendo las actuaciones en pos de una cultura de paz vial, y que desde luego estas iniciativas que dice que algunos de ellos ya llevan iniciadas sobre el respeto y la empatía con conductores vulnerables con los que comparten el resto del espacio vial sigan haciéndose y sigan incrementándose. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge. Para cerrar el turno de portavoces tiene la palabra el señor Urquizu, por el Grupo Socialista.

El señor **URQUIZU SANCHO**: Gracias, señor presidente. Yo también quiero reiterar los agradecimientos al señor Barbadillo. Ha sido una comparecencia muy ilustrativa y que nos ha sido muy útil, y esperamos que no sea la última sino que lo veamos más veces por aquí.

Y respecto al portavoz del Partido Popular, quiero decirle que, si tan interesado está en esos temas, llame a comparecer al Gobierno, no a la sociedad; me refiero a que tiene que acordarse de quién tenemos delante, y sobre todo tratar con respeto a quien tenemos delante. Y quien tenemos delante es alguien que representa a los autobuses, a los empresarios, y no representa al Gobierno; al Gobierno lo representan sus cargos políticos, y nos gustaría que en las siguientes comparecencias hagan buena política, y la buena política es aprender de los demás.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Urquizu. Terminada la comparecencia del señor Barbadillo, la agradecemos en nombre de la Mesa y de la Comisión su presencia; la información ha sido muy interesante, y también —supongo, no he tenido tiempo de verla— la documentación que han dejado. Por lo tanto, ya lo han dicho los portavoces, aquí estamos disponibles para aprender siempre del sector. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 16

— **DE DON ARTURO PÉREZ DE LUCÍA, DIRECTOR GERENTE DE LA ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO (AEDIVE), PARA INFORMAR DE LAS BARRERAS QUE HAY QUE DERRIBAR PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN ESPAÑA. (Número de expediente 219/000131)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores portavoces, miembros de la Mesa, continuamos con la sesión de la Comisión.

Por tanto, continuando con el desarrollo le cedo la palabra a don Arturo Pérez de Lucía, director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico. Por un cuarto de hora tiene la palabra el señor De Lucía.

El señor **PÉREZ DE LUCÍA** (director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)): Perfecto. En primer lugar, gracias, agradezco la invitación a comparecer en esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Voy a empezar diciendo que el vehículo eléctrico es un proyecto energético, y es así como hemos de entender su importancia y singularidad. Porque no solo es movilidad sostenible por cuanto supone una mejora medioambiental, en la calidad del aire por la reducción de emisiones, y en la propulsión, y por tanto una mejora en la salud de los ciudadanos, sino también eficiencia energética, por lo que supone el impulso de las energías renovables, la generación distribuida, el almacenamiento energético y el autoconsumo.

Los vehículos eléctricos están experimentando un crecimiento continuado en el mercado a nivel mundial. Y en la misma medida crece su aceptación por parte de los usuarios: sus matriculaciones se han multiplicado, por ejemplo, en torno al 1000% en los últimos siete años, alcanzando a principios de 2018 los 3,2 millones de unidades, y las ventas experimentan crecimientos entre un 50% y un 70% anual, y es una tendencia que ha marcado las previsiones para 2040, cuando los vehículos eléctricos podrían representar el 35% de las ventas en todo el mundo, con un crecimiento diez veces más rápido que el de un vehículo convencional. Por tanto, el vehículo eléctrico es ya una realidad, si bien su penetración resulta todavía incipiente en España (por debajo del 1%), lejos de los porcentajes que hay en otros países como Noruega (28,3%), Países Bajos (3,6%), o incluso Portugal, que nos supera teniendo un 1,6%.

Pero permítanme que les desglose las barreras que actualmente tiene el vehículo eléctrico y cómo se puede colaborar en derribarlas con la mayor celeridad. Hablemos de autonomías: el vehículo eléctrico ha evolucionado en los últimos diez años de forma exponencial, y frente a modelos que no superaban los 80 kilómetros reales en 2009, hoy ya disponemos de vehículos con autonomías de más de 400 kilómetros, de fabricantes tradicionales, más allá de marcas *premium* que ya cuentan con vehículos de 600 kilómetros. Sin duda, la evolución de la autonomía de los vehículos seguirá su desarrollo, como ya han anunciado varios fabricantes, si bien la lógica nos lleva a pensar que no mucho más allá de los 100 kWh, que permitiría recorrer distancias de más de 600 kilómetros entre recargas.

Sobre infraestructura de recarga, podemos decir que es importante señalar que hay tres tipologías de infraestructura de recarga, y hay que comprender su uso y naturaleza. La principal recarga es y seguirá siendo la vinculada, que es la que se utiliza en el hogar o en el lugar de trabajo, y que supone el 80% de las necesidades de recarga del vehículo.

La recarga de oportunidad se desarrolla en el sector terciario (hoteles, restaurantes, centros comerciales, etc.), y es una recarga ocasional que aprovechamos cuando el vehículo se encuentra estacionado mientras realizamos gestiones o actividades de ocio.

Y después está la carga rápida y ultrarrápida, que es la que nos permite recorrer largas distancias, en especial ahora que se dispone de vehículos con cada vez mayor autonomía. Es fundamental, por tanto, disponer de una carga rápida y ultrarrápida, especialmente en itinerancia, así como la posibilidad de recargar en vinculada aprovechando las señales de precio del sistema eléctrico.

Debo decir en cualquier caso que el esfuerzo de los operadores de carga (que ya no son gestores, sino operadores) y sus anuncios sobre las inversiones para el despliegue de una red de carga, tanto vinculada como de oportunidad y rápida, nos llevan a pensar que a finales de 2019 en España se podrá disponer de un mallado básico de infraestructura de recarga rápida que permita eliminar la ansiedad de autonomía y circular por el país con un vehículo eléctrico.

Hablemos de precios, porque el precio de los vehículos ha sido y sigue siendo una de las mayores barreras para su despliegue, si bien el diferencial se sigue reduciendo a medida que el coste de su elemento más importante, que es la batería, se va reduciendo: en 2009 se situaba en 1000 dólares el kWh, y actualmente ronda los 200 dólares el kWh. Diversos informes señalan que el precio de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 17

baterías de los coches eléctricos están cayendo más rápido de lo esperado y podrían alcanzar el límite de los 100 dólares por kWh en 2020, y ese es el umbral en el que se habla de una equiparación en coste con respecto a los vehículos de combustión interna.

¿Cómo derribar las barreras? La movilidad eléctrica (por tanto, el medio ambiente; por tanto, la salud) no es una cuestión de partidos políticos sino una cuestión de Estado. Por tanto, precisamos de un proyecto de Estado, bien orquestado y definido y con un foco claro puesto en la descarbonización del transporte. Ese proyecto debería incluir un plan de incentivos coherente, continuado en el tiempo, ambicioso en lo económico y de fácil tramitación que aporte señales al mercado y elimine incertidumbre. Los planes de ayudas desde 2009 hasta el día de hoy, la verdad es que han tenido lugar con diferentes nombres pero no han sido tan eficaces ni eficientes, y más que incentivar el mercado, lo que han hecho es generar incertidumbre y desconcierto.

Por tanto, una reforma fiscal verde que incentive tanto la compra de vehículos no contaminantes como que penalice el uso de aquellos que contaminen es una medida también importante. Son imprescindibles señales de precio desde la compra del vehículo, tal y como sucede en países como Portugal, cuya fiscalidad en este sentido es bastante acertada, a nuestro juicio, y está logrando el incremento del vehículo eléctrico en el país. Desde ese punto de vista, debo decir que nosotros mantenemos la necesidad de que haya un impuesto a la matriculación porque es la señal de precio adecuada para que el ciudadano sepa lo que está comprando y las ventajas de uno y otro.

Un plan de incentivos para el despliegue de infraestructuras de recarga, y ya no tanto en la compra y adquisición de puntos, sino en los costes de operación, que son los que hacen que se hagan cuesta arriba las inversiones en infraestructuras de recarga, sobre todo en la carga rápida, que es la que se considera de 50 kW. El término de potencia fijo que hoy en día se paga por tener un punto de carga de 50 kW supone costes de 4000 euros al año, con independencia de que cargue uno o un número indeterminado de usuarios. Y esto resulta una barrera que desincentiva en muchos casos la iniciativa privada.

Debemos felicitarlos, por otro lado, por la eliminación de una de las barreras más importantes que han afectado al desarrollo de la movilidad eléctrica, que es el Real Decreto 647/2011, de Gestores de Carga, que en teoría un real decreto debe servir para corregir las perversiones de un mercado, pero cuando se estableció no había un mercado maduro ni se sabía hacia dónde iba a ir; por lo tanto, felicitar al Gobierno y al resto de grupos que han hecho posible su eliminación.

En el ámbito de las infraestructuras de carga vinculada también resulta imprescindible incentivar el desarrollo de sistemas troncales que permitan un despliegue de este tipo de puntos de carga en viviendas colectivas. Y por supuesto, la ejemplaridad de las administraciones debe ser visible para el resto de la ciudadanía. La administración tiene un poder de contratación del 18% del PIB, y su ejemplaridad debe reflejarse en la transformación de su parque móvil.

No debemos olvidar tampoco la comunicación. Desde el año 2009, en el que se puso en marcha el Plan Movele, no ha habido una sola campaña eficaz de comunicación institucional que traslade a la ciudadanía las ventajas, la oportunidad, incluso la necesidad de apostar por la descarbonización del transporte, cuando menos se les ha explicado qué es el vehículo eléctrico, qué supone la movilidad eléctrica y cuáles son sus ventajas o su situación actual y perspectivas de futuro.

Quisiera destacar también la necesidad de coordinar adecuadamente a las diferentes administraciones en un objetivo común, pues las administraciones regionales y locales tienen, cada una en su ámbito de actuación, la potestad de promover e impulsar o frenar el desarrollo de la movilidad eléctrica. La movilidad eléctrica no puede desarrollarse en un concepto de isla, y la coordinación entre el Gobierno central, los gobiernos regionales y locales debe ser prioritaria.

En lo que atañe al ámbito industrial y tecnológico hay que poner en valor que España ya es un país de referencia en la movilidad eléctrica, no tanto en ventas como desde el punto de vista industrial, tanto en la fabricación de vehículos comerciales ligeros, autobuses y microbuses, como de motocicletas y ciclomotores, y también de una parte importante ligada a la nueva movilidad de cero emisiones, que es la infraestructura de recarga. Tenemos empresas que son conocidas y reconocidas a nivel mundial por la calidad de sus productos, y el potencial de la movilidad eléctrica como generador de empleo, de competitividad y, por tanto, de aportación al PIB, es enorme, como ya reflejó, por ejemplo, el estudio realizado por Cambridge Econometrics estableciendo que una apuesta por la movilidad eléctrica creará 23000 empleos nuevos, aumentará en 3200 millones el PIB español y aumentará la industria con más inversión en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 18

Tan solo unas palabras para comentar el anuncio realizado ayer por el Gobierno de España respecto a la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que tanto revuelo ha suscitado. Lo cierto es que desde hace años la Comisión Europea viene advirtiendo de la necesidad, por parte del Estado español, de tomar medidas destinadas a mejorar la calidad del aire, a acometer reformas en el marco de una fiscalidad verde, y en definitiva a asumir los compromisos de descarbonización en el transporte, que hasta ahora no han tenido reflejo en la política nacional. El anuncio realizado ayer por el actual Gobierno es el reflejo de esa inacción, que nos lleva ahora a tener que actuar de forma inteligente, pero también decidida y ambiciosa. Un camino que ya han iniciado países como Reino Unido, Noruega, Países Bajos, Bélgica o Suecia, y que también han anunciado, al igual que España, otros como Alemania, Austria, Francia, Finlandia, Italia y Suiza. Con objetivos puestos a 2040 y 2050, entendemos que se plantean escenarios para una transición ordenada con un tiempo suficiente para acometerla. No podemos permitir que 30000 personas sigan muriendo de forma prematura en España por la contaminación. Son difíciles decisiones, sin duda, pero son necesarias.

Queda ahora trabajo por hacer con los diferentes agentes a la hora de concretar cómo se va a implementar esta Ley de Cambio Climático y Transición Energética, qué instrumentos económicos se van a implementar y de qué cuantía, cómo se va a promover el desarrollo industrial y tecnológico asociado, y cómo se va a comunicar a la sociedad de forma inteligente para convertir en oportunidad lo que hoy en día es un reto. En ese camino nos encontrarán en AEDIVE los grupos políticos siempre dispuestos a colaborar.

A modo de conclusión, el Foro Económico Mundial ha elaborado el informe «Vehículos eléctricos para ciudades más inteligentes: el futuro de la energía y la movilidad», en el que señala las claves para el futuro del vehículo eléctrico, destacando los beneficios económicos y sociales que se pueden obtener de la convergencia de las estrategias de movilidad y energía.

Integrar los objetivos de todas las partes interesadas en un enfoque que tenga en cuenta las infraestructuras y el diseño urbano, el modelo energético y los hábitos de movilidad: todas las partes interesadas se han de comprometer en un nuevo modelo de transporte urbano que haga complementarias las políticas municipales, regionales y nacionales.

Dar prioridad a los vehículos eléctricos de mayor uso: la electrificación del transporte público es fundamental para la reducción de emisiones, así como las flotas de vehículos comerciales y públicos, el autobús eléctrico y el uso compartido del automóvil.

El despliegue de las infraestructuras de recarga, anticipándose a la transformación de la movilidad, principalmente en carreteras y nodos de transporte público: para crear una demanda de vehículos eléctricos, antes hay que contar con una red de infraestructuras de recarga suficiente que mantenga el ritmo de demanda actual.

Dar confianza al consumidor con estaciones de carga accesibles y promover la adquisición de vehículos eléctricos en los mercados comerciales y privados.

Finalmente, el desarrollo del vehículo eléctrico está garantizado si se cumplen las tres condiciones de integración con la política energética y urbana: prioridad del transporte público o de mayor uso, y despliegue de las infraestructuras de recarga. Son las ciudades las que tienen la oportunidad más decisiva en el futuro del vehículo eléctrico y la sostenibilidad del transporte.

Muchas gracias por su atención, y quedo a disposición de sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Arturo Pérez de Lucía. A continuación, en el turno de portavoces, por cinco minutos, tiene la palabra el señor Campos, del Grupo Socialista.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: Gracias, presidente; gracias por su comparecencia, por sus aportaciones. Yo creo que lo que demuestran es que cuando el Gobierno, el nuevo Gobierno del Partido Socialista plantea planificación, estrategia, medidas, instrumentos, a medio y largo plazo para efectivamente cumplir con los criterios y estrategias ante el cambio climático, lo que hace su intervención es darnos la razón de que efectivamente no es un invento de un socialista en un despacho, sino que es una propuesta que está en la sociedad y que además, como ahora demostraré, no es un caso aislado de este nuevo Gobierno socialista sino que es una tendencia de la Unión Europea, de muchos países importantes, incluso principales constructores de vehículos, y por tanto es algo donde lo que hay que decidir es si queremos liderar o si queremos malvivir después. Yo creo que lo que este Gobierno quiere es liderar. Por eso buena parte de lo que usted ha comentado y marca como prioridad, senda, camino, está recogido en los anuncios que ya ha habido sobre la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 19

Pero como usted bien dice, las leyes son leyes, porque hay gobiernos que hacen leyes incluso con títulos muy bonitos y luego puede ser que la ley no tenga nada que ver con el título, y ahí tenemos muchas leyes de calidad de la educación y después no hay nada para mejorar la calidad de la educación en la ley, y en casos de estos el Gobierno socialista quiere que haya una apuesta clara por lo que queremos, cambio climático, respuesta, transición energética; va a haber contenido, muchas de las cosas que usted ha pedido que estén, en esa ley van a estar, como ayer mismo anunció la ministra, y además va a haber instrumentos, como usted dice instrumentos que, si bien, como usted comentaba, empezaron en 2009, usted bien sabe también que llegó 2011 y luego llegó 2012 y aquello llegó ya a donde se presupuestaba menos, se ejecutaba nada, y al final, como usted dice, no hay un incentivo que acompañe. Porque es verdad que hay propuestas, incluso del sector privado, como estamos viendo a raíz del real decreto ley que ha aprobado el nuevo Gobierno, de repente hay empresas que quieren estar y que quieren liderar esa nueva transición energética y los planteamientos que hace el Gobierno de España para mejorar el autoconsumo, para mejorar las tomas para los vehículos eléctricos, para que haya más tomas, etc. Y en definitiva es eso, debe haber un Gobierno que acompañe lo que usted pide.

Evidentemente, usted sabe también que queremos que sea una transición. Y eso comporta que, sin dejar de ser ambiciosos, hoy mismo la ministra de Industria también ha dicho claramente que vamos a hacer ese trabajo conjunto con la industria del automóvil para que, precisamente como le decía yo antes y usted reclamaba, seamos líderes en esa nueva industria del vehículo eléctrico que en su momento llegamos a empezar a ser, en 2009, y que, claro, cuando en 2012 se para todo se para también esa iniciativa pública que acompañaba a la privada, que ya veían en el futuro el vehículo eléctrico.

Y por tanto, vamos a hacer esa transición, vamos a acompañar a la industria también. Creemos que es un sector estratégico que genera mucho empleo, y que puede ser esto, no un riesgo, sino una oportunidad para que nuestra industria del automóvil sea puntera en toda Europa. Por eso se han creado instrumentos del Ministerio de Transición Ecológica y del Ministerio de Industria, precisamente para trabajar con el sector del automóvil, y en eso tienen mucho que ver el planteamiento que hacen ustedes en cuanto al vehículo eléctrico y nuestra apuesta decidida.

Puedo hacer un relato de diferentes medidas que usted conoce bien: hablaba de medidas fiscales; también habrá medidas fiscales, como no puede ser de otra manera, que incentiven. Y reclamaba usted campañas, sensibilización: yo creo que el anuncio que está haciendo el Gobierno es la mejor campaña, es decir, esto es lo que hay, y no es lo que hay porque sea un capricho de un Gobierno socialista, es lo que hay porque es lo que marcan las organizaciones, lo que marcan los acuerdos internacionales, y por tanto debemos cumplirlo. Hay dos formas de hacerlo, que es lo que comentábamos antes: sufriendo mucho en el camino, o liderándolo y haciendo esa transición.

Y por tanto nosotros vamos a querer hacer esa transición, no solamente en los vehículos privados, sino, como usted decía, hay que meterlo en lo que son nuevas construcciones, tanto públicas como privadas, hay que meterlo en el transporte público, hay que hacer un gran esfuerzo. Pero sepa que este Gobierno está decidido a hacerlo, a hacerlo con ley, a hacerlo con medidas concretas, con planificación, con presupuesto. Y también lanzo un mensaje a la sociedad en su conjunto y a la industria del automóvil: lo haremos con diálogo y trabajando conjuntamente con ellos, porque es la clave para que esto salga bien. Y lo que queremos no es que lo quiera liderar un partido u otro, sino que lo que queremos es que salga bien y realmente cumplamos todos los objetivos que nos hemos marcado, que en buena parte han sido los que usted ha relatado.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA** (Marcos Domínguez): Muchas gracias, señor Campos. Por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, vicepresidenta; muchas gracias al señor Pérez por comparecer hoy aquí. Lo comentábamos antes, que es la primera jornada que hacemos de comparecencias en esta Comisión, y nos parece muy interesante escuchar a la sociedad civil, y que nos cuente realmente cómo está la situación en el mercado me parece muy enriquecedor para todos nosotros.

No le quiero aburrir con cifras porque usted lo sabe mejor que yo: en el año 2017, por ejemplo, se matricularon en España en total 4105 vehículos totalmente eléctricos, lo que supuso una subida de un 44,54% respecto a los matriculados en 2016, es decir, que llevamos una buena tendencia al alza. Pero efectivamente, como usted dice, tiene todavía una penetración muy corta, estamos en el 1%, incluso por detrás de Portugal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 20

Hay mucho que hacer en ese sentido, pero quizás la barrera principal es el precio de los vehículos eléctricos. Estoy segura de que muchos ciudadanos estarían dispuestos a cambiar su vehículo pero que hoy por hoy la diferencia de precio sigue siendo todavía muy alta.

Como le decía, no me quiero extender en dar datos que seguramente podemos compartir en otro foro; lo que me gustaría es hacerle preguntas, porque como decía antes con el ponente anterior, es un lujo tenerles aquí y creo que es un lujo que tenemos que aprovechar. Así que voy con la ronda de preguntas.

¿Cómo cree, señor Pérez, que se debería modificar la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial para lograr una mejor implantación de la movilidad eléctrica en España? Esa sería la primera.

¿Qué elementos debería tener la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética para lograr una mejor implantación de la movilidad eléctrica en España?, es decir, las dos normativas que afectarían efectivamente al vehículo eléctrico.

¿Considera que se debería aumentar significativamente la dotación económica del Plan Movea? En ese caso, ¿en qué cantidad?

¿Considera que se va a lograr el objetivo de la Estrategia de impulso del vehículo con energías alternativas 2014-2020, de alcanzar los 150000 coches eléctricos para el año 2020, es decir, a dos años vista?

¿Cómo se podría favorecer el desarrollo de una infraestructura de recarga —ha comentado algo sobre ello anteriormente, digamos que puede ser una de las barreras de entrada— de vehículos eléctricos en espacios públicos y privados, nacional y sostenible?

¿Cómo se podría facilitar que los ciudadanos dispongan de información actualizada acerca de estos puntos de recarga para facilitar su utilización?

¿Cómo se podría promover en coordinación con las comunidades autónomas la conversión dentro del sector del transporte público a las energías alternativas más sostenibles?

¿Cómo se podría impulsar la introducción del vehículo eléctrico en las flotas de vehículos públicos?

No sé si estoy yendo muy deprisa; demasiado deprisa, ¿no? Me paro un momento, porque es que son preguntas que de verdad... Me he dado cuenta de que estaba yendo muy rápido y de que es bastante denso. Pero como decía, tenemos que aprovechar su presencia para abrir todo este debate. Y además, la suerte es que luego esto se queda grabado, con lo cual siempre podemos volver a sus respuestas en el futuro.

Tengo dos más, y ya termino. ¿Considera que se podría permitir el estacionamiento gratuito en las zonas de estacionamiento regulado a los vehículos eléctricos?

Y la última: ¿cómo valora la importancia de fomentar programas de I+D+i que aceleren la transición hacia la producción y generalización de los vehículos de cero emisiones?

Y ahí me quedo. Podría preguntarle muchas más, pero me voy a quedar ahí. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA** (Marcos Domínguez): Muchas gracias, señora Rivera. Ahora, por el Grupo Confederal de Unidos Podemos tiene la palabra el señor Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias. Sé que es un formato muy cerrado el de la comparecencia, pero se le pilló el truco.

Básicamente nuestro grupo está muy a favor de la movilidad eléctrica, por supuesto, porque es parte de la movilidad sostenible. La única crítica que le podríamos hacer —y seguro que lo comparte— es que no existe ninguna otra tecnología que vaya a ser capaz de suplantar, de sustituir al modelo que ahora hemos disfrutado del petróleo barato y de la gran producción del automóvil, no va a existir ninguna tecnología que vaya a poder llegar a esa concentración de energía en ese poco espacio y que nos vaya a permitir volver a los tiempos del petróleo barato. El tema está en ese futuro híbrido, en ese futuro de tecnologías mixtas, cuál va a ser el papel de la movilidad eléctrica y del resto de tecnologías, no solo de tecnologías sino de usos y de formas de movilidad.

Nuestra posición, desde luego, es que en esa transición, en ese futuro no dejemos a nadie atrás. Y en esa perspectiva, alguna de las cuestiones que quería preguntarle —empiezo con preguntas— es, en cuanto a la contabilidad de las emisiones relativas al vehículo eléctrico, ¿se aplica el análisis del ciclo de vida desde la construcción, se han hecho estudios comparativos con el resto de tecnologías y se podría llegar a una metodología estándar para esa cuantificación? Porque muchas veces nos vemos que alguno habla solo del combustible, otro habla únicamente de la producción. Nos vemos con cifras, cuando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 21

hablamos con unos y otros, contradictorias. ¿Qué avances se están teniendo en cuanto a la estandarización de la metodología de cuantificación de emisiones en función de las tecnologías?

En cuanto a ese futuro, una cuestión que preocupa mucho a este grupo es el tema de la fabricación y el tema de la adquisición de vehículos. No nos vale, o no nos valdría, un modelo de movilidad eléctrica en el que todos los coches tuvieran que ser importados. Nuestra capacidad: ahora somos el octavo fabricante de vehículos, en este caso sobre todo de combustión interna a nivel mundial, ¿y actualmente el Twizy de Valladolid se lo van a llevar a Corea y van a dejar la planta, si no tengo mal entendido, para la fabricación de baterías? Los modelos que hay ahora mismo en construcción son básicamente furgonetas, son modelos industriales, en cuanto a eléctrico: entonces, nos interesa mucho el tema de la implantación de industrias de fabricación de vehículos eléctricos. Y en cuanto a eso los *inputs* que hemos tenido han sido que un factor clave, por una parte, es la fiscalidad para la fabricación, y otra la capacitación. Nos dicen que no tenemos un sistema educativo acorde a los retos que va a tener la fabricación de vehículos eléctricos. ¿Cuál podría ser la aportación que puede hacer AEDIVE?

En cuanto a la fiscalidad, además no solo para la fabricación, el impuesto de matriculación que ha nombrado, creo que es una parte de la fiscalidad clave y que no sé si podría cuantificar el dato que comentaba. ¿Estaríamos hablando de la exención total para vehículos eléctricos, o algún tipo de progresividad en esa implantación de esa fiscalidad? Intente concretar.

En cuanto a los Movea, nuestra posición es que alcancen como mínimo los niveles que tenía el PIVE anterior. Estábamos hablando de entre 160 y 200 millones de euros. En el último plan de movilidad que llevó a cabo el Partido Popular se acabaron las ayudas en 24 horas, creo que fueron 26 millones, si no recuerdo mal. Y en cuanto al criterio para dar esas ayudas también hubo una crítica que se hizo, que fue que no había una discriminación, no había una discriminación por criterio de renta, por ejemplo, y simplemente se ponían los topes del producto a adquirir. Creemos que a los estándares que hay ahora mismo en el mercado, eso supone un perjuicio para el vehículo eléctrico, y querríamos ver si es así, si considera que deberíamos quitar el límite y tener un criterio de renta del consumidor, u otra alternativa.

Y en cuanto a la comunicación, decía usted que había en el Gobierno una falta de comunicación. ¿Cree que debería hacerse a través de la Dirección General de Tráfico, asumiendo que no solo tiene competencias en seguridad vial sino también en movilidad sostenible, por ejemplo?

El resto de temas, creo que los dejaré para el cierre, en función de la respuesta. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA** (Marcos Domínguez): Muchas gracias, señor Luis. Y ya por último, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Herrero.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, vicepresidenta. Bienvenido, señor Pérez de Lucía, y muchas gracias por venir a esta casa y mostrarnos, por un lado, las barreras, pero también las bonanzas del vehículo eléctrico o sus cualidades.

La realidad es que son ya varios los encuentros que he tenido con usted en distintos eventos, en la presentación de un vehículo eléctrico en las islas Canarias, también no hace mucho en el Wanda Metropolitano, y la verdad es que comparto, si no todo, gran parte de las afirmaciones que hoy está haciendo aquí. No obstante, y con cierta lógica, es normal que usted defienda el vehículo eléctrico, entendiéndolo que es un sector al que nada ya lo puede parar, pero que también somos concededores de que existen otras modalidades de nuevos vehículos que también se ajustan a las necesidades de los usuarios; de los usuarios de Madrid, de los usuarios de las distintas islas o archipiélagos españoles, o también, por qué no decirlo, en mi caso que vengo de la España del interior y que me cuesta llegar aquí al centro de Madrid.

Si bien, como usted dice, con ayuda de las distintas administraciones, de la inversión privada, de la ayuda pública, estoy convencido de que en un futuro próximo la entrada del vehículo público será mucho más accesible. Y es verdad que como país nos hemos marcado una serie de objetivos en materia de emisiones de gases y que estamos obligados a cumplir, y que por lo tanto en las distintas administraciones todos estamos trabajando para ello.

Los datos indican que vamos a cumplir esos objetivos iniciales marcados para el año 2020. No creo que estaremos muy lejos tampoco para el año 2030. Pero el sobrecumplir esos objetivos significa un sobrecosto a los ciudadanos, como ocurrió en la implantación hace unos años de las energías renovables, y que tanto dinero costó a los españoles. Concretamente más de 26000 millones, que como decía el señor Campos del Partido Socialista, liderar los procesos tecnológicos es importante, pero el pago de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 22

curva de aprendizaje también es un tema que hay que valorarlo, porque a día de hoy los españoles también estamos pagando parte de todo ello.

Como decía, la emisión de gases no es solo consecuencia del transporte terrestre, tal y como nos venían afirmando la semana pasada en una mesa de debate en la que se nos decía que el 26% de las emisiones de gases corresponde al sector del transporte terrestre y que ese otro 74% corresponde a otros tipos de actividades. Y por lo tanto, también ahí las administraciones tienen que seguir trabajando, como digo, para reducir esas emisiones de gases.

Nosotros partimos de la base de que defendemos el principio de neutralidad tecnológica. Nosotros no decimos si una tecnología es mejor que la otra, sino simplemente que una tecnología está más desarrollada que la otra. Y desde esa perspectiva nosotros dirigimos toda nuestra actividad política y de gestión. Porque, ¿por qué tenemos que decir a la sociedad que una tecnología es mejor que la otra? Nosotros, en mi grupo político no creemos en la economía dirigida, sino que tiene que ser el propio mercado el que decida cuál es la mejor opción en cada momento.

A día de hoy también existen otros tipos de tecnologías que también emiten muchas menos emisiones de CO₂ a la atmósfera, como los de combustión de GLP o de GNL o los híbridos, que quizás tienen otro tipo de capacidades, como digo, también para distintos usuarios de nuestra nación.

A nuestro modo de ver, debemos actuar con responsabilidad, debemos ser cautos, debemos ser coherentes, debemos ser también sensibles y no dar vaivenes que producen inseguridad, incertidumbre y pesimismo en las distintas industrias de nuestro Estado. Por ejemplo, ¿qué me dice de las afirmaciones de la ministra Rivera sobre la defenestración de los diésel, cuando hoy la tecnología de los diésel prácticamente es eco, y muchos de ellos emiten ya menos que los de gasolina? ¿Qué hacemos con las plantas de vehículos hoy, en las que en España hay más de 40000 trabajadores a los que de pronto paralizamos lanzando mensajes contradictorios? O como por ejemplo, en la planta de Villaverde aquí en Madrid, que a raíz de esas afirmaciones ya se ha producido un ERE de más de 3000 trabajadores. Como digo, España es un gran productor de vehículos, y aun teniendo claro el objetivo que queremos, no debemos ir mucho más allá, sino al compás del desarrollo tecnológico.

Usted hablaba en una de sus entrevistas de que el coste del vehículo eléctrico, de que el costo de su uso es mucho más económico que el de combustión interna. Pero también es verdad que la compra del mismo es mucho mayor, o algo mayor, de forma considerable, que otro tipo de tecnología. Pero, ¿cómo un consumidor puede afrontar esa compra inicial de un vehículo de uno u otro? ¿Cuáles son los factores determinantes que hacen que este vehículo esté todavía hoy lejos del valor de otro tipo de vehículos de combustión interna?

Hablábamos también de la autonomía limitada a día de hoy de las baterías; yo entendía que íbamos ya por más de 300, usted dice que 400. Claro, ¿cuáles son las condiciones en las que hace esos 400? Porque, como digo, yo que vengo de una provincia del interior, que son 380 kilómetros los que tengo, pues la verdad es que a día de hoy se me hace quizás un poquito complicado o un poquito arriesgado poder adquirir un vehículo eléctrico.

Es verdad que, como digo, somos conscientes de que para complementar el desarrollo de esa implantación del vehículo eléctrico tiene que haber un desarrollo de redes inteligentes que transporten la electricidad, una red de recargas de electrolineras, usted hablaba de que había 180 puntos de servicio público. ¿Cuántos más serían necesarios para que ese desarrollo se pudiera cumplimentar en su totalidad?

Bien, en definitiva, hay todavía ciertos interrogantes, todos ellos entiendo o entendemos que van a ir resolviéndose, y que gracias a los avances tecnológicos, y también con la ayuda de todas las administraciones estoy convencido, y mi grupo también, de que el coche eléctrico es un vehículo del presente, pero quizás, si me permite la expresión, un poquito más del futuro.

Nada más y gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA** (Marcos Domínguez): Gracias, señor Herrero. Ahora tiene usted un tiempo flexible de diez minutos para contestar a todas las cuestiones.

El señor **PÉREZ DE LUCÍA** (director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)): Lo voy a intentar. En lo que comentaba el representante del Grupo Socialista, efectivamente hay dos cosas con las que me quedo y que simplemente quería resaltar. Cuando hablábamos de la industria o de liderar o malvivir en este mercado, es cierto que a nivel industrial tenemos una realidad, que además ya va a contestar algunas de las preguntas de algunos de los ponentes también:

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 23

y es que de lo que se fabrica en España se exporta el 85%, de lo que se fabrica en automoción en España se exporta el 85%. Quizás lo que hay que pensar es que el problema no lo tenemos tanto en España como que hay que mirar a esos países, donde se están exportando esos vehículos y que también están, en muchos casos, tomando decisiones como las que se han tomado en esta propuesta de Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

Y eso nos coloca en una tesitura de pensar que tenemos que tener esa capacidad de mirar al futuro y pensar que lo que hoy, a lo mejor, es el 10% o el 11% del producto interior bruto mañana puede ser el 3% si no tomamos las medidas necesarias. Todos conocemos el efecto Kodak, todos pensamos que sabemos cómo se van a desarrollar las cosas en el futuro, pero lo cierto es que debemos estar abiertos al desarrollo de una industria que se deba transformar, porque si no, a lo mejor el día de mañana la demanda es tan insuficiente que las pérdidas de empleo se producen por esa falta de demanda de mercados exteriores.

Y en cuanto al anuncio del Gobierno, estoy de acuerdo: lo del anuncio de ayer, la verdad es que ha removido todo lo que había que remover, yo creo que esto ha sido un *shock* para todos. Pero yo creo que falta una parte importante de comunicación, o dentro de los anuncios, que es trasladarle a la sociedad el valor que realmente tiene o implica esta decisión o esta propuesta, porque en muchas ocasiones la sensación que se tiene en esto es que ha llegado este anuncio y ha creado la reacción de ciertos grupos industriales y de ciudadanía, que lo que han hecho ha sido asustarse. Y yo creo que sí tenemos que tener la capacidad de poder trasladar ahora de forma rápida cuáles son las ventajas de este plan y cómo se va a poder desarrollar y cómo va a beneficiar al ciudadano, desde mi punto de vista.

Voy a empezar a contestar preguntas que me ha hecho la diputada, en la medida de lo que pueda. Me planteaba, por ejemplo, el tema del estacionamiento gratuito. El estacionamiento gratuito es, desde luego, una medida incentivadora que ahora es muy interesante para aquellos que vivimos en Madrid y usamos coches eléctricos, verdaderamente es un valor añadido, tanto eso como poder bajar por el bus-VAO para aquellos que vivimos en el entorno de la A-6. Son, evidentemente, medidas que en el futuro tendrán que desaparecer. Ahora mismo es una medida incentivadora que está muy bien, pero yo creo que al final la ocupación del espacio público como serían las zonas de aparcamiento a cargo de la gestión de una ciudad tiene que estar gestionada de una forma equitativa. Quizás ahora es un anuncio que puede durar equis años hasta que haya un desarrollo de la movilidad eléctrica, y es verdaderamente algo que incentiva, pero evidentemente no creo que el futuro vaya destinado a que todo el mundo, cuando tenga un coche eléctrico, pueda aparcar gratuitamente, con lo cual, en definitiva, es una medida temporal.

Me hablaba usted de coordinación con comunidades autónomas: nosotros trabajamos con las comunidades autónomas tratando de llevar a cabo proyectos de conurbación al menos, porque es que de repente hay una ciudad que toma una decisión de colocar un punto de carga o de liberar el *parking* o dar gratuito el *parking* en estacionamiento regulado; pero luego te vas al siguiente pueblito que tienes al lado y verdaderamente, como usuario no sabes si esa ciudad hace lo mismo que la tuya; no puedes convertir a los usuarios de vehículos eléctricos en expertos en movilidad eléctrica. Por eso trabajamos en proyectos que intentamos que sean de conurbación, trabajamos con las comunidades autónomas, entre ellas la de Madrid, para el impulso de una mesa del vehículo eléctrico. Pero esto tiene que ir a más, porque la verdad es que en la conexión entre distintas comunidades autónomas hay ciudades en las que de repente pasas a otra comunidad autónoma, ¿y qué es lo que pasa, qué es lo que hay? Y además, en el despliegue de infraestructura, evidentemente hay que hacerlo de un modo coordinado de tal modo que no se aglutinen en un momento dado infraestructuras y que luego se creen agujeros donde no puedas cargar.

Esa coordinación, desde la asociación la estamos tratando de hacer vía comunidades autónomas, pero sí sería muy interesante —es lo que decía al principio— que hubiera un proyecto de Estado en el que se trabajara desde la cúpula del Gobierno, con independencia del Gobierno que esté gobernando, y se hiciera un proyecto de Estado que fuera para todo el país, porque si no, esto es una locura.

Vamos a ver, me decía usted cosas como la dotación económica del Movea, cuánto debería ser. Hombre, evidentemente, lo que sí tenemos claro es lo que no debe ser. Y lo que no debe ser es lo que ha habido hasta ahora, porque el compañero Luis, creo que hablaba de 26... Bueno, el último Movea fueron 50 millones pero que se repartieron entre varias, sí es cierto que, en cuanto se habilitaron tanto para infraestructuras como para vehículo eléctrico, 24 horas es ser generosos, es decir, en el mismo día, que además recibí equis llamadas, creo que por la tarde ya estaban básicamente agotadas, o al día siguiente quedaban *peanuts*. Entonces, estoy en línea, yo creo que lo he dicho antes, yo creo que hay que ser, si se piensa que hay que hacer un plan de impulso como anteriormente se hizo en el PIVE para transformar un parque obsoleto, que todavía seguimos teniendo, lamentablemente, por un parque más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 24

modernizado, debemos aportar una dotación económica que sea lo suficientemente ambiciosa como para que al menos el plan tenga una duración. Pero sobre todo trabajar en un desarrollo del plan que sea continuado, que sea flexible, que no sea farragoso, y que desde luego ofrezca una continuidad entre la finalización de un plan y el comienzo del otro.

¿Cómo se puede hacer esto? Pues nosotros estamos planteando también, y creo que algunos grupos están detrás de ello también, la posibilidad de acudir al IVA, que me parece una posibilidad que en algunos países se contempla y que facilita mucho el poder hacer un IVA reducido. Porque realmente es una de las circunstancias de estas ayudas —yo, por suerte o por desgracia para algunos, debo de ser millonario, porque me he comprado dos coches eléctricos ya, pero la realidad es que no lo soy—, pero luego, al año siguiente te viene el Ministerio de Hacienda diciéndote que eso son rendimientos del trabajo y te dan una alegría terrible. O sea, primero compras, te dan una ayuda, y luego al año siguiente te dicen «pues ha ganado usted más, sorpresa». Entonces, esas cosas... a veces, a lo mejor es un reparto equitativo de unas ayudas para que sean verdaderamente ayudas, aunque sean de menor cuantía pero que sean reales; el trabajo sobre una reducción en el IVA, que sería quizás lo más fácil, y creo que en eso se está trabajando en algún sentido desde Europa. Medidas que se tienen que hacer en este sentido. Pero desde luego, la dotación económica del Movea, de los distintos planes tal y como se han ido planteando, no tiene en absoluto sentido, sobre todo porque cuando acaba un plan todavía no comienza el siguiente y en ese *impasse*, lo que crea la gente es una incertidumbre terrible que no tiene sentido.

Me hablaba de los objetivos de la Estrategia 2014-2020, 150000 vehículos eléctricos en 2020. Bueno, digamos que ahora tenemos un parque —porque hay muchas confusiones; cuando se menciona el parque eléctrico que hay en España hay quien dice que hay 10000 vehículos; no, a lo mejor hay 10000 turismos— de vehículos eléctricos, que hasta el rabo todo es toro (motos, furgonetas y tal), tendremos del orden ahora mismo de los 40000 vehículos eléctricos. No sé la cifra exactamente, pero evidentemente, todo es vehículo eléctrico. Ahí hablamos de vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables, que son los que se conceptualizan como de cero emisiones. Llegar a esta senda de los 150000 vehículos eléctricos en 2020 cuando quedan dos años es francamente difícil, cuando este año vamos a acabar probablemente con una magnitud de matriculaciones, si llegamos, en torno a las 15000, 16000 matriculaciones; verdaderamente será un éxito, porque lamentablemente no hemos podido, y creo que no vamos a poder contar con ese plan de impulso que se estaba queriendo poner en marcha de los 66,6 millones que ya estaban aprobados. Con lo cual, con esas cifras de matriculaciones, evidentemente va a ser muy difícil que lleguemos. Pero por eso precisamente es por lo que necesitamos un plan de incentivos que sea verdaderamente importante y que dé señales de precio a los usuarios.

Favorecer el desarrollo de la infraestructura de recarga, me comentaba, y además la información actualizada de los puntos de carga. Sí, lo cierto es que todavía no hay un plan, que sí estábamos trabajando, desde el Gobierno anterior incluso, para tener un mapa de infraestructuras de recarga que se pudiera conocer, y evidentemente es muy difícil y muy complejo porque no llevan matriculación, entonces es muy difícil tener una... De repente te encuentras con que un ayuntamiento ha puesto un punto de carga, te enteras básicamente por los que somos usuarios, si lo ponemos en una web que se llama *electromaps*, que probablemente aquel que haya tenido conocimiento de este mercado la ha podido ver, *electromaps.com*, pero no es una web oficial, evidentemente. Se estaba trabajando en el marco del anterior Gobierno en hacer un mapa, que hay también un mapa de hidrocarburos, hacer lo mismo en infraestructuras de recarga; y ese es un trabajo que yo creo que debe formar parte de este entramado de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, donde en el concepto de información tengamos esa posibilidad de poder disponer de infraestructuras.

Vamos a ver, importancia de programas de I+D+i de cero emisiones: evidentemente, una de las cosas —y lo junto ya con una pregunta, un comentario que ha hecho el señor Luis— es básicamente que en este plan tiene que haber un plan de formación importante, un plan de inversiones además en I+D+i. ¿Por qué? Para que haya aquí —y lo junto también con una pregunta que se ha hecho desde el punto de vista industrial— y de repente vengan a fabricar vehículos eléctricos se tienen que crear las condiciones en un país para que se produzca. Tenemos ahora una oportunidad de desarrollar una industria auxiliar basada, por ejemplo, en tecnología de baterías. Pero una fábrica de baterías no se pone de la noche a la mañana, no es tan sencillo como decir «compro el litio», que lo puedes comprar mañana, son unas sales, pero la química es lo que es complejo. ¿Y cuál será la química del día de mañana? Hoy tenemos litio e ión, mañana puede ser metal-aire, puede ser grafito, el famoso grafeno y tal, puede ser cualquier tecnología, y quien lo sepa es el que se forrará si tiene claro cuál va a ser el enfoque.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 25

Pero sí se puede ir trabajando en ese tipo de proyectos porque van a ser necesarios. Y les digo un dato: hoy en día, si usted va a comprar una furgoneta a una marca japonesa que tenga vehículos eléctricos y los fabrique en España, por no decir el nombre, le van a decir que hasta dentro de mayo o junio no se la dan. ¿Por qué? Porque todas las baterías que está consiguiendo ese grupo industrial están yendo a un vehículo que también tienen de turismo, y como son más unidades las que se demandan, si está el mercado en manos de los japoneses, los chinos, etc., no tienen baterías. Con lo cual, ese es uno de los escollos para poder también trabajar en ese sentido, y necesitamos que haya esa industria auxiliar (sobre todo I+D+i, y sobre todo en el tema de baterías) que desarrolle este mercado.

No sé si me he dejado alguna. Si me he dejado, le ruego que me disculpe, y si me puede usted recordar, porque he estado escribiendo aquí a la velocidad del rayo. Y si no, si quieren, en el segundo envite lo planteamos.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Era lo de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y la Ley de Cambio Climático.

El señor **PÉREZ DE LUCÍA** (director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)): Sí, con respecto a la Ley de Cambio Climático y la Ley de Tráfico, me preguntaba usted cuál es el...

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Sí, en concreto, cómo se deberían modificar, en su opinión, estas dos leyes, para favorecer la movilidad eléctrica en España.

El señor **PÉREZ DE LUCÍA** (director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)): Vamos a ver, yo considero que el vehículo eléctrico es un vehículo en cualquier caso. Nosotros hemos leído recientemente noticias tan estrambóticas como las que hacían —creo— en Austria, que le daban al vehículo eléctrico la capacidad de circular a 130 km/h mientras que el resto iba a 100 km/h. Me parece un planteamiento verdaderamente absurdo, porque, ¿qué, vamos a ir dando ráfagas a los que están delante, o quitándoles de en medio? Yo creo que al final un vehículo eléctrico se debe entender como un vehículo, es un vehículo como cualquier otro, y se tiene que someter a las reglas de juego de cualquier otro vehículo. Y ahí, en lo que tiene que trabajar la Dirección General de Tráfico es en normativas que regulen realmente la velocidad, con independencia de que asociemos la velocidad a las emisiones. Yo creo que tenemos que asociar sobre todo el tema a la seguridad, y en ese sentido se tiene que regular como se regularía cualquier otro vehículo.

Y en la misma medida la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. Al final, lo que no podemos hacer es considerar al vehículo eléctrico como algo diferente. Es un vehículo, que simplemente su sistema de propulsión, su vector energético es diferente. Y no tiene más cabida.

Con respecto a Luis, me comentabas que el petróleo barato: bueno, si vemos la cuenta de lo que ha supuesto la compra de carburantes para España, la cuenta que hemos tenido simplemente el año pasado, que nos vamos a unos 300000 millones de euros, pues muy barato, muy barato no es. Yo creo que además el vehículo eléctrico tiene un factor importante, que es lo que comentaba al principio: el concepto de eficiencia. Es un vehículo que desde el punto de vista de la propulsión es un 95% de eficiencia frente a vehículos de combustión que tienen un 20%. Pero además es un vehículo que sirve de eje para la implementación de cosas muy importantes como es el impulso de las energías renovables, la generación distribuida, el almacenamiento energético y el autoconsumo.

Me comentaba de las emisiones relativas al ciclo de vida: esto del ciclo de vida es un poco una pequeña trampa, porque si usted analiza el ciclo de vida, siempre se dice «el ciclo de vida del vehículo eléctrico, del pozo a las ruedas»; nadie dice «el ciclo de vida del combustible, del pozo donde se haya extraído, a la rueda, a donde se haya extraído, que luego lo tienes que traer en un barco, lo tienes que mover con camiones al punto de destino». Evidentemente el vehículo eléctrico tiene que ir asociado, y de hecho el plan que se plantea en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética está enfocado a un incremento notable de las energías renovables. Y evidentemente es una energía que se produce en local y se consume en local, ahí se utiliza, no tienes que exportar porque el viento y el sol vienen de donde vienen. Y en ese sentido yo creo que en las emisiones relativas del ciclo de vida cada vez la generación que tenemos en España es bastante aceptable como *mix* energético, tenemos entre el 60% y el 70%, dependiendo de los años, de energía libre de CO₂. No quiere decir renovable, sino sumando la nuclear, independientemente del discurso que la nuclear le pueda parecer a alguno, lo cierto es que son libres de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 26

emisiones de CO₂. Y eso es algo que nos coloca en una situación mucho mejor que otros países donde la generación es más térmica. Pero verdaderamente el ciclo de emisiones relativas al ciclo de vida, si juntamos eso luego con el vehículo, porque parece que es que cuando hablamos de vehículo eléctrico vamos a crear unas fábricas especiales donde se fabrican aparte, no, lo que están haciendo los fabricantes es adaptar sus fábricas para que de la misma cadena de producción salga un vehículo eléctrico, un híbrido, un GLP o lo que sea. Y es conocido por todos las inversiones que están haciendo los fabricantes en este sentido, con lo cual no tenemos que pensar que la fabricación tenga que ser diferente. Pero además se está trabajando con los vehículos eléctricos en materiales...

El señor **PRESIDENTE**: Don Arturo, su tiempo va cumpliendo. Un poco de flexibilidad, pero vaya concluyendo.

El señor **PÉREZ DE LUCÍA** (director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)): Vale. En cualquier caso se está fabricando con criterios de eficiencia energética, en plantas donde se recicla el agua, donde se trabaja con energías renovables y con materiales reciclables, que es la parte importante. Y ahí meto también el tema de la batería.

En la batería hay mucho desconocimiento, se piensa que uno se compra un coche eléctrico y tiene que cambiar la batería tres veces en su ciclo de vida. La batería de un vehículo eléctrico dura toda la vida útil de la batería, pero además dura otro tanto como embarcado en estacionario, para usos estacionarios. Con lo cual, una batería de vehículo eléctrico te puede durar 25 años, mientras que una batería de un vehículo de combustión, entre un año y tres la tienes que cambiar. Si tenemos un parque de 30 millones, creo que el problema lo tenemos ahí, en vez de en las baterías de los vehículos eléctricos.

Hablábamos de fabricación y adquisición de vehículos en la importación. Vuelvo a insistir: aquí se exporta el 85% de la producción. Si queremos tener además una industria interior, debemos trabajar para que ese 85% no se quede sin clientes. Pero además usted hablaba de las furgonetas, tenemos también motos, como yo comentaba, somos líderes en fabricación de motos en todo el mundo; puntos de carga, que también es importante; y evidentemente la industria en ese sentido será más fuerte en la medida en que tengamos en cuenta todos estos factores.

Me hablaba finalmente de si la comunicación la debe asumir la Dirección General de Tráfico. Pues no estaría mal. Me encantan esos anuncios que hacen. Yo sé que, a lo mejor, puede ser demasiado para algunos el decir «la muerte no es lo peor que te puede pasar cuando tienes un accidente». Bueno, sin ser tan agresivos y tal, pero sí trasladar a la sociedad que todavía desde el Movele, cuando se pusieron puntos de carga y nadie sabía qué era eso, la gente no sabe lo que es un vehículo eléctrico, se creen que es un cochecito de golf, no saben exactamente qué es esto. Y eso sería muy importante.

No sé si me voy a dejar algo, pero... Señor Herrero, tres cosas que le iba a comentar; una que me decía: neutralidad tecnológica. Sí, evidentemente, la Comisión Europea ha establecido unos criterios: 90 gramos de CO₂ en 2021; 80 en 2024; 65,5 en 2030. Fabriquen ustedes lo que quieran que sea capaz de llegar a eso. ¿Qué es lo que sucede? Que con los vehículos de combustión es difícil llegar, a no ser que pongas una central térmica en el tubo de escape, y entonces ya el precio del vehículo se te escapa. Pero eso es neutralidad tecnológica. Es decir, tenemos que llegar a unos objetivos de descarbonización; llegue usted de la manera que usted quiera. Desde luego, con el vehículo eléctrico se llega, y nosotros no demonizamos ninguna otra tecnología. El diésel, debo recordar que se ha demonizado por sí solo. Aquí si hubo una demonización del diésel, fue porque hubo una estafa de una empresa, y eso generó una situación de animadversión. Nadie fue el culpable, más allá de eso.

Parada de industrias: bueno, he incidido con el tema de la exportación. Yo creo que el problema no es España, sin duda.

Coste: esto es importante, el coste del vehículo eléctrico. No hay vehículos eléctricos ahora mismo por debajo de 19000 euros. Ese es el reto de la industria para llegar a un segmento de mercado. Pero mire, yo ya me he comprado dos coches eléctricos. Por gente como Josu Jon Imaz, yo tendría que ser multimillonario, pero lo cierto es que usted se compra un coche eléctrico, y lo que tiene que hacer es comparar con su espejo en combustión. No me puede comparar mi coche eléctrico, que es un BMW i3, con un Toyota Aygo, porque son 8000 euros frente a treinta y pico mil. Pero usted tiene que comparar con el espejo en combustión. Y cuando le mete la misma tecnología de cajas de cambio automática, GPS, luces LED, etc., la diferencia no es tan abismal, es bastante más pequeña. Yo lo digo porque lo he hecho con mi coche, por ejemplo. Y en el uso es donde verdaderamente el vehículo eléctrico ahorra. Yo hago 1500 kilómetros al mes y me gasto 23 euros en un coche de 170 caballos. Eso en un coche de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 27

combustión sería multiplicar por diez solo en el consumo de combustible. Hablemos luego de otras ventajas como la falta de mantenimiento o el gasto de frenada (ni siquiera gastamos frenada, porque la frenada es regenerativa).

Con el tema de la autonomía, son kilómetros reales. Y yo lo diría una cosa, señor Herrero: si usted se hace 400 kilómetros sin parar, yo a los 200 kilómetros estoy boqueando como una gallina, me tengo que parar aunque sea a tomar un café. ¡Hombre, no queramos hacer 800 kilómetros, porque hasta que no venga un vehículo con 1000 kilómetros yo no me lo compro! A ver, con 400 kilómetros, párese usted, se lo recomiendo, porque es que se va a pegar el guarrazo del siglo como no duerma. Y ahí encontrará usted varias infraestructuras de carga. Mientras para, carga, y hace camino hasta el final. Yo he viajado a Asturias, he viajado a Extremadura, he viajado a Valencia con coche eléctrico. En fin, no hay nada mejor como probarlo para saber que esto funciona.

Y cuántos puntos de carga serían necesarios, es la última reflexión. Hay 30 millones de vehículos de combustión en el parque español; hay 11 500 estaciones de servicio para dar el servicio necesario a esos vehículos; y hay una media de seis surtidores por cada una de esas estaciones de servicio, estaríamos hablando de 70 000 surtidores.

Si hablamos del vehículo eléctrico, que el 80% se carga en casa y se seguirá cargando en casa, estamos hablando de una parte residual, que nos sirve muy bien para viajar, pero que evidentemente es mucho menos importante. Volvémonos locos y pongamos dos puntos de carga por estación de servicio. Hablaríamos de 23 000 puntos de carga. Pongamos tres, treinta y pico mil. O volvémonos locos: 70 000 puntos de carga, que son como los surtidores, en las 11 000 estaciones de servicio. Daríamos con eso servicio a los millones de vehículos eléctricos que usted se pueda imaginar, porque la carga está en el hogar, la principal. Y lo seguirá estando, con independencia de la cantidad de batería que tenga el coche.

No sé si me he dejado alguna pregunta. Lo lamento mucho, porque me gustaría contestar a todo. En cualquier caso, ya saben que nos tienen a su disposición. Somos una asociación que estamos a disposición de cualquiera de ustedes para poder ahondar en las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Arturo. Para el segundo turno de grupos parlamentarios, por tres minutos tiene la palabra el señor Campos, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CAMPOS ARTESEROS**: De forma muy breve, porque creo que el protagonismo se lo merece el compareciente, para recalcar, como usted bien decía, que el Gobierno va a desarrollar actividades tanto para el fomento de la demanda como dotación presupuestaria conjunta para fomentar la movilidad alternativa, infraestructuras de recarga del vehículo. Al mismo tiempo va a facilitar el desarrollo de una infraestructura de recarga estratégica, como usted planteaba. En esto se incluyen medidas del propio Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, como del propio Ministerio de Fomento, que tiene un plan de innovación para el transporte e infraestructuras, que está en marcha y que va a incorporar y va a incentivar toda esta materia, como en materia fiscal, que usted mencionaba.

En definitiva, queremos recalcar nuevamente que compartimos gran parte de lo que usted ha dicho, por no decir todo, y que estoy seguro de que usted querría ir incluso más rápido de lo que se plantea, pero yo creo que ayer y hoy la ministra de Transición Ecológica, la ministra de Industria, ha visualizado la determinación de este Gobierno por responder ante el cambio climático. Es una apuesta de presente, pero sobre todo de futuro, y también denota que esa transición se va a producir como tal. Vamos a ayudar a todos los sectores que pueden tener efectos negativos en esta transición, vamos a trabajar con el sector del automóvil para que pasemos a liderar, igual que hemos liderado otros motores en su momento, ahora lideremos el vehículo eléctrico. Y como usted bien decía, no solamente es que haya vehículos, que haya puntos de recarga, sino que además la propia administración asuma este reto como propio.

Yo le puedo poner como ejemplo la Generalitat Valenciana, que no sé si conoce la experiencia, lo que está haciendo la Consejería de Sanidad, donde todos sus vehículos ya son vehículos eléctricos. Creo que demostramos, no solamente desde el Gobierno de España, que lleva apenas cinco meses, tenemos que cambiar muchas cosas desde muchos años anteriores, pero otros gobiernos autonómicos que ya llevan más tiempo ya están haciendo esto. Creo que además en Castilla-La Mancha y otros también querían impulsar este tipo de iniciativa.

En definitiva, lo que usted planteaba, que sea la administración en primer término la que asuma que su parte de vehículos tiene que ser también de vehículos eléctricos y que sus edificios tienen que potenciar esas tomas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 28

También quería recordar nuevamente lo que usted decía, que el real decreto ley recientemente aprobado es un primer paso; a cuatro meses vista, yo creo que es importante y nos queda mucho por dar.

Muchas gracias por sus aportaciones, de las que tomamos buena nota, aunque lo sabe usted porque el Gobierno tiene una relación directa con todos los colectivos, también con ustedes, para recoger sus aportaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Campos. A continuación por el turno del Grupo de Ciudadanos tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, presidente. También quería darle las gracias al señor Pérez por sus respuestas, porque mis preguntas han sido densas y, efectivamente, me ha contestado usted fenomenal a todas. Y sobre todo quería darle las gracias por lo que nos ha aportado usted aquí, porque siempre nos abre la vía para hacer iniciativas parlamentarias, y yo creo que esta es la base de nuestro trabajo, el poder aportar también a la sociedad civil para que se hagan iniciativas con sentido común.

Así que nada más que reiterarle las gracias. Como no le puedo hacer más preguntas, porque no tiene turno de respuesta, pues entonces me voy a quedar aquí, en el agradecimiento. Y estamos en contacto para llevar iniciativas adelante, porque creo que el vehículo eléctrico es una apuesta muy importante, sobre todo en un país como el nuestro, porque pienso que debemos estar en mejores posiciones a nivel europeo de las que estamos ahora. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rivera. Por el Grupo de Unidos Podemos, don Jorge Luis tiene la palabra.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, presidente. Para acabar, algunos datos que yo creo que son importantes cuando se habla del vehículo eléctrico —y desde luego en nuestro grupo estamos totalmente en sintonía con lo que ha explicado—: solo hablábamos de la inversión en el plan PIVE, que era entre 190 y 200 millones de euros anuales. Durante los años que se puso en marcha se llegó a la cifra de 900 millones de euros. Si vemos lo que se han ahorrado con las políticas de movilidad ayuntamientos como el de Madrid o el de Barcelona, que nos han ahorrado ya una factura, una multa de la Unión Europea de más de 1600 millones de euros, todo ese es el dinero que nos están ahorrando políticas de movilidad sostenible y que podríamos invertir en el desarrollo de un tejido productivo para el desarrollo de la movilidad sostenible.

En el caso de Alemania, por ejemplo, se invirtieron 1000 millones de euros en el desarrollo de nueva movilidad. En el caso de Gran Bretaña se invirtieron 1100 millones de libras para lo mismo. Y esperemos que este Gobierno tenga la altura de miras para poder empezar a desarrollar ese modelo productivo.

Con eso además, a lo que le hacía referencia antes es a si hay un estándar de cuantificación de las emisiones. De hecho, una cosa que nos parece especialmente interesante de los vehículos de movilidad eléctrica es que no es que ahorren en el momento de la compra del vehículo, sino que están contribuyendo a la descarbonización del sistema eléctrico, y eso a lo que lleva es a una disminución lineal de las emisiones de todo el sistema, no es solo el vehículo. Cuando se nos habla de la neutralidad tecnológica y se nos dice que es una cuestión de tecnologías más eficientes, se está hablando de que esos escalones —porque son escalones, no es un cambio lineal— se van a hacer previa compra. Esto, lo que está requiriendo es un esfuerzo por parte de los consumidores que tienen que ir escalón a escalón; en el caso de la movilidad eléctrica no es así, se está promoviendo la descarbonización con la primera compra hasta el fin de la vida de todo el vehículo.

Y en esa misma línea, algo que me había dejado o que no ha contestado es sobre la fabricación. Nuestro grupo también sostiene la reconversión de los vehículos a eléctricos, no solo la fabricación de vehículos, sino también la reconversión. Esto, para tenerlo en cuenta de cara al futuro.

Desde luego, nuestro grupo va a seguir apostando por la movilidad sostenible, no sólo eléctrico, sino también bicicleta y seguir con los criterios que son de interés público general y de un progreso de la sociedad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge. Para cerrar el turno de portavoces tiene la palabra el señor Herrero, por el Grupo Parlamentario Popular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 29

El señor **HERRERO BONO**: Muchas gracias, señor presidente. Yo también voy a ser muy breve. Gracias, señor Pérez de Lucía. La verdad es que siempre es un placer escucharle acerca de todas esas afirmaciones.

Usted hablaba de que parte de esa recarga de ese vehículo, un 60% se produce en casa, pero también habría que hacer en este Parlamento, y miro a todos los grupos políticos, porque según la norma española de construcción solo el 10% de las plazas de un edificio tienen que ser electrificadas. Por lo tanto, ahí también hay que hacer hincapié en todos los grupos para mejorar y que al final en esa recarga en casa haya cabida para más vehículos.

Aquí también se habla de las emisiones de CO₂. Es verdad que un vehículo eléctrico no emite, faltaría más. Pero no solo depende de ello, depende de la tecnología de producción que se haya realizado. Aquí en esta Cámara hay algunos grupos que demonizan, por ejemplo, la energía nuclear, la cual —como usted bien ha dicho— no emite emisiones de CO₂ a la atmósfera, pero si esa tecnología la quitáramos del sistema eléctrico español habría que producir, y habría que producir con gas. Habría que producir con gas, porque es la única tecnología que se puede activar en el momento en que se necesita. Por lo tanto, si nosotros fabricamos esa electricidad con tecnología gas, también estaríamos emitiendo, aunque fuera un vehículo eléctrico. Por lo tanto también hay que dejar bien claro que el vehículo eléctrico no emite si los sistemas de producción no emiten. Y esto también hay que dejarlo bastante claro.

También se ha hablado aquí de los planes Movalt, Movea. Qué duda cabe que al Gobierno anterior le hubiera gustado disponer, no de esos 20 o 30 millones, sino de muchísimos más, pero es que la situación que había en el año 2011 o 2012 todos la sabemos, no la voy a volver a explicar, ni quién la causó.

Pero mucho más grave para nosotros es cómo ANFAC, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, denuncia o lamenta que en los planes Movalt o Movea, que tienen dotación en los presupuestos generales de 2018, a fecha de hoy y por cuestiones administrativas no se han podido poner en marcha. Por lo tanto, mal es que haya poco dinero en unos planes para el desarrollo del vehículo eléctrico, pero muchísimo peor es que, habiendo dinero destinado, no se pueda destinar por incomparecencia de este Gobierno, por decirlo de alguna manera.

Nada más, simplemente le agradezco de antemano todas las explicaciones y muchísimas gracias.

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

Concluida la comparecencia, solamente queda agradecerle a don Arturo toda la información dada, que estoy seguro de que será de alto interés para los miembros de la Comisión, desde luego para el presidente sin lugar a dudas.

El señor **PÉREZ DE LUCÍA** (director gerente de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso del Vehículo Eléctrico (AEDIVE)): Si me permite unas palabras, simplemente quiero agradecer a todos los grupos, con los que siempre hemos tenido contacto, que siempre nos abran las puertas para poder seguir trabajando con ellos. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Esta es nuestra forma de trabajar y, por lo tanto, siempre estaremos disponibles.

— DE DON ALFONSO SANZ ALDUÁN, EXPERTO EN MOVILIDAD SOSTENIBLE, PARA INFORMAR SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL Y SU RELACIÓN CON LA NUEVA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA. (Número de expediente 219/000987).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar la sesión de la Comisión entrando en el tercer punto del orden del día, que es la comparecencia de don Alfonso Sanz Alduán, experto en movilidad sostenible.

Para la presentación de la información que quiera facilitar a la Comisión tiene un tiempo de quince minutos. Don Alfonso, adelante.

El señor **SANZ ALDUÁN** (experto en movilidad sostenible): Buenas tardes. Tengo el honor de volver a esta sede parlamentaria veinte y tantos años después de mi última comparecencia, que la hice en la V legislatura. Y tengo esa satisfacción de volver, porque me parece que en estos momentos justo los temas que trabajo yo profesionalmente están sobre la mesa. Escuchando la comparecencia anterior se ha hecho evidente que seguridad vial, movilidad sostenible y transición ecológica, no solo es un debate

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 30

político importante, sino que ya está en los medios de comunicación con el último anuncio que ha hecho el Gobierno respecto a la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

Para preparar mi intervención me ha resultado útil precisamente echar la vista atrás y hacer, con un ejercicio de imaginación, un esfuerzo de pensar qué es lo que ha pasado en estos últimos veinte años, y en ese sentido, imaginar que he estado de naufrago en una isla desierta sin comunicación con este país y que he vuelto el año pasado y me he encontrado una nueva situación de los conceptos de seguridad vial, de movilidad sostenible y, sobre todo, una nueva posición de la seguridad vial en la agenda social y política. Yo creo que esa es una de las claves.

Como detalle significativo les voy a comentar que en esa comparecencia que hice en la V legislatura la Comisión se denominaba de Educación y Cultura, y lo que íbamos a tratar allí era la seguridad vial de la práctica del ciclismo. Yo creo que ese detalle de lo que se trataba y dónde se trataba ya indica que la seguridad vial se ha convertido en un objeto de debate social y político distinto a lo que había hace veinte años. Y en ese sentido el naufrago, cuando vuelve ve esperanzado que ha habido bastantes cambios y de mucha importancia.

En primer lugar, la seguridad vial ha alcanzado una mayor visibilidad.

En segundo lugar, hay una aceptación social de que la violencia vial, la agresividad vial que vemos en nuestras carreteras realmente no cumple unos patrones de civilización suficiente. En ese sentido se ha producido un cambio en los comportamientos en esa aceptación de la violencia vial.

Todos los medios de comunicación han resaltado durante mucho tiempo, y las agendas sociales y políticas también, que se ha producido una reducción significativa de la mortalidad en carreteras y en materia de seguridad vial. Y eso ha situado a España en una posición avanzada en esta materia en el entorno de países en los que nos movemos.

Y por último, otro de los cambios que se observan en esta llegada al cabo de los veinte años es que se ha introducido el concepto de movilidad sostenible, que se ha introducido no solo en el lenguaje técnico —la propia Comisión en la que estoy compareciendo tiene ese apellido también—, sino en la forma de tratar los problemas de los desplazamientos en el entorno social, en el entorno político y en los medios de comunicación.

En realidad ese concepto de movilidad sostenible es una de las cosas primeras que hay que revisar: cuál es su consistencia, si realmente, aparte de cambiar el nombre de las cosas, hemos cambiado los conceptos y la forma de tratarlas, porque efectivamente lo que encontramos hoy en las distintas administraciones son concejalías, consejerías y departamentos que no son, como antes, de tráfico y circulación, sino que son departamentos de movilidad, y alguno incluso de movilidad sostenible.

¿Qué quiere decir eso? ¿Realmente se ha asumido que hay una transformación del concepto de tráfico al concepto de movilidad sostenible? Ahora lo revisaremos mínimamente, porque efectivamente no se trata exclusivamente de cambiar el nombre de las cosas, sino de cambiar el fondo del asunto. Y el fondo del asunto, cuando estamos mirando esta imagen que la parte de la izquierda representa lo que había hace veinte años, que era un enfoque de la seguridad vial, un enfoque de los desplazamientos y de la circulación en las ciudades basado en los vehículos, en los flujos de vehículos, cuando hablamos de movilidad estamos yendo a esa segunda imagen que es tratar de poner en el centro del debate, en el centro de la discusión social y política a las personas, y a las personas en su diversidad, y eso es muy importante; no son las personas simplemente los conductores varones de una determinada edad, sino un conjunto muy variopinto de personas, con sus necesidades, tanto de desplazarse ellos como de desplazar las mercancías que requieren.

Finalmente, por tanto, a partir de ese foco de las personas vamos a entender la nueva posición de los medios de desplazamiento, y por tanto la emergencia de los que antes no eran visibles (peatones, ciclistas, transporte colectivo y, por ejemplo, las necesidades de las personas con discapacidad).

Por tanto, no se trata de que en estos veinte años se haya producido un cambio de vocabulario, hay que ir más allá e intentar entender que se ha de producir también un cambio radical en la manera de entender los problemas. Y de ahí viene un poco la necesidad de aplicar de una manera sensata y consistente el concepto de sostenibilidad, que es ese otro apellido que se utiliza frecuentemente para hablar de estos asuntos.

La segunda idea que les quiero transmitir es que, en esa situación de encontrar cuál es el nuevo escenario de la movilidad una vez pasados veinte años, es importante ver qué mapa, qué cartografía se ha construido de ese mapa previo de la movilidad, de ese mapa del tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 31

Y en particular, yo diría que cada vez hemos sido más conscientes de las limitaciones que tenía el modelo, pensando solamente en los flujos de vehículos. En particular, como ven aquí, lo que acota el número de vehículos, lo que acota los desplazamientos de los vehículos empieza a ser claramente el tema de lo que de una manera amplia podríamos hablar de lo ecológico, la energía, los residuos, los materiales, que se ha estado hablando anteriormente, y que finalmente deriva en las emisiones de gases de efecto invernadero y en el tema del cambio climático.

Pero alrededor del tema de los flujos de movilidad ha aparecido el gran tema de la salud, que es lo que se comentaba aquí de esas obligaciones que nos pone la Comisión Europea para cumplir unos estándares de calidad de aire, por ejemplo, que nos llevan a medidas absolutamente novedosas en términos de movilidad.

Hay un tercer elemento que acota el aspecto de los flujos de los vehículos, que es la seguridad, que no son solo los accidentes, sino todo lo que hay alrededor de los accidentes, como el miedo, la autonomía de los distintos colectivos sociales, etc.

Y finalmente hay un debate que normalmente queda oculto, que son las necesidades espaciales, generadas a través de la ocupación del territorio por las infraestructuras, por los vehículos, etc. Eso está presionando también para transformar el modelo de uso de los vehículos, para modificar el modelo de movilidad, y en definitiva para tener en cuenta en esa transición ecológica, no solo los elementos energéticos y ambientales, sino también esas características de las ciudades que son las que al final nos permiten una mayor o menor convivencia en el espacio público.

Al margen de todo esto están los costes, de los que se habla más fácilmente. Y realmente lo que hemos visto es que han emergido con mucho más claridad las consecuencias del modelo que teníamos presente. Se habla mucho de esa importante reducción de los muertos, pero sigue siendo un drama, no solo que haya 1850 muertos al año, sino que hay del orden del 20500 heridos (oficiales o no tan oficiales) y del orden de 477 lesionados no hospitalizados. Estamos hablando, por tanto, de un drama que sigue teniendo unas dimensiones estratosféricas.

Pero es que además lo que ha emergido en estos años es el análisis de los muertos producidos por la calidad del aire, los muertos producidos por la contaminación, que están calculados. Hace muy pocas semanas el informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente habla de casi 40000 muertes prematuras en España por mala calidad del aire. Si a eso le añadimos todo el conjunto enorme de enfermedades vinculadas a la contaminación del aire, nos damos cuenta de que aquí también hay un iceberg, como el iceberg de los accidentes de tráfico, sobre el que hay que trabajar, al margen de las enfermedades derivadas del sedentarismo, etc.

O sea que el cuadro es verdaderamente preocupante, y por tanto, lo que yo creo que hay que hacer es replantear radicalmente algunas de las políticas que se están llevando a cabo o que se venían llevando a cabo con timidez, y que hay que afrontarlas con mucha más rotundidad.

En ese sentido hay una serie de anomalías que me gustaría comentar respecto a esta situación en 2017, el año pasado, por ejemplo. ¿Cuáles eran los departamentos de la administración central que estaban trabajando sobre los temas que vinculan la movilidad con el resto de los asuntos de la sostenibilidad? Tenemos indudablemente el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, que tenía el Departamento del IDAE, por ejemplo; tenemos el Ministerio del Interior, que trabajaba en seguridad; tenemos el Ministerio de Fomento trabajando el tema de las infraestructuras; ministerios de Economía y Hacienda dando una versión de políticas de movilidad a través de la fiscalidad o de los costes económicos de los distintos elementos que configuran la movilidad; pero estaba también el Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, y también el Ministerio de Medio Ambiente.

¿Qué quiero decir con todo esto? Pues que este mapa es el que viene cambiando durante los últimos veinte años. Y es más, ha cambiado de 2017 a 2018 en la medida en que ha aparecido un ministerio que al menos recoge dos de esos aspectos, como son los temas medioambientales y el tema energético. Uno de los departamentos del Ministerio de Industria anterior, que saben ustedes que era el IDAE, era uno de los pocos departamentos que trabajaban en planificación de la movilidad sostenible, y afortunadamente ahora se quedan coordinados en ese Ministerio de Transición Ecológica.

Hablaba de una serie de anomalías que se deducen de este mapa de la movilidad sostenible, y voy a mencionar cinco.

La primera es la ausencia de una legislación estatal dedicada a la movilidad sostenible. No hay ley de movilidad sostenible estatal, hay una Estrategia Española de Movilidad Sostenible, y curiosamente la herramienta legislativa más potente que se ha generado en los últimos años en relación a la movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 32

sostenible es la Ley de Economía Sostenible de 2011, que dispone de una serie de artículos que impulsan la movilidad sostenibles en planes de movilidad urbana sostenible y en planes de acceso al trabajo. Sin embargo, ni siquiera en esta legislatura, esta Comisión en la que comparezco muy agradecido no tiene carácter legislativo; por lo tanto, parece como que vamos a tener bloqueado, o este país tiene bloqueado ese camino hacia una legislación de movilidad sostenible que integre la seguridad vial.

De esa manera, la única legislación sobre movilidad sostenible que existe realmente en este país es autonómica. Tenemos la Ley de Movilidad Sostenible de Cataluña de 2003, y luego hay una legislación en Valencia, en la Comunidad Valenciana, y en Baleares. En las demás comunidades autónomas hay algunos intentos, pero no hay. Esta sería la tercera anomalía.

La cuarta anomalía es que buena parte de la transformación del espacio urbano hacia la movilidad sostenible viene curiosamente de una legislación satélite también, como es la legislación de accesibilidad. En este país se ha transformado de una manera muy sustancial el espacio público gracias a la legislación de accesibilidad. Lo que pasa es que no es una obra que tenga un rendimiento electoral potentísimo, pero sí es un pasito a pasito todos los días de hacer transformaciones precisamente para que las personas con diversidad funcional o con discapacidad alcancen un grado de autonomía mínimo. Hay mucho terreno todavía por hacer, no se cumple tampoco la legislación de accesibilidad, pero ahí está pasito a pasito trabajando en ese sentido.

Y finalmente, la quinta anomalía que me gustaría comentar es la que ven ustedes en la pantalla. Esa singularidad de tener el departamento que gestiona la seguridad vial en un espacio ministerial distinto del departamento que construye, planifica y de alguna manera hace el tratamiento de las infraestructuras. **[Ruido]**. ¿Eso es que estoy acabando?

El señor **PRESIDENTE**: No. Eso ha sido que el teléfono de Jorge se ha disparado.

El señor **SANZ ALDUÁN** (experto en movilidad sostenible): Bueno, efectivamente estoy acabando, o sea que enseguida pasamos a las preguntas, si les parece.

Esto es una anomalía prácticamente en todos los departamentos de todos los países. La Comisión Europea, cuando habla de transporte o movilidad tiene integrados los dos elementos, tiene la seguridad vial, como es lógico. Esto es una herencia de cómo se construyó la Guardia Civil de Tráfico, cómo se construyó en el Ministerio del Interior la Dirección General de Tráfico en el año 1959-1960. Pero yo creo que es una anomalía que es fácil de resolver si de alguna manera todos los partidos políticos y todas las fuerzas sociales están de acuerdo en que es mejor gestionar la seguridad vial en el mismo espacio, con la misma capacidad de coordinación que tiene un solo ministerio.

Esa sería una primera idea hacia el futuro. Y voy a mencionar algunas otras que me permitirían, en el caso de que me vaya otra vez de naufrago y esté otros veinte años, espero que no sean veinte años, porque no hay tiempo para esto, el cambio climático no es para esperar otros veinte años, creo que hay que reaccionar con mucha más premura. Y en este sentido hay que advertir que no se trata exclusivamente de una transición energética, hay que hacer una transición ecológica global, sistémica. Podemos cambiar las fuentes de energía, pero hay que cambiar muchas más cosas. La Comisión Europea utiliza, por ejemplo, el concepto de economía circular: hay que integrar también el tema de los residuos en toda esta ecuación complicada de cambiar las mentalidades y cambiar la movilidad.

En ese sentido, la descarbonización de la economía, y en particular de la movilidad, es una condición necesaria, pero no es suficiente. No se trata exclusivamente de sustituir unos coches de combustibles fósiles por otros coches de combustibles fósiles, sino de realmente replantear y tener una transformación profunda del modelo territorial, urbanístico y cultural que enmarca las necesidades que tenemos de los desplazamientos de personas y de mercancías.

En ese sentido, yo creo que una de las cuestiones fundamentales tiene que ver con repensar la seguridad vial. Hay referencias muy interesantes sobre las que aprender, no solo las que habrán comentado en algunas otras ocasiones aquí, como es la visión cero de los suecos, que se replica en otros países, en otras regiones y en ciudades de todo el mundo, sino también por ejemplo la seguridad vial sostenible holandesa. Ambos enfoques, tanto el de la visión cero como el de la seguridad vial sostenible holandesa, están dentro de lo que se llaman «enfoques de sistema seguro», que se caracterizan por no aceptar que los accidentes son un coste inevitable, un coste consustancial de la movilidad. Y que, por el contrario, la seguridad vial debe regirse por los siguientes principios.

Primero, que la seguridad está por encima de la movilidad. Aquí normalmente durante muchos años ha estado la movilidad por encima de la seguridad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 33

Segundo, aceptar que los humanos somos vulnerables, y no solo que somos vulnerables, sino que erramos, cometemos errores.

Y tercer elemento muy importante de estos sistemas seguros o de estas nuevas estrategias y enfoques de la seguridad vial: es repartir la responsabilidad. Muchas veces se ha volcado la responsabilidad en el conductor (si se comporta bien, si se comporta mal, si no está bien educado).

Tanto la visión cero sueca como la seguridad vial sostenible holandesa, lo que plantean es construir unas infraestructuras que de alguna manera orienten, dirijan los comportamientos de los conductores hacia pautas más coherentes con el territorio por el que pasan esas infraestructuras. En ese sentido, la manera de concebir las infraestructuras es esencial: no se puede seguir construyendo carreteras que están invitándote a correr y al mismo tiempo poner una señal diciendo que no puedes correr. Es decir, que hay que hacer carreteras autoexplicativas que induzcan comportamientos acorde con el territorio o con el tejido urbano, cuando llega un coche a una travesía, a un tejido urbano el conductor debería percibir que llega claramente a otro territorio.

El señor **PRESIDENTE**: Don Alfonso, vaya concluyendo este turno, por favor.

El señor **SANZ ALDUÁN** (experto en movilidad sostenible): Y finalmente, si tienen interés en conocer ese enfoque, hemos hecho un vídeo sobre el enfoque sueco, y les invito a verlo. En ese sentido, si tienen interés posteriormente, se puede distribuir. Es un vídeo que hemos hecho para la DGT. No sé si estamos en momento de poder ponerlo en la pantalla, está aquí.

El señor **PRESIDENTE**: En este trámite, en este momento no, su tiempo está agotado. Tengo que dar la palabra a los demás portavoces. ¿Qué duración tiene el vídeo, por cierto?

El señor **SANZ ALDUÁN** (experto en movilidad sostenible): Catorce minutos o así.

El señor **PRESIDENTE**: Es que es un poco demasiado largo.

El señor **SANZ ALDUÁN** (experto en movilidad sostenible): Bueno, este vídeo, les recomiendo que lo visualicen en otro momento, porque completa mucho la intervención que he hecho.

Y en ese sentido, entonces finalizo diciendo que, evidentemente, lo que yo creo que hace falta en este momento es una coordinación institucional y una progresiva introducción de estos conceptos e ideas de una manera más estatal, de una forma más institucional en el sentido de que no sea un partido político, no sea un momento histórico el que recoja el testigo de cambiar seguridad vial, movilidad sostenible y transición ecológica, sino que simplemente sea de alguna manera un acuerdo entre todos para construir una visión como los suecos, una visión hacia el futuro que permita atravesar las legislaturas y atravesar los cambios de gobiernos sin que haya un cuestionamiento permanente de ese enfoque, de ese horizonte hacia el que nos dirigimos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Alfonso, por su detallada exposición. En el turno de portavoces, por cinco minutos, tiene la palabra el señor Carracedo, por Unidos Podemos.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Muchas gracias, presidente.

Efectivamente nosotros compartimos que esta cuestión traspasa la mera actitud partidista y las posiciones de un partido, y debiera formar parte de un consenso general organizado en torno a una cuestión muy sencilla, y es la calidad de vida; lo que la gente quiere ahora es vivir en ciudades no contaminantes, en ciudades tranquilas, y eso nos obliga a un replanteamiento del papel que ha jugado el coche, el coche privado, dentro de esas ciudades, de costes que supone, y no me refiero solo en cuanto al espacio que consume.

Ha sido muy interesante en esta primera jornada de comparecencias que estamos teniendo en esta Comisión que las tres comparecencias, de alguna u otra forma, están tocando aspectos que no dejan de ser de un triángulo que une salud, que une calidad de vida y que une contaminación, y que sitúa la movilidad y la siniestralidad en el centro de ellas.

Tenemos que recordar que, según el informe de la ONU, más del 50% de la población mundial vive ahora mismo en las ciudades y que, según esos mismos reportes, el 75% de las emisiones de efecto invernadero se producen ahora mismo en las ciudades. La producción de esta contaminación afecta directamente, como se ha planteado en la intervención, a la vida de las personas y existen formas de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 34

reducirla. Como hemos visto hoy a partir de la comparecencia de Confibus, evidentemente el transporte público la reduce sensiblemente, existen usos de transporte de vehículos eléctricos que también la reducen, bicicletas, bicicletas de cargas, patinetes, a saber qué se irá inventado y qué tipo de posibilidades vamos a tener.

Un dato: en Alemania ahora mismo el último año la venta de bicicletas eléctricas ha superado por primera vez a la venta de bicicletas convencionales. Y es un dato que muestra, como digo, que no es una cuestión solo de discurso, de percepción de sociedad, sino que también se está traduciendo en las formas de consumo de la población, de una población que reacciona, como mencionaba el ponente, ha mencionado algunos informes, y yo quería mencionar el estudio de más de veinte años de la Carlos III vinculando el tema de siniestralidad, de muerte vinculada al tema de la contaminación acústica y medioambiental. En definitiva, nos lleva a un modelo, a un planteamiento que es central en el planteamiento de movilidad sostenible en Europa que habla de las ciudades 30. Y querría preguntarle al ponente su postura al respecto. Las ciudades 30, a nuestro entender obligan a un tráfico calmado, permiten un tipo de movilidad en otro tipo de vehículos más allá del coche. Es un sistema que permite la autonomía del peatón, que le da una capacidad tanto a las personas con cierta discapacidad como a esas pequeñas personitas que se pueden mover por las ciudades, que son las criaturas, a tener una cierta autonomía y a entrar en otro concepto, obliga a caminos escolares, en general aumenta la calidad de vida; el tema de los caminos escolares permite que los niños y las niñas vayan solos al colegio, no hay que conciliar de la misma forma, ni hacer desplazamientos inducidos por doquier. En cualquier caso es un modelo de ciudad distinto al de las grandes autopistas a que hemos estado acostumbrados hasta hace poco, y que desde luego no estaban hechas para las personas que se desplazan andando.

Es un modelo, como digo, de movilidad distinto que se basa en conceptos como el de ciudad 30, que se basa en las supermanzanas, y que en definitiva busca recuperar el nivel cero para las personas, que las personas tengan la centralidad que tenían, y su movilidad, como la base para moverse por las ciudades y la construcción de todos los entornos urbanos, de las formas de consumo, etc.

Esta utopía quizás no sea tanto, porque en muchos ayuntamientos ya se está poniendo en práctica. Ya tenemos un historial de planes de movilidad urbana sostenibles que se han aplicado o están en aplicación en muchísimas capitales del Estado español. En concreto, en Zaragoza ya van incluso por el segundo. Y encontramos que las zonas con tráfico cerrado son ya una realidad consolidada en Santiago, Coruña, Barcelona, Madrid. Bueno, en Madrid vamos ahora al plan de Madrid central, que es el más ambicioso hasta ahora, que supone el cierre de todo el centro. En Barcelona se han desarrollado una serie de medidas, como es la nueva red de buses, como es el aumento de las bicicletas eléctricas, como lo que comentaba anteriormente, las supermanzanas, como la implementación de zonas de bajas emisiones, que inciden sobre la calidad de vida de las personas que las habitan. En Valencia tenemos el anillo ciclista que rodea el centro histórico. Zaragoza es la ciudad que porcentualmente ha aumentado más el uso de bicicleta.

Y frente a esto tenemos un discurso antiguo, de hace apenas tres años, que fue el que se produjo en Pamplona por parte del concejal de UPN cuando vinculaba de alguna forma la construcción de los carriles bici a las dictaduras de Corea del Norte gobernadas por un tal «Chim-pon-chi», es un vídeo que les invito a ver porque es muy gracioso, pero son discursos que no atienden a la realidad actual, que desconocen —como comentaba también el ponente, y antes anteriormente Luis— que actualmente este tipo de medidas, este tipo de realidades, esta forma de organizar la vida en las ciudades está suponiendo un ahorro en términos económicos para este país de entre 1600 y 2000 millones de euros, por lo que suponen las cuantías de las multas iniciales, que si además sumamos lo que suponen las multas actuales, que se reduzcan, por el tema de las aguas residuales, por la gestión de residuos, a las que nos tenía acostumbrados el Partido Popular, que no tenían ningún inconveniente en pagarlas, pues nos hace que este modelo no solo es más apto para las personas, sino que además permite ahorros sustanciales económicos.

Y con esto, plantear que este tipo de futuro, este tipo de práctica es ahora presente, es futuro y es el único futuro. Porque no va a haber futuro si no es un futuro sostenible.

Con esto termino. Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carracedo. A continuación, por el Grupo Ciudadanos tiene la palabra la señora Julià.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 35

La señora **JULIA JULIA**: Gracias, señor presidente. Quisiera agradecer al señor Sanz su comparecencia aquí en la Comisión. Creo que nos ha dado otro punto de vista diferente al de los otros comparecientes, y también le agradezco su asistencia.

Como les hemos preguntado a los anteriores comparecientes que hemos tenido esta tarde, quisiera comentarle que, por supuesto, somos muy pro modificar toda la concepción que hay en movilidad sostenible. Creo que la sociedad va avanzando y que por lo tanto nosotros tenemos que ir avanzando nosotros también. Creo que no se ha tenido en cuenta. Entonces, partiendo de la base de que entendemos todo lo que nos ha comentado y que, desde luego, la utopía que ha estado comentando nuestro compañero de Podemos nos gustaría a todos, pero vistos en la realidad, después de tener un parque muy elevado de autobuses, como nos han comentado anteriormente, muchas de las mercancías se van por transporte por carretera, 23 millones de turismos aproximadamente (10 de gasolina, 13 millones de gasoil), tenemos un gran abanico de contaminación a nuestro alrededor, y sobre todo también es el funcionamiento de nuestra economía.

Pensemos también que si todos estos millones de vehículos, o cualquier otro vehículo híbrido, por ejemplo, tienen que utilizar energía eléctrica, y tampoco tenemos en este momento bastante energía eléctrica para cubrir todo lo que necesitaríamos, no solo creemos que para la movilidad habría que cambiar solo los vehículos, porque hay que cambiar la concepción, y sobre todo las ciudades y los pueblos.

Las preguntas que a raíz de todo esto querría que me contestase serían: para un cambio de ley en cuestión de cambio climático y transición energética, ¿qué cambios son los más importantes para usted vistos desde el punto de vista de la movilidad? ¿Sería bueno incluirlos dentro de una Ley de Cambio Climático y Transición Energética para mejorar la implantación de la movilidad eléctrica en España, por ejemplo, que en este momento es la tecnología de la cual podemos disponer?

Me gustaría también que me explicara cómo cambiaría usted todo el parque de movilidad que tenemos, de combustible fósil a eléctrico, o a cualquier otra tecnología que en los próximos años pueda aparecer también y que no contamine de la misma manera.

A raíz de las últimas muertes que se están dando en muchísimas ciudades y pueblos, de las personas que están utilizando bicicletas eléctricas o patinetes eléctricos, debido a que no tenemos ordenanzas municipales adecuadas para el *boom*, permítame la expresión, que estamos teniendo en nuestras ciudades, me gustaría que me dijera cómo debería modificarse la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial para lograr una mejor implantación tanto de patinetes como de bicicletas y motocicletas eléctricas. Y sobre todo, coches eléctricos también. Es decir, ¿cómo deberíamos enfocar la nueva ley de tráfico a raíz de todos estos cambios que estamos sufriendo?

Y también, ¿qué le recomendaría a los ayuntamientos, porque dependen sus competencias de ellos, en cuestión de carriles bici, carriles de patinetes, etc.? ¿Cómo gestionaría usted todo este tipo de nuevos vehículos que contaminan muchísimo menos, y que desde luego su uso está aumentando muchísimo por parte de nuestros jóvenes y por parte de los no tan jóvenes?

Tenemos también mucha carretera, muchísimas autovías, autopistas, carreteras nacionales o comarcales en las cuales se está utilizando mucho también la bicicleta para intentar ir a los puestos de trabajo. Por lo tanto, la situación que tenemos nosotros ahora mismo en nuestras ciudades es que se necesita un transporte eficaz y sobre todo que llegue a todas las partes. ¿Cree usted que habría que reformular todas las concesiones de autobuses, por ejemplo, de líneas entre pueblos, entre ciudades, los viajes con tren también y, por qué no, también las líneas de aviones? Porque hoy en día para muchísimos de nuestros ciudadanos el avión también es un vehículo necesario. Como he visto que en las plantillas solo nos ha puesto bicicletas, para nosotros lo que es cualquier medio de transporte de hoy en día, tanto para mercancías como para pasajeros, es completamente necesario. Y mucho más en zonas donde los pueblos están bastante aislados y no tienen el acceso que a lo mejor tienen las grandes ciudades. Y el coche particular, u otro tipo de vehículos, es completamente necesario. ¿Cómo gestionaría usted esa movilidad? Estamos hablando no solo de Madrid, Barcelona, Sevilla o Bilbao, que son capitales bastante grandes y tienen bastante más comunicación, sino que estamos hablando, por ejemplo, de mi pueblo, Moncófar, que no lo conoce nadie, que está en la provincia de Castellón, es muy chiquitito y desde luego no tiene la misma movilidad que pueda tener una ciudad grande. Incluso la estación está a tres kilómetros y tienes que caminar por unas carreteras sin arcén. Y la verdad, para las personas que tienen problemas de movilidad puede ser una odisea llegar a la estación de tren.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 36

Me queda alguna pregunta más, pero no queremos avasallarle, porque al final son muchísimas preguntas para diez minutos, pero me gustaría que me comentara sobre todo cómo valoraría usted la importancia de fomentar programas de investigación y desarrollo, de I+D+i, que aceleren la transición de la movilidad que tenemos ahora mismo y de la producción, para que realmente esta movilidad que todos aspiramos a tener sea una realidad en cuestión de producción, en cuestión sobre todo de programas y de investigación, que no solo podría ser el vehículo eléctrico, sino otros tipos. ¿Qué fomentaría usted en I+D+i desde el Gobierno para que la movilidad pudiera ser, no una utopía, sino más bien una realidad? Y sobre todo qué les diría en cuestión de coordinación de administraciones, a qué se refería exactamente, ¿a ayuntamientos con comunidades autónomas y de ámbito estatal?; porque me ha parecido entender que usted haría un plan estatal para que todas las administraciones fueran todas a una, y no nos dejáramos ningún cabo suelto en cuestión de movilidad. Entonces, me gustaría que me contestara también.

Muchísimas gracias por venir.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Julià. En el turno de portavoces, por el Grupo Socialista, don Pablo Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente. Quiero agradecer al señor Sanz su comparecencia, muy evocadora y útil, y valiosa para nuestro trabajo parlamentario, hay que reconocerle su condición de experto en materia de movilidad sostenible. Coincidimos con nuestro ponente en que la movilidad sostenible y la seguridad vial están íntimamente ligadas, deben estarlo. Y la conducción no debe ser solamente segura en cuanto a responsable, sino también sostenible y accesible, y por supuesto saludable. Por tanto, es bueno para las personas, bueno para el planeta, bueno para el presente, útil para el presente, pero respetuosa con el futuro.

Los poderes públicos deben promover una movilidad más sostenible. Quizá el gran desafío de la civilización, junto con acabar con la pobreza, es el cambio climático. Sin embargo, somos todos plenamente conscientes de que en nuestra era, la era de la globalización, organizar la movilidad ligada con este cambio climático es una cuestión que queda pendiente de resolver y tenemos que tomar medidas y legislar en las naciones. Aquí hay un sistema compuesto: hay leyes europeas, leyes y normativas nacionales, autonómicas, de entes locales (fundamentalmente de ayuntamientos). Hay que intentar integrar toda esta cuestión competencial de los diversos gobiernos territoriales con una cuestión que trasciende a nuestro país y que es de interés planetario.

Por tanto, en lo que afecta propiamente a nuestro país, subrayar la conveniencia de un pacto de Estado, de convenir, de acordar entre partidos políticos, entre administraciones, que sea duradero y que establezca normativa de movilidad específica. Yo creo que por ahí ha de ir, no solamente teniendo en cuenta que las competencias están en diferentes ministerios, sino sobre todo que hay muchas administraciones regulando, interviniendo y ejecutando.

Cuando me han dicho que venía usted a hacer la ponencia y me han encargado la intervención del Grupo Socialista, me hacía la misma reflexión: en apenas un siglo la movilidad ha cambiado más que en toda la historia de la humanidad, pero probablemente en dos décadas cambiará aún más. Recordando algunas películas, que un preso sale de la cárcel veinte o treinta después de estar cumpliendo condena, y sale a la calle y ha cambiado absolutamente la movilidad y se asusta. Pues probablemente es lo que nos sucedería a cualquiera de nosotros si apareciésemos en el futuro, veinte años después, con una movilidad que no va a tener nada que ver con la actual, afortunada o desafortunadamente, ya veremos, porque va a depender de las decisiones que tomemos hoy.

Hoy hemos tenido unas comparecencias muy interesantes para hablar del transporte colectivo de viajeros, para hablar del vehículo eléctrico, y ahora a usted para hablar en general de movilidad y su afición con la seguridad, con la salud, con el cambio climático. Pero fíjese que no sabemos si dentro de veinte años, treinta años incluso, el modelo actual de vehículos con propietarios va a seguir existiendo. Tenemos prácticamente aquí ya la conducción autónoma, el vehículo autónomo, y eso evidentemente va a transformar, no digamos lo que está sucediendo, por ejemplo, con la logística (esto que se ha denominado la logística de la última milla), cómo se organiza el consumo y al abastecimiento en ciudades, y en el ámbito rural también, pero fundamentalmente en ciudades, que está transformando completamente el modelo.

Creo que tenemos que repensar la movilidad, qué vehículos queremos en nuestros espacios, no solamente urbanos, sino también rurales, pero es verdad que la ciudad, que está colmatada, que deja

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 37

poco espacio ya para otros usos, a qué velocidades (lo ha sacado el interviniente de Podemos). También es una reflexión que yo creo que tenemos que madurar y que, desde mi punto de vista, no puede depender exclusivamente de la voluntad de las entidades locales. Hay que hacer también, aunque sea competencia mayoritariamente de ordenanzas locales, hay que pensar, porque afecta a la seguridad pero también afecta a la contaminación atmosférica, cómo organizamos el consumo y el abastecimiento de la población en nuestras ciudades, en definitiva, cómo organizamos nuestra vida, con la familia, con el trabajo, con el comercio, con el ocio. Y yo creo que quien quiera ganar el futuro tiene que estar en esto, tiene que estar pensando en esto ahora mismo, porque es uno de los grandes desafíos, de los grandes retos que tiene nuestra civilización.

No me voy a extender más. Me ha parecido muy interesante, buscaré el vídeo por Internet a ver si está. **[El señor Sanz Alduán: Está aquí].** ¡Ah!, ¿sí? Pues ahora tomaré nota del mismo e intentaré verlo. Y quiero nuevamente agradecerle su comparecencia, que ha sido muy valiosa. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Pablo. Para cerrar el turno de portavoces tiene la palabra doña Valentina Martínez, por el Grupo Popular.

La señora **MARTÍNEZ FERRO**: Buenas tardes. Muchísimas gracias por su comparecencia. Me ha gustado mucho y he aprendido mucho. Y desde luego yo también bajaré el vídeo e intentaremos verlo. Supongo que nos enviarán la presentación y ahí tendremos oportunidad de verlo, y ojalá también tengamos oportunidad también para comentarlo con usted.

No me resisto primero a contestar a dos de las cosas que ha dicho en su intervención, que es que lamentablemente, efectivamente, no tenemos ley de movilidad sostenible, no tiene pinta de que la vayamos a tener, pero existe un borrador del anteproyecto de movilidad y seguridad sostenible que está en el Ministerio del Interior, y que se hizo aquí tras un debate amplio en el Consejo Superior de Tráfico. Pero no tiene pinta de que vaya a salir.

Otra de las cosas que podría haber pasado, pero que no tiene pinta de que vaya a pasar, es que el actual director de la Dirección General de Tráfico pensaba lo mismo que piensa usted sobre la necesidad de coordinación, y estando en el Gobierno ahora, tampoco lo ha podido poner en marcha. O sea que muchas veces lo que uno piensa y lo que luego puede hacer difiere un poco.

Con objeto de la comparecencia y a lo que veníamos aquí, y a la parte de la ley sobre tráfico y cómo ésta confluye con la nueva ley de cambio climático y desarrollo sostenible, yo soy portavoz de Cambio Climático en la Comisión de Transición Ecológica, y justamente su comparecencia coincide con la presentación del anteproyecto ayer, lo hemos conocido todos los portavoces aquí. Y eso coincide también con el anuncio y con cómo se ha conocido este anteproyecto de ley, que es ese anuncio de la prohibición de matriculación y de venta de turismos y vehículos con emisiones directas de CO₂ para el año 2040. Entonces, me va a permitir que mucho de lo que le pregunte tenga que ver con esa vinculación con este anteproyecto de ley.

Para prepararme un poco esta comparecencia he tenido la oportunidad de leer algunos de los artículos que usted ha escrito, en los que cuestiona, como también ha hecho hoy aquí, la sustitución del modelo de transporte carbonizado por un modelo electrificado, porque esto de alguna manera es un modelo que no se detiene a pensar cómo queremos planificar el urbanismo, cómo queremos mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, no solamente en la sustitución de un vehículo por otro.

Teniendo en cuenta esto, y que nosotros como partido también creemos que necesitamos una transición sostenible —sostenible quiere decir que sea durable en el tiempo y también ordenada y planificada—, necesitamos para esto acompasar un cambio de cultura y un cambio de forma de vida urbana compatible con las necesidades de la vida real de los ciudadanos, que tienen hoy. En este sentido mi pregunta es: ¿cuál cree que es la mejor forma de incentivo para los habitantes de los entornos urbanos para que abandonen la idea de tener coche y que se decidan por apostar por el transporte activo o público? Directamente: ¿cree usted, por ejemplo, que la prohibición del uso del vehículo privado ayudaría? En este anteproyecto de ley no hemos conocido ningún incentivo, lo que tenemos es una prohibición a un uso directamente, sin pasar por una transición previa.

En esta misma ley también encontramos que en las medidas para la electrificación de la ley de transporte público se habla de la utilización de combustibles sin emisiones como el biometano. Pero sabemos que el biometano también, de alguna manera, tiene emisiones. ¿Qué opina usted de este tipo de medidas?, de que el incentivo de electrificar el transporte público antes que el privado, es decir, poner el peso sobre las instituciones y sobre los que tomamos decisiones, en lugar de ponerlo directamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 38

sobre el ciudadano, que no sea una medida previa o preventiva de poder avanzar en ese cambio cultural que pretendemos.

En esto coincido también con mi compañera de Ciudadanos, me gustaría saber, porque me preocupa, qué opina sobre esta idea de la bicicleta contra el peatón. O sea, que pasemos del vehículo, del coche como enemigo, a la bicicleta, a los monopatines. O sea, quién tiene derecho a qué.

Tengo millones de preguntas, pero no querría avasallar. Sí me interesa, como tiene la experiencia de mucha aplicación de los planes de movilidad de muchísimas ciudades, preguntarle sobre las conclusiones. Nos ha hablado del vídeo y de Suecia. Pero lo que me gustaría saber es qué ha funcionado y qué ha fallado, para aprender no tanto de lo que funciona, que eso es interesantísimo, sino sobre todo de lo que ha fallado. Porque muchas veces tendemos a intentar creer que podemos replicar los modelos de manera todavía mejor de lo que han hecho los otros y a nosotros nos va a salir bien. Entonces, ¿qué nos contaría de lo que ha fallado, que es de lo que verdaderamente se puede aprender?

Y por último, no me resisto —porque soy diputada por Madrid— a preguntar, después de haber leído un artículo suyo sobre elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos, sobre Madrid central, qué opina usted, si aquí no estamos perdiendo también la oportunidad, mediante una prohibición directa, de tener un debate y una discusión profunda y de fondo sobre qué tipo de ciudad queremos, que yo soy santiaguesa, no tiene las dimensiones de Santiago, que tiene 70 000 habitantes, ni de A Coruña, que tiene 180 000, sino que de repente esto es una ciudad de 3 millones de habitantes, con 5 millones que nos metemos cada día aquí para trabajar en un centro relativamente limitado, y cómo de brusco puede ser esto, y si eso nos va a ayudar o no para hacer el cambio real que pretendemos a largo plazo, que es un cambio cultural, un cambio de estilo de vida, porque solamente si los ciudadanos nos embarcamos en este proyecto que es de todos y vamos modificando poco a poco nuestros patrones de conducta seremos capaces de llegar a un desarrollo sostenible, y en eso coincido con mis compañeros de Podemos, que el futuro o es sostenible o no es futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Valentina. A continuación, por diez minutos, para contestar a las reflexiones de los grupos parlamentarios tiene la palabra don Alfonso.

El señor **SANZ ALDUÁN** (experto en movilidad sostenible): Muchas gracias por la atención en estos minutos. Lo que lamento es que no voy a poder contestar a todo, porque es como una enciclopedia lo que me piden. Pero intentaré incluso fusionar cosas de las preguntas que han hecho.

Empezamos, por ejemplo, por el tema de ciudades 30. Ciudades 30 es un concepto que se viene trabajando desde los años noventa, por lo menos en varios países europeos. Hay peticiones de federaciones alemanas de municipios, por ejemplo, de los años noventa, de que las ciudades como modelo de ciudad deberían tener la referencia de los 30 km/h, no de los 50. Y en ese sentido yo creo que ha ido permeabilizando cada vez más la sociedad la idea de que esa nueva velocidad es la de referencia para el futuro.

¿Qué está ocurriendo? Que, como hemos visto, la administración central tiene un problema de flexibilidad a la hora de hacer transformaciones, como la nueva ley de seguridad vial, que llevamos años y años, y también el reglamento, pues las ciudades están tirando por la calle de en medio y ya hay ciudades 30 en España. Tenemos Pontevedra, tenemos Irún, tenemos Tolosa, tenemos varias ciudades que han optado por ese modelo. Y otras, como en el caso de Madrid, que han optado por introducir más paulatinamente ese modelo, pero ir con la vista a lo mismo, que es con la nueva ordenanza de movilidad: tanto Madrid como Barcelona y otras ciudades están optando por que determinadas calles, que representan prácticamente el 80% del viario de la ciudad, son calles de velocidad máxima 30 km/h.

Eso, ¿que está mandando? Un mensaje de que el automóvil ha empezado a tomar unas características distintas en la mentalidad de los ciudadanos. Y comentando ese cambio cultural imprescindible que decía la portavoz del Grupo Popular, pues yo creo que efectivamente son procesos. Estamos hablando de procesos de muchos años, incluso muchas generaciones. Esta mañana, en un trabajo que estaba haciendo entrevistando a niños, veía que ahí sí que los niños claramente ya tienen ese mensaje en la cabeza. Hay que dejar de tener el coche como rey y empezar a introducir conceptos como el de salud en la ecuación de toda la política municipal o las políticas de las autonomías o la estatal.

¿Qué quiere decir eso? Que estamos avanzando por distintos caminos hacia ese concepto de «ciudad 30». Y yo creo que el golpe final será cuando la velocidad de referencia en las ciudades sea 30 km/h dentro de la ley de seguridad vial y movilidad sostenible o como se llame, y dentro también

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 39

de esa nueva política estatal. Que me voy a explicar, en relación a lo que comentaba: no hay una ley de movilidad sostenible estatal, hay algunas autonómicas, pero lo que hace falta es tener ese marco de referencia estatal para que haya una velocidad de cruceo más importante para llegar a este concepto, por ejemplo, de ciudades 30.

Yo sé que es un cambio importante (cultural, normativo y de todo tipo), pero o lo vamos haciendo al compás también de las necesidades del cambio climático, que decía el Grupo Socialista, o realmente estaremos desaprovechando la oportunidad que nos brinda la evidente necesidad de cambiar el modelo de movilidad, sobre todo en las ciudades, porque el resto si quieren lo discutimos en otro momento, pero las ciudades tienen que transformar su modelo de movilidad simplemente por una cuestión de salud. Y como hemos visto, no solo es salud, también es una cuestión de emisiones de gases de efecto invernadero, es una cuestión de seguridad vial, es una cuestión de ocupación del espacio público por este vehículo, que ha sido, desde mi punto de vista, un error histórico cómo lo hemos introducido en las ciudades.

En ese sentido, ¿qué recetas hay? Yo creo que más que dar recetas, porque eso nos llevaría muchas horas, a lo mejor simplemente hay que apuntar varios criterios. El primero, ya lo he dicho en relación a la política de seguridad vial holandesa, es poner de nuevo a la persona en el centro del debate. No poner al vehículo de ningún tipo, ni la bicicleta ni el coche eléctrico ni el autobús, poner a la persona y sus necesidades. Y entonces, desde esa perspectiva se entiende mucho mejor que una de las facetas que hay que cambiar con más complejidad es el urbanismo, la manera de entender cómo construimos las ciudades y cómo las gestionamos. Porque se dice que las ciudades son un artefacto ya prácticamente construido; pues además de construido, luego hay unas normas, unas regulaciones que ordenan cómo se gestiona ese espacio. Y se sigue gestionando de una manera muy favorable al automóvil. Por tanto, encontramos resistencias al cambio.

Pues ese es el primer criterio: poner a la persona en el centro, y aplicar lo que habrán visto ustedes muchísimas veces, que es la nueva jerarquía de la movilidad. La jerarquía tradicional del tráfico era: lo más importante, el automóvil, luego el transporte colectivo, luego si acaso la bicicleta, y luego el peatón. Hay que invertir absolutamente esa jerarquía y hay que poner en primer lugar el peatón; en segundo lugar, la bicicleta; el tercero, el transporte público; y luego, el automóvil.

¿Eso qué quiere decir? Que hay que modificar algunas de las visiones tradicionales de gestionar el espacio público. Ya no se trata solo de que haya unas zonas peatonales. Y el artículo al que hace referencia, precisamente lo que decía es «no estamos hablando exclusivamente de cerrar una calle al tráfico, dos calles o un área», estamos hablando de cambiar la manera de hacer urbanismo para que esas calles peatonalizadas no se conviertan en el espacio de las franquicias, en el espacio de expulsión de la población y la gentrificación y la turistificación.

Por tanto, la movilidad, como es una consecuencia derivada de las necesidades, lo que tiene que hacer es integrarse en una visión que vaya más allá. O sea, no vamos a resolver los problemas de la ciudad solo desde la movilidad. Y en ese sentido nos olvidamos que muchas veces hacemos políticas urbanísticas contradictorias con la movilidad.

Eso sería una primera idea, realmente aplicar la nueva jerarquía de la movilidad en sentido real.

En tercer lugar habría que modificar también, como decía, las responsabilidades. Esa petición al ciudadano de que cambie su comportamiento en calles de tres carriles, donde la velocidad es una invitación permanente al que circula por allí, indudablemente no vale. Hay que responsabilizar a la administración que es titular de esa vía para decirle «cambie usted el aspecto de esta vía», para que sea coherente la velocidad con la que está señalizada y la velocidad a la que el usuario percibe que va seguro y no tiene ningún problema.

Yo siempre hablo, por ejemplo, de los POU, del nuevo urbanismo del siglo XXI, que es un error gigantesco precisamente en temas de espacio público y de viario. Tienen vías, autovías urbanas, y luego se pretende que vayan los coches despacio en esas autovías urbanas. Eso es una contradicción irresoluble.

Me preguntan que qué cambios hay que hacer o cuál es la manera. Hay una receta que siempre la decimos los que trabajamos en esto y que la Comisión Europea la defiende también desde hace dos décadas por lo menos, que es estímulo y disuasión. No vale decir «yo promociono un medio de transporte y así resto potencialidad al automóvil». Hay que hacer disuasión del automóvil y promoción de los medios de transporte alternativos, y eso tiene que ser en el mismo paquete, porque si no, estamos haciendo unas transformaciones que no son sustanciales de los modelos. Y en ese sentido, todas las políticas de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 40

nuevos modos de transporte que están en los debates públicos, yo creo que pueden encajarse en esa idea, que también más castizamente se dice «palo y zanahoria». Pero que la Comisión Europea, como no dice «palo y zanahoria», no es tan castiza, lo llama *push and pull*, estímulo y disuasión.

Y ese es el gran invento, que no es ningún gran invento, porque todas las ciudades que haya podido ustedes conocer que han tenido éxito en modificar la calidad de vida derivada de una política de movilidad sostenible, o sin ese apellido, han aplicado eso, políticas de estímulo y políticas de disuasión. No ha sido simplemente hacer un carril bici de 3 kilómetros o un área peatonal de cuatro calles, ha sido también gestionar de otra manera el aparcamiento, gestionar el acceso a las ciudades, era el movimiento de los propios vehículos.

En ese sentido —y creo que ya estoy llegando al final— pido una reflexión, en primer lugar, profunda sobre los nuevos vehículos que se están introduciendo. A mí me preocupa —y yo creo que ya está en todas las administraciones esa preocupación— la introducción de nuevos vehículos como los patinetes, que no cumplen los criterios que decía al principio. Por ejemplo, la introducción del patinete y el aparcamiento del patinete y la circulación del patinete en las aceras son absolutamente contradictorios con el criterio de que el peatón sea el rey de la acera. No vale que el patinete circule. Y en ese sentido es una asignatura que están tomando las ciudades como referencia también. También las ordenanzas municipales de alguna ciudad como Madrid o Barcelona ya lo han declarado así taxativamente: los patinetes eléctricos no son para circular por las aceras. Busquémosles otro sitio en otro lugar.

En ese sentido, yo creo que hay que hacer una transformación de la legislación de tráfico estatal, para que no sean solo los ayuntamientos los que estén parapetándose ante los nuevos inventos. La Dirección General de Tráfico tiene la responsabilidad también de modificar la legislación en el Reglamento General de Vehículos y en el Reglamento General de Circulación. Y sería mucho más fácil hacer ese desarrollo, ese trabajo en compañía, que todas las administraciones estén en esa línea.

Para finalizar, yo creo que en esta Comisión sería útil llegar a unos mínimos acuerdos e intentar llevarlos a los grupos políticos en general. Yo hacía de alguna manera una petición de llevar la transformación o la fusión de la DGT, sacarla del Ministerio del Interior y llevarla a Fomento o al ministerio nuevo, como se llame el nuevo, es decir, coordinar la gestión de la seguridad vial y la construcción de la seguridad vial a través de las infraestructuras en un mismo espacio departamental; y yo diría que, por ejemplo aquí, a lo mejor se pondrían poner de acuerdo los cuatro grupos políticos presentes para que en las siguientes elecciones vaya en todos los programas el mismo texto de cuatro frases diciendo «se va a producir una transformación de la DGT o una fusión de la DGT en las responsabilidades del otro ministerio».

Este tipo de peticiones pueden tener que ver también con una transformación sensata de la legislación de seguridad vial. Sensata quiere decir que vaya a entender el cambio en la legislación de cambio climático y transición ecológica.

Y finalmente yo creo que, si han tenido oportunidad de leer alguno de mis artículos, efectivamente, yo creo que Madrid central es, en este caso, una oportunidad de dar un paso más hacia una política integral de movilidad sostenible que tenga en cuenta la salud de los ciudadanos, que ponga esa jerarquía que decía que tiene que ver no solo con los medios de transporte, sino también con dónde se coloca la seguridad vial, dónde se coloca la salud de los ciudadanos en la jerarquía de la movilidad. Porque hasta hace muy poco lo más importante era mover vehículos a diestro y siniestro. Y ahora nos hemos dado cuenta de que hay que mover vehículos con criterios más de salud, con criterios de seguridad, de autonomía de los niños, con criterios de emisiones de gases de efecto invernadero.

Con eso he intentado responder. Y si no, pues en el pasillo...

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Alfonso. Para turno de portavoces tiene la palabra el señor Carracedo.

El señor **CARRACEDO VERDE**: Muchas gracias. Siguiendo con la línea argumental del ponente, con la cual coincido plenamente, y respondiendo a algunas sugerencias de mis compañeros también, estaba buscando aquí en el móvil qué significa «utopía», y es «proyecto, deseo o plan atrayente y beneficioso, generalmente para una comunidad, que es improbable que suceda o que en el momento de su formulación es irrealizable». Entonces, la palabra «utopía» no se aplica a lo que estamos planteando puesto que son cuestiones, son medidas, las ciudades 30, las supermanzanas, la del calmado del tráfico y el poner el peatón en el centro, son cuestiones que ya se están haciendo y ya hay multitud de referentes. Y hay actitudes valientes como, por ejemplo, en Oviedo, del concejal de Urbanismo, que es Ignacio del Páramo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 41

que ha decidido que el tramo de la autopista de Gijón a Avilés, que pasaba por la zona urbana, se reconvierte y se convierte en parques, en carriles bicis, en zona de peatones, de tal forma que ha unido un montón de barrios que antes estaban dissociados. Ahora pueden pasar de un lado a otro, van a poder pasar de un lado a otro y permite otra forma de vida y otra forma de entender el vivir en una ciudad que no sea condicionado a las carreteras y a los pasajes de los coches, y con la siniestralidad que conlleva y los perjuicios para la salud.

Nos parece una propuesta interesante, vamos a tratar de considerarlo y pensarlo a ver cómo podía desarrollarse, el hecho de poder agrupar las competencias en otro departamento, que no estuvieran divididas, a ver si se pueden agrupar en un solo departamento.

Y queremos agradecer la visita y la comparecencia de Alfonso Sanz, muy agradecidos de que hayas venido. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Carracedo. Señora Julià, tiene la palabra.

La señora **JULIÀ JULIÀ**: Gracias, señor presidente. Queremos agradecer su comparecencia. Ha sido una charla que nos ha abierto un poco más la mente a raíz de todo esto que estamos hablando de movilidad. Me quedo sobre todo con lo que nos ha comentado en varias ocasiones: que primero es la persona; que segundo es la salud de las personas; tercero, la seguridad; y cuarto, la movilidad. Creo que vamos a tomar nota de sus consideraciones y desde luego esperemos que no sea una utopía. Yo creo que puede ser una realidad, pero hay que modificar prácticamente todas las necesidades, y sobre todo la autonomía que necesita cualquier persona que viva en esta sociedad. Tienen que estar en coordinación, no solo los departamentos que usted nos ha comentado (Interior o Fomento), sino Salud, Educación, cualquier transporte, cualquier departamento y cualquier parte de nuestra vida tiene que estar implicada en la movilidad y modificar realmente lo que es nuestra forma de vivir día a día. Por lo tanto, en eso estamos. Esperemos verle más por aquí. Si no, se pone en contacto con nosotros. Y también queremos agradecerle de nuevo su comparecencia. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Julià. Para el turno del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Bellido.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente. Muy brevemente para reiterar el agradecimiento por la interesante exposición que nos ha dado hoy nuestro ponente a los efectos de intentar organizarnos mejor la movilidad, y por tanto, la forma de vivir en ciudades, yo creo que en toda la geografía de nuestro país. Compartimos prácticamente toda la reflexión, incluyendo la conveniencia, que yo creo que ha manifestado en algún momento, de crear departamentos de movilidad, que son los que puedan aglutinar aspectos ligados a la seguridad, a las infraestructuras, al respeto medioambiental y también a la preservación de la salud personal de cada individuo. Y estaremos muy atentos a sus escritos, a sus consejos para intentar aplicarlos en nuestra labor legislativa. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bellido. Para acabar el turno de portavoces, habla doña Valentina, por el Grupo Popular.

El señor **MARTÍNEZ FERRO**: Yo también me uno a los agradecimientos, porque ha sido una charla francamente interesante, una comparecencia francamente interesante.

Efectivamente necesitamos hacer de las ciudades, yo creo que especialmente de las grandes ciudades, que es uno de los retos perentorios y en el que se van a fijar las pequeñas ciudades, más sostenibles. Y creo que tenemos que hacerlo de una manera gradual y de una manera que sea tan atractiva que apetezca copiarla y que apetezca que salga bien, que sea un modelo de éxito. Nuestros ciudadanos lo están pidiendo, es clarísimo, y están pidiendo que sea también de una manera ordenada, gradual, y que se haga con una cierta transición.

Quería acabar, no por llevar la contraria, pero es que lo he pensado cuando lo ha dicho, que no debe de ser casualidad que estuviese esta Comisión, como había dicho antes, en la V legislatura en Educación y Cultura. Creo que muchísimas cosas que están bien enraizadas acaban bien. Educación y Cultura es parte de lo que estamos haciendo aquí, que es cambiar el estilo de vida, y normalmente decimos «movilidad» y acabamos diciendo que necesitamos llevarlo a los colegios, como estaba esta mañana usted. Y empezar por la educación, esto es fundamental, que en las nuevas generaciones vengán enraizados estos valores y esta forma de vida, que ahora estamos plantando la semilla para que crezca

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 663

14 de noviembre de 2018

Pág. 42

en un futuro. Porque ese país que queremos en 2030 y en 2050, que estamos preparando hoy, pues alguno de nosotros lo viviremos, pero a lo mejor algunos otros no.

Queremos agradecerle de nuevo su comparecencia. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Agradezco a los portavoces la brevedad en el turno de réplica. Y simplemente termino agradeciendo en nombre de los grupos parlamentarios y la Mesa de la Comisión la información que nos ha facilitado, que nos parece muy interesante, don Alfonso, y que analizaremos con detalle. Muchas gracias.

Levantamos la sesión.

Eran las ocho de la noche.

cve: DSCD-12-CO-663