



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2023

XIV LEGISLATURA

Núm. 847

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 37

celebrada el lunes 20 de febrero de 2023

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias para informar en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Por acuerdo de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (Número de expediente 121/000136):

- Del señor presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias y alcalde de Irún (Santano Clavero). (Número de expediente 212/002990) 2
- De los señores Carbajo de la Fuente y Dorrego de Carlos (en representación de la Fundación Corell). (Número de expediente 219/000995) 11
- De la señora directora del Área de Industria y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC (García Hermo). (Número de expediente 219/000996) 24
- Del señor Álvarez Vega (coordinador y portavoz de Taxi Project 2.0). (Número de expediente 219/000997) 33
- Del señor director general de la Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (Serra i Muset). (Número de expediente 219/000998) 41

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 2

Se abre la sesión a las tres y cinco minutos de la tarde.

COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. (Número de expediente 121/000136):

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS Y ALCALDE DE IRÚN (SANTANO CLAVERO). (Número de expediente 212/002990).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Comenzamos la sesión del día de hoy. Como saben, vamos a celebrar las comparecencias para informar en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Para ello tenemos aquí al presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación Española de Municipios y Provincias, quien también es alcalde de Irún, don José Antonio Santano Clavero. Le damos la bienvenida por estar acompañándonos; muchísimas gracias.

Como saben, el compareciente dispondrá inicialmente de veinte minutos, después tendrán ustedes tres minutos y cerraremos con un segundo turno del señor Santano por tiempo de diez minutos para responder a todas las cuestiones que ustedes le planteen.

Tiene la palabra don José Antonio Santano.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS Y ALCALDE DE IRÚN** (Santano Clavero): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, quisiera agradecer en nombre de la FEMP la oportunidad que nos dan de aportar nuestra opinión y nuestro análisis en un asunto que sí nos parece de gran importancia, porque va a ser la primera vez que haya una ley de movilidad sostenible, y creo que eso merece ser destacado y así lo hemos valorado en la FEMP. Precisamente en línea con otros documentos importantes, como el informe del Parlamento Europeo sobre movilidad urbana sostenible del año 2014, este Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible avanza en una idea que para nosotros es significativa al reconocer la movilidad sostenible como un derecho. Este es un elemento que también quiero destacar. Para nosotros, en la FEMP, es un paso cualitativo y, efectivamente, consideramos que es un derecho, porque permite ejercer otros derechos constitucionales, como el derecho al trabajo, a la educación, a la salud pública y el ocio.

Como refleja el proyecto de ley, dicho derecho no se limita el acceso al transporte público —también nos parece una idea muy acertada—, que quizás se traduciría en una visión demasiado centrada en las infraestructuras, sino que se refiere a todo el conjunto de mecanismos e instrumentos disponibles para permitir satisfacer las necesidades de movilidad de las personas sin necesidad de disponer de un vehículo privado motorizado, entre ellos, un entorno urbano denso y diversificado, construido a partir de distancias caminables, además de seguro y accesible para toda la ciudadanía. El proyecto —y esto también creo que es destacable, aunque no podía ser de otra manera— se enmarca dentro de los diecisiete objetivos de desarrollo sostenible, reconociendo su papel para poder avanzar en la consecución de la mayoría de ellos, lo que da fe de la importancia que precisamente tiene la movilidad en todos ellos, ya sea el objetivo número 7, de la energía asequible y no contaminante; el número 11, ciudades y comunidades sostenibles; el número 3, de la salud y el bienestar, el número 10, referido a la reducción de las desigualdades, o el número 13, sobre acción por el clima, entre otros.

Para dar impulso a los cambios necesarios, por un lado, se crea el sistema nacional de movilidad sostenible, un instrumento esencial también a nuestro juicio para permitir la colaboración, la coordinación y la eficacia de las políticas públicas sobre movilidad de las diferentes administraciones públicas, propiciando su sostenibilidad económica, social y medioambiental. Por otro lado, se establece un modelo de participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano —al que me referiré luego, y precisamente como una de las aportaciones de la FEMP— orientado —importante también— por los principios de igualdad, proporcionalidad y estabilidad. Para nosotros la idea de la estabilidad que incorpora la ley es muy importante porque da un horizonte cierto a las políticas de movilidad también en los municipios. Además —paso novedoso en esta ley—, extiende la planificación de la movilidad a los municipios de menos de 50 000 habitantes a través del plan de movilidad sostenible simplificado, un instrumento concebido para los municipios de menor población que permite realizar de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 3

manera ágil y sencilla un diagnóstico que siempre es necesario para adoptar las medidas específicas que fomenten la movilidad, menor impacto ambiental y adaptación a la situación específica del municipio correspondiente.

En esta introducción no quiero extenderme más porque creo que he tratado de dibujar lo que consideramos que son las características más significativas desde el punto de vista municipal de esta novedosa ley. No obstante, desde la federación quisiéramos hacer algunas aportaciones, dado que nos parece que algunas cosas no se tuvieron en cuenta por nuestra parte en el informe que emitimos respecto al anteproyecto de ley ya que no estaban en el anteproyecto —algunas cosas que figuran en el proyecto no estaban en el anteproyecto—, y, por otro lado, aunque sugerimos algunas otras cuestiones, hemos visto que no se han incorporado y nos gustaría trasladarlas.

En cuanto al primer bloque, hay dos temas que no estaban recogidos en el anteproyecto de ley, la conferencia sectorial de transportes y el foro administrativo de movilidad sostenible, porque nacen con el mismo proyecto de ley, de modo que en su día no pudimos dar opinión al respecto.

Brevemente, recuerdo que el artículo 8 del proyecto establece la conferencia sectorial de transportes como el órgano que promoverá y facilitará el ejercicio coordinado de las potestades públicas de las administraciones del Estado y de las comunidades autónomas en materia de transportes y movilidad y que asegurará el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la nación. Sin embargo, no incluye a la Federación Española de Municipios y Provincias. Es verdad que en las conferencias sectoriales han estado representados el Gobierno de España y las comunidades autónomas con carácter habitual, pero también hay otros ejemplos que en los que participa la FEMP que nos gustaría que se repitieran. En concreto, pedimos que se incorpore la FEMP en la conferencia sectorial de transportes de la misma manera que se integra en la Conferencia Sectorial del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, creada por el Real Decreto Ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración pública y la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que determinó que en la conferencia sectorial de dicho plan se pueda convocar a las reuniones a los representantes de la Administración local. En esos mismos términos quisiéramos que se reflejaran en el marco de esta ley a los designados por la Federación Española de Municipios y Provincias, precisamente como asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación, o, mejor dicho, la única.

En relación con el foro administrativo de movilidad sostenible, quiero recordar que tampoco estaba en el anteproyecto de ley. Es el artículo 9.2 del proyecto el que establece que el foro administrativo de movilidad sostenible tiene como finalidad una cooperación eficaz y coherente entre la Administración General del Estado, las comunidades y ciudades autónomas y las administraciones locales en materia de transporte y movilidad. Asimismo, el artículo 10.4 determina que el número y la distribución de las vocalías del foro se regulan reglamentariamente, y se hace mención a que formarán parte de ellas las entidades locales designadas por la asociación de entidades locales de ámbito estatal con mayor implantación. Nosotros quisiéramos que se mencionara expresamente a la que es la única asociación de entidades locales que existe en nuestro país, que es la Federación Española de Municipios y Provincias. Pero, por si alguien pudiera considerar que, si ya están en el foro administrativo, por qué quieren estar también los municipios en la conferencia sectorial, nos parece que debemos estar en ambas partes fundamentalmente porque el foro administrativo está concebido como un órgano consultivo, mientras que la conferencia sectorial, aunque puede tener también funciones consultivas e informativas, en algunos momentos tiene carácter decisorio. Por tanto, nos parece que en asuntos que puedan afectar al transporte urbano, que es de lo que nosotros hablamos, también sería imprescindible la presencia de la FEMP en la conferencia sectorial.

Seguimos avanzando y vamos a un tema muy importante para nosotros, que es la asignación de recursos. Es de destacar que el artículo 58 del proyecto de ley atiende a la asignación de recursos a través del fondo que va a financiar, determinando su destino a subvenciones dirigidas a los siguientes fines de acuerdo con unos criterios de prioridad: financiar una parte de los costes operativos de los transportes públicos colectivos urbanos de viajeros de acuerdo con criterios objetivos estables —muy importante— y predecibles que incentiven la eficiencia y sean proporcionales al volumen de producción o demanda, lo cual se hará a través de subvenciones en concurrencia no competitiva. Después se habla de financiar proyectos de inversión —nos parece bien que puedan ser financiados por este fondo— orientados a mejorar la sostenibilidad, la digitalización y la accesibilidad universal respecto de la movilidad urbana en los términos que se establezcan en las convocatorias que correspondan, es decir, aquí hablamos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 4

concurrencia competitiva. Adicionalmente, dicho artículo establece la posibilidad de destinar fondos al sostenimiento económico de servicios de transporte o servicios de movilidad que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección de los territorios afectados por el reto demográfico, lo cual también nos parece adecuado como fin. ¿Cuáles son entonces las sugerencias que queremos hacer desde la FEMP? La primera es añadir la expresión suficiencia de fondos, es decir, nos parece que está bien que la ley hable en esos términos pero creemos que debe garantizarse que haya una suficiencia de fondos para cubrir los distintos objetivos teniendo claro siempre un nivel de prioridad. Por tanto, la primera hace referencia a que no se deberían financiar objetivos de los apartados b) y c) si no están cubiertos plenamente los objetivos del apartado a), porque al final estaríamos vistiendo a un santo para desvestir a otro. Creemos que lo importante es que los costes operativos sean la prioridad, es decir, que hasta el agotamiento de los fondos necesarios para el fin no se proceda a iniciar el proceso de financiación de los otros objetivos. Por último, proponemos en este apartado que la financiación se dirija a todas las entidades locales, y no solo a las entidades de más de 50 000 habitantes, o más de 20 000, aunque también puedan hacer el plan de movilidad simplificado. Esto también lo tenemos claro, y luego lo desarrollaré un poco más, porque, si estamos hablando de un derecho, parece difícil limitarlo en función del municipio en que uno viva, siempre que en él exista transporte público. Y estas serían las aportaciones en lo que se refiere a la asignación de recursos.

Después entraríamos en la condición de beneficiarios y requisitos que deben cumplirse. Como saben ustedes, el proyecto de ley establece una serie de condiciones, y la primera es que deben tener más de 50 000 habitantes —o, en su caso, más de 20 000, según las cifras del padrón—, concurriendo simultáneamente con las unidades urbanas censadas en el catastro inmobiliario urbano que tengan más de 36 000 habitantes, es decir, han de darse las dos condiciones, y los que no reuniendo algunas de las condiciones recogidas anteriores sean capitales de provincia o de comunidad autónoma, de modo que quedan excluidos aquellos municipios que no reúnan esos requisitos. Sin embargo, nuestra opinión es que las subvenciones al transporte público colectivo urbano de viajeros deben extenderse a todos los municipios que tengan ese servicio. Hay muchísimos —lo hemos estado repasando en la FEMP— que por su situación, por sus características históricas, están obligados a prestar ese servicio, aunque legalmente no debieran hacerlo. Son municipios con núcleos urbanos que la historia ha ido consolidando, y a lo mejor no lo son desde ayer o anteayer; municipios con más de cien, doscientos años que muestran esa situación y, una vez que lo reconocemos como derecho, creo que debería ser impensable eliminarlos de la opción de obtener las ayudas, es decir, creemos que también deben optar.

El penúltimo de los apartados que quisiéramos tratar es el que tiene que ver con el procedimiento para la determinación de las subvenciones en la financiación de los costes operativos. A este respecto, el artículo 60 del proyecto de ley determina que se establecerá reglamentariamente la metodología de cálculo de la subvención total neta a percibir por cada beneficiario durante un periodo mínimo de tres años, lo cual da una imagen de estabilidad que nos parece muy acertada cuando se habla de un horizonte de tres años, porque este asunto del transporte, como tantos otros, necesita una mínima planificación y una seguridad para los que prestamos el servicio en pueblos y ciudades. Pero luego establece una serie de criterios que, sin entrar a discutirlos en su fondo —no quisiera hacerlo—, nos parecen muy complicados y no sabemos muy bien qué resultado final pueden acabar dando. Cuando estamos hablando de un derecho y de muchos municipios que sí o sí tenemos que prestar este servicio —además somos instrumentos del Gobierno, porque todos somos Estado—, hay que valorarlo en esa medida. No entro en el análisis sobre el cálculo de la subvención por vehículos y kilómetros recorridos o viajeros y kilómetros, importe de referencia por cada parámetro, coeficientes correctores territoriales, lo cual tiene una complejidad que realmente se me escapa y no sabría indicar cuál sería el resultado final de su efecto, pero para nosotros es importante que sea más claro. Consideramos que un sistema tan complejo para definir subvenciones a los ayuntamientos, cuando además estamos hablando de un derecho, debería ser sustituido por otro mucho más sencillo. Nosotros abogamos más por cuantificar una cantidad sobre los costes operativos. No digo que necesariamente deba hacerse en la ley —entiendo que las leyes se cambian, y ese tipo de cosas los alcaldes también lo conocemos, de modo que en cuanto introduces en un elemento rígido uno que puede ser cambiante hay un problema—; quizás de la ley se puede derivar un reglamento en el que pueda haber alguna cuantía fija significativa sobre los costes operativos. Nos parece importante que pueda ser una cuantía fija, porque de esa manera creo que ganaríamos en transparencia y, sobre todo, evitaríamos muchas complicaciones a la hora de calcular las ayudas y subvenciones que puedan recibir los ayuntamientos por parte del Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 5

Para terminar, en cuanto a los límites cuantitativos, nosotros establecemos algún cambio. Creemos que la cuantía del 75 % de los costes operativos que deben ser financiados en referencia a las tarifas nos parece demasiado alta y que debería estar más próxima al 60 %, aunque mantenemos que las tarifas abonadas por los usuarios deben representar, como mínimo, el 25 %, una cuestión sobre la que no tenemos nada que objetar.

Por mi parte, una vez explicado esto, preferiría no extenderme más y escucharles. Y, si ustedes tienen alguna duda o pregunta, en la medida en que pueda, las atenderé.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Le han sobrado cinco minutos, señor Santano, por si luego quisiera usarlos.

Pasamos al turno de intervenciones de los distintos grupos parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López-Bas tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Santano. Gracias por su exposición. Quería hacerle un par de preguntas.

Una de las cuestiones ya la ha comentado usted. Ha hecho referencia a que la ley debería extenderse y que todo el elenco de medidas que contiene no deberían aplicarse solo a determinados municipios con determinada población, 50 000 o 20 000 habitantes, sino a su totalidad. En ese sentido, mi grupo cree que, efectivamente, parece que es una ley hecha para los grandes municipios, y no para los pequeños. ¿Consideran cuáles son las medidas concretas que habría que adoptar desde la FEMP? ¿Qué cree que habría que mejorar? ¿Qué criterios habría que tener en cuenta? ¿Considera que podría ser en un desarrollo reglamentario o que deberían estar en la ley precisamente para que esa normativa fuera aplicable a la totalidad? Es evidente que un tema como el de la movilidad, y además considerada como un derecho, debería extenderse al conjunto de la población, independientemente del tamaño del municipio en el que se viva. ¿Qué medidas concretas, además de lo que ya nos ha comentado, entiende que faltarían en esta ley?

En segundo lugar, nosotros también tenemos la impresión de que todavía hay bastante por mejorar en el texto de la ley en cuanto al tema competencial, sobre todo respecto a los municipios. ¿Entiende usted que la ley soluciona correctamente los problemas de solapamiento de determinadas competencias que pueda haber, sobre todo respecto a los municipios de mayor tamaño, que es donde más puede producirse ese choque de competencias con otras administraciones?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al alcalde su comparecencia y que nos haya trasladado cuáles son las inquietudes de la FEMP.

Quisiera que nos hiciera alguna valoración más genérica, si cree que en el texto propuesto se entiende desde la FEMP que hay algún tipo no le digo que de invasión de competencias pero sí de condicionamiento excesivo en relación con las competencias de los municipios.

Respecto a las propuestas que nos hacen llegar, me parece muy razonable la que ustedes apuntan —nosotros tenemos enmiendas al respecto sobre los artículos 58 y 59— en cuanto a ampliar el ámbito, y no limitarlo solo a los municipios de 20 000 habitantes o más, por lo que se refiere a la restricción sobre municipios muy turísticos, con muchas urbanizaciones, y dejar fuera municipios de 50 000 habitantes con gran dispersión. Seguramente es razonable extenderlo si no a todos los municipios, porque quizá entonces hablaríamos de unas cuantías importantes, a un abanico más amplio.

Tenemos dudas respecto al importe fijo del 40 % de todos los costes operativos y nos gustaría que lo pudiese justificar. Es verdad que establecer una cuantía fija puede generar algún problema, ya que esa cantidad puede resultar pequeña en algunos municipios con transporte público muy intenso y un alto coste, pero quizá pero no en todos, y quisiéramos escuchar sus argumentos.

En cuanto a que el 75 % sea demasiado alto, como se fija en el artículo 61, receptionamos su petición. De hecho, soy de los que piensan que incluso un mínimo del 25 % para autofinanciación mediante tarifas es poco. En todo caso, es poco ambicioso si realmente queremos tener un transporte público de calidad y valorado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 6

Finalmente, si hay alguna cosa que les inquiete desde el ámbito competencial más allá de la representatividad que se requiere en diferentes organismos de la FEMP, también nos gustaría escucharlo. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Primero, quiero agradecerle al señor Santano su exposición. Voy a ser muy breve, porque ya se me han adelantado en algunas preguntas que quería formularle mis compañeros. La ley es centralizadora con respecto a las competencias de las comunidades, pero también es centralizadora con respecto a los ayuntamientos. A usted, que es alcalde, me imagino que no le parecerá justo y efectivo que las decisiones sobre la movilidad se tengan que tomar muchas veces fuera del ámbito competencial del ayuntamiento. Nos gustaría saber qué le parece que el financiamiento se tenga que regular a través de los presupuestos generales del Estado. También me interesa lo que opina acerca de los mecanismos de innovación. ¿A usted le parece bien que se tenga que crear una oficina estatal para hacer algunas pruebas de vehículos y que, desde una comunidad autónoma, se tenga que pedir permiso a una oficina estatal?

Nosotros, que entendemos que el derecho a la movilidad es para todos, no nos podemos plantear que, si no tienen transporte, no se deben financiar, porque, si no tienen transporte pero es un derecho, estamos dejando a gente sin un derecho que les estamos reconociendo ahora como novedad, y nos da miedo que el derecho solo sirva para centralizar la movilidad.

En cuanto a la cuantía fija, solamente quiero hacerle una pregunta, porque ya nos ha dicho cómo lo calcularía, pero lo que está claro es que, cuando pones una cuantía fija, no va a tener el mismo coste la financiación si se trata de una ciudad como Barcelona o si se trata de una ciudad donde puedan vivir cien habitantes, que también tendrán derecho a movilizarse y donde seguramente el transporte va a ser mucho más caro. Si lo fijamos con una cuantía por habitante, probablemente los municipios con pocos habitantes van a continuar mal financiados. ¿Cómo arreglarían el tema de la cuantía fija con cierto número de habitantes?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor Mayoral Perales.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, me gustaría saber si existe en la FEMP preocupación por lo que está suponiendo el despliegue de transnacionales en los ayuntamientos y las dificultades que están teniendo los ayuntamientos para poder regularlo. Me refiero tanto a las VTC como a otras formas de movilidad de empresas radicadas en paraísos fiscales que están desplegando su actividad en los diferentes territorios con serias dificultades para la regulación municipal. Y hasta qué punto no cree que esta ley podría ser una oportunidad precisamente para poder garantizar la capacidad de los ayuntamientos con respecto a la sostenibilidad de la movilidad y a la garantía de la prestación del servicio para los usuarios. Porque es cierto que se habla de la planificación, pero no se habla de los elementos disruptivos que tienen determinadas actividades empresariales en lo que viene a ser el tejido productivo, la prestación de servicio público, la falta de garantías a los consumidores, las técnicas de elusión tributaria, la violación de los derechos laborales, la violación de la legislación en materia de movilidad, entre otras cosas, referidas a ITV y otras materias que afectan directamente a la seguridad de los usuarios, y hasta qué punto se puede mejorar el texto de cara a esta serie de cuestiones que yo entiendo que son bastante importantes en el ámbito municipal. Eso en primer término.

En segundo término, me gustaría que pudiera hablarnos del déficit inversor referido al transporte ferroviario y al transporte del conjunto de las localidades, la garantía del derecho a la movilidad. Si a usted le parece bien que estén a la misma altura o se contemplen los mismos criterios de evaluación en la inversión en aquellas infraestructuras ya existentes, que lo que requieren es una inversión de mejora y han tenido un déficit inversor de décadas. No hablamos de un año ni de dos ni de tres. Estamos hablando de líneas ferroviarias que pueden no haber tenido ningún tipo de inversión durante treinta años, con un deterioro del servicio, de la frecuencia de los servicios. Incluso, por qué no hablar también de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 7

deficientes convoyes que los propios operadores ferroviarios han ido utilizando, con un deterioro del servicio público. Pero es que el deterioro del servicio público tiene como consecuencia una infrautilización de la infraestructura, porque se convierte, más que en un servicio de transporte público, en una gincana para el usuario. ¿Usted cree que debe tener la misma evaluación, los mismos criterios que una infraestructura nueva? Yo creo que en estos momentos hay muchos pueblos en muchas localidades del Estado, que además están afectadas por problemas de despoblación, que tienen serios problemas de conectividad por el deterioro estructural de las infraestructuras ferroviarias de media distancia e inclusive cuasi de cercanías, porque esos pueblos no tienen servicio de cercanías, pero es lo que les comunica con los centros administrativos fundamentales. Son zonas que tienen serios problemas de movilidad. Tenemos esas infraestructuras abandonadas desde hace mucho tiempo. Le pregunto si tiene sentido que eso se ponga a la misma altura y hasta qué punto lo consideran ustedes a la hora de evaluar la realización de ese tipo de actividades inversoras, bien sea en nuevas infraestructuras, bien sea en la satisfacción del déficit inversor que ha habido durante décadas en muchas localidades de nuestro país; me gustaría que nos dijera si tienen que estar a la misma altura o ha de tenerse en cuenta la existencia de la infraestructura, precisamente porque es una inversión ya realizada y forma parte de su proceso de amortización y de la capacidad de la Administración local de poder garantizar la movilidad de sus ciudadanos frente a procesos centralizadores no solamente del Estado, sino también de las comunidades autónomas, como hemos podido ver en algunas normativas autonómicas que violan la autonomía municipal.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.
Señor Miralles Martín, tiene la palabra.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Gracias, señor presidente.

Simplemente quiero agradecerle al compareciente su explicación y, de momento, no tenemos cuestiones que plantear desde mi grupo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Tiene la palabra el señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor Santana, por su comparecencia y por traer la voz del municipalismo en la tramitación de un proyecto legislativo tan importante como es el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. En relación con su comparecencia, quería hacer tres apuntes acerca de tres cuestiones concretas. En primer lugar, me referiré al sistema nacional de movilidad; en segundo lugar, a la financiación, que ha sido objeto de su comparecencia en buena medida, y, en tercer lugar, haré referencia a la zona de bajas emisiones y su incidencia en el ámbito de lo local.

En primer lugar, en lo referido al Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, al cual usted ha hecho referencia, más allá de que la presencia de las entidades locales sea adecuada, óptima o no, es verdad que por parte de nuestro grupo parlamentario valoramos positivamente que se haga ese esfuerzo en materia de coordinación entre las distintas administraciones, por cuanto que la Administración General del Estado, junto con las comunidades autónomas y las entidades locales, tienen competencia todas ellas en materia de movilidad y, por tanto, es adecuado el hecho de que se haga un esfuerzo en materia de coordinación.

Pero sí quería hacerle una reflexión al respecto y es si usted considera que el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible es simple en su funcionamiento o, por contra, es complejo, por cuanto que si uno lee el texto legislativo, parece que se complica mucho la interrelación entre los distintos órganos y la presencia allí de distintos organismos y de distintas facultades. Me gustaría que hiciera una reflexión acerca de eso.

En segundo lugar, les decía que queríamos hablar de la financiación del transporte. Es curioso que este texto legal se fuera a llamar ley de movilidad sostenible y financiación del transporte. Finalmente, la segunda parte se obvió, pero también es cierto que los que venimos del ámbito de lo local sabemos que hablar de financiación en lo que se refiere a las entidades locales es esencial. En primer lugar, quería plantearle si considera que la obligación de implantar por parte de determinadas entidades locales planes de movilidad sostenible no requeriría un esfuerzo en materia de financiación, por cuanto que se le da la obligación a los ayuntamientos de que ejecuten esta planificación, pero no se les dota de recursos. En segundo lugar, en materia de financiación, me parece muy oportuna la aportación que usted acaba de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 8

hacer en cuanto a que, independientemente de si una entidad local está obligada o no a establecer un servicio urbano de transporte, se la financie si efectivamente se está desarrollando. Como usted decía, hay entidades locales que están compuestas de núcleos diseminados, esto pasa mucho en el mundo rural, y es evidente que necesitan también esa financiación, independientemente —insisto— de que sean de las contempladas en la Ley Reguladora de Bases del Régimen Local, que establece esa competencia en esa materia para entidades locales de una población superior. Quería también hacer referencia a una cuestión, que es la ausencia de la financiación del transporte interurbano. ¿Cómo lo valora usted en este texto legislativo?

Para ir finalizando, señor presidente, le decía que quería hacer una referencia a las zonas de bajas emisiones, esas que ya han entrado en vigor porque el Gobierno no ha hecho caso a esa petición de la Federación Española de Municipios y Provincias en cuanto a su prórroga a la entrada en ejecución. Con respecto a la zona de bajas emisiones, me gustaría preguntarle qué opina la Federación Española de Municipios y Provincias sobre la posibilidad que se establece en esta ley de modificar la Ley de Haciendas Locales para que los ayuntamientos, vía ordenanza municipal, tengan la posibilidad de establecer una tasa de acceso a las zonas de bajas emisiones para aquellos vehículos que no cumplan los requisitos. Bajo nuestro punto de vista —y termino, señor presidente—, podría ser una hipocresía por cuanto que las zonas de bajas emisiones se establecen para la descarbonización y, ahora, a pesar de que un vehículo tenga esas condiciones o no, pagando podrá acceder a esa zona de bajas emisiones.

Muchas gracias y perdone, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor don César Ramos tiene la palabra.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Gracias al presidente de la Comisión de Transportes de la FEMP. Para nosotros era importante que compareciera la FEMP en esta Cámara para hablar de la ley de movilidad, porque los ayuntamientos van a tener que jugar un papel muy importante. Creemos que la ley es un paso muy importante para cambiar la fórmula o el paradigma que estaba establecido hasta ahora por parte de todos los gobiernos, en el que lo importante era el hormigón, la infraestructura, aunque ello no garantizara la movilidad. Yo creo que todos tenemos por delante un reto que es que tanto los servicios de transporte como las infraestructuras y las inversiones millonarias que se han hecho en este país garanticen de la mejor forma posible la movilidad de todos los ciudadanos. Y siendo de Extremadura, con mucha más razón. Nosotros, como bien sabe la mayoría de los ciudadanos que escuchan o ven la televisión a diario, siempre y desde hace mucho tiempo hemos tenido un déficit en cuanto a la movilidad en el sector ferroviario. Por eso creemos que es importante que nos pongamos a analizar y que trabajemos para ver cómo garantizamos la movilidad de todos los ciudadanos. Además, en todos los ámbitos, no solo hay que garantizar la movilidad interurbana, no solo hay que garantizar la movilidad en los grandes municipios. En este país, quizá porque da la sensación que todo pasa por Madrid, se habla demasiado de los grandes municipios, se habla demasiado de cómo garantizar la movilidad de los ciudadanos que tienen que ir a trabajar cada día en poblaciones como Madrid, Barcelona, Sevilla o Valencia, pero se habla muy poco de cómo garantizamos también la movilidad en aquellas poblaciones intermedias que forman gran parte de nuestro país, de la mayoría de las poblaciones de nuestro país. Por eso tenemos un reto por delante en el que van a tener que actuar todos los actores, tanto el sector privado como el sector público.

Hablando del sector público, vamos a tener que conseguir con esta ley un reto que es complejo, teniendo en cuenta cómo funcionamos en ocasiones los españoles, que consideramos nuestros departamentos como departamentos estancos. Durante mucho tiempo el ferrocarril, la carretera, el avión y el mar eran departamentos estancos en los que, incluso estando dentro del mismo ministerio, no se comunicaban entre ellos. A veces pasa lo mismo cuando hablamos de distintas administraciones, Administración nacional, regional y local. En esto vais a tener que hacer todos los que tenéis representación en esas administraciones un trabajo conjunto. Haremos una ley o tenemos que conseguir que de aquí salga una ley paraguas, una ley que permita dar herramientas a todo el mundo, pero que el éxito dependa de que cada uno de los que tienen responsabilidad en cada una las administraciones consiga ver la forma en la que mejor puede funcionar.

Quería preguntarle cuáles son los aspectos de la ley que podría resaltar sobre los déficits que puede tener en cuanto a los elementos de coordinación. Si vamos a pedir a los responsables municipales, autonómicos y nacionales que trabajen conjuntamente, tenemos que buscar que las herramientas sean

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 9

las mejores. Entonces, nos gustaría saber si, tal como está configurada la ley, es suficiente para garantizar que se pueda trabajar de forma óptima.

En cuanto a la financiación, creo que lo han dicho la mayoría de portavoces: tendremos que darle una vuelta no solo a la financiación local, que aparece recogida de una forma bastante razonable en la ley —podremos estar más de acuerdo o menos de acuerdo—, pero las asociaciones que tienen que ver con el transporte público urbano la consideran razonable. Tendremos —y término— que buscar la forma de conjugar eso con lo que tiene que ver con la financiación interurbana. Queda una pata por abordar y creo que todos lo compartiremos. No sé hasta dónde llegaremos, pero creo que tenemos que conjugar la pata de la financiación del transporte urbano con la financiación interurbana, el transporte urbano con la movilidad entre municipios, sean grandes o pequeños o del tamaño que sea.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Ahora, señor Santano, puede responder a todas las cuestiones que le han planteado. Tiene usted quince minutos.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS Y ALCALDE DE IRÚN** (Santano Clavero): Tengo quince, me parece justo.

Tengo que decir que ustedes me han preguntado cosas muy difíciles. Perdonen, porque quizá lo primero que debo decir es que yo represento aquí a la FEMP y la FEMP son muchas cosas. La FEMP tiene municipios grandes, muy grandes, pequeños, rurales, urbanos, de un partido, de otro. Por tanto, la posición que yo he traído aquí, como ustedes comprenderán, no es mi posición. Yo tengo mi opinión, como la tendrán ustedes y el resto de los alcaldes sobre este asunto. Es la síntesis de las opiniones. Entonces, lo que quiero decir es que yo me veo obligado aquí a caminar sobre una fina línea, pero no me voy a salir de ella porque creo que no me corresponde. Es decir, mis opiniones personales pueden ser interesantes a lo mejor tomando un café, pero aquí a mí lo que me toca es dar la opinión de la FEMP. La opinión de la FEMP está basada en un informe que aprobó la propia Junta de Gobierno de la FEMP. Es decir, mi margen de maniobra, como es lógico, es el que es. No obstante, hasta por puro respeto, en la medida en que pueda, yo trataré de dar rápidamente respuesta a lo que ustedes me han planteado.

El señor López-Bas me preguntaba por algo que yo creo que era una afirmación: si me parecía correcto extenderlo a la totalidad. Personalmente creo que, a lo mejor, esto lleva en algún momento incluso a modificar la Ley Reguladora de Bases del Régimen Local. La Ley Reguladora de Bases del Régimen Local dice que los municipios de más de 50 000 habitantes están obligados a prestar, entre otros, este servicio; pero ahora tenemos una ley que dice una cosa que es muy importante también, que es un derecho. Me imagino que eso tendrá que ajustarse; es una tarea para los legisladores, pero digo yo que eso, a lo mejor, se tiene que ajustar en algún momento. Pero no puedes decir que la movilidad es un derecho y, después, no extenderlo a todo el mundo. Eso es obvio. Pero, incluso, como decía antes cuando he explicado este asunto, si realmente todos somos Estado y esta es una política que es instrumento del Gobierno, con más razón. Es decir, en eso las razones para mí son muy claras.

Me preguntaba usted por el solapamiento. Yo entiendo que la idea de crear el sistema nacional busca, fundamentalmente, coordinar. Todos los que estamos aquí y los que hemos tenido una responsabilidad en alguna institución sabemos que coordinar es muy laborioso y, probablemente, es cansado y lleva mucho más tiempo que ejecutar, pero es imprescindible en un país complejo como este, donde hay un gobierno del Estado, hay autonomías, hay ayuntamientos y hay diputaciones. Es decir, que todos tienen sus competencias y hay que respetarlas. Hay que conjugarlo. Entonces, yo creo que la manera más inteligente de evitar los solapamientos es creando órganos de coordinación, y cuando una legislación o una iniciativa pueda invadir —que seguro que pasará— el terreno de otra, ahí estamos para levantar la mano y tratar de afrontarlo. Estoy de acuerdo con sus dos reflexiones, pero no sé si estas son las que yo le puedo trasladar; además, creo que las comparte la FEMP. O sea, esto que yo estoy diciendo creo que lo comparte la FEMP al cien por cien.

El señor Accensi me preguntaba si puede haber un condicionamiento excesivo de las competencias de los ayuntamientos. La FEMP no lo piensa; no lo ha dicho, por lo menos. Si la FEMP no lo ha dicho, yo, que hablo en nombre de la FEMP, no lo puedo decir. Puedo tener mi opinión, pero, como les decía antes, no es relevante aquí. Con respecto al sistema de cálculo, tengo que confesar que yo creo que eso está basado, fundamentalmente, en la experiencia que tienen los ayuntamientos y los gestores de la FEMP en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 10

los módulos de financiación que hemos tenido hasta ahora, pero ampliándolos, llevándolos más allá. Creo que ese dato es un porcentaje que surge de cálculos que se hacen en función de la media de ayudas que en este momento puede haber de costes operativos, tratando de ir un poco más allá, es decir, de mejorarla. En cualquier caso, tampoco le puedo ofrecer una respuesta —digamos— técnica detallada sobre eso.

En cuanto a las tarifas, efectivamente, la FEMP piensa que debe ser el 25 %. Usted dice que tiene otra opinión y seguro que habrá, dentro de la FEMP, gente que tenga su misma opinión y algunos que, a lo mejor, tengan o tengamos otra opinión, pero hasta aquí es hasta donde hemos conseguido consensuar y es lo que yo estoy obligado a transmitirles a ustedes.

Señora Granollers, me hace usted preguntas de mucho calado. Me pregunta por mi opinión sobre algunos aspectos, sobre la oficina estatal, sobre las pruebas de vehículos, etcétera... No quiero meterme en ese terreno porque no me corresponde. Entiendo que, en el ámbito de las competencias, la FEMP ha considerado que la ley tiene que hacer los cambios que yo he propuesto aquí. Es el punto de encuentro que hemos alcanzado y no debo ir más allá. Usted considera más justa una financiación por habitante. Este es un debate que también en la FEMP se ha hecho y, seguramente, si trajéramos a cuatro alcaldes o alcaldesas nos iban a dar cuatro opiniones distintas. Hay quien dice que los metropolitanos tienen costes añadidos porque también tienen que prestar servicios a vecinos de municipios colindantes, y es verdad. Los otros dirán que los costes fijos del municipio, cuanto más pequeño, pesan más sobre el conjunto, y es verdad también. Es muy difícil establecer un sistema que pudiéramos llamar justo. Hemos llegado a la conclusión de que un porcentaje es el que encaja bien con todas las necesidades y opiniones que hay en la FEMP y, por eso, yo lo traslado. Insisto, no se trata de mi opinión personal. Yo dirijo un municipio de 63000 habitantes que es cabecera de comarca y tengo una opinión también sobre eso, pero no sé si es muy interesante que la diga porque, seguramente, salvo para una pequeña polémica, no iba a servir para nada más.

El señor Mayoral plantea cuestiones que son muy interesantes y muy de actualidad, pero que yo no estoy en condiciones de valorar tampoco porque le estaría dando una opinión personal y creo que aquí estoy para darles la opinión de la FEMP. El diputado Ramos dice que habla desde Extremadura. A nosotros todavía no nos ha llegado el tren de alta velocidad. Estamos en ello. Hoy he oído que hace quince años que se conectaron Madrid y Barcelona. Bueno, cada uno tiene una situación. ¡Qué le voy a contar yo sobre déficits ferroviarios! En fin, no quiero entrar más en profundidad en este tema ni en los VTC ni en otras formas de movilidad porque no me toca.

Me quedan algunas intervenciones más. El señor Lorite, del Partido Popular, me hacía algunas preguntas que son muy concretas y quizá puedo contestarle a alguna. Me pregunta sobre el sistema nacional, si me parece que es simple. No es simple, pero vuelvo a la reflexión que he hecho al principio: la cooperación, en un Estado complejo como el nuestro, es complicada también. Yo creo que puede merecer la pena. Si el sistema permite que resolvamos algunos problemas que tenemos ahora —porque ahora tenemos cero coordinación, no tenemos nada—, yo confío en que, a lo mejor, si hay que modificar algo a lo largo del trámite de la ley, seguro que ustedes podrán mejorar todo eso, pero es mejor que haya sistemas de cooperación y de coordinación. Es verdad que, cuanto más simples, mejor, pero yo ahí no alcanzo a decirle, desde el plano político, cuál es el valor de cada uno de los órganos que se plantean, pero cooperar sabemos que es complejo.

Usted me plantea también que se pudieran financiar los PMU, los planes de movilidad urbana. No digo que no, pero me parece mucho más importante que si, como consecuencia de un PMU, uno tiene que establecer un transporte urbano, que ese sí se lo financien, porque ese va a ser el coste. Un plan tendrá un coste, pero lo vas a amortizar porque lo vas a tener para unos cuantos años. Sin embargo, si de ahí se deriva la necesidad de un transporte urbano y tienes menos de cincuenta mil habitantes, que se le ayude igual que se ayuda a los demás. A mí me parece que ese es el valor del PMU.

Sobre las zonas de bajas emisiones. Ha entrado usted en un tema que tiene su historia. La FEMP ya se ha pronunciado sobre este asunto, el ministerio también y nosotros lo que en este momento tenemos es un decreto que regula con mucho detalle las zonas de bajas emisiones y que nosotros tenemos que trasponer a una ordenanza municipal sí o sí. Entonces, los ayuntamientos somos muy conscientes de que eso tiene que ir para adelante y estamos trabajando todos en la creación de nuestras ordenanzas, que, como saben, llevan su tiempo, porque tiene que haber una aprobación inicial, un periodo de alegaciones y luego una aprobación definitiva. Es decir, van a pasar unos cuantos meses, pero en este momento es lo que tenemos y con esa realidad afrontamos con buen humor y con optimismo el futuro de nuestros pueblos y ciudades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 11

Por terminar, César Ramos, diputado del Grupo Socialista, me pedía que resaltara un poco los aspectos de la ley que puedan ser valiosos en la coordinación. Nosotros en la FEMP lo que hemos visto como un gran logro de la ley, sinceramente —además de reconocer el derecho—, es, primero, que es magnífico que haya una ley, porque no la teníamos. Hay muchos países europeos como Francia que va en este momento —yo, que soy fronterizo, conozco algunos aspectos de la vida política francesa— por la segunda ya. Un día, comentándolo con un alcalde del otro lado, me decía: Nosotros vamos a hacer la segunda. Es buena noticia que tengamos una y que no hablemos solo de cemento y hormigón, porque esto es mucho más que cemento y hormigón. O sea, es muy buena noticia. Creo que es buena noticia que sea un derecho y es muy buena noticia que haya sistema nacional, que se coordine. Creo que ese es el valor.

Sobre el alcance de la coordinación y la complejidad, veremos qué papel juega la conferencia sectorial, que yo creo que será más política y tendrá muchas menos reuniones, frente al foro. Creo que el foro será el órgano que aborde las cuestiones en el día a día y el que cuando haya algún asunto que tenga que resolverse lo eleve a la conferencia sectorial. Pero me parece que, en su conjunto, estamos ante una buena oportunidad. Así lo valora la FEMP. Mejorable, como todo, y según a quién se pregunte y de qué color político, verá usted más o menos mejoras, pero yo llego hasta aquí porque no me corresponde ir más allá. No estaría cumpliendo mi papel. Espero que lo entiendan.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre la Mesa y de toda la Comisión, muchísimas gracias por su intervención de hoy. Espero que haya satisfecho las cuestiones que le han planteado y esperamos verle en otra ocasión.

El señor **PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURIDAD VIAL DE LA FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS Y ALCALDE DE IRÚN** (Santano Clavero): Yo espero que aprueben la ley pronto. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Ese es nuestro deseo también. **(Pausa)**.

— DE LOS SEÑORES CARBAJO DE LA FUENTE Y DORREGO DE CARLOS (EN REPRESENTACIÓN DE LA FUNDACIÓN CORELL). (Número de expediente 219/000995).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proseguir con las comparecencias. Tenemos a dos representantes de la Fundación Corell. Creo que ambos comparecieron en la primera sesión que hicimos sobre las bases de la movilidad. Desde ese momento, creo recordar que han pasado casi dos años.

Damos la palabra directamente al vicepresidente de la Fundación Corell, don Javier Carballo de la Fuente. Tiene usted la palabra. Saben que tienen diez minutos cada uno o veinte minutos de tiempo total; no sé cómo se lo van a repartir. Si quiere, le aviso cuando lleve diez minutos porque yo sé que si no lo digo, nos pasamos todos de tiempo. Es humano.

El señor **CARBAJO DE LA FUENTE** (en representación de la Fundación Corell): Estoy muy agradecido por la oportunidad que nos dais de poder comparecer y explicar nuestra posición sobre una ley de movilidad que hemos seguido durante los dos últimos años con un trabajo que se hizo desde la fundación, sobre bases para una nueva ley de movilidad. Entendemos que es un momento de mucha importancia para la movilidad de personas y mercancías. Las leyes de transporte y movilidad han durado en algunos casos mucho tiempo. La ley de 1947 duró cuarenta años, llegó hasta 1987. La de 1987 va a sobrevivir a esto, y era algo impensable. Se pensaba que se podía hacer una ley única de movilidad y de transporte terrestre. No ha sido así, con lo cual la complicación de ser regulados por dos leyes queda ahí y a ver cómo se resuelve. Y, por último, esta nueva ley, que esperemos que dure lo necesario para modernizar la movilidad y que lo haga desde el punto de vista de un servicio esencial o de un servicio como derecho que se define precisamente en esta ley. Esta ley persigue que el ecosistema de empresas, ciudadanos y administración logre el objetivo de prestar un servicio de movilidad de calidad y seguro.

Es una oportunidad para incorporar también los cambios que ha habido alrededor de la movilidad, todo el tema de modos —individuales y colectivos— que se han adueñado de las ciudades. Es también un buen momento de regular el *carsharing* y el *carpooling*. Yo creo que la ley recoge con cierta habilidad este tipo de circunstancias. El modelo de transporte y movilidad de España es un modelo muy valorado, con una cuota de mercado muy alta en la carretera y que por parte de los ciudadanos, según las encuestas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 12

que se hacen anualmente por el Ministerio de Fomento, viene a estar valorado en un escenario de notable. Es decir, estamos ante algo que funciona desde el punto de vista ciudadano y desde el punto de vista de servicio, pero que hay que mejorar introduciendo nuevas capacidades y nuevas posibilidades.

Cuando nos acercamos a esta nueva ley vemos distintos temas que yo voy a destacar en mi intervención. Tengo una serie de datos que están publicados. Son trabajos que ha realizado la Fundación Corell y con ellos pretendo centrar un poco los datos que nos parecen relevantes. La cuota de movilidad de viajeros por carretera es de 2500 millones de pasajeros al año. El ferrocarril tiene 2000 millones de pasajeros al año. El medio ambiente, que es un eje vertebrador de esta ley y sobre el cual se va a construir mucho de lo que es la movilidad, tiene una cuota en transporte reconocida del 29,2% de la contaminación en términos de gases de efecto invernadero, de los cuales un 68% es del turismo, y de la carretera —del autobús profesional— es aproximadamente un 3%. El ferrocarril está en una cuota mucho más baja, sobre todo en la zona electrificada, que está en un 0,1%. Luego, puede tener otros trenes diésel, pero ya sería poner mucho el foco... Pero, como idea, en estos momentos el ferrocarril —con independencia de las ratios, que pueden estar promediadas, de qué transporta y por viajero transportado— es una solución que está medioambientalmente funcionando. Igual que la carretera, que también está en unas ratios mejores que el turismo.

Otro aspecto que quería destacar también es el tema de la financiación. Según un estudio publicado por la Fundación Corell sobre datos de 2019, la financiación al transporte público fue de casi de 5000 millones de euros, recogiendo en ello las obligaciones de servicio público y los distintos sistemas de financiación de los diferentes niveles de competencias que hay: estatal, local y comunidades autónomas. Quiero dar dos datos para que veamos la diversidad que hay en estos momentos de financiación de la movilidad en función de la residencia y en función del modo de transporte. Si nos atenemos al ámbito urbano, el coste de la financiación por viajero es de entre 35 y 42 euros, el del metropolitano es de 66 y el del interurbano es de 9 euros. Si nos referimos a la financiación por viajero transportado en el ámbito interurbano, la carretera tiene una subvención de 0,76 euros por viajero, el ferrocarril tiene una subvención de 6,9 euros, el metropolitano tiene una subvención de 1,72 y el ferrocarril una subvención de 1,74. El urbano de carretera tiene una subvención por viajero transportado de 0,6 y de 1,02 el ferroviario. Si utilizamos estas ratios por habitante para ver cómo influye la residencia a efectos de la financiación que recibe para la movilidad, tenemos que en el interurbano la carretera tiene una financiación por habitante de 3 euros, el ferrocarril de 8, el metropolitano de 54, el ferrocarril de 66 y el urbano entre 35 y 42. Esos datos están en un estudio que indica que en estos momentos lograr el objetivo de tener una movilidad justa con este sistema de financiación es muy difícil y, por tanto, hay que influir en él y hay que ver cómo lo trata la ley.

Dichos estos datos iniciales, por situar el momento con respecto a dos aspectos muy importantes como son el medio ambiente y la financiación, el análisis del documento de la ley nos hace pensar que fija unos objetivos muy muy potentes. La verdad que es admirable el trabajo que hay hecho alrededor de buscar una movilidad en los modos más sostenibles. Eso parece que es un dato y una referencia. Se introduce la movilidad activa como un modo también, la movilidad activa andando y en bicicleta. Se introducen también los modos sostenibles, comparando quién es más, si la carretera o el ferrocarril. Y ahí se van fijando políticas y se va fijando un sistema de movilidad —voy a leer los adjetivos porque son muchísimos y es muy difícil retenerlos— justo, inclusivo, que garantice la cohesión social y territorial, que contribuya al desarrollo económico, reduzca las emisiones de gas invernadero y tenga un coste razonable.

A partir de estos objetivos, lo que nosotros hemos hecho en la fundación es decir: ¿todo esto que se construye consigue o puede conseguir estos objetivos para el ciudadano, que tiene que ser el centro, y para las empresas, tanto públicas como privadas, que tienen que prestar el servicio? ¿Se concibe un escenario que pueda funcionar en estos términos? Yo voy a dar mi opinión, que es la opinión de la fundación: tenemos algunas zonas con lagunas.

La creación de un sistema nacional de movilidad sostenible es de una intencionalidad tremenda y muy positiva; es decir, al ciudadano no le puedo estar contando que cambia de competencia o que cambia de Administración y ya no tiene una red única, y complicarle la vida. Nos parece que este es un intento muy loable y muy difícil de conseguir, dado cómo están las competencias en temas de movilidad. Yo creo que es un reto. Es un reto y está muy bien estructurado en la ley. Se crean una serie de organismos, cinco. El fundamental es la competencia, pero yo digo que se basa en un sistema de colaboración, de cooperación, de cofinanciación, pero no hay compromisos detrás de eso. Hay deseo de colaborar y deseo de funcionar. Nosotros decimos —y lo decimos ya— que se pueden seguir manteniendo las competencias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 13

y respetar mucho las competencias, pero que hay que crear herramientas de gestión y órganos de gobernanza donde se pueda gestionar a nivel local, pero con una planificación nacional. A mí me parece que es uno de los retos que hay aquí y que no se resuelve de una manera muy clara.

Ataca el tema de la movilidad desde una zona muy razonable, que es la captura de datos. Sin datos es muy difícil convocar concursos. Sin datos no se sabe la demanda, no se sabe la manera de construir un corredor, no se conoce con razonabilidad cómo puede ser un mapa concesional, cómo puede ser un mapa de servicios públicos. Entonces eso parece muy razonable. A partir de ahí, crea unas bases, con el documento de observación, el domos, que tiene que hacerse en dieciocho meses y va a durar diez años. En fin, aquí ya quiero hablar de un tema que nos parece muy relevante: cómo está concebido esto. La concepción de tanto documento y de tanto plan que hay que ejecutar en dieciocho o veinticuatro meses, la movilidad —que sigue funcionando y está viva— y los problemas que tienen los sistemas de financiación y de puesta en marcha, creo que necesitan una reflexión más profunda para buscar la coordinación. La coordinación es lo que va a dar éxito y lo que va a hacer que esto llegue al ciudadano. Lo otro es trabajo para dentro, comisiones, foros, pero hacia fuera, hacia las administraciones, que deben ser —a ver si soy capaz de decirlo— multicompetenciales, deben gestionar por encima del ámbito geográfico. Me parece que es muy importante que se haga ese esfuerzo y que se recoja, no la voluntad o los tiempos de planificación, sino el resultado de esa planificación, cuándo le va a llegar al cliente, cuándo le va a llegar al ciudadano.

Dentro de esto, hay un apartado que me parece muy relevante, que es la planificación y gestión de las infraestructuras y los servicios. Los artículos 37, 40, 43, 49 y 50 son relevantes y se tratan con una urgencia, junto con la transitoria segunda, que va adelantado sobre el propio plan que se crea. Va más rápido que el propio domos, con lo cual los ciudadanos que usan determinados servicios bajo esa concepción no se van a beneficiar de los proyectos y las mejoras que puede traer el nuevo Sistema Nacional de Movilidad Sostenible. Por tanto, creo que tiene que haber una reflexión a partir de esta posición y, razonablemente, establecer situaciones certeras en el tema de la contaminación, de los gases de efecto invernadero, artículo 40 de la coordinación modal. No es posible la coordinación modal si hay sistemas de financiación a través de subvenciones asimétricas.

El señor **PRESIDENTE**: Ya lleva diez minutos.

El señor **CARBAJO DE LA FUENTE** (en representación de la Fundación Corell): ¿Diez minutos ya? Déjenme, que me quedan todavía tres cosas por decir, ya que he venido.

Sí a la financiación de lo urbano. Sí al fondo, pero para financiar todos los transportes. No se entiende que haya una excepción, que se cree un fondo de financiación de la movilidad y no se incluya el interurbano. Se discrimina al ciudadano. Considero que, además, el fondo debe financiar las infraestructuras dedicadas, porque es la única manera de que lleguen al ciudadano las mejoras que se proponen aquí. En materia de innovación, el *sandbox* es fundamental, y me parece una gran aportación. El vehículo autónomo me parece también relevante e importante. En mercancías, los empresarios de mercancías están por la intermodalidad, están por las infraestructuras de servicios, quieren que eso funcione. Están por vivir el crecimiento del ferrocarril, con su cuota, como una manera complementaria. Hay muchas dificultades de ejecución en esto. En materia sociolaboral quería citar que esta ley no tiene un apartado suficientemente claro, y me parece que hay temas muy relevantes de calidad de empleo, de subrogación de empleados que están sin resolver. El tema de la subcontratación es otro tema que está ahí latente, en distintos aspectos en mercancías, y un modelo de liberalización, como se prevé en el artículo 50, puede acabar en un sistema de subcontratación y de empleo de baja calidad como el que tenemos hoy en los repartos en las ciudades. En el tema de seguridad no se avanza tanto y debería imponerse ya el tacógrafo digital obligatorio.

Termino. Con el sistema de gobernanza previsto, entiendo yo que no van a llegar las mejoras. Se necesita desarrollar las autoridades de transporte metropolitanas. Se necesita una financiación justa. Ya he dicho que con la financiación justa como concepto, con el reparto de residencia y el reparto del tamaño de las ciudades, no se cumple tampoco. No se gana seguridad como consecuencia de la regulación de los artículos 40 a 50, y Alberto incidirá en ellos. En cuanto a las emisiones de gases de efecto invernadero, no sé profundiza en un tema fundamental. Si el transporte colectivo es la solución para bajar la contaminación de la movilidad, si el transporte colectivo tiene que hacerse atractivo para conseguir que el ciudadano deje el vehículo privado y se aproxime al transporte colectivo y favorezca indirectamente la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 14

disminución de la contaminación, no se toman medidas que entendemos fundamentales, como pueden ser unas tarjetas únicas de transporte a nivel nacional u otros temas de innovación.

Termino con esto, que me está mirando el presidente. Nos pronunciamos de una manera muy clara a favor de que el sistema concesional siga en los términos en los que está y de que se le dé flexibilidad para poder competir. Yo creo que la razón de que pueda alegarse que la liberalización del mercado pueden producir precios más baratos es que se ha demostrado que un sistema de gestión tarifario, un sistema de gestión de oferta flexible dentro de un mercado regulado produce efectos iguales, se conserva la regulación y se considera un valor fundamental cuál es el sistema concesional para vertebrar una España que tiene la zona rural sin resolver, que no se resuelve tampoco aquí, sino que se cita. El transporte a la demanda queda citado, pero tampoco se le da una solución.

Sé que es una ley paraguas, pero es un avance. Creo que es que mejor tener esto que no tener nada, pero el reto está también en la parte de los parlamentarios para que en este periodo de revisión y de enmiendas se consigan aunar esas voluntades que se necesitan para que este modelo de gobernanzas y de competencias logre transmitir al ciudadano un servicio único, de la misma calidad y del mismo coste, con independencia de su residencia.

Muchas gracias por el exceso de tiempo que se me ha concedido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carbajo, muchísimas gracias a usted.

Tienen veinte minutos; en cómo se distribuyan ustedes el tiempo yo no voy a entrar.

Señor Dorrego, tiene ahora usted la palabra.

El señor **DORREGO DE CARLOS** (en representación de la Fundación Corell): Buenas tardes, señor presidente y señores diputados.

Es un honor, como no puede ser otra forma, estar aquí esta tarde con ustedes —ya tuve ocasión de estar junto con don Javier Carbajo en una ocasión precedente—, y en mi caso es obligado decir que además lo es con motivo doble, pues yo soy letrado de las Cortes Generales y para mí es un honor especialísimo poder estar aquí en esta comparecencia tratando de informar sobre un proyecto de ley. Así que les agradezco doblemente su amabilísima invitación para participar en esta sesión.

Yo siempre he pensado que lo que es útil en estas comparecencias parlamentarias es tratar de abordar alguna cuestión concreta que pueda tener interés desde el punto de vista técnico, detectar algún tipo de insuficiencia que pueda tener el texto y plantear alguna solución razonable o que pueda tener algún tipo de fundamento de cara a las enmiendas que se puedan presentar o de cara a las modificaciones o acuerdos que puedan tener lugar. Más allá de la opinión personal que un poco se pueda tener sobre el conjunto del proyecto, yo creo que el proyecto peca quizás algo de falta de ambición en su filosofía, quizás se ha quedado algo corto. También creo que es discutible esta superposición de normas que se va a producir inevitablemente ante la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y esta regulación, y yo creo que este es un elemento negativo, desde el punto de vista de su concepción. Creo que habría sido posible llegar un poco más lejos en la transformación de la regulación general de la ordenación de los transportes terrestres para evitar esta duplicidad normativa que inevitablemente se va a producir.

Pero más allá de estas consideraciones un poco más generales, desde un plano más concreto, lo que yo creo que sí que tiene interés es hablar de cómo se aborda la regulación del modelo concesional y de algunos asuntos relacionados con el transporte, y doy una serie de pinceladas rápidas y un poco esquemáticas para profundizar en lo que ustedes quieran. Hay una cuestión que yo creo que es muy importante, está encima de la mesa en todos los debates, que es la cuestión yo creo que mal llamada de la liberalización de las concesiones en el ámbito del transporte de viajeros por carretera. Y digo mal llamada porque es lo que más técnicamente se llama la prestación del servicio en régimen de libre competencia —está en el artículo 50 del proyecto de ley— y, desde mi punto de vista, creo que es poco razonable abordar un cambio de modelo tan sustancial y tan centenario como el que existe o como el que estaríamos transformando con esta reforma legislativa sin algo más de reflexión y sin un poco más de conocimiento de cuáles son los efectos y cuáles son las ventajas que tendría abordar un modelo de estas características —vamos a llamarlo así— liberalizadas.

Creo que el modelo actualmente existente no es un modelo sin competencia, es un modelo en el que hay una competencia por el mercado, es fuertemente competitivo, al revés, las empresas compiten mucho para la obtención de los derechos exclusivos relacionados con la gestión de servicio público, y creo que es un error además que sobre todo hagamos algo que se hace no tanto en la ley de movilidad sostenible como en la modificación que se lleva a cabo de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 15

artículo 71, que es despublicar el servicio, es decir, privar a este servicio de su carácter de servicio público, quitárselo, cuando estos tráficos se liberalizan. Creo que lo razonable en este contexto sería utilizar la figura del *sandbox*, que está precisamente para eso, es decir, que hagamos un análisis de campo sobre hasta qué punto mejora la prestación del servicio esta forma de gestión más abierta, y hablemos de algo que yo creo que es más razonable, de concesiones sin exclusividad de tráficos en la prestación del servicio, que no es lo mismo que liberalizar ni privar del concepto o de la condición de servicio público. Yo creo que con eso estaríamos dando un paso, en mi opinión, excesivo y poco razonable.

Hay una segunda cuestión que me parece que es muy importante —voy muy telegráficamente por obligaciones del tiempo—, que es la disposición transitoria segunda. Creo que es otro elemento básico que regula esta ley, es otro elemento fundamental. Yo creo que es enormemente positivo lo que hace: por una parte, decir que se tiene que hacer un mapa concesional ordenado global, que esto es muy positivo; y por otra parte, que se haga una regularización de las situaciones jurídicas *de facto* que existen ahora mismo en las concesiones caducadas, que son la inmensa mayoría de las concesiones del Estado, pero no solo las del Estado, es que están en esta misma situación crítica también muchas concesiones en las comunidades autónomas —yo lo veo en el día a día constantemente— y en las entidades locales, produciendo unos dramas tremendos para los operadores y también para las propias administraciones públicas y, sobre todo, para los funcionarios que tienen que lidiar con este problema, gestionar problemas de remuneración de los concesionarios. Es una situación enormemente delicada, y yo pediría que este asunto sí que se abordara en la ley, porque tiene una regulación además relativamente sencilla, no hay que transformar gran cosa en la ley.

Creo que es muy poco realista prever, como hace la ley, que en el plazo de dieciocho meses se va a llevar a cabo la extinción definitiva de este nuevo régimen transitorio, cuando la propia disposición transitoria está hablando de tres años; está hablando de dos años o de un año para elaborar el mapa concesional, más dos años para acabar de licitar las concesiones. Estamos haciendo algo que sabemos que no se va a poder cumplir. ¿Y qué podemos hacer? Pues, por ejemplo, algo tan fácil como sería extender esta situación de transitoriedad, que se va a producir sí o sí, con toda seguridad, hasta que se adjudiquen las nuevas concesiones; es algo tan razonable como eso, hasta que se adjudiquen las nuevas concesiones para evitar estas situaciones de interinidad. Y yo creo que habría que aprovechar también la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para introducir alguna norma que regule de una forma un poco más específica qué pasa con estas concesiones durante estos periodos de ultraactividad, de situación de continuidad de la concesión o de continuidad en la prestación del servicio por razones de interés público. No se puede dejar a una población sin servicio de autobuses locales o autobuses urbanos por el hecho de que se extinga la concesión; el autobús tiene que seguir saliendo y no se va a poder extinguir nunca. Lo que hay que regular es qué pasa en esos casos, no esconder la cabeza y decir que no se sabe muy bien qué pasa y que se quede aquello en una situación de limbo jurídico; desde mi punto de vista, hay que regularlo.

Hay otra cuestión muy importante, que es el modelo de licitación de los contratos. El modelo de licitación de los contratos de las concesiones ahora mismo en España es muy complicado, y buena prueba de ello es la altísima litigiosidad que se está produciendo. Son contratos en los que no se selecciona a los mejores concesionarios y no se asegura la sostenibilidad del servicio. Y en la ley no se hace —yo creo que sería un pequeño esfuerzo hacerlo— una regulación de cuatro o cinco aspectos —podemos entrar en ellos, si ustedes quieren— sobre cómo mejorar el modelo de licitación, porque si no tendremos un mapa concesional, pero tendremos unas concesiones de nuevo fracasadas porque el modelo de licitación no es correcto, y eso ya se ha producido y se va a volver a producir.

El señor **PRESIDENTE**: Debe ir terminando.

El señor **DORREGO DE CARLOS** (en representación de la Fundación Corell): Sí, tres o cuatro minutos y termino ya.

Otra cuestión importante son los problemas relativos a los contratos concesionales. En los contratos concesionales hay muchos problemas que tienen que ver con la revisión de precios, con la adaptación tecnológica de las concesiones a la nueva realidad de la descarbonización, digitalización, etcétera, problemas relacionados con los precios dinámicos, con las tarifas flexibles, que no están reguladas en el proyecto, y yo creo que merecerían una reflexión para incorporarlas. Me parece que es muy importante en lo relativo a la financiación —lo que ha señalado antes Javier Carbajo—, que por lo menos demos una pensada de hasta qué punto debe limitarse exclusivamente al transporte urbano y no encontremos la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 16

fórmula para extenderlo de alguna manera, por lo menos en un plano puramente conceptual, al ámbito del transporte interurbano. Pero incluso respecto al transporte urbano hay algunas pinceladas técnicas que creo que es importante tener en cuenta. Por ejemplo, no está bien resuelta la definición del concepto de urbano; es un fondo para el transporte urbano y metropolitano, es decir, que es mucho más importante. Además, desde mi punto de vista, debe hacerse un esfuerzo en la ley —y algunas de las propuestas que se han hecho van en esa dirección— para fomentar, a través de la ley y de la aportación económica del Estado, la formación de los consorcios, es decir, la formación de autoridades que aglutinen las competencias de un conjunto de administraciones públicas para la prestación de estos servicios. Me parece que es muy importante aprovechar la ley para dar un salto en la gobernanza que ha sido un ejemplo de éxito en el consorcio de Madrid o en la autoridad metropolitana de Barcelona, por lo que hagamos un esfuerzo por extender ese modelo a otras grandes conurbaciones.

Me parece que también se debería tener cuidado con algunos elementos sobre la financiación que se han quedado demasiado sueltos en la ley y que se podrían precisar un poco mejor. Los criterios de distribución del fondo no están concretados y difieren en exceso de la regulación reglamentaria. La gobernanza del fondo tampoco está clara y hay un consejo rector en el que no se garantiza la participación de las administraciones locales. No se regula una dotación mínima del fondo ni se regula tampoco cómo se va a ir incrementando la dotación en función de una serie de parámetros objetivos, como se ha pedido desde el sector para que haya una mayor previsibilidad en su funcionamiento. Me parece que todos ellos son elementos bastante razonables.

Acabo ya. Además de la financiación, hay una serie de cuestiones que se han quedado fuera del texto del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y que modestamente sugeriría que tuvieran algún tipo de tratamiento. En primer lugar, en el famoso EDIM, el espacio de datos integrado de movilidad —cuya existencia conceptualmente me parece muy correcta—, me parece muy importante que haya algo tan elemental como un repositorio general de información —que no existe en España— sobre toda la planificación de la movilidad que hay en las distintas entidades locales en nuestro país. Hay una dispersión enorme de planes de movilidad en todas las entidades locales y comunidades autónomas y para los operadores y para el propio gestor público resulta inmanejable esa información. Pongámosla a su disposición y aprovechemos el espacio de datos en una primera fase para organizar esta gran plataforma de información.

En segundo lugar, regulemos el *carsharing* y el *carpooling*, como ha dicho antes Javier Carbajo. Yo creo que el fenómeno del *carsharing*, que se ha convertido en una manifestación fundamental de la nueva movilidad, es esencial regularlo en la ley. Se menciona la palabra, pero no se regula nada. Hay nada más un artículo, el 133 de la LOT, en el que se hace una pequeña modificación para incorporar el concepto, pero tiene que apostarse desde el punto de vista regulatorio por un modelo. Mi opinión personal —pues es muy opinable todo esto— es que el modelo correcto es un modelo concesional, un modelo de servicio público y de intervención pública en el cual las entidades locales otorguen concesiones y derechos para la gestión de los vehículos de movilidad compartida para ordenar el sistema, porque es un espacio limitado en el que tienen que operar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir acabando, señor Dorrego.

El señor **DORREGO DE CARLOS** (en representación de la Fundación Corell): Acabo ya con una cuestión última, que es la de los aparcamientos. Los aparcamientos en el proyecto de ley de movilidad están ausentes, no tienen regulación, pero hay una tendencia hoy en toda Europa a transformar y aprovechar los actuales aparcamientos como *hubs* de movilidad que puedan utilizarse para procesos de recarga de vehículos, para las bases de logística de *carsharing* y para la DUM, la distribución de última milla. El aparcamiento es un espacio que ya existe en un régimen concesional público y que puede utilizarse adecuadamente transformando el régimen concesional.

Por último, no me parece del todo acertado haber excluido de la ley el debate sobre la financiación de las infraestructuras, es decir, la disposición adicional decimotercera que estaba en el anteproyecto de ley. Yo entiendo que es un debate complicadísimo, pero sin duda en una ley como esta debería también afrontarse desde mi punto de vista.

Perdón por la extensión y muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos a los grupos parlamentarios. Vamos a empezar por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu. Señor Ruiz de Pinedo Undiano.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

Comentaba Javier Carbajo que hay ideas buenas, pero que la coordinación multicompetencial es uno de los elementos que queda como incógnita en esta organización. Yo quería preguntarles si conocen experiencias europeas que permitan conocer esa coordinación multicompetencial, que va desde la planificación hasta, por ejemplo, que pueda haber un carnet intermodal para los diferentes territorios y modalidades, e incluso que esa posibilidad pueda ser también interfronteriza para que podamos organizar la planificación del servicio. Por ejemplo, yo vivo en Vitoria y, si mañana quiero coger el tren en Hendaya para ir a París a las once de la mañana, no tengo posibilidad ni en autobús ni en tren para estar a las diez y media en la estación; y no digamos ya la posibilidad de que con un solo carnet de viajero se pueda disfrutar de las diferentes bonificaciones que cada sistema competencial puede tener. Yo creo que otro de los elementos fundamentales en la organización de la coordinación multicompetencial sería cómo organizar un sistema de financiación de billete, teniendo en cuenta las diferentes dependencias institucionales, los diferentes grados de financiación, etcétera. Por eso, le preguntaba si conocen alguna experiencia en este sentido.

Luego, con respecto a lo que Alberto Dorrego planteaba en relación con el modelo concesional, me parece muy interesante el tema del mantenimiento de la concesión pública sin exclusividad, pues muchas veces es una de las fuentes de conflicto a la hora de organizar los servicios. Por ejemplo, en un polígono industrial puede que haya una concesión de una compañía que pueda pasar por ese polígono y, sin embargo, hay problemas para organizarlo porque coincide con la concesión exclusiva. Hay multitud de conflictos en este sentido. Por tanto, me parece que se podría profundizar en esa aportación, porque sería la manera de poder seguir con la línea de concesión pero con la suficiente flexibilidad para que podamos organizarla sobre la base de las diferentes demandas de particulares, de universidades o de centros de producción. Me gustaría que pudieran ilustrarnos en ese sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Ignacio López-Bas. Tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Quiero agradecer a los dos comparecientes su exposición, porque me parecen muy interesantes algunas de las cuestiones que han comentado, sobre todo en los aspectos más críticos con el proyecto de ley. Han señalado lo que yo creo que muchos de los grupos parlamentarios también hemos visto; por ejemplo, han hablado de la falta de coordinación en materia de gobernanza entre los diferentes ámbitos administrativos —que, en nuestra opinión, tampoco queda resuelta en esta ley— o han hecho referencia a la disposición transitoria segunda.

Hay un tema que nos parece muy importante, que es que no están resueltos todavía los problemas de financiación, sobre todo los que se van a originar. Son problemas que ya existen a partir del momento en que se delega o se entregan directamente las competencias en materia de transporte a las comunidades autónomas, y son las propias comunidades autónomas las que ya han protestado por el hecho de no tener resuelto el tema de la financiación.

Pero me interesa sobre todo profundizar en la referencia que han hecho a la disposición transitoria segunda y los diferentes plazos, que evidentemente son muy cortos. ¿Cómo se van a resolver esos problemas? Sobre todo, porque venimos de un sistema concesional que, por lo menos con el modelo actual vigente desde el año 1987, ya ha dado numerosas muestras de esos problemas que incluso ustedes han comentado. La pregunta es si entienden que, tal y como ha informado la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, es suficiente con esa disposición transitoria y, sobre todo, con los artículos 49 y 50 del texto para comprender que estamos en la línea de una liberalización; liberalización entendida, como ustedes han dicho, en los términos correctos en que debe liberalizarse el mercado, tal y como marcan los reglamentos y las iniciativas europeas, al menos en España, porque somos uno de los últimos países en liberalizar este sector. Si no he entendido mal, han hablado de que quizá hubiera que analizar un poco más la situación, por ejemplo, a través de la figura del *sandbox*, y ver cómo podríamos hacer lo que proponen, sobre todo porque creo que ha sido el señor Dorrego —o el señor Carbajo, perdonen, no lo recuerdo ahora— el que ha comentado que el sistema tarifario regulado produce los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 18

mismos beneficios que un sistema liberalizado. En este sentido, yo le pregunto en qué experiencia se han basado, porque no hemos tenido un sistema liberalizado completo. Por lo tanto, ¿cómo podríamos compararlo o cómo lo comparan ustedes si realmente ese modelo no se ha dado? Si el modelo tarifario actual —intervenido de alguna manera por ser servicio público— plantea problemas que ya han sido señalados, por ejemplo, por ese informe de la Comisión Nacional, ¿cómo podríamos solucionarlos y cómo establecen ese método comparativo?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, don Ferran Bel Accensi. Tiene usted la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Quiero dar otra vez la bienvenida al señor Javier Carbajo y, especialmente, al señor Alberto Dorrego. Señor Dorrego, esta es su casa; nos ha abandonado temporalmente, pero, en todo caso, esta continúa siendo su casa y la conoce perfectamente.

La verdad es que ha habido muchos temas que nos han dejado encima de la mesa y, con el poco tiempo que tenemos nosotros y también ustedes, vamos a ver si podemos concretar algunas de las cuestiones. El señor Carbajo ha dicho que quedan temas pendientes que me parecen muy interesantes: calidad del empleo, subcontratación, seguridad... Eso se corresponde un poco con cómo se ha planteado la ley. Esta ley tiene muy buenas intenciones, pero es de trazo grueso y con muy poca concreción. Eso en una ley a veces es bueno —sobre todo para los gobiernos, porque son quienes van a desarrollar después la ley mediante los correspondientes reglamentos— y a veces no es tan bueno.

Ha dicho que el fondo también debería financiar el transporte interurbano. Aquí el problema es el importe de los fondos y los recursos que se pongan para el nuevo e hipotético modelo concesional. Una parte de estas concesiones son traspasadas a las comunidades autónomas y para algunas de las que no van a ser rentables en sí mismas no se asignan fondos para hacerles frente. Esta es otra cuestión pendiente.

Respecto al tema concesional, el señor Carbajo dice que se quede como está, porque también es posible una mejora en los precios para el usuario mediante el sistema concesional. Me gustaría que desarrollase esta idea y cómo entiende que se pueden beneficiar los usuarios por el precio manteniendo el sistema concesional.

El señor Dorrego nos ha dejado también varias cuestiones en las que yo quisiera alguna aclaración. Ha hablado de concesiones sin exclusividad y nos gustaría que desarrollase, en la medida de lo posible, este concepto. Respecto a los modelos de licitación de los contratos, señalaba que quizá tocando cuatro o cinco aspectos mejoraría de forma sustancial la licitación de las concesiones y entiendo que esto también tendría una repercusión sobre el usuario. Me gustaría que nos lo explicara.

Respecto a la financiación ocurre lo mismo. Los criterios de distribución del fondo no están fijados, la gobernanza tampoco y la dotación mínima del fondo tampoco, con lo cual debemos esperar la buena voluntad del Gobierno de turno en relación con eso. Saben que esa cuestión siempre deja al legislador un tanto preocupado.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, doña Inés Granollers tiene la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Voy a ser muy breve. Primero voy a pedir disculpas al señor Javier Carbajo. He tenido que salir porque me han llamado por teléfono y no he podido escuchar sus explicaciones, pero las voy a recuperar. También he llegado tarde a la exposición del señor Dorrego y solamente le voy a hacer unas preguntas sobre el final de su intervención. Algunas ya se las ha preguntado mi compañero Ferran, pero ¿cómo se van a financiar las concesiones si no tienen una exclusividad? Porque parte de la financiación de las concesiones es precisamente por tener una exclusividad en el trayecto.

Después, como ha hecho referencia a las licitaciones, sí que le voy a hacer una pregunta sobre el transporte escolar. Por ejemplo, en una licitación de un transporte escolar, un autocar con diez años de antigüedad puntúa cero, pero no se tiene en cuenta el kilometraje. Entonces, se puede tener un vehículo de nueve años con muchos kilómetros que no sea adecuado ya para el transporte escolar y, en cambio,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 19

lo va a puntuar más que a uno, por ejemplo, de diez u once años con menos kilómetros. No sé si usted vería bien que en el pliego de las licitaciones se tuviese en cuenta también el kilometraje y no solamente los años.

Gracias, y disculpen.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, señor Rafael Mayoral. Tiene usted la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias a los comparecientes. La verdad es que me ha gustado mucho la intervención de ambos, sobre todo por lo que significa acabar con algunos de los mitos sobre la liberalización y sobre los mercados, ya que hay una mistificación del mundo de los mercados. ¿Podríamos comparar algún lugar donde se haya liberalizado el transporte? Pues allí donde no hay ley; donde no hay ley podemos ver cómo funciona. Pepito Pérez coge su autobús y lo va llevando por donde buenamente puede, por donde buenamente le apetece y por donde buenamente le resulta rentable. Eso, obviamente, no tiene nada que ver con la planificación de la movilidad, no tiene nada que ver con la sostenibilidad y es un atraso que nos lleva a un lugar absolutamente incomprensible. Nosotros, como es obvio, no solamente seríamos favorables al mantenimiento de un sistema en el que se reconociese la existencia de un monopolio natural —que no es que lo hayamos inventado nosotros, sino que es una evidencia ante los ojos de cualquiera—, sino que incluso seríamos partidarios en muchos casos de la prestación directa por parte del Estado. Somos conscientes a fecha de hoy de la incapacidad del Estado para poder prestar esos servicios; ahora bien, lo que nos parece una absoluta barbaridad es pensar que se puede construir una competencia perfecta sobre un monopolio natural como este.

Sobre la cuestión de la licitación, me ha parecido muy interesante lo que ustedes apuntaban, aunque yo les pediría que lo ampliaran más. Creo que es interesante sobre todo por algo que se ha ido planteando, que es la importancia de la calidad del servicio en la licitación y no solo el precio. Llevamos mucho tiempo con licitaciones donde prima demasiado el precio y poco la calidad y eso ha supuesto en muchos casos un deterioro de la prestación del servicio público, pero no por voluntad de las propias empresas, sino porque son las condiciones de juego; como son las condiciones de juego y el modo de puntuar, pues aquí se puntúa lo que se puntúa. Entonces, al final nos pasan cosas como la que estamos viendo en muchos sitios donde liberalizan. Las últimas consecuencias en otro sector diferente, como es el sector ferroviario, las acabamos de ver en Estados Unidos; acabamos de ver cuáles son las consecuencias que tiene la aplicación de la ley del oeste en un sector tan sensible como este. Me gustaría que pudiéramos relacionar esto —además, ustedes lo han hecho— con la calidad del empleo, es decir, cuál es la relación que existe entre la calidad del servicio y la calidad del empleo y cómo la precarización del trabajo supone al mismo tiempo la precarización del servicio, frente a los dogmas históricos en los que se hablaba de que lo más importante era reducir costes. Pues no, lo más importante es un servicio seguro y lo más importante es la garantía de la movilidad de los ciudadanos. Obviamente, en último término tiene que cumplir con criterios de eficiencia económica, pero supeditados al servicio que tienen que cumplir y que está relacionado con un derecho, que es el derecho a la movilidad del conjunto de la ciudadanía.

Esta ley tiene muchas perchas y creo que con esta ley el conde de Romanones estaría encantado, porque decía aquello de «hágame usted la ley, que ya haré yo los reglamentos». Yo creo que tenemos que hacer un esfuerzo en el trámite parlamentario para no perder de vista y para enfocar mucho más cuál es el derecho a la movilidad, relacionándolo con la calidad de la prestación del servicio público y con la calidad del empleo en estos servicios que son esenciales para el conjunto de la población. Así podremos abordar las cuestiones que están ahí.

Yo sé que probablemente no compartamos lo de la prestación directa por parte del Estado —no lo sé, porque no hemos hablado al respecto—, pero lo que sí es cierto es que por lo menos no compartimos el mito o el dogma de la liberalización de los servicios como un elemento eficiente, cuando estamos abordando un elemento tan importante y tan evidente como es un monopolio natural. Yo creo que ese es el problema de concepción en origen, es decir, no entender que es un monopolio natural y que un monopolio natural requiere, en primer lugar, regulación y, desde nuestro punto de vista, además de regulación, una prestación pública en un porcentaje alto de ese servicio para poder garantizar, como mínimo, el derecho a la movilidad del conjunto de la población.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 20

Quiero agradecer muchísimo las intervenciones de ambos ponentes, ya que creo que han dado mucho que pensar a esta Comisión. Además, nos deben servir para reflexionar acerca de algunas de las cuestiones contenidas en la ley que no son propias del siglo XXI.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Miralles Martín. Tiene el uso de la palabra.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Por mi parte no hay preguntas. Tan solo quiero agradecerles, tanto al señor Dorrego como al señor Carbajo —con quien tengo buenos amigos en común—, sus magníficas intervenciones. Les estoy muy agradecido.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Lorite. Tiene el uso de la palabra.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del señor Carbajo y del señor Dorrego representando a la Fundación Corell y alumbrando para esta Comisión muy diversos aspectos del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Como han entrar en uno que creo que es especialmente trascendente, como es el sistema concesional. Decía el señor Dorrego que hay un cambio de modelo. Yo digo que puede haber un cambio de modelo o no, pero lo que sí es cierto, desde nuestro punto de vista, es que no ha habido un diálogo suficiente previo con el sector, con las comunidades autónomas y con todos los agentes implicados para ver hacia qué modelo se va en España en el transporte regular de viajeros por carretera. Esa es la primera reflexión que quiero lanzar. Si uno lee el proyecto legislativo, se observa cómo parece que se abunda y se avanza en el modelo concesional conforme lo concebimos actualmente, pero luego deja una rendija o una ventana abierta a la liberalización en aquellos casos en los que las líneas sean rentables y así lo acuerde el Consejo de Ministros. Por tanto, hay un cambio de modelo, aunque limitado, pero lo que está claro, desde nuestro punto de vista, es que ha habido una carencia de diálogo al respecto.

Yo le pediría al señor Dorrego, como han hecho otros intervinientes, que profundice en ese aspecto de las concesiones sin exclusividad que él ha mencionado anteriormente, así como cuáles serían las mejoras en el proceso de licitación a las que aludía anteriormente. Es verdad que quizá en España el modelo concesional tiene mucho que ver con nuestra densidad poblacional —94 habitantes por kilómetro cuadrado— y tiene mucho que ver con un derecho que ahora se va a consagrar con esta nueva legislación, el derecho a la movilidad sostenible, que ha de ser un derecho integrador, un derecho universal. Por tanto, las personas que habitan en el medio rural tienen que tener derecho a esa movilidad y por parte de los poderes públicos ha de garantizarse ese derecho a la movilidad. Ahora mismo tenemos un modelo concesional en el que se combinan líneas que son claramente rentables con otras que no lo son y, desde el punto de vista financiero, esa es una oportunidad.

Además, quiero hacer una reflexión sobre otro aspecto que lanza el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, como es el hecho de poner en cuestión las obligaciones de servicio público, pidiendo su revisión. Es un instrumento que la legislación actual tiene precisamente para aquellas líneas en las que el transporte no es rentable; sin embargo, parece ser que ahora se ponen en cuestión. Por tanto, quisiera que hiciesen ustedes también una reflexión acerca de una revisión de las obligaciones de servicio público que entrañaría no respetar la esencia de las propias OSP.

Podríamos hablar de más temas. En el Grupo Parlamentario Popular no nos parece de recibo que se plantee la financiación del transporte urbano y metropolitano mientras que este texto legislativo se olvida de la financiación del transporte interurbano. Lógicamente, en el trámite parlamentario de la norma, vía enmiendas, intentaremos introducirlo.

Y una última cuestión, si me permite, señor presidente. El señor Dorrego hacía referencia a la posible superposición normativa o confrontación entre la Ley de Movilidad Sostenible y la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y me gustaría que ampliase algo sobre esa materia.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para acabar, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña María Montserrat García Chavarría. Tiene la palabra.

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: Gracias, presidente.

Quiero agradecerles muchísimo a los dos comparecientes su interesante exposición. Efectivamente, creo que podemos tomar en consideración muchísimas de las cosas que ustedes han planteado, y creo que así debe ser.

Ustedes hacían mención —creo que fue el señor Carbajo— a que se deben buscar las fórmulas para garantizar una movilidad justa, eficiente, inclusiva y, además, competitiva para todos los ciudadanos y en todos los ámbitos; nosotros además creemos que no solo en las grandes ciudades y en los grandes ayuntamientos, sino en las pequeñas zonas rurales. Les habla una gallega y saben que en Galicia los núcleos de población están totalmente diseminados y, efectivamente, las comunicaciones están en muchas ocasiones tremendamente deterioradas. No obstante, la gente tiene que moverse para acudir a las poblaciones cercanas más grandes o a sus centros de trabajo y esas son las dificultades a las que se enfrenta esa población rural todos los días. El señor Lorite hacía mención hace un momento al modelo concesional, pero del modelo concesional en Galicia mejor no vamos a hablar, porque hoy no toca; ese derecho a la movilidad de la gente en el ámbito rural de Galicia vamos a dejarlo para otra ocasión.

Nosotros creemos que tenemos por delante un trabajo que debe de ser conjunto y coordinado entre todas las administraciones y entre todos los actores, tanto públicos como como privados. Por eso, con su amplio conocimiento y con todas esas aportaciones que me consta que desde la Fundación Corell han hecho a este Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, me gustaría que plantearan cuáles serían los aspectos que ustedes creen que se deben mejorar en esta ley para ver si somos capaces de lograr una coordinación efectiva entre todos los actores.

Por otro lado, también el señor Dorrego hacía mención a que habría que regular también las concesiones en aquellos períodos de continuidad que se quedan ahí como en un limbo hasta la extinción. Me gustaría, si pudiera, que lo ampliará un poquito más.

Tenía otra cuestión, pero creo que ya la ha mencionado alguno de los diputados anteriores, porque era el tema de los contratos concesionales sin exclusividad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Vamos a pasar ahora a la contestación que van a darles ustedes. No sé cómo tienen pensado organizarse las respuestas. Sí les voy a rogar, porque nos hemos pasado del tiempo en esta parte, que lo hagan en diez minutos. Sé que es muy complicado, pero les ruego, por favor, que tengan en consideración tanto a los que han hablado en último lugar como a los que han hablado en primer lugar, porque suele ser habitual que se queden los últimos sin contestar porque no les da tiempo. Por eso les digo que intenten sintetizar lo máximo posible las respuestas en diez minutos, porque tenemos otros comparecientes.

Muchísimas gracias.

El señor **CARBAJO DE LA FUENTE** (en representación de la Fundación Corell): El primer tema, el de la tarjeta o el carné que vaya más allá de una autoridad única como, por ejemplo, puede ser un carné para un ayuntamiento o un carné para una comunidad autónoma, yo creo que es un tema informático y de acuerdo entre autoridades. Por ejemplo, en el Consorcio de Madrid admiten la misma tarjeta diez o veinte empresas distintas. Entonces, en relación con el modelo de consolidación, hay que organizar un modelo de reconocimiento de tarjetas, un modelo de liquidación de la caja y, a partir de ahí, eso funciona. Nada más que hay que poner como voluntad que en uno o dos años haya una tarjeta única dentro del sistema nacional de movilidad, que haya una tarjeta de movilidad nacional; a partir de ahí es informática, es innovación y es digitalización. De eso se habla mucho y hay dinero, pues póngase en marcha.

El segundo tema del que se habla bastante es el de las licitaciones y el de los precios. En cuanto a las licitaciones —aunque hablará el señor Dorrego de ello—, solamente quería decir una cosa. Cuando no hay una gran exigencia de cuestiones técnicas, la batalla se da en el precio y en los salarios. Entonces, esto tiene que subir de condiciones técnicas. Si sube de condiciones técnicas, el debate ya no está en los salarios, bajar los precios bajando el salario de los conductores, o, como estamos en una época en la que estamos con altos niveles de contaminación, parece un absurdo puntuar la oferta de kilómetros hasta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 22

límites absurdos de que no hay viajeros y se hacen kilómetros. Entonces, el tema de revisar las condiciones de licitación es básico, y ahí mi compañero apuntará la parte de la ley que hay que cambiar.

En lo relativo al tema laboral, me parece básico en un tema como es la movilidad resolver la calidad del empleo, resolver los modelos de subcontratación, resolver los temas de falsos autónomos; es decir, debajo de eso hay una cosa de la que no se quiere hablar, pero es una realidad. Es decir, la liberalización entendida como la prestación de un servicio desde una plataforma tecnológica y ahí trabaja cualquiera —yo vendo billetes y no se sabe ni para quién trabajo—, ahí hay un proceso muy claro de pérdida de calidad de empleo. A partir de ahí las medidas pueden ir en un sentido o en otro; hay pasos intermedios, el *sandbox* es posible para testar. Han preguntado varias señorías cómo se gestiona el tema de las tarifas medias. Yo creo que ahora el transporte está con tarifas máximas. Todos los modos de transporte están con tarifas medias, tú tienes una tarifa media y tú puedes estar con un sistema de digitalización que controla cuál es la tarifa media de tu concesión y la puedes mover con tarifas, valle, llano y punta. Eso es un tema muy racional y que permite ajustar precios. A partir de ahí tú puedes dinamizar la demanda, dinamizar la oferta y dinamizar los precios. No es un tema de que necesariamente la única solución para bajar precios al usuario final sea el concepto de liberalizar como se entiende que es cargarse el sistema concesional y poner a una plataforma que sustituya a la Dirección General de Transportes. Yo creo que es otra cosa y hay pasos intermedios, como ha apuntado muy bien Alberto.

En cuanto a la cuestión de la financiación del modelo, yo creo que ahí hay un tema que hay que meterlo también de alguna manera y que está en manos de ustedes, que es el tema de dinamizar la demanda. En función de cómo se tomen medidas de dinamización de demanda para el trasvase del transporte individual del turismo al transporte público, a través de infraestructuras adecuadas y a través de ciertas medidas, se va a producir una mayor utilización del transporte público; eso baja costes y lo hace más eficaz. Entonces ahí hay medidas que son círculos virtuales que hay que trabajarlos y que, si ustedes están en esa dinámica de colaboración como partidos para darle sentido a que, respetando el modelo de competencias, se tomen acuerdos de gestión sin perder competencias, pues están a tiempo.

Gracias. Yo creo que el resto de los temas los contestará el señor Dorrego.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Dorrego.

El señor **DORREGO DE CARLOS** (en representación de la Fundación Corell): Gracias. Como son muchas cosas, las voy a agrupar por bloques.

En cuanto a las concesiones sin exclusividad, personalmente no soy en absoluto partidario de desmontar —al menos de desmontar de una manera poco testada previamente— el modelo concesional, que es un modelo de éxito en España. Los datos del Eurobarómetro, que he estado consultando antes, muestran que España —el modelo español— es el segundo país de la Unión Europea en el que tiene una mayor aceptación el modelo de transporte de viajeros en autobús. Entonces, me parece un poco absurdo que vayamos a un cambio de modelo sin al menos haber testado cuáles son las ventajas que tendría una modificación del mismo. Yo creo que hay que hacerlo con razonabilidad, y una forma de hacerlo con razonabilidad es transitar hacia un modelo en el que no se elimine por completo el carácter público, el carácter de servicio público, que siga siendo un servicio público, que puede ser gestionado directa o indirectamente, y cuando lo es indirectamente puede ser gestionado con un régimen de no exclusividad; es decir, en el que si se aprecia que hay circunstancias que lo aconsejan, tener más de un operador que pueda estar prestando servicio precisamente en aquellos casos en los que el Gobierno, el Consejo de Ministros, el ministerio, o las comunidades autónomas en el caso de tráficos autonómicos, entiendan que puede ser razonable por determinadas razones funcionales, que pueda haber más de un operador, con unas características uno, con otras características otro. En fin, se podría hablar mucho sobre esto, el llamado segundo operador, que es una buena forma de transitar hacia un modelo algo más evolucionado que el que tenemos sin llegar a esta liberalización de incierto resultado.

En segundo lugar, por lo que se refiere a la disposición transitoria segunda —sobre esto he tenido varias preguntas—, la disposición transitoria segunda es muy importante en esta ley, porque al final es lo que marca un poco la forma de transitar hacia el nuevo mapa concesional. Lo que he señalado es que si ustedes se fijan en los plazos, están mal concebidos en la disposición transitoria, porque se habla de un plazo de un año más otro plazo de dos años para completar el proceso, y al final estamos dejando a las concesiones que están actualmente ya caducadas en su inmensa mayoría en el propio ministerio en el mismo limbo y, además, estableciendo una regla que es absurda, que es obligar a que el ministerio tenga que hacer una adjudicación directa de las concesiones pasados esos dieciocho meses a un tercer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 23

operador que no sea el mismo que está prestando el servicio, lo cual es aún complicar mucho más el problema. Complicarlo, porque es otorgar unos contratos provisionales para un servicio que puede ser teóricamente de unos meses. Es decir, lo razonable y lo lógico en esa regulación de la transitoria segunda es que esa situación de interinidad, de ultraactividad o de concesiones caducadas y que siguen prestándose por continuidad, se prorrogue, se extienda hasta que se produzca la llegada del nuevo operador, el nuevo prestador del servicio. Esto parece algo de sentido común. Pero lo que yo he tratado de decir es que esta situación no es de las concesiones del Estado, lo es del Estado, pero también de muchas comunidades autónomas, de casi todas, y también de muchísimas entidades locales y, por tanto, aprovechemos para que esa regulación sea general. Es decir, qué pasa con estas concesiones cuando se produce esta situación de caducidad o de prórroga por continuidad de servicio; qué régimen económico tienen que tener. Se están produciendo casos en los que hay concesiones que son inviables absolutamente, porque ya ha pasado demasiado tiempo y ya han caducado, y su régimen económico hay que adaptarlo forzosamente, pero ahora no hay herramientas normativas para poderlo hacer, y es un problema gigantesco el que se le plantea tanto al operador como a los funcionarios públicos y a las autoridades que tienen que resolver eso. ¿Qué se podría hacer para mejorar las licitaciones? Muchas cosas. Las licitaciones del transporte terrestre están construidas sobre la premisa de tarifa y expediciones; el que mejor oferta haga en la tarifa y mayor número de kilómetros, mayores expediciones, gana los concursos. Eso es absurdo, porque al final estamos ofertando sobre algo que no redundan en lo que realmente se persigue como interés público, que es la mayor calidad y seguridad en la prestación de servicio. Y hay muchos elementos, muchas propuestas, desde todos los sectores, desde todas las organizaciones empresariales, desde las organizaciones sindicales, para llevar a cabo una licitación en la que primen los valores de la calidad, la seguridad, la sostenibilidad, la innovación, incorporando unos estudios de demanda serios, estableciendo garantías de viabilidad real de las ofertas, estableciendo mecanismos de revisión de precios razonables. Me parecería también poco lógico que esta ley no abordara el gran problema que hay con las revisiones de precios de los contratos concesionales, que están inundando los tribunales de justicia todos los días, y eso hay que resolverlo; creo yo que sería una gran oportunidad para resolverlo fácilmente además en el texto. Insisto, sobre esto podríamos también hablar muchísimo, pero hay muchas propuestas concretas hechas que se podría incorporar a la ley para mejorar el procedimiento de licitación, para primar esos dos factores.

En cuanto a las OSP, mi única reflexión es que, en mi opinión, es correcto como lo ha abordado la ley, el planteamiento que hace de explicitar. Creo que la regulación que hace la ley de las OSP, las obligaciones de servicio público, para este tipo de servicios es excesivamente rígida, la forma de declararlas, con la integración del Consejo de Ministros. Hombre, tiene sentido las OSP en el sector aeronáutico, pero yo creo que aquí lo estamos haciendo excesivamente rígido. Además, creo que las OSP lo que tienen que ser es flexibles y, además, adaptables durante la vida de la concesión a las nuevas circunstancias que se vayan produciendo, porque precisamente son obligaciones de servicio público y tienen que poder ser cambiadas, y ahora el procedimiento que tenemos, que es incorporar siempre la OSP a la licitación, lo impide, impide la adaptación flexible de la OSP a la realidad de la concesión. La superposición con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres me parece que es obvio que se produce. Yo creo que lo óptimo hubiera sido que hubiera habido una reforma integral de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que hubiera sido sustituida por esta Ley de Movilidad Sostenible, y ahora, pues, nos vamos a encontrar con estos dos cuerpos normativos confluyendo un poco entre sí, que quizá no es lo óptimo desde un punto de vista, digamos, de política legislativa, pero en fin, eso es algo ya probablemente excesivo.

Por otro lado, preguntaba la señora diputada sobre cómo se financian las concesiones sin exclusividad. En un modelo liberalizado, desde luego se financian con el propio mercado; no hay otra forma. En un mercado liberalizado de prestación de servicio, primero, no hay tal servicio público y, segundo, no hay nada que financiar por parte de las entidades públicas, del sector público. En un modelo concesional sin tráficos exclusivos estamos en las mismas, es decir, caben obligaciones de servicio público, cabe perfectamente incidir en las tarifas. Además, es un modelo que permitiría, por ejemplo, introducir mecanismos —eso habría que hacerlo en la ley— de discriminación de horarios, de discriminación de tarifas por precios, de dinamización de precios. Todo esto cabe en un modelo concesional ordenado aunque sea sin exclusividad, pero difícilmente cabe en un modelo íntegramente liberalizado.

Muchas gracias, presidente. Perdón por la extensión, pero es que son muchas cosas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: Yo estaría mucho tiempo hablando sobre esto, porque, además, profesionalmente es mi campo de trabajo y, por tanto, disfrutaría mucho. Pero bueno, no podemos permitirnoslo, así que muchísimas gracias a la Fundación Corell, a ustedes dos por acompañarnos y a su presidente, el señor Ochoa, que está aquí también. Parten ustedes con mucha ventaja, porque, además, se ofrecieron para las primeras bases de esta ley. Ha sido un placer escucharles y hasta la próxima ocasión. **(Pausa.—La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

— **DE LA SEÑORA DIRECTORA DEL ÁREA DE INDUSTRIA Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC (GARCÍA HERMO). (Número de expediente 219/000996).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Vamos a continuar con la siguiente comparecencia. Damos la bienvenida a doña Arancha García Hermo, directora del Área de Industria y Medio Ambiente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ANFAC. Le agradecemos que nos acompañe y, tras esta presentación, le doy la palabra por un tiempo de veinte minutos.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA DE INDUSTRIA Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): Muchas gracias, vicepresidenta.

Gracias, señorías, por haber invitado a ANFAC a participar en esta Comisión. El objetivo de mi comparecencia se va a centrar en comentar nuestra posición sobre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Como sabéis, ANFAC representa a los fabricantes de automóviles en España y, si me permiten en un minuto o dos, me gustaría en primer lugar compartir las grandes cifras del sector de automoción. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

Como saben, la industria española de automoción tiene una gran relevancia desde el punto de vista económico y social para España, así como un elevado efecto tractor en otros sectores y otras industrias. No en vano somos el 11 % del PIB, el 9 % de la población activa y el principal contribuidor a la balanza comercial de este país, con 16 500 millones el año pasado de aportación a la exportación e importación de vehículos. Siempre me gusta decir que generamos un empleo estable y de calidad —el 84 % de los trabajadores de nuestras plantillas son indefinidos— e invertimos muchísimo en la formación de las personas, con un carácter muy tecnológico e innovador, que es el que requiere una industria como la de la automoción en España. Somos los segundos fabricantes de automóviles en Europa y los octavos a nivel mundial. Por eso, respecto a la industria de automoción en España a mí siempre me gusta decir que es un tesoro que responde a una convicción y a un apoyo decidido hace muchos años, y ahora estamos disfrutando de ese tesoro y el objetivo de los fabricantes de automóviles y de ANFAC, en su representación, es que esto siga siendo así en un modelo transformador de nuestro modelo productivo y de negocio en el que estamos inmersos y que tiene mucho que ver con la ley de movilidad que comentaremos.

Como grandes cifras también —para que nos situemos— a nivel matriculación de vehículos, cerramos el año pasado con una caída del 5,4 %; matriculamos algo más de 800 000 vehículos el año pasado cuando el mercado potencial de un país como España se sitúa entre los 1,3 y 1,5 millones. Si nos comparamos con un año normal, como fue el de 2019, la caída fue de un 35 % y nos hemos recuperado peor de la COVID y de la crisis de los componentes que otros mercados europeos. En términos de producción, como decía, somos los segundos fabricantes de automóviles a nivel europeo, solo por delante tenemos a Alemania y por detrás tenemos países como Francia e Italia. Yo creo que es importante; en pocas cosas España es la segunda de Europa. Cerramos el año con 2,2 millones de vehículos, cuando nuestra capacidad productiva está en torno a los 3 millones de vehículos. Evidentemente, como en otros muchos sectores, nos ha afectado muchísimo la crisis de los componentes, la inflación y un montón de elementos no exclusivos del sector de la automoción.

Entrando un poco más en detalle es importante poner el foco en la calidad de nuestro parque circulante. España cuenta con un parque circulante de unos 25 millones de vehículos turismos, 30 en total. Si hacemos una categorización de este parque por antigüedad lo que vemos es que tenemos un parque muy antiguo, de 13,9 años de media, cuando la media europea se sitúa en poco más de 11 años, y además con una tendencia alcista; es decir, no conseguimos romper esa tendencia de envejecimiento del parque circulante. Aproximadamente, el 65 % de los vehículos de nuestro parque tienen más de diez años, y no tengo que decirles lo que significa un vehículo de más de diez años y tampoco lo que significa un vehículo de más de quince años —que es el 20 % de nuestro parque circulante— en términos de seguridad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 25

e impacto ambiental de esos vehículos en circulación. Vemos con preocupación —y evidentemente responde a muchas variables, no es única y exclusiva— cómo está evolucionando el mercado del vehículo de ocasión en España y especialmente el mercado del vehículo de ocasión de más de quince años. El año pasado por cada vehículo nuevo se vendió uno de más de quince años. Un vehículo de más de quince años no tiene los elementos de seguridad activa y pasiva que tiene un vehículo nuevo, pero además, desde el punto de vista ambiental, si lo comparamos con un vehículo nuevo, da igual de qué tecnología, estamos hablando de que el de quince años emite un 30 % más de CO₂, un 70 % más de óxido de nitrógeno y un 80 % más de partículas. Y vemos con preocupación esa tendencia en nuestro parque circulante. En esta transparencia resumíamos un poco estos datos que les decía y también se ve claramente que en los vehículos nuevos que se están matriculando en España, desde el punto de vista de emisiones de CO₂, España se sitúa de media por encima de los principales países europeos, es decir, vamos más lentos en la matriculación de vehículos nuevos de cero y bajas emisiones y especialmente —como comentaré luego con más detalle— en la matriculación de vehículos electrificados.

Nosotros, como fabricantes, seguimos impulsando la electrificación, porque la electrificación es la gran protagonista para conseguir los objetivos de descarbonización y de mejora de calidad del aire que tenemos sobre la mesa. Hay muchas tecnologías y creemos en la neutralidad tecnológica, pero, no nos engañamos, a día de hoy la tecnología protagonista es la electrificación, porque no existe otra que sea capaz de responder a los retos en materia de reducción de emisiones de CO₂, que tenemos sobre la mesa. Además, son retos y objetivos que no son voluntarios sino que son obligatorios y, en el caso de que no seamos capaces de cumplir con esos objetivos de descarbonización, la industria de automoción tendrá que pagar multas millonarias. La semana pasada —y todos lo hemos leído— se aprobaba en el Parlamento Europeo el fin de la matriculación en 2035 de los turismos y furgonetas que no tuvieran cero emisiones de CO₂. Eso significa que en 2035 en Europa no se podrá vender ningún vehículo que no tenga cero emisiones de CO₂, por el tubo de escape, y, si eso sucediera, que no va a poder suceder, pero si sucediera tendríamos que pagar multas millonarias por no conseguirlo.

Nosotros estamos, por tanto, absolutamente comprometidos con la descarbonización del transporte y con la mejora de la calidad del aire y somos los que vamos, digamos, al principio de la manifestación. Estamos poniendo cada vez más vehículos en el mercado de cero y bajas emisiones; pueden ver que a día de hoy en el mercado hay más de 103 modelos de vehículos híbridos enchufables, más de 138 modelos de vehículos de batería, eléctricos puros, y más de 165 modelos híbridos convencionales. Todas las marcas tienen oferta comercial en esos segmentos y es una oferta que seguirá creciendo. De hecho, muchas marcas a nivel internacional ya han anunciado planes muy ambiciosos de no fabricar vehículos de combustión en el corto plazo. Eso en términos de oferta comercial. En términos de producción de vehículos estamos haciendo los deberes. Todas nuestras fábricas tienen inversiones de vehículo electrificado. A día de hoy están luchando de manera denodada por atraer nuevas inversiones de vehículo electrificado. Hoy en día el 12 % de nuestra producción se compone de vehículos electrificados. No es una cifra grandiosa, pero es una cifra importante, teniendo en cuenta que en 2019 esa cuota era prácticamente del 0 %, exactamente del 0,1 %, con lo cual en un entorno —insisto— de denodada competencia a nivel internacional por atraer nuevas inversiones, se están haciendo grandes esfuerzos por parte de la industria para ser cada vez más competitivos, aunque el entorno no acompañe.

Desde el punto de vista de la matriculación, como decía, no vamos al ritmo deseado. El año pasado cerramos con 78 000 unidades de vehículos electrificados en España. Eso representa el 9,6 % de la cuota de mercado, pero sobre un volumen que ya es muy bajo, 800 000 vehículos, en lugar de los 1,3 o 1,5 que corresponde a un país como el nuestro. Por tanto, aunque la electrificación va evolucionando y creciendo de manera sostenida, el ritmo necesario no es el que se requiere para cumplir los objetivos de descarbonización tan ambiciosos que tenemos sobre la mesa, y eso se ve aquí. Si se fijan en la evolución de la cuota de matriculación de turismos electrificados, la media europea se sitúa en torno al 20 %. Países como Reino Unido o Alemania están por encima, y ya no hablo de los países nórdicos, que se salen de la gráfica, pero España está en el bloque inferior, con un 9,2 %; y es un 9,6 %, porque el dato no está actualizado. Como ven, Europa se está partiendo en dos en el ritmo de electrificación. Claramente, hay diez puntos de diferencia con respecto a la media europea, y eso es síntoma de que hay que acelerar.

Además, no es un tema de renta per cápita, porque hay países como, por ejemplo, Portugal, que tienen una cuota de electrificación del 20 % con una renta per cápita mucho menor que la española. Al final, se trata de que se reúnan las condiciones y los instrumentos necesarios para favorecer esa electromovilidad. Desde el punto de vista de puntos de recarga, que es un requisito que debe acompañar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 26

de manera acompasada al desarrollo del mercado, España se sitúa a la cola de Europa, como pueden ver en la gráfica de la derecha. Como decía, Europa, en términos de electromovilidad, se está partiendo en dos. La distancia respecto a los países productores y equivalentes sigue siendo elevada, por lo que es necesario poner instrumentos sobre la mesa y prestar un acompañamiento que ayude a solventar esa pérdida de ritmo.

Entrando en harina, si me lo permiten, respecto a cómo vemos nosotros este proyecto de ley, en primer lugar la movilidad de personas y mercancías requiere de una cuidadosa planificación, así como una visión global y local de la misma, además de una implementación gradual y consenso entre todos los agentes públicos y privados que forman parte del ecosistema de la movilidad. Y nosotros entendemos este proceso de planificación como un proyecto país, por lo que desde hace ya varios años en ANFAC venimos demandando la necesidad de definir un modelo de movilidad para España teniendo en cuenta nuestra situación de país industrializado desde el punto de vista de la automoción, un modelo de movilidad sostenible, que para nosotros se debe materializar en este proyecto de ley y debe tener en cuenta todas las variables como un ecosistema, de modo que el respeto por el medio ambiente, pero también resultar viable desde el punto de vista económico y velar por el interés social se vean como un trinomio inseparable, es decir, deben ser tres aspectos que han de ir de la mano para obtener el máximo beneficio. En este contexto, en ANFAC creemos en una movilidad sostenible, de manera que todos los medios y soluciones para el transporte deben tener su lugar siempre y cuando resulten sostenibles. Y para ello, como decía, se requiere de un enfoque sistémico, gradual e integrado que se apoye en la tecnología para establecer las soluciones, al igual que en otras variables, como la concienciación ciudadana, la planificación urbanística y la mejora de los flujos logísticos y de transporte, entre otros muchos, para abordar ese concepto de movilidad sostenible que conjugue los tres intereses: el medioambiental, el social y el económico.

En este marco, nosotros valoramos positivamente este desarrollo normativo, que venimos demandando desde hace años. Sin embargo, creemos que existe margen de mejora en esta ley, que no responde cien por cien a la visión global y local que comentaba anteriormente, ya que diseña un modelo de movilidad que no responde a la realidad social, económica e industrial de un país como España ni tampoco a la aproximación que la propia Europa viene planteando en toda su normativa sobre sostenibilidad, en la que cuando habla de movilidad sostenible apunta hacia la creación de sistemas multimodales, en los que todos los medios de transporte sostenibles tienen su lugar, están integrados y mantienen un equilibrio a fin de poder responder a las necesidades del ciudadano, que, no nos equivoquemos, es quien marca la pauta y los tiempos, el que expresa sus necesidades de movilidad y decide cómo moverse.

Nosotros, como fabricantes, decía anteriormente, estamos absolutamente comprometidos con la descarbonización del transporte y la mejora de la calidad del aire y también estamos inmersos en una transformación de nuestro modelo productivo y de negocio. No hay ningún otro sector que tenga que hacer una transformación en menos de diez años como el del automóvil; no hay ninguno que tenga que hacer esa transformación. La movilidad sostenible, cualquier modelo de movilidad sostenible y, en concreto, este proyecto deben girar en torno a las necesidades de movilidad del cliente, del ciudadano o de las empresas, que cada vez son más diversas y requieren o están dispuestas a adoptar modelos de movilidad o de transporte más sostenibles siempre y cuando se garantice su competitividad, la accesibilidad, la asequibilidad, la disponibilidad, la seguridad y la confortabilidad.

España, desde nuestro punto de vista, y, en particular, en esta ley, debería defender un modelo de movilidad sostenible, con automóviles sostenibles, con automóviles de cero o bajas emisiones, y no con un modelo en el que *a priori* parece que el automóvil se considera el medio de transporte a eliminar, incluso —insisto— aunque sea de cero o bajas emisiones, porque ese modelo sin automóviles es un modelo contrario a los intereses económicos e industriales de este país, porque creemos que se puede tener una movilidad sostenible y cumplir con los objetivos de neutralidad climática y mejora de la calidad del aire manteniendo nuestra riqueza, nuestro empleo y nuestra industria. Es posible y simplemente tenemos que trabajar en ello.

Por eso, como primer comentario sobre la ley, está la definición de la ley de movilidad sostenible basada en esos tres requisitos, conjugando el desarrollo económico, social y medioambiental de manera equilibrada. Creemos que el proyecto de ley debería enfocarse hacia un sistema de movilidad multimodal plenamente integrado y fluido que aproveche las fortalezas de los distintos medios de transporte y favorezca su sostenibilidad. Como decía, no creemos en la jerarquización de los modos de transporte,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 27

sino en una aproximación al cliente, el cual, en el centro, es quien toma la decisión sobre qué medio de transporte utilizar, siempre y cuando estos medios sean crecientemente sostenibles, estén integrados y resulten asequibles al ciudadano.

Otro de los aspectos que nos preocupan de este proyecto de ley es que intente marcar una pauta en la previsión sobre infraestructuras ligadas a la movilidad y establecer ese marco estratégico para la planificación de las infraestructuras sin que se hable de la infraestructura para recarga de acceso público y repostaje de combustibles alternativos. El proyecto de ley solo dedica una disposición adicional o transitoria —ahora no recuerdo exactamente— con respecto a poner en marcha un registro de puntos de recarga de acceso público en España. Dicho registro ya está contemplado en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y debería estar disponible desde mayo de 2022. Nos resulta curioso que en un proyecto que debe abordar esa movilidad sostenible y definir las inversiones y cómo se realizarán las infraestructuras asociadas a la movilidad de un país como España no se hable del instrumento necesario para garantizar que el transporte en automóvil sea de cero o bajas emisiones, es decir, que no se hable de la infraestructura para recarga eléctrica ni de la infraestructura para repostaje de combustibles alternativos que requiere España. Por eso, nosotros creemos necesario que esta ley integre un órgano que planifique, impulse, gestione, coordine y financie el despliegue de una red de infraestructuras para recarga suficiente o mínima en cantidad y calidad, es decir, en potencias y capilaridad suficientes a largo del territorio.

Creemos que esta ley sería una oportunidad excelente para definir lo que Europa en dos meses nos va a pedir que definamos, porque estamos pendientes de que se publique el nuevo reglamento relativo al despliegue de combustibles alternativos, conocido como AFIR. Ese reglamento va a definir objetivos vinculantes para los Estados miembros en el desarrollo de infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles alternativos y España debe definir sus objetivos vinculantes calendarizados por años, así como las potencias para garantizar una mínima infraestructura. Les comento que a día de hoy, a falta de un registro sobre puntos de recarga, España cuenta aproximadamente con 18 000 puntos de acceso público. Ese es el número que tenemos estimado, porque insisto en que no disponemos de un registro oficial. El PNIEC y el plan de recuperación, el PRTR, apuntaban a que en el año 2023 deberían estar circulando en España 250 000 vehículos eléctricos y deberíamos tener entre 80 000 y 110 000 puntos de recarga de acceso público, y, sin embargo, insisto, solo tenemos 18 000. Para el año 2030 apuntamos a cinco millones de vehículos eléctricos y el PRTR habla de 250 300 puntos para recarga de acceso público. Por tanto, necesitamos acelerar el despliegue de infraestructuras para recarga de acceso público, para lo que es preciso que nos planifiquemos y coordinemos, porque el desarrollo de la infraestructura para recarga es muy compleja, depende de muchas administraciones, a nivel central, autonómico y local, de autorizaciones de los ministerios de Transportes e Industria, lo que no solo ocurre solo en España, sino en todos los países europeos. Así pues, necesitamos de esa coordinación y ese diálogo para que la iniciativa privada, que existe, con ganas de invertir en infraestructuras de recarga, pueda desplegar el potencial que hay en España.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Debe terminar, por favor.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA DE INDUSTRIA Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): Acabo.

Por último, la ley habla de la introducción de una tasa para el acceso a las zonas de bajas emisiones, y nosotros entendemos que a día de hoy, con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, con la obligatoriedad que existe de crear esas zonas de bajas emisiones para todos los municipios de más de 50 000 habitantes, ya hay habilitación suficiente para conseguir que en esas zonas de bajas emisiones se consiga esa reducción, un menor impacto y la mejora de la calidad del aire, por lo que consideramos que no procede habilitar ninguna tasa de acceso a las ciudades. La introducción de esa tasa para determinados vehículos tendría sentido si no existieran las restricciones de acceso a la circulación, que —insisto— ya existen por la creación de las zonas de bajas emisiones. Nosotros creemos que hay que prohibir la restricción de acceso a los vehículos más contaminantes. No se trata de dejar entrar o no a un vehículo en función de si paga o no paga, en lugar de abordar si ese vehículo puede entrar porque es sostenible, es de cero o bajas emisiones. Insisto, creemos que ya existe el instrumento y que no es necesario habilitar a los municipios para crear una tasa de ese tipo.

Señorías, por mi parte nada más. Espero haber sido clara en la exposición. De nuevo, les agradezco que me hayan escuchado y la oportunidad de habernos dejado participar. Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 28

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias por su intervención.

Seguidamente pasamos a la de los distintos portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, tiene la palabra el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenas tardes. Muchas gracias.

En primer lugar, ¿por qué hay tanta diferencia entre Portugal y España, por ejemplo, en cuanto a la compra de vehículos eléctricos?

Creo que en la asociación tenéis fabricantes de vehículos para transporte. ¿Cómo está la situación? Me interesaría saber qué perspectivas tendríamos con el hidrógeno respecto al transporte con camiones. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor López-Bas Valero.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señora presidenta.

Muchas gracias por su exposición, que me ha parecido muy interesante. Quienes en este Congreso coincidimos en esta Comisión de Transportes y en la subcomisión de recarga eléctrica y el vehículo de hidrógeno ya hemos tenido conocimiento sobre muchas de las cuestiones que hoy se han planteado y nos parece importantísimo que precisamente se hayan contemplado en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, cuando lo que se pretende es dar solución a todo el tema relativo a las infraestructuras necesarias para que esa movilidad de verdad sea sostenible.

En ese sentido, tengo que confesar que no tengo mucho que preguntarle. Es verdad que a través de esa subcomisión tenemos mucha información, y además creo que ANFAC ha comparecido en ella, de modo que tenemos información de primera mano. No obstante, después de determinadas experiencias, sobre todo no muy favorables al PERTE del vehículo eléctrico o incluso respecto a la necesidad de que exista mayor interrelación del Ministerio para la Transición Ecológica y las entidades que se integran en el grupo de trabajo, quisiera saber si entiende que precisamente para el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible sería necesario que hubiera mayor coordinación, al menos entre ambos departamentos ministeriales, el Ministerio para Transición Ecológica y el Ministerio de Transportes, puesto que en algunos momentos parece que esa coordinación o, al menos, el manejo de la información no resulta todo lo eficiente o eficaz que debería ser para lograr el mejor resultado posible con este proyecto de ley.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra el señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidenta.

Muchísimas gracias, señora Arancha García, por su comparecencia y por habernos hecho esta presentación, con una primera parte acerca de la situación del Estado español en cuanto al desarrollo del vehículo eléctrico, a lo que luego me referiré, y una segunda centrada estrictamente en el proyecto de ley que hoy nos ocupa. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Respecto a la primera, yo también le pediría que desde su óptica nos dijera cuáles son los motivos de esta Europa a dos velocidades que estamos construyendo con relación a la implantación del vehículo eléctrico y por qué en el caso de España estamos en el segundo furgón, si bien ya me atrevería a lanzar algunas respuestas. En todo caso, aunque muy pocas con éxito, sin haber contado con el visto bueno de este Congreso, nosotros hemos presentado diferentes iniciativas, que seguramente también compartimos con ANFAC. Pero lo que está claro es que las cosas no pasan porque sí, todo tiene una razón y un motivo. No sé si a través de esta ley se pueden corregir algunos de esos aspectos, aunque, vista la técnica legislativa que tenemos en esta casa, cualquier ley da para cualquier cosa y, por tanto, siempre es buena una disposición adicional que pueda ayudar a soslayar problemas colaterales. En todo caso, me gustaría que desarrollase un poco desde su óptica cuáles son los principales motivos del retraso de la implantación del vehículo eléctrico en España.

Respecto a la ley, dice usted que existe la percepción de que el automóvil en su uso privado es una modalidad de transporte a eliminar. La verdad es que, si uno lee algunos artículos del proyecto de ley, también le puede causar esta impresión. Creo que nosotros tenemos la obligación de fomentar una movilidad sostenible medioambientalmente, y, por tanto, no caben los vehículos de combustión a medio y largo plazo. Creo que en esto podemos coincidir, aunque otra cosa es cómo estemos haciendo la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 29

transición, porque no la estamos haciendo bien. Cuando se dice que se deben primar las tecnologías que supongan menos emisiones contaminantes, estamos absolutamente de acuerdo, pero, cuando se habla de aquellos vehículos que suponen menor ocupación del espacio público, uno ya puede hacer esas interpretaciones que están haciendo ustedes acerca de que lo que se quiere es eliminar ese tipo de transporte.

Respecto a la tasa de acceso a zonas de bajas emisiones, nos gustaría decir que se trata de un debate profundo, que requiere de una reflexión muy honda. En todo caso, esta es una cuestión que nos preocupa y que seguramente no va a quedar resuelta en esta ley, dejando una puerta abierta a lo que tendremos que explorar en el futuro.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Miralles Martín tiene la palabra.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente.

Tan solo quiero agradecer a la compareciente el tiempo que nos ha dedicado. No tengo preguntas que formular.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Popular, el señor Gago Bugarín tiene la palabra.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenas tardes. Muchas gracias, presidente.

Doña Arancha, muchas gracias por comparecer en esta Comisión. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero agradecerle no solo su participación, sino también el papel de la dirección de plantas de fabricación de toda la industria, directa e indirecta, ya que es la segunda generadora en producto interior bruto de España, por lo que supone para la marca España y la generación de empleo en nuestro país.

La verdad es que los datos que usted nos ha trasladado son relativamente preocupantes desde el punto de vista de que estamos inmersos en una transición y transformación, de una descarbonización global, y no solo a nivel del transporte. España, siendo la segunda potencia europea y la octava a nivel mundial en fabricación de vehículos, no puede estar a la cola en esa transición y transformación dentro de la Unión Europea. Que tengamos un parque móvil con más de 25 millones de vehículos pero que vaya en aumento no solo el volumen de nuevos, sino también el de antiguos; que en España se venda 1,4 vehículos de más de diez años por cada vehículo nuevo o uno que tenga más de quince años por cada uno nuevo nos indica que hay un patrón de consumo de igual a igual entre comprar un vehículo de más de quince años y uno nuevo, lo cual es realmente alarmante, sobre todo cuando lo que perseguimos es la reducción de emisiones. Como usted decía y recoge el informe con datos europeos, un vehículo de más de quince años emite un 70 % más de NOx, un 80 % de partículas y un 30 % más de CO₂. Por tanto, estamos yendo en dirección contraria a la que deberíamos ir. Y, evidentemente, una pregunta tiene que ver con la renovación del parque, si esta ley de movilidad debería comprometerse con una renovación del parque automovilístico.

Efectivamente, no se toca nada sobre la instalación de puntos de recarga, y en una ley de movilidad sostenible creo que tendría sentido que se reflejase de forma más expresa un compromiso y un plan de actuación en materia de instalación de puntos de recarga. Usted decía que tenemos 18000 puntos. Creo que en el PNIEC estaban previstos 45000 para el año 2022 y 80000 para 2023. Estamos en 18000, de modo que tenemos un problema. Y creo que tenemos un problema también con la España rural y a lo mejor habría que tratarlo en la ley de movilidad, porque hay cuarenta zonas en España sin un punto de acceso público a menos de cien kilómetros de distancia.

Pero es evidente que también tenemos un problema en materia de matriculaciones, con una caída del 35% con respecto a 2019, aunque ha habido un aumento en enero, por lo que he visto en los últimos datos de ANFAC. Es evidente que tenemos un problema, pues han caído un tercio las matriculaciones con respecto a 2019, y en nuestro grupo parlamentario cree que no tiene que ver solo con una cuestión económica, que también, sino con que los ciudadanos están un poco perdidos sobre qué modalidad de transporte es la que deberían utilizar a corto plazo.

En relación con la utilidad tecnológica y los combustibles alternativos, le planteamos si cree que en la ley de movilidad habría que incluir a corto plazo distintas alternativas de movilidad respecto a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 30

descarbonización, y que no fuera solo la eléctrica, y si a lo mejor hay que establecer unos plazos o dejar estipulado en la ley que la electrificación es el fin último. Para contribuir al objetivo en el que estamos inmersos, que es la reducción de las emisiones y los contaminantes atmosféricos, igual hay que transitar con otras tecnologías intermedias a la par, hasta que podamos posicionarnos únicamente en la electrificación.

Sobre las zonas de bajas emisiones —y esta es mi última pregunta—, ¿cómo creen ustedes que debemos abordar el reto de impedir que determinados vehículos puedan acceder a las zonas centro de las ciudades? Ha dicho que están en contra de los peajes de entrada, y nuestro grupo parlamentario también está en contra de esa exigencia. Nosotros le planteamos si debemos establecer criterios homogéneos y progresivos en todas las ciudades de España y si deben atender más a criterios atmosféricos, y no tanto a otras etiquetas si lo que debemos perseguir es la reducción de los contaminantes atmosféricos en las ciudades.

Esta es nuestra batería de preguntas, dado que en tres minutos es a lo que nos da tiempo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por último, por el Grupo Socialista tiene la palabra doña Cristina López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Muchas gracias, presidente. Muchísimas gracias, señora García, por su intervención.

En el Grupo Parlamentario Socialista queremos reconocer la gran relevancia del sector, que, como bien ha comentado, representa un 11 % del PIB nacional. Efectivamente, es el sector más transformador, siempre en constante transformación, y, de verdad, queremos agradecer el compromiso que directamente tiene con la descarbonización.

En su intervención hablaba de proyecto de país, y, efectivamente, es necesario que se ponga en marcha una ley de movilidad que haga de eje vertebrador en todo el país y no olvide a las zonas rurales. Se refería usted a que los usuarios marcan sus necesidades, que no es el transporte sino el usuario el que marca la necesidad. Yo quería destacar que esta ley también respeta las competencias autonómicas. Por ejemplo, en mi autonomía hoy mismo se ponía en marcha, justamente en mi provincia, un transporte sensible a la demanda que creo que además es digno de estudiar, que lo podríamos ver en esta Comisión, porque también se podría avanzar así en esta ley. Como venimos comentando, las zonas rurales no pueden quedar olvidadas en esta ley, y, desde luego, es lo que pretendemos los gobiernos socialistas, que no se olviden las zonas rurales. Así, con este proyecto, llamando desde el propio móvil o a través de una aplicación, cualquier persona en la comarca de Campo de Montiel hoy puede acceder a un servicio sensible a la demanda y así desplazarse por temas médicos, por ejemplo, entre otros muchos.

En el Partido Socialista consideramos que esta ley no pretende eliminar el vehículo, como ustedes decían. Estudiaremos si alguno de los artículos puede dar esa sensación, porque para nada eso obedece a la realidad ni es lo que pretende la ley. Y también estudiaremos el tema relativo al despliegue de una red de puntos de recarga.

Sin duda, para cualquier aclaración, nos pondremos en contacto con vosotros, como hacemos habitualmente.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

A continuación tiene la palabra doña Arancha García Hermo por tiempo de diez minutos para dar respuesta a todas las cuestiones planteadas.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA DE INDUSTRIA Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): Gracias, presidente.

El señor Ruiz de Pinedo me preguntaba por qué Portugal va más rápido en electromovilidad y tiene una cuota del 20 %, mientras que la nuestra es del 10 %. Portugal lleva apostando por la introducción de la electromovilidad desde 2009. ¿Cómo lo ha hecho? Por un lado, tiene una fiscalidad superfavorable a los vehículos eléctricos, siguiendo el modelo nórdico, el sueco y el de los Países Bajos, con una fiscalidad muy favorable a los vehículos eléctricos, al tiempo que desde hace años viene planificando su red de infraestructuras de recarga. Lo hizo a través de una entidad semipública que se llama Mobi.E, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 31

básicamente lo que inicialmente hizo fue planificar el despliegue de infraestructuras de recarga a lo largo de todo el territorio. Definía regiones o zonas donde era necesario poner un punto de recarga para garantizar la capilaridad a lo largo de todo el territorio y en esas zonas la iniciativa pública o privada ponía puntos de recarga, de manera que hoy día a lo largo de todo el territorio tiene una red mínima para recarga de acceso público. Ahora, como ya han conseguido esa red mínima, la mayor parte de los puntos que se explotaban de manera pública se están liberalizando. Básicamente, ese es el modelo portugués. Desde el punto de vista de la demanda, ha trabajado con una fiscalidad favorable al vehículo eléctrico y ha trabajado acompasadamente en el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público. Eso es lo que ha hecho Portugal —muy bien hecho, por cierto— para conseguir ese fin.

Respecto al tema de los camiones, la semana pasada, el 14 de febrero, el Día de los Enamorados, la Comisión Europea planteaba la nueva propuesta de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados. En esa propuesta de reglamento europeo se dice que, en el año 2040, no el 100 %, como en el caso de los turismos y las furgonetas, pero sí el 90% de los camiones que se vendan en Europa tendrán que ser cero emisiones y, en 2035, todos los autobuses urbanos serán cero emisiones también. Es decir, sigue con esa senda ambiciosa respecto a la neutralidad climática, desde nuestro punto de vista, compartida, insisto.

¿Qué ocurre con los camiones? Los camiones son una herramienta de trabajo; tienes que garantizar, uno, que el *total cost of ownership* de explotación de ese camión es ventajoso con respecto a uno equivalente; dos, que las prestaciones de ese camión —imáginese uno eléctrico con respecto a uno de combustión— son las óptimas para realizar ese servicio y, tres, tienes que garantizar, sí o sí, una infraestructura de recarga que, además de ser de superrelevada potencia —que no existe en España a día de hoy—, tiene que garantizar unos espacios suficientes para que ese camión —eléctrico en este caso— cargue durante el tiempo de parada del transportista. Es decir, es un sistema aún mucho más complejo que el despliegue de la electromovilidad en los turismos, donde se presupone que, aunque España no tiene muchas viviendas unifamiliares, un gran porcentaje se puede recargar en el trabajo o en casa. O sea, es un mundo muchísimo más complejo y ese transporte va a requerir de muchísima más planificación y de mucha más viabilidad técnico-económica. No sé si he respondido, pero el reto es muchísimo mayor que en el caso de los vehículos ligeros.

El señor López-Bas Valero me hablaba del tema de la coordinación entre el Ministerio de Transportes y Transición Ecológica para el despliegue de la infraestructura de recarga. Es fundamental que haya coordinación no solo a nivel ministerial, sino a nivel autonómico e incluso local, para el despliegue de infraestructuras, porque nosotros tenemos identificados más de veinte pasos para poner un punto de recarga de acceso público en España: desde la solicitud a la distribuidora del acceso y conexión a autorizaciones en carreteras, expropiaciones, autorizaciones hidrográficas, autorización de la industria... Hay como veinte pasos supercomplejos que requieren una diversidad de entidades administrativas diferentes que precisan esa coordinación, y es lo que venimos demandando. Se ha dado el primer paso con ese grupo de trabajo, el GTIRVE, el famoso grupo de trabajo para el desarrollo de la infraestructura de recarga, pero tenemos que acelerar, acelerar en la identificación de medidas que los distintos agentes involucrados en el desarrollo de la infraestructura de recarga han planteado a los ministerios. Hay que elegir aquellos elementos que puedan ser más rápidos y que puedan garantizar ese despliegue, porque hay muchos puntos de recarga en España a falta de, por ejemplo, conexión a la red; muchísimos, cientos de puntos que se podrían estar utilizando y no se está haciendo, como muchísimos otros ejemplos, con lo cual la coordinación es fundamental. Portugal lo coordinó con una entidad pública, Alemania tiene una entidad que depende del Ministerio de Transportes y que coordina todo el despliegue de infraestructuras de recarga de acceso público, y van poniendo objetivos diferentes, calendarizados por años, y van abordando las regiones que, por ejemplo, no tienen ningún punto de recarga.

El Grupo Plural me preguntaba por qué había dos velocidades en Europa. Para que la electromovilidad vaya al ritmo que sea necesario se tienen que juntar dos cosas: primero, garantizar la accesibilidad al vehículo, el precio, y garantizar la usabilidad. El coste de adquisición a día de hoy de un vehículo electrificado es en torno a un 20 o un 25% superior al de uno de combustión tradicional. Eso teniendo en cuenta la subida de precios que han tenido todos los vehículos por lo que todos sabemos. Pero en el coste de adquisición del vehículo hay programas de ayuda a la demanda donde el Gobierno español ha dado pasos muy importantes, poniendo planes plurianuales con dotación suficiente. Falta mejora en la ejecución de los fondos y falta rapidez en dar esas ayudas a los ciudadanos. Un ciudadano no puede tardar un año en cobrar la subvención del MOVES, porque si te compras un vehículo quieres cobrarlo. Por ejemplo, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 32

Portugal tienen tres semanas máximo para cobrar la subvención del MOVES portugués. Hay que agilizar esos procesos, porque el instrumento está y lo valoramos muy positivamente. El MOVES es un instrumento muy positivo y es un plan plurianual bien dotado. Lo malo es que se distribuye entre las comunidades autónomas, pero sabemos que eso no se puede cambiar porque las competencias son así, aunque nosotros tenemos identificados elementos que favorecerían muchísimo la rapidez y el acceso a esos fondos por parte de un ciudadano que da el paso para comprarse un vehículo eléctrico.

La otra parte, la usabilidad, es la de la infraestructura de recarga. Tenemos que garantizar que el vehículo eléctrico es un vehículo de todo uso, el único vehículo de una familia, si es que esa familia decide tener un vehículo, que no tiene por qué decidir tenerlo, ya que puede tener otras opciones de movilidad, pero si decides tener un vehículo tiene que garantizarse que sea un vehículo de todo uso; es decir, que se pueda utilizar en todas las circunstancias. Para eso, si puedes cargar en tu casa, fenomenal, pero si no puedes o deseas realizar trayectos que requieran un mayor número de kilómetros, se necesita un despliegue de infraestructuras de recarga de acceso público, como yo digo, con las tres ces: en cantidad, capilaridad y calidad suficiente.

El señor Miralles nos ha dado las gracias y Diego, del PP, nos preguntaba qué pensamos sobre la renovación del parque automovilístico. Tú lo has dicho: si tenemos un parque muy envejecido, tenemos que favorecer la electromovilidad. Nosotros estamos comprometidos con alcanzar la neutralidad climática. La tecnología protagonista es la electrificación, pero no es la única. La Comisión Europea ha planteado la neutralidad climática como una transición, no como una revolución absoluta; o sea, se requiere ir dando pasos, y esos pasos pasan por incorporar en el parque circulante vehículos de cero y bajas emisiones, no como está ocurriendo con la tendencia contraria, que es que el vehículo de ocasión está subiendo, y ese uno a uno, que vendamos un vehículo nuevo por cada vehículo de quince años, es una tónica y una tendencia negativa, porque, como tú bien decías, estamos consiguiendo el objetivo contrario al que se persigue, que es el que, además, perseguimos todos. Además, el mercado de vehículo nuevo está debilitado —esas 800 000 unidades— y eso tiene una repercusión directa sobre la industria. No nos equivoquemos, una industria fuerte requiere un mercado fuerte y un mercado fuerte tendrá una industria fuerte. Desgraciadamente, en España no tenemos los centros de decisión, deciden dónde invertir los alemanes y los franceses. Si tienes un mercado debilitado y si tienes un mercado electrificado debilitado, como es nuestro caso, no es un país *friendly* para invertir y tendremos que luchar con otros factores de competitividad, pero necesitamos un mercado fuerte y, a ser posible, de cero y bajas emisiones electrificado. Respecto a si habría que incluir otras alternativas, sí, cualquier vehículo cero o de bajas emisiones va a ayudar al objetivo de alcanzar la neutralidad climática.

Zona de bajas emisiones. Nosotros tenemos claramente identificado cómo deben ser las zonas de bajas emisiones. No todos los municipios tienen las mismas especificidades en términos de movilidad. La ley ya ha dado un paso muy importante y obliga a todos los municipios de más de 50 000, tengan o no problemas de calidad del aire, a poner zonas de bajas emisiones. Una zona de bajas emisiones se define como una zona de restricción a la circulación y al acceso de los vehículos, con independencia de que la fuente de contaminación sean los vehículos, ya que hay otras fuentes de contaminación y, si vemos el inventario de emisiones de cada año, hay otras fuentes de emisión distintas a los vehículos que provocan problemas de calidad del aire. No quiero ser demagoga en esto. Nosotros contribuimos a la calidad del aire, somos muy conscientes y por eso estamos trabajando en ello.

Nuestro modelo de zona de bajas emisiones es un modelo que tiene que poner el foco en los vehículos más contaminantes. Para nosotros, el mejor instrumento a día de hoy para categorizar el parque —y que es entendible por el ciudadano— es el etiquetado de los vehículos, porque no tenemos que presumir que el ciudadano tiene un máster en tecnologías y que debe saber cómo moverse en cada ciudad con cada vehículo. Es muy complejo, y para las empresas transportistas también, con lo cual el etiquetado no es el instrumento ideal, pero es un instrumento útil que pone el foco donde está el problema, en el parque más contaminante. Creemos que las zonas de bajas emisiones tienen que ser progresivas, poner el foco ahí e incentivar en todos los aspectos el acceso a los vehículos de cero y bajas emisiones, apostar por la movilidad compartida, informar previamente a los ciudadanos... En fin, una cosa equilibrada.

Por último, Cristina, perdonad si me he dejado alguna cosa, pero nosotros apostamos por esta ley de movilidad. Creemos que no debemos perder la oportunidad de tener un modelo de movilidad en este país. La ley es una percha importante y no deberíamos desaprovechar y queremos que salga adelante con aquellas mejoras que hemos intentado comentar. Es cierto que, a lo mejor, en mi intervención he sido muy directa y parece que se demoniza al vehículo. No todos los artículos demonizan al vehículo; yo creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 33

sí se requiere ese ajuste, y, evidentemente sí que creemos que hay que garantizar la cohesión social en materia de movilidad. No se puede pensar en la movilidad sostenible teniendo en la cabeza a Madrid y Barcelona. Hay que tener en cuenta todos los ritmos y a todas las ciudades. Por eso, creemos en esa aproximación multimodal y sostenible a la movilidad, porque no todas las ciudades, insisto, son Madrid y Barcelona; incluso Madrid y Barcelona, con problemas de congestión y calidad del aire, poniendo sobre la mesa medidas más o menos racionales, poniendo el foco en el parque más contaminante y haciendo medidas progresivas de restricción a la circulación, están consiguiendo los objetivos de calidad del aire. Por supuesto, hay mucho margen de mejora, pero parece que funcionan, con lo cual no hay que ir, desde nuestro punto de vista, hacia modelos de movilidad absolutamente disruptivos, sino poniendo el foco donde realmente está el problema.

No sé si he sido capaz de responder en tiempo y forma, pero lo he intentado al menos.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, yo creo que lo ha conseguido y se lo alabo. Muchísimas gracias por su intervención, por su comparecencia, por sus respuestas y por su ilustración en el día de hoy y la esperamos en otra ocasión que pueda usted participar.

La señora **DIRECTORA DEL ÁREA DE INDUSTRIA Y MEDIO AMBIENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (García Hermo): Gracias a ustedes, señorías, por escucharme.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. (Pausa).

— **DEL SEÑOR ÁLVAREZ VEGA (COORDINADOR Y PORTAVOZ DE TAXI PROJECT 2.0). (Número de expediente 219/000997).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, damos la bienvenida a don Alberto Álvarez Vega, coordinador y portavoz de Taxi Project 2.0, que va a hablarnos de su perspectiva sobre la ley de movilidad. Ya sabe que tiene veinte minutos de tiempo. Tiene usted el uso de la palabra.

El señor **ÁLVAREZ VEGA** (coordinador y portavoz de Taxi Project 2.0): Muchas gracias, presidente, diputados y diputadas.

Voy a hablar de algo que no sale en esta ley y de lo que nadie ha hablado, que es el taxi, el gran olvidado; creo que es el gran olvidado en esta ley. El taxi presta un servicio, tiene obligaciones de servicio, y se debería definir mejor o tener un apartado para el servicio público del taxi. Al final, los taxistas estamos prestando servicios para los ayuntamientos. Los taxis no son una cosa privada, son unas concesiones de los ayuntamientos y los taxistas prestamos un servicio para los ayuntamientos. No se habla, y creo que se debería hablar de esto. ¿Por qué? El servicio del taxi es el único que tiene tanta capilaridad que está en todos los pueblecitos de España o del mundo —bueno, del mundo donde todavía existe y todavía no se lo han cargado—, allí siempre hay un taxi, y ese es un servicio esencial y no sale en esta ley o, por lo menos, yo no lo he visto. Creemos que las administraciones públicas deberían estar obligadas a dar el servicio directo del taxi. Como tenemos la aplicación Picmi en el área metropolitana de Barcelona, debería ser una obligación, porque a mí me obligan a tener un certificado digital. Hay una ley según la cual todos los ciudadanos tenemos que estar digitalizados, pero no hay una ley para que todas las administraciones, en este caso, tengan que prestar un servicio a los ciudadanos directamente, sin intermediarios. Creo que esto es muy importante. Lo privado está muy bien, pero lo público debería de tener estas obligaciones.

A mí esta ley me provoca muchas dudas, aunque también es verdad que hay oportunidades. Nosotros no estamos en contra del progreso; sí que estamos en contra del falso progreso y estamos en contra de los monopolios de verdad. Entonces, crear un mercado único de datos europeo o nacional, donde las empresas privadas o las multinacionales puedan acceder a todo ese tipo de datos, a mí me da miedo; me da miedo después de lo que hemos visto, por ejemplo, con los Uber Files, o lo que vemos con estas grandes multinacionales, que ya desde la Comisión Europea se les está intentando parar los pies. En Francia y en el Parlamento Europeo se están haciendo comisiones de investigación y aquí no se ha podido hacer. Son dudas o desconfianzas que nos surgen porque realmente nos hemos llevado muchas decepciones. Nos han dicho muchas veces: no pasa nada, al taxi no le pasará nada con esta ley. Como con la ley omnibus, que todos sabemos lo que ha pasado con la ley omnibus.

Como todos ustedes sabrán, el abogado general del Tribunal Europeo ha emitido un dictamen no vinculante —no vinculante, porque parece que lo que dice el abogado es lo que va a pasar— que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 34

quiere cargar la doctrina del Tribunal Supremo, que dice tiene que haber un equilibrio entre VTC y taxis. Yo creo que, a través de esta ley, debería presentarse una enmienda un poco también en sintonía con lo que dice este abogado general, que una razón imperiosa, desde su punto de vista, de interés general debería ser justificada por medio ambiente urbano, seguridad vial, gestión del transporte local, del tráfico y del uso adecuado del espacio público. Yo quiero que todo el mundo sepa que si esta sentencia es negativa, en el peor de los casos habrá más de 2000 VTC sin control por las ciudades —Barcelona, Madrid, Málaga, Sevilla o Valencia—. Yo no sé si esto es sostenible, creo que no; cada uno tendrá su punto de vista. Creo que esto no es sostenible y pienso que, a través de esta ley, habría que introducir una enmienda que modifique la LOTT para que los entes locales y las áreas metropolitanas puedan contingentar y controlar esto, porque sostenible es que podamos controlar, que pongamos límites, creo yo. No sé si esto el Ministerio de Transportes lo tendrá en cuenta, pero ahí queda.

Nuestra Constitución, en el artículo 137 y 140, habla de las competencias municipales y las competencias locales. El artículo 2 y el 25 g) de la Ley 7/1985, del 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, también hablan de esto, y en la Comunidad de Madrid y en Andalucía han sacado dos leyes que, en nuestra opinión, han vulnerado todas estas competencias. Afortunadamente, hemos podido llevarlo al Tribunal Constitucional para que se discuta allí. Creo que esta ley debería dejar claros esos conceptos, y ya no hablo como taxista, hablo como ciudadano. Los ayuntamientos tienen que tener control del tráfico urbano, de la cantidad de vehículos que pueden acceder, que pueden circular, porque si les quitamos a los ayuntamientos esa soberanía, perdónenme, pero de que sea sostenible yo tengo muchas dudas. ¿Sin límites? Esto no tiene nada que ver con la libre competencia. Hasta Adam Smith ya decía que tiene que haber límites, si no, esto no es libre competencia, esto es una selva y es neoliberalismo. No confundamos las cosas. Tiene que haber límites, porque en las ciudades el espacio es finito, no es ilimitado —como el de las compañías aéreas, por ejemplo, o el correo electrónico, que todo el mundo siempre pone estos ejemplos—. Esto es finito, las ciudades tienen límites. De hecho, yo vengo preparado, y en Estados Unidos, que es donde se miran las personas que les gusta y apoyan todo esto de la libertad y el libre comercio, ya hay varios estudios del 2017, del 2021 y del 2022 realizados por universidades de mucho prestigio —les puedo pasar toda esta documentación para que lo vean—. Hay un estudio de 2012 a 2018 en 215 áreas metropolitanas de Estados Unidos sobre el impacto de los vehículos a través de las plataformas digitales. El impacto es una disminución significativa del uso del transporte público, una mayor congestión en el tránsito urbano y uno de los mayores niveles de contaminación. Hablamos de una disminución de más del 15% del transporte urbano por el efecto de esta libertad sin límites en estas 215 áreas metropolitanas de los Estados Unidos. Fijaos en lo que ha ocurrido en sitios donde se ha dejado a las VTC o a los vehículos sin control y sin ningún tipo de límite. Al final, ciudades como Nueva York han tenido que limitarlos, incluso Bruselas, que ya está buscando *numerus clausus*. Porque, claro, el objetivo no era la libertad, sino brindar con otros dentro.

Tenemos que definir bien lo que son los operadores de transporte. En el transporte de viajeros en vehículos de turismo esta figura no existe, no está en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Creo que habría que definir esta figura con todo lo que conlleva. En Barcelona tenemos una aplicación que se llama Free Now, que ha denunciado al Instituto Metropolitano del Taxi porque quiere imponer una regulación de la tarifa, poner suplementos. Ellos dicen que son un servicio de la información y, bajo esta figura del servicio de la información, pretenden descuentos agresivos, prácticas anticompetitivas o suplementos imaginarios por tasas de sostenibilidad —parece que detrás de la palabra sostenibilidad cabe todo—, y denuncia directamente a la Administración pública, que es la que tiene que garantizar que a cualquier usuario del taxi, utilice la aplicación que utilice, le cobren el mismo precio. Yo creo que esto es lógico cuando hablamos de un servicio público con obligaciones de servicio.

Ya hay jurisprudencia del Tribunal Europeo, hay dos sentencias, la de Élite Barcelona contra Uber, de 2017, y la de *startup*. Yo les invito a que se lean lo que dicen estas dos sentencias. También pasaré toda esta documentación. Un servicio de intermediación de la información lo que hace es poner en contacto a una persona que quiere un vehículo, un taxi o un VTC, pero no tiene ninguna intervención vertical, como cobrar por servicio, decidir la asignación de los servicios, fijar o modificar el precio de la carrera a través de bonificaciones o descuentos, realizar el cobro de servicios a través de sus aplicaciones, obtener ingresos de forma proporcional al precio del transporte de viajeros en vehículos de turismo, criterios de calidad de los servicios... En fin, estos son operadores, esto no es un servicio de la información.

Hay muchas cosas que chocan cuando ves estas empresas, estas aplicaciones que van a negociar o van a pedir a las consejerías de Transportes y no son operadores de transporte. Si son operadores de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 35

transporte, yo creo que esta ley también tendría que definir muy bien lo que es cada cosa, qué criterios tienen que cumplir para ser un operador o servicios de la información, básicamente para pagar impuestos aquí, que no estaría mal si tiene que haber financiación para las comunidades autónomas, y que no paguen en Holanda ni en estos países que están tan de moda.

Es muy peligroso, de verdad. Creo que es muy urgente introducir en esta ley que los ayuntamientos tengan la capacidad de dejarlo bien claro, que no haya lugar a interpretaciones. Yo no sé lo que sería la Comunidad de Madrid con 120 000 VTC, por ejemplo, o Barcelona y el área metropolitana con 40 000, o 30 000 entre Sevilla y la Costa del Sol. Como no vuelen, no sé cómo van a circular, sinceramente. Creo que es muy peligroso, y creo que hay que ir rápido con esto, aunque a mí me da mucho miedo la celeridad con la que parece que se quiere poner esta ley en marcha. Parece que hay prisa. **(El señor Ramos Esteban: Claro, claro)**. No lo sé. Es la sensación que a mí me da, y me da miedo. Yo creo que necesitaríamos un poco más de tiempo para profundizar, porque toca muchas cosas muy importantes y, quizá, necesitaríamos un debate más profundo, como han dicho los anteriores comparecientes.

La intermodalidad está muy bien, pero cuando metes en el mismo saco lo público y lo privado, con regímenes jurídicos distintos, bajo plataformas digitales, puede haber muchas discriminaciones y muchas desventajas para unos y otros. Al final, no nos engañemos, todos sabemos quién acaba ganando estas partidas: los que tienen más poder adquisitivo y los que tienen muchos millones de euros. Entonces, no sé si sería bueno regalar la soberanía popular y estatal a las multinacionales, porque los datos de esta movilidad son los datos de todos. No sé si se ha pensado también en los consumidores y en los usuarios. No sé si hay derecho a la información, si debería haber en esta ley un apartado más concreto, no hablando de la ley de protección de datos ni del Reglamento Europeo de Protección de Datos, sino incidiendo más en ello, sobre todo ahora que estamos en la era de los algoritmos. Nosotros hemos participado también en la nueva directiva de trabajadores de plataforma en Europa y en algunos de sus apartados se habla del derecho a la información. Como consumidor, yo tengo que saber qué están haciendo con mis datos y cómo calculan las tarifas y en qué momento. Yo creo que esto del algoritmo y esto de la caja negra ya es hora de abrirlo. Cuando voy a firmar un contrato de trabajo —ya sé que en los tiempos que corren el papel está mal visto— sé lo que pone en él y lo que firmó. No sabemos lo que hay dentro de la caja negra de los algoritmos, y yo creo que hay que abrirla. La movilidad es un derecho fundamental que solo se puede restringir en casos muy muy excepcionales y lo que debe ser objeto de la ley es el transporte, en nuestra opinión, y no la movilidad, que está muy protegida por la Constitución. Creo que son conceptos parecidos, pero distintos.

Por resumir: obligación de las administraciones públicas de prestar el servicio sin intermediarios —esta ley creo que debería obligar a las administraciones públicas—; la capacidad de los municipios de contingentar los servicios de transporte que puedan transcurrir por su localidad, siempre justificando con planes de sostenibilidad de los entes locales; y, por favor, que la LOTT hable de los operadores de transporte en vehículos de turismo, porque tenemos un agujero muy grande entre los servicios de la información y que no está bien tipificado dentro de la LOTT. Tenemos que crear la figura del operador, porque es lo que son. Ya existe en otros tipos de transporte y yo no acabo de entender por qué en el servicio de taxi o de vehículos de turismo no está reflejado.

Creo que voy a ser el que menos va a tardar.

El señor **PRESIDENTE**: Pues ahorre ese tiempo, si quiere, para responder.

El señor **ÁLVAREZ VEGA** (coordinador y portavoz de Taxi Project 2.0): Sí, les presto mi tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos cuatro minutos de tiempo. Si quiere, puede guardarlo, si no les parece mal a los portavoces.

Vamos a dar paso a los portavoces. Por EH Bildu, don Iñaki Ruiz, tiene usted la palabra.

Señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenas tardes.

Muchas gracias por la visión que nos aporta, desde el punto de vista del debate que tenemos sobre el tema de la liberalización o del transporte público, en cuanto que abrir la mano a la liberalización puede tener unas consecuencias no solamente cara al mercado, sino cara a la ocupación del espacio y del agravamiento del transporte y la movilidad dentro de las ciudades. Nos comentaba, precisamente por los datos que traía de los estudios de Estados Unidos, que esta liberalización ha traído mayor congestión, mayor contaminación y debilitamiento de los servicios públicos. Por tanto, ¿la propuesta que nos hace,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 36

entonces, si he entendido bien, es que el taxi debería ser recogido dentro de la ley como servicio público? ¿Cómo deberíamos recoger este concepto desde su experiencia y desde los trabajos que están realizando?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor LópezBas, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Muchas, señor presidente. Muchas gracias, por su exposición, señor Álvarez.

Simplemente, con el objeto de asumir la posición que usted nos comenta, entiendo que usted viene a decirnos que, de alguna manera, hay que poner límites a la posibilidad de abrir el mercado, en este caso, del transporte urbano, mediante vehículos con conductor. Sería el taxi. Es la opción que usted nos plantea. Yo entiendo que esto, al tratarse de un proyecto de ley de movilidad sostenible y, por lo tanto, integral para todos los modos de transporte, desde su perspectiva debería ser también un criterio a mantener con otros medios de transporte. Me refiero, por ejemplo, al marítimo, a los cruceros que lleguen a Barcelona, también a los aviones que lleguen al aeropuerto de El Prat o a los trenes que lleguen a la estación de Sants. Entiendo que esa es la postura que ustedes defienden. Es decir, hay que limitar cualquier tipo de apertura del mercado para que el usuario pueda moverse más y, en su caso concreto, entiendo que sobre todo en la ciudad de Barcelona. Si no es así, ¿cómo plantea entonces la reducción de posibles usuarios, por ejemplo, para el taxi en Barcelona?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers, tiene usted la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente. Bienvenido, señor Álvarez y gracias por sus explicaciones.

Nosotros sí que tenemos claro que son los ayuntamientos, que son los más cercanos a la ciudadanía, los que más conocen su territorio, los que deben legislar los vehículos que deben circular y, en este caso, la cantidad de vehículos o de taxis que deben prestar un servicio. También nos ha venido muy bien la clarificación que nos ha hecho, tal como ha expuesto mi compañero de Bildu, sobre lo que ha pasado en Estados Unidos y cómo ha congestionado el tráfico en las grandes ciudades la liberalización de estos servicios públicos. Les agradeceríamos que nos manden las posibles enmiendas lo antes posible, para ver si las incluimos en la tramitación.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederado de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, don Rafael Mayoral, tiene usted la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero compartir la preocupación de que vienen muchas cosas; viene el *carpooling*, el *carsharing* y el copón de la vela, pero no viene el taxi, que está implantado desde hace ya más de cien años en nuestras ciudades y, además, no viene en su definición, que a mí me parece lo más peligroso, como servicio público de titularidad municipal. Creo que eso es un elemento clave porque forma parte de los servicios que oferta el ayuntamiento para garantizar la movilidad al conjunto de la ciudadanía a un precio asequible y que, además, es compatible con una retribución justa de las personas que prestan ese servicio. Ahí hay un elemento clave: precisamente, garantizar las competencias municipales en materia de movilidad urbana. En ese sentido, obviamente, las garantías de prestación de servicio público que ofrece el taxi no son comparables con ningún otro servicio y creo que las experiencias que se han ido imponiendo por parte de las empresas monopolísticas son bastante duras; utilizan estrategias monopolísticas para intentar cooptar el mercado e intentar expulsar del mercado a otros operadores, incluyendo los operadores públicos. Creo que hace falta un debate a fondo en torno a cómo parar esas estrategias monopolísticas que se abrieron paso con aquello que aquí se conoció como el Uber Pop y la estrategia de expansión en el conjunto de los territorios del mundo que, básicamente, es introducirse a través de coches particulares sin tributar, sin cotizar, haciendo el pirata. Creo que bajo esa lógica se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 37

expanden este tipo de aplicaciones que tienen por objeto la constitución de un monopolio a través de una transnacional con sede en paraíso fiscal. Creo que eso tiene que ser una prioridad a la hora de plantear el derecho a la movilidad de las personas, porque la experiencia, precisamente, donde esos monopolios se han terminado de implantar es lo que se comentaba hace un momento: el ataque al derecho a la movilidad del conjunto de la ciudadanía y la incapacidad de las administraciones públicas para poder controlar el territorio. A nadie se le ocurriría plantear: ¿por qué no se pueden poner todas las terrazas que les dé la gana a los hosteleros? Obviamente, porque tenemos un espacio finito.

Hablamos de las VTC y hablamos de los taxis, pero podríamos hablar del resto de los transportes en el ámbito urbano, donde es fundamental que los ciudadanos conserven su derecho a autogobernarse, su derecho a la ciudad como un elemento fundamental de la estructura democrática de nuestro país que, desgraciadamente, la ley deja demasiado abierto. A mí me gustaría que pudiera, además, ilustrarnos en torno a los descubrimientos que han ido haciendo en cuanto a los abusos hacia los consumidores, discriminaciones y todo este tipo de cuestiones que utilizan este tipo de aplicaciones disruptivas. Es decir, cuáles son los elementos de violación de la legalidad de los que hasta ahora han podido tener constatación desde su organización en función de los diferentes estudios, tanto en materia de consumidores como en materia tributaria o en materia laboral u otras vinculadas a la seguridad vial. Probablemente tengamos algunos datos que ilustren el trabajo en esta Comisión y, posteriormente, hacia la conformación de la ponencia.

Yo creo —y con esto concluyo— que la experiencia —y hay que agradecerles mucho a la señora Ayuso y al señor Bonilla qué es lo que supone no tener una regulación fuerte—, supone que al final las administraciones se utilizan para proteger los intereses de las transnacionales y para violar la autonomía municipal. Cuando se habla de autorización urbana todo el mundo entiende que es una autorización para un municipio. La realidad con la que nos hemos encontrado es que los procesos de entrega del espacio público, tanto en Madrid como en Andalucía, han supuesto la autorización urbana para todos y cada uno de los municipios, privándoles de las competencias que tienen los municipios. Creo que no es momento de esperar a la sentencia, que de forma inequívoca será favorable a las pretensiones de declarar nulas esas dos regulaciones, y que tenemos que tomar medidas cuanto antes para garantizar los servicios públicos al conjunto de la ciudadanía. En ese sentido, me gustaría hacer una llamada a la mayoría democrática que sostiene al Gobierno para que entendamos la importancia de la protección de los servicios públicos frente a las empresas monopolísticas y frente a ese discurso llamado de la liberalización, que en el fondo es entregar la soberanía de nuestro país a las transnacionales, por encima de las instituciones democráticas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Miralles, tiene usted la palabra

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente.

Por coherencia con el posicionamiento de mi grupo a lo largo de la sesión, simplemente quiero dar las gracias al compareciente por su intervención y decirle que tomamos buena nota de las reivindicaciones del sector.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Lorite, tiene usted la palabra.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Álvarez, muchísimas gracias por su comparecencia en esta Comisión para hablar de la Ley de Movilidad Sostenible. Quiero empezar diciéndole que hay un punto de coincidencia entre lo que usted ha planteado y nuestra percepción, y es que entendemos que todos los operadores de movilidad tienen que tener su sitio en esta ley, y efectivamente el sector del taxi posiblemente no tenga el espacio suficiente. Usted lo ha defendido así y nosotros opinamos exactamente igual, que todos los operadores de movilidad —insisto, todos los operadores— tienen que tener su sitio.

Ha hablado usted, en referencia a la libre competencia, de términos como selva neoliberal, y libertad sin límite y sin control. ¿De verdad cree usted, señor Álvarez, que no hay control, que no hay regulación en la normativa española? ¿De verdad cree usted que la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres no regula esto? ¿De verdad? Hace poco, en esta Cámara, en las Cortes Generales, se tramitó una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 38

modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que precisamente lo que hace es avanzar en un régimen sancionador. ¿No cree usted que eso es una regulación? Por tanto, creo que hablar de selva neoliberal no responde a la realidad.

En relación a lo que usted ha dicho de la Comunidad de Madrid y de Andalucía, que vulneran las competencias, no hay ninguna sentencia ni ninguna resolución judicial que avale lo que usted ha dicho; no la hay. Pero, fíjese, en cuanto a la competencia desleal, no hay ninguna resolución de la CNMC ni de ningún tribunal de Justicia que diga que se ha producido en ese ámbito; no la hay. Y, si la hay, le pediría que nos la haga llegar porque no conozco a nadie que tenga una resolución judicial que hable de competencia desleal en ese ámbito, ni ninguna resolución por parte del órgano de la competencia de la CNMC. No se puede sostener que no hay regulación cuando en determinados territorios de España, como Cataluña, la resolución es tal que hace inviable que operen las VTC. Fíjese hasta qué punto está regulado en la normativa —en este caso autonómica— ese servicio, hasta el punto de que en la práctica no pueden operar.

Por cierto, ha hablado usted de la relación numérica entre licencias de taxi y VTC. Eso existe, señor Álvarez, usted sabe perfectamente que existe. En relación a ello, quería hacerle alguna pregunta. ¿Usted cree, señor Álvarez, que la oferta actual atiende suficientemente a la demanda? Segunda pregunta: ¿Debería incrementarse el número de licencias de taxi y VTC? ¿Debería incrementarse para acomodarse a la demanda? Ha hecho usted referencia a las conclusiones del abogado general y, entre otras —no la ha mencionado, pero yo se lo digo—, plantea la posibilidad de poner fin a la transmisión de licencias de taxi en el mercado secundario. ¿Qué opinión le merece esta cuestión?

Muchas gracias, señor Álvarez.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, don César Ramos, tiene usted la palabra.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señor compareciente. Me alegra verle por aquí y que podamos debatir públicamente en la casa de todos los españoles. Ha dicho algunas cosas que yo no comparto. Sabe perfectamente, porque hemos debatido en muchas ocasiones, que hay cosas que en las que estoy de acuerdo y otras en la que no estoy de acuerdo, y además tengo el defecto de que cuando no estoy de acuerdo con algo lo digo. Sé que eso en política a veces es un defecto, pero yo creo que los españoles eso también lo agradecen. Lo cierto es que no es una ley del taxi, no es una ley de la bicicleta, ni una ley de cambio climático, ni del autobús, ni del ferrocarril, pero cada uno de los sectores a los que he ido viendo yo en estas últimas semanas para hablar de la ley de movilidad me echa en cara, o nos echa en cara, que su sector no aparece suficientemente reflejado. Pero es que es una ley de movilidad con la que queremos garantizar y buscar la mejor movilidad de los ciudadanos, y es lo que vamos a intentar. Además, en este Parlamento en los últimos años —y hemos sido testigos muchos de lo que estamos aquí— hemos hablado mucho del taxi. En el año 2018, aprobamos un real decreto ley que pactamos con el sector del taxi; se aprobó aquí, en esta legislatura; el régimen sancionador de VTC, en el que también tuvo un papel importante el sector del taxi. Yo creo que en la historia democrática de este país no se había hablado tanto del taxi en esta Cámara como se habla últimamente. Entonces, que hablemos en la ley de movilidad de otras cosas tampoco está mal, siendo conscientes de que el taxi es también un elemento de movilidad urbana y que evidentemente habrá que hablar con ellos, y si tenemos que introducir algunos elementos para fortalecer más la posición del taxi, igual que otra serie de elementos, lo haremos así.

También comparto —y creo que en eso la mayoría de grupos que estamos aquí representados no tendremos problema— que, si por algún motivo la legislación europea hace algún cambio por el que las ciudades se pueden inundar de vehículos, tenemos que facilitar y posibilitar que los ayuntamientos puedan regularlo o restringirlo, teniendo en cuenta indicadores o condiciones de movilidad y también indicadores de sostenibilidad, porque creo que no nos podemos permitir que por determinados defectos que pueda tener la legislación en algún momento dado, eso pueda ocurrir. Entonces, si hay que introducir alguna enmienda —yo creo que la mayoría de partidos políticos no tendrá ningún problema—, será un elemento que habrá que estudiar aquí.

Hay otro elemento que tampoco comparto: su visión sobre los datos. Antes de hablar de Fomento, en mi vida he hablado mucho de datos y he comprobado que las empresas privadas llevan utilizando los datos —de todos, datos públicos, privados y semiprivados— para incrementar sus beneficios exageradamente. Yo creo que ya está bien y que es hora de que pongamos los datos al servicio de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 39

ciudadanos, de todos los ciudadanos. Y lo que busca esta ley es facilitar que se puedan utilizar los datos que existen actualmente para garantizar que todos nos podamos beneficiar de ellos. Yo reconozco que una de las partes que más me gustan de la ley es la que habla de los datos. Además, veo que uno de los elementos que está desarrollando este ministerio es publicar los datos de los que ya disponían las empresas privadas para que todos podamos conocer cómo se mueven los ciudadanos en este país y se puedan hacer planes de movilidad. Por eso, en algunas cosas de su intervención no comparto la visión que tiene. No comparto la visión que tiene sobre los datos. No comparto la visión de que quede infrarrepresentado el taxi en esta ley, porque creo —voy terminando—... **(El señor Mayoral Perales pronuncia palabras que no se perciben).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mayoral

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias.

No comparto que aparezca infrarrepresentado el sector del taxi, porque quien tiene que aparecer sobrerrepresentado es la movilidad de los ciudadanos; es lo que tenemos que garantizar. El taxi es un elemento más; se lo he dicho a la gente del sector con la que me he reunido y lo digo aquí públicamente. Creo que tendremos puntos de encuentro. Evidentemente, si conseguimos hacer una ley de movilidad que nos represente y con la nos sintamos cómodos todos, que creo que es lo que tenemos que conseguir, será una buena ley de movilidad. Es a lo que aspiramos nosotros con el proceso que se abre ahora.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora sí, señor Álvarez Vega, puede usted responder a todas las cuestiones que le han ido planteando.

El señor **ÁLVAREZ VEGA** (coordinador y portavoz de Taxi Project 2.0): Vale, a ver si me aclaro. **(El señor Mayoral Perales pronuncia palabras que no se perciben).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mayoral, le ruego, por favor, silencio. **(El señor Ramos Esteban: Está muy rebelde).**

El señor **ÁLVAREZ VEGA** (coordinador y portavoz de Taxi Project 2.0): El taxi tiene que definirse como un servicio de interés público, y es de titularidad de los ayuntamientos; esto es muy importante. Voy a poner el ejemplo de Barcelona o Madrid. Yo no veo en Madrid autobuses de Uber que invadan el territorio de los autobuses de línea, por ejemplo. **(Rumores)**. No los veo. A lo mejor usted los ve, señor César Ramos; yo no.

Y me alegro mucho de lo que ha dicho, porque estaba confundido. Estaba confundido, porque ahora esta ley va a obligar a Uber a compartir los datos con todos los ciudadanos. Pues me alegro mucho, de verdad. ¿Y los de Glovo? ¿Y los de Deliveroo? ¿Y los de Cabify? ¡Oiga, qué maravilla! Seguro que estarán encantados de compartirlos, seguro. Esto sí sería una buena cosa, y abrir el algoritmo para que todos tengamos las mismas oportunidades, los pequeños y los poderosos, está muy bien. Perdonad que haya saltado de tema; es que esto me ha hecho especial ilusión, la verdad. **(Rumores)**. Con usted, señor Lorite, tengo más faena. Está muy bien esto de compartir los datos.

Una ley de movilidad de la que se quejan los de las bicis, los de los taxis. Hombre, es que las personas se mueven en cosas con ruedas. **(El señor Ramos Esteban pronuncia palabras que no se perciben)**. Discúlpeme, señor César Ramos, estoy en mi turno de palabra. Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No se preocupe, que yo hago mi trabajo.

El señor **ÁLVAREZ VEGA** (coordinador y portavoz de Taxi Project 2.0): Perdón, lo siento.

Los coches tienen ruedas, las personas van dentro; también las bicicletas y los patinetes. Hombre, una ley de movilidad que no piense en el sector del taxi o en por donde se mueve la gente... Perdóneme, creo que es una respuesta un poco surrealista, pero ya tendremos tiempo de debatirlo más profundamente.

En el tema de restringir el mercado, yo he hablado de espacios finitos. Cuanta mayor frecuencia tengan los trenes, mejor. Yo no sé la frecuencia que podrá tener en una zona como el área metropolitana de Barcelona o la de Madrid, con 120 000 VTC y 16 000 taxis. Yo creo que movilidad, poca, sobre todo si tienen que ir todos a Atocha o tienen que ir todos a Ifema. Cuando hablamos de derecho a la movilidad y lo comparamos con un mercado, creo que nos equivocamos. Creo que nos equivocamos. El derecho a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 40

movilidad no es un mercado, o sea, la movilidad es un derecho. Creo que son dos cosas diferentes. Y se puede competir, pero cada uno donde tiene que hacerlo, las VTC con las VTC y los taxis con los taxis, porque son dos cosas diferentes. Uno tiene obligaciones de servicio, uno tiene precios regulados, uno tiene seguros de responsabilidad civil, cosa que otros parece ser que no, que no están categorizados como deberían, y un sinfín de cosas; me faltaría tiempo para contarlas, de verdad. Creo que no podemos confundirlo con los mercados, porque la vida no es un mercado, y menos cuando hablamos de movilidad.

Consumidores. En Taxi Project, que es la asociación que vengo a representar hoy, nosotros hemos hecho, con *hackers* y con informáticos, un estudio de metadatos durante un año a Uber, Cabify y Bolt en la Comunidad de Madrid y en la Costa del Sol, en Andalucía, y les hemos monitorizado. Todo esto es completamente legal. Es un trabajo muy innovador. En breve vamos a presentar una denuncia ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Aunque soy bastante negativo con todo lo que tiene que ver con esta institución, ya lo digo, lo intentaremos. Hemos visto más de 4 millones de servicios en los que los algoritmos se van compaginando y se ponen de acuerdo: cuando uno baja el precio, el otro lo baja también, y cuando uno lo sube, el otro lo sube también. Esto en términos de competencia es un cartel y es un pacto de precios; no hace falta reunirse para pactar precios, se pueden pactar precios de una manera indirecta. Tenemos una pericial que no se la voy a poder hacer llegar porque estamos a punto de poner una denuncia en la CNMC. También hemos puesto una en la CNMC por cartel a Glovo. Por ejemplo, Glovo dice que ellos son autónomos; pues si son autónomos, todos están pactando precios. Yo entiendo que, si hay condiciones verticales como las que tienen Glovo, es un cartel; es un cartel de miles de empresas. Vamos a ver qué nos responden. Yo creo que ahí lo tendrán bastante complicado.

Respecto a la oferta actual de vehículos, hombre, yo creo que no. Yo creo que en la Comunidad de Madrid, cuando ves a las VTC tiradas por las esquinas con los conductores durmiendo o las paradas llenas por todas partes, es que sobran vehículos. En esta sobredimensión de los vehículos y en esta libertad, el 1/30 está ahí, pero el 1/30 es un máximo y todos sabemos que cuando el Partido Popular puso el 1/30 en la ley no fue para salvar al sector del taxi, fue para salvar a los inversores de Cabify, a los que se les iba el precio de las licencias, y Uber se estaba frotando las manos. A mí también me gustaría llamar a las cosas por su nombre, como César.

Régimen sancionador. En la LOTT hay un régimen sancionador; en la Comunidad de Madrid, no. Han hecho una ley sin régimen sancionador; usted lo sabrá. Las VTC en la Comunidad de Madrid no tienen régimen sancionador. No sé si habrá alguna ciudad en todo el territorio nacional que tenga un transporte sin régimen sancionador. Eso sí que es libertad, y neoliberalismo y una selva, porque no se las puede sancionar porque no se han hecho las cosas bien, palabras del Gobierno de la Comunidad de Madrid. En Barcelona, ¿transmisión de las licencias de taxi? Hombre, si la Administración pública se quiere quedar las licencias de taxi, que las pague. ¿O ahora, que no se le pueden poner puertas al campo y todas estas cosas, qué ocurre con un autónomo que se ha empeñado en 100 000 o 120 000 euros —yo no soy partidario de eso, que quede claro aquí, ya lo he dicho muchas veces, pero es así—? Nada, es igual. Ahora cambiamos las reglas a mitad de camino. Yo creo que hay que ser un poquito coherente con lo que se dice. Incluso, con todas estas subidas de combustible que hemos tenido, las tarifas —voy a hablar de Barcelona— han subido un 5,6%, y los costes. Díganme ustedes cuál es el beneficio razonable, porque cada vez el margen es más pequeño. Esto es lo que marca la diferencia entre un servicio privado sin control, que puede subir precios, y un servicio público esencial, que tiene que estar protegido por una serie de cosas que son básicas, como que cuando hay atentados o una pandemia no te cobren diez veces más. Cuando oigo a la señora Ayuso hablar de que Uber hizo diez mil servicios gratis, y luego te metes en las concesiones y ves que les dieron más de un millón y medio de euros, a mí me entra la risa. Para los que ya hemos hecho la comunión esto no cuela, pero es un discurso que calará en otros.

Y, en cuanto a los consumidores, Rafa, más de ochenta mil quejas tenemos recogidas nosotros en redes sociales en los últimos tres años, todas de Uber, de Cabify y de Bolt, quejas de viajes en los que no ha venido el servicio. ¿En esta ley esto se va a proteger? Les leo las condiciones de servicio de Uber —Uber, tercer proveedor—: A no ser que Uber lo acepte mediante un contrato separado por escrito con usted, los servicios se ponen a disposición solo para su uso personal. Usted reconoce que Uber no presta servicios de transporte de ningún tipo —¡ojo, la jeta de le echan!; y perdón por el lenguaje, pero es que tela...— o de logística, que funciona como una empresa de transportes. Y Cabify igual. Es decir: Oiga, si usted tiene un accidente, se apaña con el de la VTC, a mí no me diga nada. Eso sí, la comisión me la llevo y todo el servicio, desde que usted coge el teléfono hasta que usted lo deja, lo controlo yo, pero yo no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 41

tengo nada que ver, porque yo soy servicios de la información. ¡Hombre, basta ya! Pongamos un poco de orden, porque ya huele un poquito todo esto.

No sé si me he dejado algo. Si es así, lo siento.

Muchas gracias, señor presidente, y perdone por lo de antes.

El señor **PRESIDENTE**: No pasa nada. Muchísimas gracias a usted por sus respuestas. Yo a cada persona que dice una palabra no la puedo parar, porque sería inviable. Gracias a usted por su intervención.

Pasamos en unos minutos al siguiente compareciente, don Joan Serra i Muset. **(Pausa.—La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE LA ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ (SERRA I MUSET). (Número de expediente 219/000998).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Continuamos con la sesión. Comentábamos con el señor letrado que el señor presidente se ha ausentado para evitar pronunciar en catalán la entidad de la que proviene el señor compareciente. **(Risas)**. Aprovecho este comentario un poco menos serio de lo habitual para darle la bienvenida, señor Joan Serra i Muset, director general de la Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà. Bienvenido y, sin más dilación, tiene usted la palabra por un tiempo de veinte minutos.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ** (Serra i Muset): Muchas gracias, lo ha pronunciado usted muy bien. **(Risas)**.

Sin más demora, voy a aprovechar al máximo los veinte minutos. Primero dedicaré cinco minutos a explicar quiénes somos y qué hacemos, para luego, vista nuestra realidad, decir cómo vemos el proyecto de ley.

La Asociación de Municipios para la Movilidad y el Transporte Urbano es una asociación que tiene su ámbito de actuación en Cataluña, que representa a ayuntamientos, a consejos comarcales y a mancomunidades —todos entes locales— y trabaja, como dice su nombre, para la movilidad pero sobre todo para el transporte público. No es una asociación nueva, lleva ya veintiún años de recorrido. Nació de la mano de dieciséis ayuntamientos hace veintiún años, como *lobby* en el área metropolitana de Barcelona para hacerse valer respecto a Barcelona, Hospitalet y Sant Adrià. Con el tiempo, la asociación ha ido creciendo a nivel de ayuntamientos, consejos comarcales y entes supramunicipales y hemos dado más servicios técnicos. Por ejemplo, en estos momentos estamos gestionando los pliegos administrativos, técnicos y jurídicos del transporte público de Tarrasa, una ciudad de 222 000 habitantes, y también de Mataró; también estudiamos cómo mejorar la sostenibilidad del transporte público en una ciudad como Vic o cómo llevar el transporte a demanda desde una ciudad como Esparraguera a un núcleo menos habitado de esa ciudad. Además, estamos trabajando para proyectos europeos y estamos también haciendo de *lobby* y ayudando a la Generalitat, igual que hoy estamos aquí; por cierto, muchas gracias por dejarnos este hueco para poder aportar nuestra opinión sobre el proyecto de ley. También estamos trabajando y somos parte de la ATM de Barcelona. La ATM de Barcelona, la Autoridad de Transporte Metropolitano, está formada por la Generalitat —que tiene la mayoría—, el Ayuntamiento de Barcelona, la AMB y la AMTU. Estos son los integrantes de ese consorcio que trabaja para la movilidad en el ámbito más habitado de Cataluña.

Como he dicho, hemos ido creciendo en servicios, hemos ido dando valor a la sociedad y hemos hecho formación en escuelas de Cataluña para formar a los niños de primaria sobre la importancia del transporte público, pero también hemos ido formando a los concejales, a los diferentes alcaldes y a los diferentes técnicos de movilidad sobre todo aquello que va cambiando y sobre cómo va evolucionando la movilidad. Somos referentes en realización de jornadas de movilidad en Cataluña —donde hemos hecho ya unas cuantas— y a ellas viene todo el sector, desde operadores a los propios ayuntamientos o los usuarios; todos intervienen en esas jornadas en las que se tratan distintas temáticas y hablamos de las diferentes actualizaciones que interesan. Hace poco hemos hecho unas jornadas en la ciudad de Reus sobre el transporte en los polígonos industriales, es decir, cómo afectan a la movilidad los polígonos industriales. En una mesa redonda hablamos, en primera instancia, de la problemática; en segunda instancia, de sitios donde están funcionando diferentes tipos de movilidad y cómo están resolviendo los problemas, y, en tercera instancia, de innovación y de cómo nuevos modelos de movilidad hacen posible lo que antes era inviable en un polígono industrial. En breve, el 23 de marzo, haremos unas jornadas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 42

Lleida y hablaremos sobre la gratuidad del transporte público, porque el sector está altamente preocupado y, como he dicho antes, queremos que todo el mundo dé su opinión, tanto el usuario como el operador, así como los ayuntamientos y de las administraciones más centrales.

Como somos parte de la ATM, estamos realizando trabajos en el ámbito de la ATM de Barcelona, como gestionar la T-16, que es la tarjeta gratuita para menores de dieciséis años en todo ese ámbito, o la T-verde para toda Cataluña, que es una tarjeta para cuando un coche de combustión contaminante se da de baja y se conceden unos años de gratuidad en el transporte público. Ahora todo ese sistema está integrado en el ámbito de Barcelona, pero en breve Cataluña pasará a tener una única tarjeta integrada, que se llama *T-mobilitat*, y en la AMTU estamos gestionando todos los títulos sociales que tiene que llevar asociada esa tarjeta en cada uno de los entes locales en que exista.

Recientemente también hemos hecho dos congresos internacionales de movilidad, en los años 2021 y 2022. Los hemos hecho en Cataluña, pero han sido abiertos a todo el mundo. De hecho, en el último congreso tuvimos como país invitado a Suecia y pudieron venir representantes de sus ciudades y también gente de su país a explicarnos cuáles son sus realidades, hacia dónde va el sector de la movilidad en ese país. Pudimos comprobar cómo van avanzando y cómo aquí podemos aplicar o no lo que ellos llevan ya años haciendo.

Hago aquí un paréntesis porque luego, cuando hable de la ley, hablaré de nuevos modelos de movilidad. En la AMTU, desde hace ya seis años, estamos haciendo transporte a demanda para muchos ayuntamientos y también para consejos comarcales. Cada vez son más los ayuntamientos y consejos comarcales que nos lo piden; por ejemplo, ayuntamientos tan grandes como el de Tarrasa, donde hace poco hemos abierto la línea L18 Flex para una urbanización de 600 habitantes que hasta ahora tenían difícil el acceso al centro en un municipio de 220 000 habitantes. Con esta nueva modalidad, con una aplicación móvil pueden seleccionar este servicio, y lo hemos hecho de la mano de aproximadamente cincuenta taxis de la ciudad de Tarrasa. Pero también lo estamos haciendo para el Consejo Comarcal del Berguedà, para Santa Susana, para Alella y para Sant Pere de Ribes. Desde hace unos años estamos haciendo transporte a demanda para muchos ayuntamientos en Cataluña; por tanto, podemos aportar mucha experiencia.

También desde hace poco, un año y medio, hemos empezado pruebas piloto de movilidad compartida con varios ayuntamientos; ayuntamientos que tienen un núcleo central donde en muchos casos están las universidades, los centros médicos y los mercados, y donde hay pueblos cercanos que se alimentan de esa ciudad, para que sus habitantes no tengan la necesidad de tener un coche y puedan compartir un coche eléctrico o una moto eléctrica y desplazarse entre esas poblaciones. También lo vinculamos al comercio local, es decir, si compran en comercio local, parte del dinero gastado en ese comercio local va para ese tipo de movilidad. Han sido pruebas piloto en las que hemos adquirido una gran experiencia y ahora la queremos aplicar en muchos sitios de Cataluña, porque muchos ayuntamientos y consejos comarcales nos están pidiendo ese tipo de movilidad en su territorio.

Les he explicado un poco qué es la AMTU y ahora entramos a valorar el proyecto de ley, focalizando nuestra visión en nuestra realidad. En primer lugar, celebramos que se haga una ley de movilidad. Creemos que es una buena oportunidad para sacar lo mejor de todos nosotros, para ordenar y obligarnos a garantizar un transporte público y universal para todo el mundo. Por tanto, desde ese punto de vista, es una gran oportunidad. Ahora bien, cuando leemos el contenido del proyecto de ley, vemos que es un poco —para ser políticamente correcto— centralista e intervencionista; y digo centralista en el sentido de que casi todo se estructura por parte del Estado y se deja poca competencia a las comunidades autónomas y entes locales. De hecho, invade competencias en materia de transporte, movilidad, urbanismo y ordenación en el territorio de ayuntamientos a quienes nosotros representamos, concretamente, en los artículos 29, 33, 34 y 39.

Para nosotros, deberían tenerse más en cuenta estos nuevos sistemas de movilidad de futuro y de presente, como el vehículo compartido del que hablábamos ahora, porque cada vez es más una solución en sitios donde hay poca densidad de población o, incluso habiendo mucha densidad de población, es difícil el acceso al centro, por ejemplo, en zonas de bajas emisiones. Podemos cerrar los centros en las ciudades, pero tenemos que dejar que la gente acceda al centro de la ciudad, y ese es un modo que puede hacerlo posible. Pero no solo echamos en falta el *sharing*, sino también, por ejemplo, una movilidad quizá un poco más innovadora como los drones. Hay muchos sitios en los que se están empezando a hablar de la movilidad del dron por el centro de las ciudades, incluso para el transporte de un sitio a otro, y no se ha considerado en este proyecto. También echamos en falta indicadores y ODS objetivos que nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 43

forzarán a todos al cumplimiento de la ley y a conseguir lo que queremos. Hablo de indicadores concretos, de porcentajes que tengamos que cumplir.

Creemos que se deberían respetar los actuales consorcios, algunos con competencias —hablo, por ejemplo, de la ATM de Barcelona—, pues la Ley 9/2003 de la Movilidad y también la Ley 21/2015 del transporte público les dan competencias para hacer lo que están haciendo, y lo están haciendo muy bien, pero de repente no se habla de ellos. Entonces, es muy importante tener en cuenta todos los consorcios, no solo en Barcelona, sino en el País Vasco o en Madrid, en todos los sitios donde están funcionando y lo están haciendo bien. Al menos habrá que tenerlos en cuenta, porque cuesta mucho entender una ley que empieza sin tener en consideración a los actuales actores, a los que están haciendo funcionar la movilidad en estos momentos en diferentes regiones y lo están haciendo bien. A veces no hace falta crear nuevos entes, sino ver los que están funcionando y replicar el sistema para todo el Estado.

En cuanto a los recursos para todos los pueblos y ciudades, como comentaba en su ponencia nuestro compañero de la Federación Española de Municipios y Provincias de España, creemos que la movilidad es un derecho —como bien dice el proyecto de ley— y, por tanto, todo el mundo tiene derecho a conseguir financiación, independientemente de la demografía, para potenciar el transporte público.

Tendría que haber también diferentes modelos de movilidad, como hemos comentado antes. Nosotros somos expertos en el transporte a demanda, cada vez nos lo piden más. Nos es muy fácil aplicarlo en pruebas piloto que hacemos con el ayuntamiento, pero luego pasar de la prueba piloto a un servicio del propio ayuntamiento es altamente complicado. Entonces, tendríamos que flexibilizar al máximo para poderlo hacerlo lo más rápido posible. En ese sentido, creemos que el hecho de que cada vez haya más oficinas para que nos den el visto bueno para hacer pruebas piloto en innovación, por ejemplo, es ir para atrás, porque actualmente se están haciendo muchas. En Cataluña, por ejemplo, en la AMTU hemos hecho pruebas piloto con Erica, que fue el primer autobús autónomo que funcionó por el centro de las ciudades. Ahora estamos haciendo una prueba de transporte a demanda en L'Elia, Valencia, a través de nuestra aplicación tecnológica Flexitransport, con un operador de autobús en esa región. También lo estamos haciendo en la línea L18 de Tarrasa en el transporte público, como comentaba antes. Todas estas pruebas piloto que estamos haciendo —como la de movilidad compartida en la Conca d'Òdena con Mobicó— deberían de poder hacerse cada vez más, pero el hecho de que cada vez que queremos hacer algo tengamos que ir a la agencia a pedir permiso y el hecho de que deba existir un control nos ponen trabas en el asunto. Creemos en un registro de buenas prácticas, de manera que lo que funcione todo el mundo lo conozca lo más rápidamente posible para que se pueda utilizar de manera inmediata en otros ayuntamientos o pueblos de todo el Estado.

Por tanto, creemos que lo mejor sería una ley que apostara por una gobernanza no centralizada, un modelo en red donde tuviera competencias el Estado pero también las comunidades autónomas reservaran las que tienen y pudieran ampliarlas si hiciera falta, así como los ayuntamientos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Sin embargo, este proyecto de ley lo que hace es quitar competencias a comunidades autónomas y ayuntamientos y centralizar prácticamente todo. Para nosotros esto sería un error. Sí a la coordinación, sí al registro de buenas prácticas, pero, como he dicho antes, no a que cada vez que hagamos cualquier cosa tengamos que pedir permiso a una agencia que esté centralizada.

Quiero poner el ejemplo de las zonas de bajas emisiones. En Cataluña hay unos cuantos ayuntamientos —Vilanova i la Geltrú o el propio Ayuntamiento de Sabadell— que están estableciendo, como es su obligación, zonas de bajas emisiones. Yo creo que es un ejemplo claro de lo que debemos tener en cuenta a la hora de debatir este proyecto de ley de movilidad. Se obliga a los ayuntamientos a cumplir con las zonas de bajas emisiones, pero paralelamente no se les dan los recursos que deben tener para poder hacerlas posible, porque no solo es cerrar, sino garantizar que cualquier ciudadano pueda acceder al centro de esa ciudad, porque tiene derecho. Nos decía la alcaldesa de Sabadell en una reunión que tuvimos que tienen cuantificado que el 16% de su población no podría acceder al centro si hoy se cerrara, porque en muchos casos se trata de personas que tienen un nivel adquisitivo menor y unos vehículos más contaminantes. A esa gente hay que darle una alternativa; no podrán acceder con su vehículo, pero tienen que poder acceder al centro a hacer lo que tengan que hacer, como cualquier otro vecino de esa ciudad. Eso es replicable para todos los ayuntamientos de Cataluña. ¿Qué quiero decir con esto? Las leyes están bien, pero tienen que acompañarse de recursos. Esos recursos no tienen que ser de un año para otro, sino que tienen que ser recursos bien planificados, porque en los ayuntamientos —en las administraciones, en general— todo es más lento de lo que querríamos. El urbanismo es extremadamente lento. ¿Por qué? Porque es muy proteccionista y cualquier modificación que tengamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 44

que hacer de urbanismo implicará tiempo. Por tanto, debemos tenerlo presente. Para nosotros la financiación de esta ley tendría que estar planificada, a poder ser en periodos plurianuales de tres o cinco años. Cuanto más largos, más creíbles serán, porque el ayuntamiento los podrá afrontar. No podemos afrontar grandes retos si no los tenemos acotados claramente o nos dicen: Este año os voy a dar tanto, pero el año que viene no lo sé. Esto es lo que propone un poco el proyecto de ley y creo que hay que cambiar este punto de vista. Evidentemente, como ya han dicho otros antes, tiene que saberse muy bien de dónde vienen esos fondos, de dónde vienen esos recursos, para que estén garantizados año a año, y de esto tampoco se habla. Se habla de que habrá recursos, pero nadie sabe de dónde vendrán esos recursos. Como he dicho antes, creemos importante para poder ejecutar los planes que vayan ligados a recursos y, evidentemente, que se hagan para un periodo largo de tiempo.

En Cataluña estamos funcionando —más en la zona de Barcelona— con el sistema tarifario integrado. Es un sistema que está funcionando muy bien y es un sistema por el que cualquier usuario de una ciudad o un pueblo pequeño puede moverse por la región con un único pago, con una única tarjeta. Luego hay mesas de compensación por detrás que regulan ese dinero —cómo tiene que ir al operador, qué aporta cada una de las administraciones, y se compensa—, pero el usuario compra un billete y llega a su destino. Creemos que ese modelo tendría que ampliarse de la región de Barcelona a toda Cataluña, pero es que igual tenía que hacerse en todas las comunidades autónomas; y para hacer eso es importante, desde nuestro punto de vista, que sean las autoridades de transporte metropolitano —agencias o consorcios, tengan el nombre que tengan— quienes lo regulen. La experiencia nos dice que en el caso de la movilidad no todo es replicable al cien por cien, porque depende de las personas, y no todas las regiones son iguales, no todas las personas se mueven igual, no todas las personas trabajan en los mismos sitios y no se tienen las mismas infraestructuras hoy por hoy. Esto hace que cada caso tengas que mirarlo, analizarlo y aplicarlo. Por tanto, la proximidad es un valor que hay que respetar y potenciar. Como he dicho al principio de mi intervención, creemos que se está centralizando demasiado, creemos que hay que dar más competencia a las comunidades autónomas y, evidentemente, respetar las que ya tienen las administraciones locales.

No sé cómo voy de tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene tres minutos y medio.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ** (Serra i Muset): Me quedan tres minutos y medio. Si les parece, me los puedo reservar para luego, para concluir. He ido muy rápido y he intentado dar mucha información, pero prefiero responder después si tienen dudas.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto. Muchísimas gracias.

Pasamos a los portavoces de los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, don Iñaki Ruiz de Pinedo tiene ahora la palabra.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Buenas tardes. Muchas gracias.

Esta ley habla de la multimodalidad e incluso habla de la liberalización de líneas, por ejemplo, en el transporte de autobús. Aquí existe una contradicción, porque todavía se está pensando sobre las concesiones como líneas. ¿Cómo vería la posibilidad de que la ley contemple —e incluso fomente— que estas concesiones, en vez de ser por líneas, se consideraran por cuencas de vida o cuencas de transporte —o sea, por zonas—, de manera que se puedan compaginar las diferentes modalidades con el transporte a demanda, por ejemplo, de forma que vendría todo en una gestión conjunta? ¿Sería posible? Esa sería una de las preguntas.

Luego, con respecto al modo de pago con tarjeta, ¿sería posible ir avanzando hacia una tarjeta europea? Nosotros, como zona transfronteriza, la necesitamos y, de hecho, existe en zonas del norte de Guipúzcoa con respecto a Lapurdi; entre la zona norte y la zona sur del País Vasco ya tenemos convenios de consorcios. ¿Sería posible crear unas bases, de manera que lo que vayamos construyendo en cuanto a la tarjeta de intermodalidad en el Estado lo podamos avanzar también dentro del mercado europeo? Esas serían las dos preguntas que hago.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El Grupo Parlamentario Ciudadanos no va a intervenir. Por el Grupo Parlamentario Plural, señor Ferran Bel Accensi. Tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 45

El señor **BEL ACCENSI**: Pues casi voy yo a consumir el tiempo de mi compañero de Ciudadanos, porque vamos bien. **(El señor López-Bas Valero: Pero pagando.—Risas)**. Ya sabe que aquí los catalanes siempre cumplimos nuestras responsabilidades. **(Risas)**.

Muchísimas gracias, presidente. Muchísimas gracias al señor Joan Serra por su comparecencia en nombre de la AMTU y, por tanto, como usted ha explicado, en nombre de muchos municipios catalanes, de muchas comunidades, de muchos consejos comarcales y con muchos años de experiencia. Yo creo que nos ha dejado encima de la mesa varias reflexiones que tendremos que tener en cuenta en la tramitación de esta ley.

En cuanto a la posible invasión competencial, usted ha citado algunos artículos y nos gustaría que nos remarcara cuáles son los aspectos que más le preocupan en el ámbito de la invasión competencial. Ha puesto de manifiesto que es verdad que, con una lectura rápida y poco propicia del proyecto de ley, uno puede interpretar que consorcios que están funcionando actualmente no acaban de verse reflejados o de tener cabida. Yo creo que eso lo vamos a tener que solucionar. Estoy seguro de que el Gobierno tiene la voluntad de que estos consorcios o entidades de ámbito metropolitano, como en el caso de Cataluña, prosigan y puedan realizar su trabajo, un trabajo que hasta ahora ha sido mayoritariamente exitoso. Por tanto, en todo caso, si hay que matizar alguna cosa, supongo que lo podremos hacer.

Respecto al tema de la financiación —sobre el que usted nos ha dejado varias cuestiones— para todos los municipios, perfecto; una financiación planificada y unos recursos que deben acompañar a la ley a efectos de que, en la medida en que se van estableciendo nuevas obligaciones o incluso nuevas competencias a diferentes niveles de Administración, si no se corrige su financiación van a ser muy difíciles de implementar. Y aquí está la gran cuestión, lo arriesgado de esta ley. Esta es una ley que cuenta con el visto bueno de prácticamente todo el mundo; es una ley necesaria, hay avances significativos, pero en un tema esencial, como es la financiación de estos compromisos requeridos por la ley, no se avanza; queda en la buena voluntad de los diferentes gobiernos. Yo, para preparar esta ley, he tenido diferentes reuniones, intercambios de opinión; la secretaria de Estado me garantizaba que habría recursos y yo estoy convencido de que no me mentía, pero hoy la secretaria de Estado ha dejado de ser secretaria de Estado, dicho sea de paso, por una situación que creo que no le debería haber afectado. En todo caso, se han tomado estas medidas, pero el problema es que esta ley no va a condicionar, me temo, financiación futura, y eso para los ayuntamientos es de un riesgo elevadísimo, y esa es una verdad.

Tomamos nota también de su reflexión acerca de que existe demasiada centralización, y es verdad. Y eso, yo creo que en aras de la coordinación, en aras de algunos principios... **(El señor presidente avisa al señor Bel Accensi de que ha consumido su tiempo)**. Todavía estoy consumiendo el tiempo de mi compañero de Ciudadanos, que me lo ha cedido gratuitamente. **(Risas)**. Alguien pensará que, cuando hablo de centralización, no me quiere dejar hablar el presidente, cosa que no es verdad. **(Risas)**. Voy terminando, presidente.

En todo caso, este es un tema que deberíamos intentar corregir porque, es verdad, para la utilización de determinadas pruebas piloto el *sandbox* seguramente no tiene por qué ser de ámbito estatal, y algunos se habrán de reducir, porque cuando ustedes implantaron el *Èrica*, tampoco causaron ningún gran problema, funcionó relativamente bien y de aquello se sacaron unas conclusiones.

Quiero agradecerle muchísimo las aportaciones e intentaremos velar por que algunas de estas se puedan incorporar al informe de la ponencia y al texto final de la ley.

Muchísimas gracias.

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

Lamento decirle que no hay un bizum del tiempo porque no se puede traspasar del uno al otro. **(Risas)**.

El señor **BEL ACCENSI**: Lo teníamos mal entendido, presidente. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, pasamos al Grupo Parlamentario Republicano, señora doña Inés Granollers, tiene usted la palabra.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Primero, quiero agradecerle a Joan Serra el que se haya podido desplazar hoy, incluso estando un poco convaleciente, y nos haya hecho una exposición muy práctica de cómo los ayuntamientos, los *consells comarcals* y las administraciones más cercanas a la ciudadanía deben organizarse. Yo creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 46

la ley hace una invasión competencial, esto lo sabemos. No queremos parecer que los catalanes siempre estamos con una invasión competencial, porque, en este caso, invade las competencias de todos los ayuntamientos, de los catalanes, pero también de las distintas comunidades autónomas. Alcaldes hay de todos los colores y, después, se van a encontrar con que les faltaba un financiamiento para su movilidad. Lo que sí que tenemos claro es que el Partido Socialista o, en este caso, el Gobierno, está de acuerdo en modificar el tema competencial. Estoy segura de que de aquí va a salir una ley que va a quedar muy bien respecto a las competencias de los ayuntamientos y de las comunidades autónomas que tengan traspasadas sus competencias. En todo caso, junto con las competencias, me imagino que va a llegar también el financiamiento.

Nos ha hablado también sobre los mecanismos de innovación y que se tenga que crear una oficina estatal, cuando ahora sabemos que, cuando hay que innovar, hay que hacerlo rápido, y cualquier persona que ha estado en un ayuntamiento sabe que todo lo que tiene que pasar a otros estamentos, como oficinas estatales, lo único que produce es que aquella innovación que estaría bien que estuviese en funcionamiento pueda pasar dos años, con lo cual, cuando se ha puesto en funcionamiento ya está anticuada. Por tanto, no sería un mecanismo de innovación, sino de atraso de la innovación. Por eso estamos totalmente de acuerdo.

Me gustaría que nos explicara, sobre las zonas de bajas emisiones que nos ha comentado, que si en una ciudad van a prohibir la entrada a los vehículos y va a ser solamente para vehículos de baja emisión, ¿usted está de acuerdo en facilitar *parkings* para los vehículos que vengan de fuera de esta ciudad y poder tener un taxi a demanda? Y, tal como nos ha explicado antes, sobre los taxis a demanda de urbanizaciones hacia las ciudades, ¿cómo se financiarían estos taxis, tendría que pagar el usuario el precio del taxi o sería a través de una financiación del Estado o del mismo ayuntamiento?

Para terminar, y abrir así un debate que quizá no nos dé tiempo a hacerlo, ¿qué opinaría sobre la *viñeta*, en este caso, al circular por las carreteras para que ayude en el financiamiento? Porque, al final, el que quiere circular con un vehículo propio y no con transporte colectivo, quizá debería pagar por no utilizar este transporte colectivo y así poder financiar a los demás. Veo que se me ha encendido la luz roja, así que termino.

Gracias, señor Joan.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

De todas maneras, pueden ustedes excederse un poco del tiempo, porque vamos bien y como hay grupos que no están compensados unos con otros. Ya sabe usted que yo no corto a nadie, aunque el señor Bel me tiene cierta manía y piensa que yo le persigo, pero no es el caso. **(Risas)**.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular, señor Gago, tiene usted la palabra.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muchas gracias, presidente.

Encantado, don Joan. En nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero darle las gracias por su intervención, que para nosotros ha sido muy interesante, y también por la labor de la asociación, que es casi casi una institución, porque a través de los años, la antigüedad y todo el recorrido, que ha ido en crecimiento, la experiencia, el *expertise* y los servicios al ciudadano, para nosotros ya es una institución.

Ha hablado de una serie de cuestiones con las que nosotros estamos bastante de acuerdo. Nos parece muy interesante esa visión de actualidad y de percibir hacia dónde va la movilidad del futuro, especialmente en las generaciones más jóvenes, lo que es la movilidad a demanda y lo que es la movilidad compartida. En este sentido, le quería preguntar si, a lo mejor, para los trayectos interurbanos cree que puede ser interesante la implementación de tarifas flexibles, que es una cuestión que ha salido aquí en alguna comparecencia anterior, y yo creo que es interesante saber su opinión sobre esto.

Sobre las zonas de bajas emisiones, es verdad que es un tema de suma actualidad. Nosotros lo que percibimos es que hay dificultades para implementar de una forma inmediata el 100% de la restricción de la entrada de los vehículos en el centro de las ciudades; por lo menos, exigir, con carácter inmediato, que solo sean vehículos electrificados, porque el parque móvil español —incluyo, por supuesto, el catalán— es el que es en cuanto a envejecimiento. Por lo tanto, queríamos saber su opinión sobre cómo ve esa transición hacia la descarbonización, cómo ve esa entrada progresiva de las zonas de bajas emisiones y la falta de puntos de recarga en el centro de las ciudades.

En cuanto a las VTC, queríamos saber también qué opinión tiene. La legislación autonómica, en estos momentos, imposibilita prácticamente la incorporación de VTC, y queríamos saber cómo valoran ustedes esto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 47

En relación con la invasión de competencias, tomamos nota, especialmente a los ayuntamientos. Nos sumamos a la solicitud de especificación más concreta sobre qué aspectos les preocupan de esos artículos que usted ha citado en su intervención. Le diré también que, dentro de la invasión de competencias, nosotros entendemos que debe haber una mínima coordinación entre ayuntamientos; es decir, dentro de la flexibilidad de que cada ayuntamiento tiene sus características de movilidad urbana, de planificación urbanística, creemos que debe haber una pequeña coordinación,

Quería preguntarle también sobre la connivencia entre los carriles bici y los carriles de autobús. Desde su experiencia de AMTU, me gustaría saber qué opina de esta convivencia, cómo se va implementando el incremento de carriles bici con los carriles habilitados para el transporte colectivo y taxis.

Lo voy a dejar aquí, porque si le hago una batería de preguntas invado su tiempo de respuesta. Yo creo que serían múltiples las preguntas que podríamos hacer, pero con estas son suficientes.

Muchas gracias y muy amable.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Gago.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Doña Begoña Nasarre, tiene usted la palabra.

La señora **NASARRE OLIVA**: Muchas gracias, presidente.

Bienvenido, señor Serra i Muset. El Grupo Parlamentario Socialista le agradece su presencia en el Congreso de los Diputados. Agradecemos, en el procedimiento legislativo, su comparecencia y sus aportaciones, que pueden mejorar los diferentes aspectos de las leyes y, en este caso, la que nos ocupa y nos preocupa actualmente que es la ley de movilidad. Es un nuevo marco normativo que estamos trabajando, un cambio de paradigma actual que permite el cambio de las políticas públicas de transporte, que promueve esa movilidad limpia, esa movilidad sostenible y saludable, entendida como un derecho social, que apuesta por un sistema de transporte digital e innovador y adaptándonos a este siglo, al siglo XXI. Esta ley, impulsada por el Gobierno progresista liderado por Pedro Sánchez, apuesta por ese desarrollo eficiente y sostenible y una cohesión tanto social como territorial. Tanto su experiencia como sus aportaciones, que hemos escuchado en este ejercicio de diálogo, como las aportaciones de estas comparecencias y de las diferentes reuniones que podamos tener como grupo parlamentario, teniendo en cuenta a los diferentes actores y aportaciones, tanto por parte de la federación como de todos los comparecientes, todo aporta y enriquece esta ley. Usted decía que debería de haber diferentes aspectos de movilidad, pruebas piloto de servicio, flexibilidad entre las administraciones, con muchos aspectos a valorar y otros en los que deberíamos profundizar. Me gustaría plantearle algunas cuestiones en relación con algunos aspectos de la ley, como por ejemplo en lo referente a las zonas de bajas emisiones, qué porcentajes en relación con la descarbonización considera adecuados dentro del marco competencial. Ya hemos escuchado que están definidos y que desde su punto de vista, que es centralista, se está trabajando en la ley y todo es valorable. Precisamente, yo soy alcaldesa de un pueblo pequeño de la provincia de Huesca. Considero muy importante a los ayuntamientos, a las administraciones y toda la cohesión que ello conlleva, pero existen una serie de diferencias e incongruencias, por lo que creo que es necesario establecer un marco adecuado para todos. Quería escuchar alguna reflexión respecto al equilibrio que esta ley intenta conseguir entre el medio rural y el medio urbano, no tan solo en los medios urbanos, como he escuchado, sino entre el medio rural y el medio urbano; si lo considera equilibrado, si cree suficiente la coordinación en la que se va a estructurar el marco competencial de esta ley.

Finalizo. Si usted tuviese que destacar un elemento a valorar en esta ley, cuál sería: la vertiente social, la digitalización, la cohesión o el aspecto de la movilidad en cuestión. También me gustaría conocer el aspecto que más deberíamos de mejorar o desarrollar. No me vale algo general, sino concreto. **(Risas)**. Muchas gracias por sus aportaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Acabamos con la respuesta del señor don Joan Serra i Muset, a las cuestiones que le han ido planteando los distintos grupos. Tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ** (Serra i Muset): Intentaré no dejarme ninguna pregunta sin contestar, pero si es así, me lo decís.

Me preguntaban si es un acierto o no es un acierto... Perdón, ¿me puede repetir la pregunta?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 48

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Concretamente uno de los temas es la privatización de las concesiones y la liberalización. Entonces, yo le preguntaba si en vez de considerar la línea que es tradicional, hacer una consideración por zonas y la intermodalidad; o sea, hacer la concesión pública de la intermodalidad.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ** (Serra i Muset): Mi respuesta es que es un acierto al cien por cien. Es decir, creo que la ley tiene que ir en ese sentido. Tenemos que evitar lo máximo posible las líneas establecidas, como llevamos muchas décadas atrás, y cada vez introducir más la multimodalidad. Es decir, el usuario en este caso tiene que poder comprar el billete de punto inicial a punto final y cambiar de modo de transporte si hace falta con ese único tique. De hecho, eso es lo que se llama la movilidad como servicio y vamos hacia ella. De hecho, todos lo tenemos muy claro y, por tanto, la tendencia es esa. Creo que es un acierto tener en cuenta toda la multimodalidad más allá de las líneas establecidas. Muchas veces las líneas establecidas sirven de capilaridad para trayectos que hace falta que estén también. No vamos a suprimirlas todas porque hay sitios donde hay mucha densidad de usuarios y hace falta que haya esas líneas que siempre llevan pasajeros, pero para poder llegar a esa línea, en muchos casos hay que contemplarlas como poder coger una bicicleta o un patinete o, por qué no, un *sharing* y dejarlo, coger el transporte tradicional, y lo mismo cuando llegas, coger otro modo de transporte para ir al final. Ese sería el objetivo para mí, que un único usuario con un único tique desde su casa o pidiéndolo digitalmente puede acceder y llegar al final. Todo lo que hay detrás de esa pantalla es un tema que tenemos que organizar nosotros como administraciones, tenemos que crear esas cámaras de compensación, ver cómo gestionamos el sistema y cómo beneficiamos a cada uno para que ese sistema tenga sentido. De hecho, esto ya se está utilizando en Cataluña con las ATM, no en todas las modalidades, pero cada vez la tendencia es ir incorporando más modalidades. El gran reto será cuando pasemos de la concesión pública a poner también el privado en esa capa.

En cuanto a la segunda pregunta, creo que es lo mismo, el transporte a la demanda. Yo creo que el transporte a la demanda cada vez es más usado. Como he dicho, más ayuntamientos y consejos comarcales nos lo están pidiendo porque da mucha solución con pocos recursos para que todo el mundo tenga el derecho a poder acudir al médico de pueblo, al centro educativo de la zona, y lo estamos haciendo básicamente con taxis, porque están en muchos de los pueblos. Sacar la licencia de taxi depende de la competencia municipal y estamos viendo mucha complicidad en ese sector y nos están ayudando a que de esos sitios más apartados podamos traer a la gente al centro o donde convenga. Estamos haciendo una prueba piloto, en este caso en el Alt Penedès, en la comarca del Penedès, de prestación conjunta en muchas zonas, porque la licencia de taxi es para un solo ayuntamiento, pero estamos hablando con el gremio para que en una misma comarca los taxistas se puedan mover con total independencia. Vamos avanzando en ese sentido. Cada vez es más usado y creemos que es un camino que no tiene retorno.

En el caso de la tarjeta europea, yo creo que sí se puede llegar, pero si estamos hablando de capítulos, ahora estamos en el preámbulo del libro; creo que puede ser el capítulo final hablar de hacerlo en Europa si conseguimos primero organizarnos bien en cada una de las regiones, en todo el Estado. Puede haber convenios con ciudades, con regiones cercanas, pero para que esté todo claramente implementado, requiere de mucho trabajo. Cabe decir que la Unión Europea está muy abierta. Nosotros estamos haciendo pruebas piloto con la Unión Europea a través de recursos de la Unión Europea con otros países y otras ciudades, y las estamos haciendo justamente para ver cómo una aplicación tecnológica que nosotros tenemos de transporte a la demanda puede convivir con una terminal de un aeropuerto de Berlín o una línea como Vueling. Por tanto, desde el punto de vista operativo se están haciendo pruebas piloto en Europa con dinero europeo. En consecuencia, se trataría a nivel político de trasladar a Europa la necesidad de trabajar una gobernanza conjunta y de empezar entre todos a hacer lo que estamos haciendo aquí a nivel europeo, quizá con unos mínimos y luego ya iremos ampliando. Esa es mi opinión.

Me dice el presidente que tengo diez minutos para contestar a todos, voy más deprisa. Os haremos llegar el tema de los artículos. Antes he hecho los números. Ahora digo que el artículo 29 es el de regulación estatal de sistemas de medios de movilidad; el 39, la planificación de la movilidad urbana; el 33, de las infraestructuras y equipamientos y sistemas de transporte, y el 34, de carriles reservados a determinados vehículos. Como veis, casi todos ellos se enmarcan en cosas que pasan en la ciudad, por tanto, de ahí decimos que invade competencias que, en muchos casos, tiene que tener el propio ayuntamiento a la hora de decidir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 49

En cuanto al tema de zonas de bajas emisiones y si vemos conveniente hacer zonas de aparcamiento, lo he comentado antes, hay un problema; o sea, se puede cerrar el centro de la ciudad, que es la tendencia que tienen las ciudades, cerrar los centros, pero hay que habilitar para que todo el mundo pueda acceder al centro. Evidentemente, el que venga con coche tendrá que dejarlo en un sitio y tendrá que haber un sistema alternativo que puede ser micromovilidad; si la distancia es más lejana, puede ser con *motosharing* o con vehículos más pequeños, evidentemente eléctricos, para acceder al centro; pero también puede ser con itinerarios a pie. No hay que dejar de valorar al peatón porque muchas veces hacemos mucho recorrido con vehículos cuando a pie se tarda prácticamente lo mismo entre cogerlo, llegar y dejarlo. Eso a veces es por no conocer. Si lo marcamos y si lo hacemos bien se podría conseguir, pero, evidentemente, pasa por que haya *hubs* de aparcamiento.

Me preguntaban también por las carreteras y cómo lo vemos nosotros. Creo que en el anteproyecto de esta ley hubo una disposición tercera que hablaba sobre la importancia de pagar y mantener las infraestructuras con vehículos privados. Nosotros creemos que se tendría que recuperar esta disposición ya no solo para poder estudiar, comentar y discutir sobre la importancia de que las infraestructuras y su mantenimiento deben de ser soportadas, en muchos casos, por sus usuarios, sino también porque de ahí puede salir financiación para el transporte público. Nosotros creemos que no se entendería que hiciéramos una nueva ley de movilidad y dejáramos de lado todo el tema referente a cómo se financian y se mantienen las infraestructuras y cómo se potencia el transporte público.

En cuanto a temas relacionados con el centro urbano, las tarifas flexibles, si es posible hacer tarifas flexibles, Aquí lo importante es que las tarifas sean en función de la realidad. Es decir, en el caso de Cataluña estamos funcionando ahora por zonas tarifarias y creo que es un error. En los ayuntamientos estamos reclamando que no es correcto. Tiene que ser por kilómetro real ejecutado. Puede estar, evidentemente, como está en muchos casos, subvencionada, en colectivos sociales, en casos especiales, por diferentes temáticas, y es la propia Administración la que aporta valor. También me preguntaba antes una compañera por el transporte a la demanda, que quién lo pagaba. Pues lo mismo. En muchos casos, lo paga al 100% el usuario, pero el ayuntamiento quiere ser contribuyente del 90% y el ayuntamiento aporta parte del pago de ese viaje al usuario y, en muchos casos, el 100%. Cuando una persona va a un centro médico suele ser el 100%, pero es la propia Administración local quien establece los criterios y quien pacta con el propio taxista qué precio se establece en el transporte a la demanda en función de dónde tenga que ir.

Por lo que se refiere al equilibrio rural urbano, evidentemente es muy importante. Yo soy alcalde también de un pueblecito muy pequeñito que se llama Castellolí. Somos 650 habitantes y, por tanto, mi realidad es rural. Es importantísimo que esta ley contemple el tema rural. Es más, nosotros pensamos que el financiamiento tiene que estar claro en estas nuevas modalidades de transporte a la demanda que hablábamos: *sharing* u otros mecanismos, que en estas zonas todos tienen sentido, tiene que estar diferenciado en el paquete global de la ley de movilidad; tiene que tener presupuesto propio, porque si no muchas veces pasa, como es el caso, que los costes operativos son tan altos, y venimos de donde venimos, que parece que luego no hay dinero para hacer esas pruebas. La ventaja de los sitios rurales es que con poco haces mucho. En muchos casos porque vienes de la nada y en otros casos porque los sistemas que estamos implementando tienen muy bajo coste, porque estamos utilizando, como he dicho antes, sistemas o concesiones de taxi que ya existen y la aplicación tecnológica, prácticamente, no vale. Por tanto, se trata de aprovechar mejor los recursos existentes y creemos que es una cosa que tiene que establecerse en la ley, porque el territorio, en este caso, del Estado español, es muy muy diferente a nivel regional, pero también dentro de las regiones donde hay pueblecitos muy pequeños que no tienen nada ver con la zona metropolitana.

No sé si me he dejado algo. ¿Cómo voy de tiempo?

El señor **PRESIDENTE**: Bien, pero estamos acabando.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA ASSOCIACIÓ DE MUNICIPIS PER LA MOBILITAT I EL TRANSPORT URBÀ** (Serra i Muset): Me preguntabais también por la problemática de los carriles bici con los autobuses. Sí, es verdad, muchas ciudades están estableciendo carriles bici donde, históricamente, pasaba el autobús. No solo eso, sino que también en polígonos industriales acceden a veces camiones de gran tamaño con mercaderías y se encuentra constantemente interrumpido el carril bici o el carril peatonal. Esto es algo que, entre todos, tenemos que ir solucionando. Evidentemente, cuando casamos diferentes sistemas de movilidad y, en este caso, en transporte urbano, digamos, autobuses, como decían

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 847

20 de febrero de 2023

Pág. 50

ustedes, o camiones, sobre todo hay que asegurar mucho al peatón, que es el débil y puede tener un accidente muy fácilmente. Las complejidades son muchas, tantas como ayuntamientos o como polígonos industriales allá. Hay que analizarlos uno a uno y dar soluciones una a una. Sí que es verdad que hoy en día hay muchas maneras para solucionar estos problemas, muchísimas, teniendo en cuenta que siempre tiene que estar la seguridad de la persona por delante, desde nuestro punto de vista.

Sobre lo que me comentabas de las VTC, yo prefiero no entrar. Simplemente, como representantes de ayuntamiento que soy, lo que hablábamos antes, que los ayuntamientos tenemos las concesiones que damos a los taxistas y ahora incluso las últimas que estamos sacando para los ayuntamientos que nos lo piden, con transporte a la demanda incluido, de manera que ya no es un tema de si quieres o no quieres, sino que ya tienes la obligación, llegado el caso, de hacer transporte a la demanda. Con las que ya están dadas estamos negociando. A veces cooperan, otras veces tenemos que ir al operador de zona porque no han querido, pero siempre son los primeros a quienes consultamos.

Termino con esto. Creo que he dado respuesta a todo lo que se ha preguntado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Acabamos, por lo tanto, con el orden del día de hoy. Señor Serra, muchísimas gracias y esperamos poder recibirle en otra ocasión. A todos ustedes gracias por su asistencia y nos vemos mañana, que continuaremos con la sesión a las nueve en la sala Sagasta. Muchísimas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho de la tarde.