



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

Año 2024

XV LEGISLATURA

Núm. 85

Pág. 1

TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ALBERTO IBÁÑEZ MEZQUITA,
VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles 20 de marzo de 2024

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes en la Mesa de la Comisión:

— Elección de la Presidencia. (Número de expediente 041/000020) 2

Ratificación del acuerdo de la Mesa sobre la siguiente solicitud de comparecencia del secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible (Santano Clavero), a efectos del artículo 44 del Reglamento:

— Para explicar la Ley de Movilidad Sostenible. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000082) 2

Celebración, en su caso, de la comparecencia votada favorablemente por la Comisión 2

Delegación en la Mesa de la Comisión de las facultades reguladas en el artículo 44 del Reglamento, concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001) 2

Comparecencia del secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible (Santano Clavero), a efectos del artículo 44 del Reglamento:

— Para explicar la Ley de Movilidad Sostenible. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000082) 3

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y diez minutos de la tarde.

ELECCIÓN DE VACANTES EN LA MESA DE LA COMISIÓN:

— ELECCIÓN DE LA PRESIDENCIA. (Número de expediente 041/000020).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): Bona vesprada. Buenas tardes. Se abre la sesión.

Si os parece, vamos a empezar, porque tenemos al secretario de Estado esperando. Soy consciente de que el Pleno ha terminado hace escasamente unos minutos y hay algunas compañeras de la Comisión que ahora tienen Mesa y la presiden, por tanto, no pueden llegar de manera inminente, pero como la aritmética parlamentaria no se va a ver alterada, vamos a empezar la sesión.

Hay dos candidaturas, así que vamos a votar. El letrado de la Comisión va a ir llamándoles nominalmente para que ejerzan su derecho por votación en urna.

Gracias.

Por el señor letrado se procede a la lectura de la lista de las señoras y los señores miembros de la Comisión, presentes y sustituidos, quienes van depositando su papeleta en la urna.

Terminada la votación y verificado el escrutinio, dijo

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ibáñez Mezquita): El resultado de la votación ha sido: doña Esther Peña Camarero, 20 votos; Carina Mejías Sánchez, 2 votos.

Por tanto, queda proclamada presidenta de la Comisión doña Esther Peña Camarero. Enhorabuena. Felicidades. **(Aplausos.—La señora presidenta, Peña Camarero, ocupa su lugar en la Mesa).**

La señora **PRESIDENTA** (Peña Camarero): Muy buenas tardes a todas y a todos.

En primer lugar, quiero agradecer la confianza de los miembros de esta Comisión. Estoy convencida de que esta Mesa tomará el testigo de la de la pasada legislatura, que fue muy satisfactoria, con la colaboración de todos los grupos políticos. Espero que pueda repetirse nuevamente esta legislatura, a pesar de sus dificultades, y hacerlo de esta manera en una Comisión, la de la movilidad y la del transporte, cuyas políticas son especialmente relevantes para la igualdad de oportunidades de la ciudadanía y para la mejora de nuestra calidad de vida, garantizando ciudades más habitables y transportes más seguros.

Por mi parte, humildemente, además de a una compañera diputada, les ofrezco la ecuanimidad necesaria para que todos sus derechos queden protegidos y amparados y para que, por supuesto, podamos hacer la labor que tenemos encomendada, que es lo que realmente nos interesa. Espero contar con su colaboración. En mí encontrarán respeto, flexibilidad y comprensión, así que quedo a su disposición para lo que estimen oportuno.

Muchas gracias y mucha suerte. **(Aplausos).**

RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE LA MESA SOBRE LA SIGUIENTE SOLICITUD DE COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (SANTANO CLAVERO), A EFECTOS DEL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO:

— PARA EXPLICAR LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000082).

CELEBRACIÓN, EN SU CASO, DE LA COMPARECENCIA VOTADA FAVORABLEMENTE POR LA COMISIÓN.

La señora **PRESIDENTA**: Si les parece, continuamos con el orden del día. En primer lugar, punto 2.º, la ratificación del acuerdo de la Mesa sobre la siguiente solicitud de comparecencia del secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a efectos del artículo 44 del Reglamento. ¿Se ratifica por asentimiento la celebración de esta comparecencia? **(Asentimiento).**

Queda ratificada.

DELEGACIÓN EN LA MESA DE LA COMISIÓN DE LAS FACULTADES REGULADAS EN EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001).

La señora **PRESIDENTA**: Ahora, también les quiero hacer llegar la propuesta que nos han hecho varios portavoces para que el punto 4.º lo anticipemos a este momento. Por tanto, pasaríamos al punto 4.º,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 3

delegación en la Mesa de la Comisión de las facultades reguladas en el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. Si les parece, votaremos, en primer lugar, la delegación incondicionada. **(El señor Palencia Rubio pide la palabra).**

La señora **PRESIDENTA**: Sí.

El señor **PALENCIA RUBIO**: Buenas tardes, presidenta.

Simplemente, el Grupo Popular quería dejar constancia de nuestro malestar por no utilizar la fórmula que se ha venido utilizando en las últimas legislaturas, de que esta delegación sea solo en casos de unanimidad.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien. ¿Alguna petición de palabra más?

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Como siempre, la interpretación de qué se ha hecho en esta Cámara en otras legislaturas parece que varía dependiendo de quién la haga. En otras legislaturas se ha hecho incondicionada y, por eso, nosotros apoyamos que la delegación sea incondicionada.

La señora **PRESIDENTA**: Muy bien.

Si les parece, se procede a la votación de la delegación incondicionada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 17.

La señora **PRESIDENTA**: Queda aprobada.

COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (SANTANO CLAVERO), A EFECTOS DEL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO:

— PARA EXPLICAR LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PROPUESTA DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000082).

La señora **PRESIDENTA**: Pasaríamos al siguiente punto del orden del día, la celebración de la comparecencia del secretario de Estado. **(Pausa).**

Damos la bienvenida al señor Santano Clavero. Les recuerdo el acuerdo de turnos de intervención. En principio, tendrán una intervención de diez minutos más una réplica de tres minutos, si bien es cierto que cada grupo puede utilizar esos trece minutos de tiempo como considere.

Sin más dilación, señor secretario de Estado, tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Santano Clavero): Muchísimas gracias, señora presidenta.

Señorías, en primer lugar, les diría que, para mí, como secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, es un honor comparecer ante esta Comisión de Transportes, para informar sobre el proyecto de ley de movilidad sostenible que recientemente aprobó el Consejo de Ministros y se ha elevado a estas Cortes. Como ya saben, este proyecto de ley fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 13 de diciembre de 2022, por tanto, por el anterior Gobierno, y comenzó una tramitación parlamentaria que decayó como consecuencia de la convocatoria de las elecciones generales del 23 de julio de 2023. Por tanto, supongo que algunos o algunas de ustedes ya conocen el texto.

Tras decaer y no poder aprobarse en el plazo comprometido inicialmente con Europa —que saben que era diciembre de 2023—, en octubre del pasado año se acordó, dentro de la adenda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la ampliación del plazo de consecución del hito un año más, pasando a ser la fecha límite el último trimestre de este año. Por tanto, fruto de ese compromiso con Europa y del propio convencimiento que tiene este Gobierno, y especialmente este ministerio al que hoy represento, sobre la necesidad de este texto, hemos traído a Cortes este proyecto de ley. Quisiera completar este comentario indicándoles que el último y quinto desembolso de los PRTR depende, entre otras cosas, de que se convierta en ley este proyecto de ley de movilidad.

El sistema de transportes español cuenta con una red de infraestructuras de primerísimo nivel, tanto en parámetros cuantitativos como cualitativos, sin perjuicio de la necesidad de complementar determinados ejes y de la adaptación, en algunos casos, a las nuevas necesidades y realidades. Por ello, es el momento de centrarse en mejorar la regulación de la movilidad de la ciudadanía y del transporte de mercancías de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 4

los sistemas productivos, aprovechando, precisamente, la potencialidad de la digitalización, las nuevas tecnologías y ese conjunto de infraestructuras tan cualitativa y cuantitativamente importante del que disponemos.

Nos encontramos, además, en un escenario en el que el impacto del transporte es significativo en la economía por su aportación al producto interior bruto, por el número de empleos que genera el sector, por la importancia del transporte de mercancías para el funcionamiento de la economía y por la repercusión que tiene la movilidad cotidiana en el gasto de los hogares, entre otras razones. Pero también tiene, como saben ustedes, efectos perjudiciales sobre el medio ambiente debido a las externalidades del transporte, como son las emisiones, la accidentalidad o el ruido.

Por ello, es imperativo que la acción del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible evolucione hacia una auténtica política nacional de movilidad y transportes plenamente respetuosa, por supuesto, con el reparto competencial; en continua colaboración con el resto de administraciones y de actores del sector, y alineada con todos los acuerdos internacionales y estrategias europeas; que en el corto plazo consolide la recuperación e impulso de la actividad económica y creación de empleo de calidad tras la crisis de la COVID-19, y en el medio y largo plazo favorezca la lucha contra el cambio climático y los efectos perniciosos sobre la salud, y que contribuya al aumento de la productividad, al desarrollo económico y al fortalecimiento del Estado del bienestar y de la gobernanza.

En este ámbito, quiero destacar los cuatro grandes retos que debemos afrontar. El primero de ellos es el reto social. Está claro que la movilidad es esencial para el funcionamiento de la sociedad, que condiciona toda nuestra actividad, tanto nuestros desplazamientos cotidianos como el funcionamiento de la actividad económica. Cada vez más se relacionan las oportunidades de movilidad de las personas con sus oportunidades de progreso social y económico, ya que la movilidad puede condicionar el acceso a la educación, a los servicios públicos básicos, al trabajo, el abastecimiento de fábricas y empresas, que los bienes de consumo lleguen a nuestro barrio y a nuestras casas. Por tanto, hay un reto social que debemos atender ya que la movilidad impacta de manera relevante en la calidad de vida de las personas y —quisiera subrayarlo— en la igualdad de oportunidades, como he indicado. También la necesidad de dar respuesta a los retos demográficos requiere la adaptación del sistema de transporte, porque la acumulación creciente de población en las grandes ciudades causa problemas de congestión y hace más complicado atender a la demanda cada vez más dispersa de zonas rurales o de escasa densidad de población.

El segundo reto es el ambiental. Sabemos que el transporte es el sector que más emisiones de gases de efecto invernadero produce, aproximadamente un tercio del total, y que además los altos niveles de emisión y concentración tanto de gases como de partículas que se producen normalmente en los entornos urbanos ponen en riesgo la salud de las personas. Las cifras son elocuentes y a la vez preocupantes. La Agencia Europea de Medio Ambiente habla de 35 000 muertes prematuras cada año en nuestro país por este motivo. Por tanto, la urgencia climática y de salud pública exigen la adaptación del sistema de transporte hacia una movilidad limpia, menos vinculada a la utilización del vehículo privado y a la necesidad de avanzar en la descarbonización de la actividad del transporte para conseguir la descarbonización de la economía en su conjunto y alcanzar así los objetivos de los acuerdos de París.

En tercer lugar, tenemos el reto de la digitalización. Las nuevas tecnologías son la gran oportunidad para transformar la movilidad, siendo necesario adaptar el marco jurídico para poner estas herramientas al servicio de las personas y de la eficiencia de todo el sistema con el fin de poder ofrecer mejores servicios. Y, en cuarto lugar, el reto que tenemos que afrontar es el de garantizar que las inversiones públicas se centran en aquello que genera un mayor valor social; avanzar en la toma de decisiones basadas en datos y en evidencias; fomentar las instituciones confiables y la participación ciudadana, y mejorar la justificación de las decisiones adoptadas por las administraciones garantizando la transparencia y la rendición de cuentas.

Por otra parte, no podemos olvidar que cuando hablamos de movilidad y transporte hablamos de un sector de gran complejidad en su gobernanza. Tiene efectos transversales en otras políticas —la energética, la ambiental, el turismo—; todas las administraciones participamos en su gestión —el Estado, las comunidades autónomas, los ayuntamientos e incluso la Unión Europea— y en el que, por tanto, hemos de colaborar también con las empresas, la industria, los operadores, las asociaciones, los usuarios, la sociedad en su conjunto, para poder afrontar todos los retos que tenemos por delante. Esta ley tiene como finalidad constituir el marco normativo que permita que las políticas públicas de transporte y movilidad de las administraciones en España respondan mejor a las necesidades reales de los ciudadanos y a los retos actuales. Con ello se quiere impulsar de forma decisiva el transporte y la movilidad sostenibles,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 5

la digitalización, la innovación, abordar la financiación del transporte y desarrollar herramientas de gobernanza y colaboración entre las distintas administraciones, el sector privado, la academia y la sociedad. Es una ley social que habla de derechos y una ley sectorial porque regula más a fondo algunos aspectos específicos de competencia de la Administración General del Estado. No es —y eso también me gustaría dejarlo claro desde este inicio— una ley fiscal; las medidas de fiscalidad ambiental deberán abordarse con instrumentos específicos. Entiendo que el Ministerio de Hacienda y Función Pública, hoy Ministerio de Hacienda, está trabajando en una reforma en profundidad de todo el sistema fiscal.

Cabe destacar también que es una ley redactada desde el pleno respeto al reparto competencial. Por esta razón, parte del contenido de la ley tiene un carácter programático; no podemos entrar en áreas competenciales de Comunidades Autónomas o ayuntamientos, pero sí que podemos dictar directrices que inspiren al conjunto de las administraciones en el desarrollo de sus competencias y crear mecanismos y esquemas de cooperación entre todas las administraciones para avanzar hacia la consecución de los objetivos marcados por la ley. Por tanto, no toda la ley es de mandato u obligatoriedad y no se regulan detalles, sino que se deja un amplio espacio para el posterior desarrollo normativo por parte de las administraciones, a quienes compete formular sus propias políticas de movilidad sostenible.

Desde un enfoque divulgativo, hablamos de que la ley de movilidad se apoya en cuatro grandes pilares que dan respuesta, precisamente, a los cuatro grandes retos a los que me refería hace un momento. El primero es el pilar social, porque esta ley entiende por primera vez la movilidad como un derecho de los ciudadanos y como un elemento de cohesión social que contribuye al Estado del bienestar. La movilidad tiene que estar al servicio de los ciudadanos y, por supuesto, tiene que estar al alcance de todos, independientemente de su poder adquisitivo, de las necesidades especiales que cada uno pueda tener o del territorio en el que viva. El segundo pilar es el ambiental, para avanzar en el reto de alcanzar una movilidad limpia y saludable respetuosa con la salud y el medio ambiente, principalmente en los ámbitos urbanos, que promueva la movilidad activa centrándose en el refuerzo de la sostenibilidad y la resiliencia del sistema de transporte de mercancías. El tercer pilar es el de la innovación y la digitalización del sistema de transporte para poner a disposición de las personas nuevas herramientas que ofrezcan un mejor servicio a los ciudadanos y a las empresas, con datos abiertos de transporte y promoviendo la implantación de soluciones innovadoras de movilidad. El cuarto pilar es el que responde a un gasto público de calidad, un buen gasto público, porque en el espíritu de la ley está invertir mejor al servicio de los ciudadanos y destacar que la acción pública debe priorizar las actuaciones e inversiones que aporten un mayor valor social.

La ley se ha estructurado en un título preliminar de disposiciones generales, donde se establece el objeto de la ley y se recogen definiciones y principios rectores que han de guiar la acción de las administraciones en sus respectivos ámbitos de competencia, y ocho títulos que abarcan aquellos aspectos cuya regulación se ha considerado necesaria con objeto de modernizar el marco jurídico actual y de que esta ley pueda servir de orientación para la modificación de otras leyes que se vean afectadas. Previamente hay una exposición de motivos, bastante extensa —yo les invito a leerla con detalle—, en la que se explica todo lo que se ha incluido en la ley, haciendo un esfuerzo por aclarar la intención de la ley y los objetivos perseguidos. En total tenemos 109 artículos, además de una parte final con un total de 31 disposiciones adicionales, transitorias, derogatorias y finales, y dos anexos de contenido técnico.

Voy a intentar desglosar —sin extenderme demasiado— cada una de las partes desde el título preliminar hasta las últimas disposiciones finales. En el título preliminar, la ley recoge este concepto novedoso del derecho a una movilidad sostenible. Este derecho, que se separa del concepto de desplazamiento y del derecho a la libre circulación, se define como el derecho de todos los ciudadanos «a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo [...] que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales empresariales y comerciales y atienda las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de la movilidad cotidiana». Esto es muy importante: centrémonos en las personas, no en las infraestructuras, y pensemos sobre todo en esa movilidad del día a día. Si colocamos al ciudadano en el centro de la esfera de la movilidad vamos a ver las cosas de una manera muy distinta, con la idea de que la toma de decisiones se haga, precisamente, facilitando soluciones de movilidad para todas las personas, vivan donde vivan, y priorizando las soluciones de movilidad cotidiana, como les decía. Esta es la razón que nos lleva a que en esta ley se reconozca el derecho de los ciudadanos a una movilidad sostenible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 6

Así, el objetivo principal de esta ley, tal y como se recoge en el artículo primero, es precisamente establecer las condiciones necesarias para poder disfrutar de ese sistema de movilidad. Aunque no cabe duda de la relación entre movilidad y transporte, tanto en la literatura nacional como en la internacional —y no quisiera tampoco aquí pecar de académico—, el concepto de movilidad se va consolidando como un concepto más amplio, que en la actualidad parece también vinculado a las políticas de protección del medio ambiente y el clima, así como en general al desarrollo económico y social de los territorios, resultando fundamental para la cohesión territorial. Por tanto, aunque no existe actualmente una definición única de la movilidad ni está taxativamente establecida su diferencia con el concepto de transporte, sí que existe un alto grado de consenso a nivel internacional a la hora de considerar que la movilidad piensa en las personas, se centra en las personas y en la satisfacción de sus necesidades de desplazamiento, en tanto que el transporte es el instrumento necesario para permitir los desplazamientos necesarios para el desarrollo de la movilidad y el abastecimiento de la población. Por tanto, la movilidad es un objetivo; el transporte es un medio, igual que lo son los servicios de transporte.

Además, cada vez se relacionan más las oportunidades de movilidad de las personas con sus oportunidades de progreso social y económico, ya que la movilidad, como les indicaba al principio de mi intervención, también puede condicionar el acceso a la educación, al trabajo, a los servicios básicos. La movilidad es, por tanto, un concepto que ha evolucionado del identificado hace unos años con el transporte y el tráfico —en el que confluyen muchas competencias—, que adquiere un carácter transversal y que se extiende a todos los ámbitos y circunstancias de la vida de las personas y del funcionamiento de la sociedad en general. De acuerdo con estas ideas preliminares, la movilidad se debe entender como un nuevo derecho de los ciudadanos que los poderes públicos estamos obligados a regular y salvaguardar, si bien, como les decía antes, no como un fin en sí mismo sino como un medio para el ejercicio de otros derechos y con la herramienta del transporte, de las infraestructuras.

Como ya he indicado anteriormente, la ley se estructura en un título preliminar de disposiciones generales y ocho títulos que abarcan aquellos aspectos cuya regulación se ha considerado necesaria. Paso a continuación a detallar el contenido de cada uno de los títulos, siguiendo el orden establecido en estos ocho títulos. El título I se refiere al Sistema Nacional de Movilidad Sostenible, en el que se aborda la creación de un sistema de gobernanza del transporte y la movilidad entre todas las administraciones. El título II habla de las medidas para el fomento de la movilidad sostenible. El III, de planificación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte, en el que se reorientan los criterios de planificación y financiación. El título IV, de la contribución del Estado a la financiación de la movilidad sostenible, en el que se establecen criterios objetivos para el reparto de las subvenciones estatales al transporte urbano y se crea el FECMO, el Fondo de Contribución a la Movilidad Sostenible. El título V, sobre innovación, digitalización y la formación en transporte y movilidad para una mejor prestación de los servicios de transporte y de la gestión de las infraestructuras. El título VI, de mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística. El VII, sobre participación pública y transparencia, en el que se refuerzan las medidas de participación y rendición de cuentas de las administraciones. Y el título VIII, régimen sancionador.

Vamos con el título I. En él se aborda la gobernanza del transporte y la movilidad creado en la propia ley, pues la satisfacción a un nivel razonable de las necesidades de la ciudadanía en materia de movilidad exige reforzar en este ámbito los principios de cooperación y de coordinación entre administraciones públicas y de las administraciones con la propia sociedad. Se plantea aquí la creación de un Sistema Nacional de Movilidad Sostenible —puede ser equivalente a otros sistemas como el de salud o el de Protección Civil— con el objetivo básico de crear mecanismos de coordinación y de colaboración más robustos entre las distintas administraciones, en el que cada una mantenga sus competencias en movilidad y transportes, donde se permita la colaboración con los distintos actores del sector y en el que se pongan en común ideas, buenas prácticas, y se puedan alinear los objetivos de las distintas políticas públicas de movilidad, con el fin último de asegurar que todas las administraciones cooperamos para garantizar este derecho que reconoce la ley a la movilidad sostenible de todas y todos los ciudadanos.

El Sistema Nacional de Movilidad Sostenible cuenta con diversos instrumentos para su desarrollo. Tiene tres órganos institucionales. Uno, que creo que es el más conocido, es la Conferencia Sectorial de Transportes, que es el principal órgano de cooperación entre el Ministerio de Transporte, es decir, la Administración General del Estado en materia de transporte, y las comunidades autónomas; el segundo es un foro de nueva creación, el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible, que está concebido como un instrumento de colaboración y cooperación entre la administración autonómica, el ministerio y los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 7

ayuntamientos —sobre todo los grandes ayuntamientos—, de manera que en este foro participarán los municipios de más de un millón de habitantes además de las entidades locales designadas por la Asociación de Entidades Locales de ámbito estatal con mayor implantación. La Ley introduce, por tanto, un foro de diálogo permanente que pensamos que era y es necesario también con las entidades locales, porque tienen una importante dotación competencial en materia de transporte y movilidad, y hemos querido corregirlo de este modo. Damos un giro —que creemos que es necesario— en materia de movilidad, que ya iniciamos también con nuestro plan de ayuda a los ayuntamientos vinculado al PRTR. Y es que la movilidad del futuro será sostenible o no lo será si no tenemos la implicación de nuestros ayuntamientos.

El tercero de los órganos institucionales que se crea es el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, órgano consultivo de asesoramiento, participación y debate sectorial que enriquecerá con sus aportaciones el diseño de las políticas públicas y que va a canalizar, sobre todo, la participación de la sociedad: de los sectores económicos, las organizaciones sociales, las personas usuarias, las administraciones públicas. El consejo superior sería una adaptación de los consejos consultivos existentes actualmente. Este consejo estará inscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y se organizará por secciones, correspondientes a los diferentes ámbitos temáticos en los que se considere necesario estructurar su actividad. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres, que como saben está integrado fundamentalmente por asesores y expertos, y el Comité Nacional de Transporte por Carretera van a pasar a ser dos de sus secciones.

Tendremos también un instrumento estratégico —y esto es una novedad— que es el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible, DOMOS, y sus documentos complementarios, que establecerán el marco esencial de condiciones para una planificación y una gestión del transporte y la movilidad a nivel nacional, que después todas las administraciones desarrollaremos en nuestro respectivo ámbito de competencias, elaborando instrumentos de planificación específicos adaptados al DOMOS. Tendremos un instrumento digital que es el Espacio de Datos Integrado de Movilidad, el EDIM. Los documentos más avanzados de gobernanza pública publicados por organismos internacionales, como la OCDE, insisten en la necesidad de mejorar la calidad en la formulación de las políticas públicas a través de la incorporación de datos o evidencias en la toma de decisiones.

Por tanto, disponer de información sistematizada sobre el funcionamiento del sistema de transportes y movilidad es un aspecto crítico para el diseño sólido de las políticas públicas de movilidad y transportes de todas las administraciones públicas. Se configura el EDIM como una herramienta de compartición de datos que será modular y escalable, y que deberá recoger la información actualizada sobre la oferta y la demanda de transportes entre otras cuestiones. En principio estará a disposición de administraciones, gestores, profesionales, organizaciones, asociaciones y ciudadanía según los distintos niveles de acceso y en función de la finalidad o el uso que se puede hacer de la información en cada caso. En particular, esta información permitirá a las administraciones realizar el seguimiento de aquellos indicadores que se establezcan en el DOMOS para el seguimiento de las políticas públicas de movilidad; optimizar el diseño de estas políticas; facilitar los procesos de toma de decisiones en la gestión de la movilidad; ofrecer soluciones de movilidad sostenibles y eficientes a las necesidades de los distintos colectivos y mejorar su capacidad de respuesta ante crisis y emergencias. Pero también servirá —y mucho— a los profesionales del sector, a la comunidad científica y centros de investigación sobre estas materias, porque les permitirá impulsar la innovación y la sostenibilidad de los servicios, y a los ciudadanos porque les va a dar una opción inmensa de acceder a información integrada multimodal y en tiempo real sobre la oferta de transporte.

En suma, la ley creará un Espacio de Datos Integrado de Movilidad que será pionero en nuestro país y que incluirá datos que permitirán la toma de decisiones en tiempo real por parte de las administraciones implicadas en movilidad y también para el sector privado, con beneficios claros para la ciudadanía. La introducción masiva de tecnología va a ser clave en la gestión de infraestructuras, en el transporte de mercancías, en la logística y en la provisión de los mejores servicios de movilidad a los ciudadanos en los próximos años. En este sentido, quiero destacar el esfuerzo que desde el ministerio se está realizando para poner las bases para el salto cualitativo que supondrá este espacio de datos. Llegar a esta digitalización 2.0 que recoge la Ley de Movilidad requiere, primero, que empresas, administraciones y los propios trabajadores del sector tengan una sólida base sobre la que poder avanzar.

Así, desde el ministerio hemos avanzado para la digitalización de nuestro sistema de transporte con nuestros ayuntamientos, financiando, por ejemplo, aplicaciones de *ticketing*, de *app* de información de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 8

tiempo real del transporte público dentro del programa de ayuntamientos del PRTR con nuestras comunidades autónomas, financiando con 110 millones de euros la digitalización de los servicios administrativos vinculados al transporte de mercancías y de viajeros por carretera o ferrocarril —de esos que son de su competencia—; también con nuestras empresas de transporte, financiando con 110 millones la digitalización del sector, mejorando su competitividad y eficiencia y el servicio que prestan, y con nuestras universidades, con 10 millones para que organicen actividades formativas. A ello se suman, además, los proyectos en el ámbito digital desarrollados por el propio ministerio, algunos de ellos muy relevantes como, por ejemplo, la plataforma SIMPLE, herramientas como el Sistema HERMES o el Punto de Acceso Nacional de Transporte Multimodal. Ahora damos un nuevo paso, se va a publicar la convocatoria del Programa Cheque de Capacitación Digital en el Transporte, dotado inicialmente con diez millones y medio de euros y que tendrá como beneficiarios a los alumnos que realicen acciones formativas relacionadas con la capacitación digital aplicada al sector del transporte, y que podrán ser impartidas por distintos tipos de centros de formación.

El título II de la ley constituye un título importante de medidas para fomentar la movilidad sostenible. En él se desarrolla cuál debe ser el contenido del DOMOS, también recoge cuáles serán los documentos de desarrollo de este documento y se definen y establecen cuáles deben ser los instrumentos de planificación estatal autonómica y municipal en materia de movilidad. También se recoge la obligación de que los grandes centros de actividad y de trabajo de más de 500 trabajadores o de más de 250 por turno dispongan de planes de movilidad sostenible para el trabajo. Estos planes se consideran una herramienta imprescindible para avanzar en el impulso de la movilidad sostenible en los trayectos de ida y vuelta al trabajo. Las empresas van a tener una enorme flexibilidad, podrán optar por distintas alternativas como potenciar la movilidad activa, la eléctrica, la compartida, el transporte colectivo o bien apostar por flexibilizar los horarios de entrada y salida, y el teletrabajo. Podríamos decir que la negociación colectiva verde inicia así su andadura en España con la mejor materia para ello: la movilidad sostenible.

El instrumento de planificación estratégica estatal en movilidad será el IPEEM y obligatoriamente tendrá que ser coherente con el DOMOS, mientras que en el caso de los instrumentos de política pública de movilidad de las comunidades autónomas y de las entidades locales su adaptación al DOMOS no puede ser impuesta por la ley, evidentemente, si bien la ley establece que esto sí pueda ser tenido en cuenta a la hora de percibir subvenciones y ayudas estatales. Hay una sección de movilidad para todos en la que se establece que «las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad [...] en los entornos urbanos», de acuerdo con el orden de la nueva pirámide de la movilidad en la que —como saben— se prioriza la movilidad activa a pie o en bicicleta, el transporte público colectivo, el vehículo motorizado compartido frente al vehículo motorizado privado —yo creo que esto también es una novedad que conviene resaltar—, favoreciendo así el cambio de paradigma de la ciudad que prioriza a las personas frente a los coches.

En este título hay también un apartado específico dedicado a la concienciación, sensibilización y formación a la ciudadanía en materia de movilidad sostenible porque consideramos que son elementos básicos para la participación de la sociedad en el análisis y definición de las políticas públicas en materia de movilidad sostenible. Hay una sección donde se abordan una serie de medidas complementarias relativas a infraestructuras y equipamientos para la sostenibilidad del sistema de transporte, para la gestión eficiente de terminales de transporte, medidas relativas a la implantación de carriles bus-VAO, de puntos de recarga, de energías limpias en puertos y aeropuertos —no me extenderé más sobre ello ahora—.

Finalmente, se incluye en este título una sección relativa a la información y gestión ambiental y de la energía en los servicios de transporte, exigencias sobre el cálculo de la huella de carbono, información sobre emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera en puertos y aeropuertos, en la implantación de sistemas de gestión ambiental y de la energía por parte de los prestadores de servicios de transporte o gestores de infraestructuras de transporte.

El título III se refiere a la planificación y a la gestión de infraestructuras y servicios de transporte. En él abordamos la mejora de la planificación y la gestión de las infraestructuras y los servicios de transporte. Precisamente, uno de los aspectos novedosos de esta ley es que supera las rigideces de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres al introducir en la regulación los servicios de movilidad, diferenciándolos de los servicios de transporte y reconociendo con ello la existencia de formas de provisión de movilidad alternativas. Me estoy refiriendo a los servicios de transporte público a la demanda, los servicios de movilidad colaborativa o los servicios de movilidad compartida. Estos servicios de movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 9

pueden resultar herramientas de gran utilidad a disposición de las administraciones públicas a la hora de buscar soluciones de movilidad y van a jugar junto con las infraestructuras para —colocando a las personas, como decía antes, en el centro del tablero— ofrecer respuestas a su derecho a la movilidad sostenible. Además, establece obligación para las administraciones públicas de velar porque los servicios de transporte terrestre por carretera y ferrocarril y los nuevos servicios de movilidad constituyan un sistema coordinado, intermodal e integrado, de uso sencillo para los ciudadanos.

De esta manera, ponemos sobre el tapete también la idea de los servicios en red, con nodos de cambio de servicio a través de los cuales los usuarios puedan completar las rutas que los lleven a sus destinos con coordinación física y horaria de los servicios. Por tanto, la idea de que todos los transportes deben llegar a la puerta de la casa de un ciudadano es sustituida por la idea de la multimodalidad y del conjunto de servicios de movilidad que deben dar respuesta coordinada, colaborativamente, a ese derecho —como les decía antes— que tiene la ciudadanía a la movilidad sostenible.

Otro de los objetivos de este título es mejorar el rigor en la planificación de infraestructuras y en la intervención estatal en las subvenciones de servicios de transporte. Aunque ya tenemos mucha normativa que regula estos aspectos, obedeciendo a iniciativas y recomendaciones internacionales, queremos reforzar nuestra regulación para garantizar la utilización de criterios homogéneos en todo el territorio y asegurar un uso eficiente de los recursos públicos. Me refiero, por ejemplo, a las obligaciones de servicio público estatales en el transporte. En la ley se establecen los principios a los que deberán responder estas OSP estatales, determina los requisitos y el procedimiento para poder solicitar su establecimiento y fija los mecanismos de seguimiento y evaluación.

Quiero hacer aquí una mención expresa a una cuestión que ha suscitado algo de polémica, creo que injustificada, como es el mapa concesional en el que estamos trabajando ya en el ministerio. Quiero destacar aquí que el objetivo esencial que nos hemos fijado en el mapa, de acuerdo con el espíritu marcado en esta ley, es que las concesiones del Estado cumplan su función, cumplan su papel: canalizar los grandes flujos de transporte en autobús, adaptándose a la demanda actual y haciendo más competitivo el transporte en autobús con mejores tiempos de viaje, y todo ello bajo el principio esencial de que ningún ciudadano pierda sus actuales oportunidades de viaje. Este nuevo enfoque requiere, desde luego, plena colaboración —diría que colaboración bilateral— Estado-comunidades autónomas para coordinar las redes de ambas administraciones, para intensificarlas, porque creemos sin ninguna duda que esto va a trabajar a favor de los ciudadanos y a mejorar sustancialmente el transporte.

Les quiero adelantar que el ministerio—y esto no lo dice la ley, pero lo avanzamos aquí— está dispuesto a destinar 25 millones de euros para mecanismos de compensación desde la Administración General del Estado, dirigidos a las comunidades autónomas que permitan a estas integrar en sus redes aquellos tráficos internos que son de su competencia y que aún se vienen prestando a través de concesiones estatales de largo recorrido, y que quedarían fuera de las nuevas concesiones. Las comunidades autónomas también dispondrán de los ingresos que obtengan de estos servicios una vez empiecen a prestarlos bajo su competencia, del orden de 15 millones de euros, para que la oferta al ciudadano sea completa y además adaptada a sus necesidades. Por tanto, más de 40 millones de euros a disposición de las comunidades autónomas que demuestran la importancia que para el ministerio tiene garantizar que nuestros ciudadanos no pierdan oportunidades de viaje, vean mejorado el servicio que obtienen y, en definitiva, consigamos entre todas las administraciones poner —insisto— una vez más al ciudadano en el centro de nuestra toma de decisiones.

La ley permite también la posibilidad de que los tráficos intermedios de los servicios de competencia estatal que están íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma y coincidan con algún servicio autonómico no se presten con carácter exclusivo si así se estableciera tanto en el pliego del contrato estatal como en el correspondiente a la comunidad autónoma. Como saben, hoy en día esto no es posible salvo acuerdo voluntario entre las concesionarias. Creo que este es un buen ejemplo de cómo ponemos de nuevo al ciudadano en el centro y tratamos de salvar los obstáculos que en algún momento pudieran existir desde el punto de vista legal para que la flexibilidad pueda ser la norma en este caso y, por tanto, la mejora del servicio a la ciudadanía.

Creo que —y lo quiero dejar claro— la Ley de Movilidad Sostenible mantiene y consolida nuestro sistema concesional, cuyo futuro queremos garantizar con un nuevo mapa concesional pactado con las comunidades autónomas, poniéndonos plazos concretos para avanzar en su renovación que, como saben, no es que sea necesaria, sino que hoy ya es imprescindible. Precisamente para garantizar su futuro, se introducen también mecanismos de flexibilidad para que en determinados casos y tras un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 10

riguroso análisis técnico el Consejo de Ministros pueda abrir a la competencia determinados servicios cuando se demuestre que es la mejor solución para el ciudadano. Es la excepción; como regla general —como les digo— queremos mantener nuestro sistema concesional.

En resumen, el ministerio pondrá a disposición de las comunidades autónomas más de 40 millones para garantizar que el nuevo mapa concesional mejora la movilidad de los ciudadanos, todo ello sin olvidar que este nuevo mapa estimamos que va a permitir, con la optimización de las rutas al aumentar la ocupación de los autobuses, reducir las tarifas más de un 20% o las mejoras de tiempos derivadas precisamente de esa optimización. Por ejemplo, tomando como referencia el tiempo medio de las diferentes rutas que atienden un mismo tráfico —y aquí hay servicios más directos y otros que tienen más paradas—, en la conexión entre A Coruña y Santander se prevé pasar de un tiempo medio de nueve horas y siete minutos a seis horas y veinte minutos. O en la conexión entre Albacete y Alicante, con una bajada del 28% del tiempo, pasando de tres horas y diecisiete minutos a dos horas y veintidós minutos, o en el caso de Málaga-Valencia, bajando el tiempo medio de viaje en dos horas y cuarto, de once horas y quince minutos a nueve horas. Este es un resultado práctico —el de los precios, el de los tiempos y el del servicio—, en definitiva, que debe ser consecuencia de este nuevo mapa concesional.

Creemos que también esta ambición y esta transformación van a permitir una renovación más rápida, más ágil de las flotas de autobuses vinculadas a los contratos y, por tanto, también vamos a poder tener nuevas aplicaciones de información, en las que ya se está trabajando desde el ministerio. El mapa es una evolución necesaria para que este modo de transporte sea aún más efectivo, cómodo y competitivo en este tipo de viajes respecto del vehículo privado, ganando cuota, mejorando así la eficiencia global del sistema y dando respuesta a las necesidades de la ciudadanía.

Por otra parte, en materia de infraestructuras de transporte, la ley contempla una serie de herramientas para mejorar la eficiencia de la planificación con criterios que permitan una adecuada toma de decisiones en el proceso de planificación y construcción de las infraestructuras de competencia estatal como, por ejemplo, la obligación de contar con un instrumento de planificación estratégica en materia de movilidad que constituya un marco de referencia plurianual de la política de movilidad e infraestructuras y que nos dé una visión integral de todos los modos, la de realizar análisis preliminares *ex ante*, que incluyan una perspectiva multimodal y contemple la influencia que una determinada infraestructura puede tener sobre la movilidad general en su entorno, o la de llevar a cabo análisis *ex post* de las actuaciones, una vez ejecutadas y puestas en servicio.

En líneas generales, este es un capítulo, como pueden imaginarse ustedes, sobre todo dedicado a la planificación de infraestructuras del modo viario y ferroviario, las terrestres, porque en el ámbito aéreo y aeroportuario ya existen herramientas o instrumentos que garantizan, de algún modo con más rigurosidad, que las actuaciones no rentables social o económicamente, a través, por ejemplo, del DORA, no se lleven adelante por parte de las autoridades correspondientes.

Quiero aprovechar esta última parte de este título para recordar algo que ya indicó el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible el pasado mes de enero en su comparecencia, cuando habló de las líneas generales del departamento en esta misma Cámara, y nos instó a todos —y yo quiero recuperar esa idea y, desde luego, insistir en ella— a trabajar en un acuerdo de país por las infraestructuras para sentar unos criterios estables que permitan avanzar en su desarrollo, con independencia del color político de los gobiernos. Suscribo, desde luego, sus palabras acerca de la necesidad de sacar las infraestructuras, al menos parcial y temporalmente, de lo que es la política partidista, e intentar sentar unos criterios estables que tengan vocación de permanencia para lograr un mínimo de consenso que permita seguir avanzando en infraestructuras sin generar expectativas falsas ni frustraciones en el conjunto de la población porque, al final, afectan también a la credibilidad de una u otra manera de todos los grupos políticos, gobierne quien gobierne.

El título IV de la ley habla de la contribución del Estado a la financiación de la movilidad sostenible. Este título se ciñe únicamente a la regulación de la participación de la Administración General del Estado en la financiación del transporte urbano. En España, como saben, el Estado contribuye anualmente con algunas subvenciones al transporte urbano, pero yo creo que lo hace de una forma que ahora mismo no es homogénea, y me atrevo a decir que existe una cierta percepción de injusticia o de falta de certidumbre, al menos por parte de la mayoría de los municipios, sobre cómo se produce ese reparto de las ayudas estatales. Pues bien, lo que la ley busca es mejorar este sistema que tenemos de financiar el transporte urbano utilizando fórmulas objetivas, homogéneas, basadas en criterios estables, predecibles y proporcionales que permitan un reparto estable para que los ayuntamientos también sepan, mirando hacia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 11

el futuro, con qué fondos van a poder contar en los próximos años, que tengan, asimismo, en cuenta un factor de equidad y que, además, incentiven una explotación más eficiente, condicionándose las ayudas también, por qué no decirlo, al cumplimiento de determinados requisitos por parte de los ayuntamientos. Para ello se sustituyen los mecanismos que existen actualmente para el otorgamiento de ayudas al transporte público de viajeros en municipios, que, como saben, son, por un lado, subvenciones nominativas a los consorcios de Madrid, Barcelona, Valencia y Canarias y, luego, unas subvenciones por concurrencia para el resto de los municipios. Este, que es el modelo que tenemos ahora, se sustituye por un nuevo modelo, en el que se crea un Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, el FECMO, gestionado por el ministerio, y cuyos recursos puedan destinarse a tres tipos de acciones: a subvencionar, lógicamente, parte de los costes operativos —no hablo de cubrir déficits, hablo de vincularlo a la producción o a la demanda—, a subvencionar proyectos de inversión orientados a la mejora de la intermodalidad, la sostenibilidad y la digitalización de la movilidad, o al sostenimiento económico de servicios de transporte o de movilidad, que contribuyan a alcanzar objetivos de descarbonización, calidad del aire, protección social o protección de los territorios afectados por el reto demográfico, aunque estos no se presten en el ámbito urbano. Aquí cabría una cierta flexibilidad también.

Con este fondo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible persigue la creación de un instrumento que permita ejecutar los objetivos del Gobierno en materia de financiación del transporte, principalmente el transporte urbano, y que a medio plazo pueda dotarse con ingresos específicos. Es evidente que el volumen de dinero que quisiéramos destinar no es el que actualmente tiene la dotación presupuestaria de los Presupuestos generales del Estado porque entonces estaríamos repartiendo lo mismo de otro modo y, seguramente, con la incorporación de los nuevos criterios, surgirían nuevos receptores de ayudas, pero algunos perderían. Desde luego, nuestra intención es incorporar a este fondo una parte de los fondos que tiene asignados España en el Fondo Social para el Clima, que todavía no tiene una concreción, pero sí una aproximación económica importante; se habla de más de 7000 millones de euros solo para nuestro país, evidentemente en un periodo de tiempo, y no solo para el objetivo de la movilidad sostenible —quiero dejar esto claro—, pero sí pensamos que de ese fondo puede surgir también una importante dotación económica —siempre que Hacienda lo permita, naturalmente— para financiar la movilidad sostenible urbana y de las áreas metropolitanas.

Además, el mecanismo recogido en la ley también establece la posibilidad de financiar, como les decía, más allá del ámbito urbano —esto es una novedad—, abriendo la puerta a contribuir al sostenimiento de servicios de transporte y movilidad vinculados a territorios —tienen que ser singulares, y eso se regulará con más detalle y reglamentariamente— que se enfrenten al reto demográfico.

El título V, que habla de innovación y digitalización en el transporte y la movilidad, es un título que prevé crear una figura que es novedosa en nuestra legislación, pero muy necesaria; es lo que se conoce como un *sandbox* regulatorio que, en definitiva, no es más que un campo o un terreno de experimentación en el ámbito de la movilidad sostenible. Queremos que pueda permitir pruebas de proyectos innovadores, y facilite así la llegada al mercado la oferta a los promotores de la posibilidad de probar su proyecto, por ejemplo, un nuevo servicio, un modelo de negocio que, por la razón que sea, no se puede introducir en el mercado de forma normal porque hay un conflicto o a veces se carece simplemente de la regulación legal específica o se incumple en algo la regulación existente. Se crea así, por tanto, un espacio en el que se puede probar un proyecto innovador en un entorno controlado, limitado en el espacio, en el tiempo, en el número de participantes, siguiendo un régimen jurídico *ad hoc* de protección y con las administraciones competentes, naturalmente supervisándolo de manera que si ese servicio tiene algún efecto pernicioso o si no aporta valor a la sociedad, no continuaría en su evolución, pero si de alguna manera se considera que aporta valor a la sociedad y que abre realmente una nueva vía innovadora en la mejora de la movilidad sostenible, posibilitaría, por ejemplo, que lleváramos a cabo las modificaciones legales que permitieran una generalización o un uso normalizado de esta serie de iniciativas innovadoras. Por tanto, creo que esto es un impulso claro a la innovación ya que va a permitir disponer de seguridad jurídica para el desarrollo de estas iniciativas piloto innovadoras en materia de movilidad. Aunque poner ejemplos cuando se habla de innovación siempre es difícil, se nos ocurren experiencias, por ejemplo, con vehículo autónomo y conectado, transporte a la demanda, autobuses con rutas fijas, pero con paradas variables, rutas no preestablecidas, horarios variables, que ahora es muy complicado poder establecer con el sistema concesional que tenemos buscando adaptar la oferta, por ejemplo, a las necesidades del usuario, pero que puede incumplir aspectos, por ejemplo, de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y eso sería un problema si no tuviéramos esta figura del *sandbox* regulatorio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 12

En un segundo capítulo se introduce también la regulación del vehículo automatizado y su incorporación al sistema de transportes ya que la innovación en los vehículos no tripulados es constante. No se aborda aquí —y esto también lo quiero dejar claro— una regulación exhaustiva porque la utilización de estos vehículos no se encuentra permitida de forma generalizada hoy en día y, desde el punto de vista de seguridad, cada tipo de vehículo cuenta con un marco regulatorio sectorial en constante evolución. Pero lo que sí persigue la ley de movilidad sostenible es establecer unas bases para una futura regulación e incorporación al sistema de transporte de estos vehículos, haciendo una apuesta para facilitar la llegada de esta tecnología a nuestro país y atraer también actividad económica facilitando la realización de pruebas en este ámbito. La regulación que se ha introducido en la ley contempla una figura excepcional, que es la ventanilla única electrónica, la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en Vías Públicas, la OFVA. Además de esto, para demostrar la importancia en este tema de la colaboración público-privada, se da una preferencia en el acceso a los espacios controlados de pruebas.

En el capítulo 3 se abordan temas como la compartición de datos, generación de datos abiertos, estableciendo obligaciones a proveedores de servicios y gestores de infraestructuras de digitalizar su información y aportarla a ese espacio de datos integrado, contribuyendo así a crear un punto de acceso nacional y centralizado de toda la información de oferta del transporte en nuestro país, del que las aplicaciones que todos tenemos en el móvil, por ejemplo, puedan obtener la información para el cálculo y la optimización de rutas. De este modo se favorecerá el desarrollo de herramientas y aplicaciones que ofrezcan un mejor servicio a los ciudadanos y las empresas.

Finalmente, el último capítulo, el cuarto de este título V, se refiere a la mejora de la formación de los profesionales al objeto de detectar las necesidades formativas del sistema productivo en el ámbito de la movilidad y el transporte en función de los avances del conocimiento, de los cambios del sector y de las nuevas exigencias.

Voy avanzando al título VI, que mejora la competitividad o trata de mejorar la competitividad en el transporte de mercancías y la logística. Esta ley no habla solo de la movilidad de las personas, sino que en el título VI también se abordan aspectos del transporte de mercancías y de la logística buscando la adopción de medidas que contribuyan a la mejora de la competitividad. Este título considera el transporte de mercancías como un servicio indispensable para la sociedad —esto ha quedado sobradamente demostrado en nuestra historia más reciente, durante la pandemia de COVID—, al igual que la necesidad de garantizar en todo el transporte de mercancías, además de la provisión de productos básicos. Por ello, la ley introduce algunas mejoras en este campo como, por ejemplo, la definición de lo que se entiende por nodo logístico de importancia estratégica o de los nodos logísticos de interés autonómico, así como la necesaria coordinación entre las administraciones para la mejora de la cadena logística.

Quiero resaltar que este título recogía en su redacción inicial —no en este proyecto de ley, sino en el anterior, que es básicamente idéntico— un conjunto extenso de medidas, cuya implantación recordarán ustedes que se aceleró por los diversos reales decretos leyes aprobados en la legislatura anterior y por la negociación que se produjo por el sector con ocasión de algunas movilizaciones durante los años 2021 y 2022. Les recuerdo brevemente que todo lo que tiene que ver con el régimen sancionador contra la morosidad, la prohibición por ley de la carga y descarga por parte del conductor, la reducción a una hora del tiempo de espera a partir del cual el transportista tiene derecho a indemnización cuando se hace una carga descarga, la revisión del precio del transporte y la política de costes, todo esto ya se incorporó a los reales decretos leyes y, por tanto, forma parte de nuestro ordenamiento jurídico en los años 2021 y 2022, por lo que no es necesario reflejarlo de nuevo en la ley de movilidad sostenible.

El título VII habla de la participación pública y la transparencia. Se establecen varias herramientas para la mejora de la transparencia y de la participación pública de acuerdo con los principios del Gobierno Abierto. Les hablaría de una *web* didáctica con información actualizada y accesible para el ciudadano, que pretendemos que tenga el ministerio en un breve plazo, donde se dé cuenta de las inversiones en infraestructuras, tanto de las realizadas como de las previstas, y de la financiación de servicios de transporte y, además, se mandata al ministerio a presentar un informe de actividad bienal en materia de políticas públicas de movilidad y transporte.

En el título VIII —y voy terminando— se regula el régimen sancionador. Poco les voy a poder decir sobre el mismo porque es verdad que existe un régimen sancionador, que yo calificaría de muy leve, ya que la ley se ha configurado bajo el principio de intervención mínima del derecho sancionador. Nosotros creemos que los objetivos de esta ley no se van a lograr —ni se deben ni se pueden lograr— a base de sanciones rígidas, sino mediante el impulso de la formación en materia de movilidad segura, sostenible y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 13

conectada, y de una actuación de la Administración que, basándose en lo que la propia ley establezca, realice una oferta, como decíamos, multimodal, conectada, segura, justa, inclusiva y equilibrada de los servicios de movilidad y, por tanto, de la movilidad sostenible. Pero es verdad que en este título se regulan la potestad sancionadora, el procedimiento sancionador y el régimen de infracciones, del que les puedo decir que solo se consideran infracciones graves y leves, no ninguna muy grave.

Para terminar, aunque son otras disposiciones —a veces con el título de otras disposiciones en las leyes aparece lo más sustancial—, en esta ley tengo que reconocer que, en otras disposiciones, en todas las que son las transitorias, las finales, las adicionales, hay algunos aspectos importantes que conviene también destacar. Primero, la obligación recogida para aprobar, a iniciativa del ministerio, un plan estratégico para la sostenibilidad del transporte aéreo en España. Queremos que sea un estudio que dé coherencia, que esté coordinado con las iniciativas europeas e internacionales en la materia y que, sobre todo, aborde la sostenibilidad en el sector desde un punto de vista integral, analizando al menos su impacto climático, las emisiones de gases de efecto invernadero, partículas y otros contaminantes a la atmósfera. Se fija también la obligación de que la Administración General del Estado disponga de un plan nacional de impulso al uso de la bicicleta, regulando así formalmente la Estrategia Estatal por la Bicicleta que, como saben, ya fue aprobada por el anterior Gobierno, pero queremos que la ley lo refuerce, y este tiene que ser un esfuerzo sostenido en el tiempo de forma estructural.

La ley también aprovecha algunas de sus disposiciones para cambiar textos legales en vigor. Por ejemplo, es significativa la modificación de la Ley del Sector Ferroviario, que articula las obligaciones financieras de los ayuntamientos y las comunidades autónomas respecto de las actuaciones de integración del ferrocarril en suelo urbano o urbanizable, fijando el porcentaje máximo de financiación, que podrá aportar ADIF en función de que la actuación sea de integración en superficie, de variante o de actuación soterrada —luego, si ustedes quieren, entramos en más detalles, pero ahora no me quiero extender demasiado en esto—. Es evidente que es necesario racionalizar —y luego, si les parece a ustedes, veremos también las cifras en respuesta a algunas de sus intervenciones— una política de inversión en infraestructuras que, desde el punto de vista ferroviario, tiene siempre un interés muy limitado, porque la mayor parte de las veces son operaciones que despliegan su interés en el ámbito urbanístico y, evidentemente, de mejora del espacio público y de la calidad de vida de los ciudadanos pero, en ese caso, cada parte, cada Administración tiene que ser consciente de su responsabilidad y asumir o soportar los costes correspondientes.

Finalmente, no quiero dejar de mencionar que la adenda al Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia contempló la necesidad de incluir en la ley una serie de medidas adicionales para impulsar el transporte ferroviario de mercancías. Saben ustedes que se eliminó la obligación del pago por uso, que no está en esta ley, pero a cambio de eso se introdujeron una serie de hitos vinculados a la aprobación de la ley, como es crear la metodología y herramienta coste-beneficio, crear una oficina de *sandbox* regulatorio, que ya les he mencionado, y también introducir algunos cambios en el proyecto de ley —derivados fundamentalmente de prescripciones impuestas por la Comisión Europea— para el impulso del transporte ferroviario, fundamentalmente una moratoria en los cánones durante cinco años para el transporte ferroviario, un diseño de un mapa de autopistas ferroviarias que cuenten, por supuesto, con viabilidad en los gestores y en las empresas que los puedan utilizar, una mejor conectividad también del ferrocarril con los puertos, y algunas medidas más que, si luego tienen interés, también podemos detallar.

En conclusión, estamos ante una ley que se basa en una concepción de la movilidad distinta de lo que es el puro transporte, una concepción de la movilidad como un derecho de los ciudadanos y las ciudadanas que los poderes públicos estamos obligados a regular y a salvaguardar, si bien no como un fin en sí mismo, sino como una puerta de acceso a un medio para el ejercicio de otros derechos o servicios básicos, con independencia del nivel de renta, de su género, de su clase social, de sus limitaciones físicas, o si se hace o no uso de un vehículo privado. Por tanto, es una ley que tiene un carácter social que creo que reforzará uno de los pilares del Estado del bienestar y que, además, va a generar una mayor igualdad de oportunidades. La movilidad aparece como una necesidad vinculada al conjunto de actividades sociales como trabajar, estudiar, producir, interrelacionarse, acceder al ocio, garantizar la salud y la calidad de vida o consumir bienes y servicios. La separación espacial de estas actividades demanda un sistema de movilidad que permita su adecuada realización, situando —y soy un poco pesado en esto, pero creo que es la idea clave— a la persona en el centro de todo este sistema.

Para todos estos objetivos, y para construir una política de transportes y movilidad que busque precisamente poner al ciudadano en el centro de la toma de decisiones, es imprescindible la cooperación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 14

entre las tres administraciones, entre el Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Por ello se crea un sistema nacional de movilidad sostenible que facilitará y promoverá esa coordinación a través de los instrumentos que les he mencionado. Se establecen mayores exigencias en la planificación de los transportes y la movilidad, se persigue mejorar la calidad de las decisiones de inversión y gasto en transporte y movilidad, así como incluir nuevas herramientas que permitan una mayor participación pública y transparencia en el proceso. También pretendemos con la ley contribuir a alcanzar el cumplimiento de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y emisiones contaminantes en el transporte, en línea con los acuerdos internacionales asumidos por España para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible que marca la Agenda 2030 de la ONU, la COP-21 de París y las estrategias europeas, como el Pacto Verde Europeo. En esta línea, incorpora instrumentos para que el transporte público, la intermodalidad y las formas de movilidad activas, como andar o ir en bicicleta, puedan tener un papel esencial en un nuevo modelo de movilidad sostenible. Pensamos que la ley de movilidad sostenible va a ayudar a la consecución de estos objetivos, poniendo los mimbres para que las soluciones y propuestas que refuerzan la movilidad sostenible y descarbonizada tengan una cobertura legal adecuada. La ley incluirá también herramientas para facilitar la innovación de los transportes y la movilidad, potenciar la digitalización y la formación. En este punto, y ya terminando, me gustaría destacar la importancia de la formación y la capacitación digital en un sector, el del transporte y la logística, que está cambiando muy rápidamente por la introducción acelerada de la digitalización, de las nuevas tecnologías o la automatización de procesos que requieren de nuevos perfiles profesionales, con una formación adaptada a las necesidades reales del sistema productivo.

Termino con esto. Quizá me he alargado un poco, pero me parece que esta es una ley que lo merece, que la explicación merecía la pena por lo que va a significar de cambio, de paradigma en los conceptos de la movilidad y el transporte. A partir de aquí, me pongo a su disposición para las cuestiones o sugerencias que consideren oportunas, e intentaré en el turno de réplica, si es posible, satisfacer sus sugerencias, sus preocupaciones o en todo caso sus inquietudes en relación con este proyecto de ley.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Si les parece, abrimos un turno para fijación de posiciones por parte de los grupos parlamentarios por un tiempo máximo de diez minutos.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Obrigado, señora presidenta. Obrigado tamén, señor secretario de Estado, pola súa exposición.

Comezo desculpándome se non podo quedar ao conxunto da sesión, da comparecencia; se así non for, pois verei a resposta no seu momento. En todo caso, desde a perspectiva do BNG, pois temos expectativas nas posibilidades que abre esta lei, mais tamén, teño que recoñecelo, preocupacións.

En relación coa lei anterior, o BNG presentara creo lembrar que 110 emendas co obxectivo de mellorar a proposta inicial, co obxectivo de blindar o transporte público colectivo como esencial dentro dese concepto de mobilidade sustentábel e tamén co obxectivo de esclarecer, de deixar máis claras algunhas cuestións que, ao noso xuízo, abría a lei e que entendemos que se manteñen, que realmente nos preocupan.

Claro, está moi ben falar do dereito a unha mobilidade sustentábel. Nós estamos totalmente de acordo, non? Mais esperamos non estar diante —e moito tememos que si se non se actúa adecuadamente— de... un novo texto legal que garante dereitos que despois a Administración pública non se preocupa por cumprir, ou non se esforza especialmente por cumprir. Porque, cando se fala de «mobilidade sustentábel», e, como digo, desde a nosa perspectiva, colocando no centro o transporte público colectivo e, especialmente, aquel que, por definición, é máis verde, máis sustentábel, como o transporte ferroviario, iso implica que haxa as infraestruturas adecuadas ou se realicen os investimentos necesarios para ter esas infraestruturas adecuadas e tamén que se doten os servizos necesarios. Isto é chave especialmente nun país como a Galiza, que ten un hábitat moi determinado, cunha poboación moi dispersa, moitas veces cativa do uso do vehículo privado precisamente por non existir, até este momento, ese servizo público, por non existiren servizos públicos á altura das necesidades. Repare, por exemplo, en que na Galiza non temos servizo de proximidade ferroviarias; isto é unha anomalía. É unha anomalía e ademais teño claro que é un exemplo de discriminación histórica ao noso país nos investimentos por parte dos diferentes Governos do Estado, porque non se pode xustificar doutra maneira; non é unha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 15

cuestión de masa crítica nin de rendibilidade económica. Por certo, temos, como vostede saberá, pois unha das liñas ferroviarias máis rendíbeis, economicamente, de todo o Estado español, que é a do Eixo Atlántico. Hai masa crítica? Si; estamos falando de áreas urbanas, como rexións urbanas como a de Vigo-Pontevedra, de 750 000 habitantes, ou a da Coruña-Ferrol, de 650 000 habitantes. Entón a pregunta é por que non existen aínda estes servizos de proximidade ferroviarias, cando noutros territorios do Estado español hai cidades de 250 000 habitantes ou áreas de 400 000 habitantes que si teñen ese servizo de proximidade ferroviarias.

Hai un compromiso asinado polo Partido Socialista do Goberno do Estado, no acordo de investidura co BNG, de que esta vai ser a lexislatura en que se poñan en marcha eses servizos de proximidade ferroviarias, polo menos nas áreas urbanas do noso país, da Galiza, comezando precisamente por esas áreas ás que facía referencia, por seren as máis poboadas. Pero vostede concordará comigo en que é un brinde ao sol falar de mobilidade sustentábel se non poñemos en marcha estes servizos, se non completamos as infraestruturas para ter un ferrocarril á altura do século XXI; pois, por exemplo, o Eixo Atlántico, polo norte entre Betanzos e Ferrol, polo sur para conectar coa rede portuguesa, que ten ese horizonte do ano 2030 entre Lisboa e a fronteira, pois polo sur entre Vigo e Valença e a fronteira portuguesa. Se non modernizamos a liña de Lugo á Coruña, como se está facendo, por certo, coa de Lugo a Ourense, ou, se non impulsamos a conexión ferroviaria tamén de Lugo con Santiago de Compostela. Que é unha das previsións, por certo, dese acordo de investidura estudar esa conexión ferroviaria, que tamén resolvería unha das anomalías que temos: que entre dúas das principais cidades galegas, do noso país, non existan conexións, non exista unha conexión ferroviaria.

Polo tanto, nós o que reclamamos ao Goberno é que cumpra os seus compromisos e que dea un impulso ás infraestruturas que fagan que estea máis cerca ese dereito á mobilidade, á mobilidade sustentábel. E, por non saír do ámbito ferroviario, claro, vostede falou das autoestradas ferroviarias, mais o certo é que no documento *Mercancías 30*, do Goberno, no caso de Galiza non estaban nos mapas que figuran neses documentos, nese documento. No caso de Galiza non estaba prevista ningunha actuación para pór en funcionamento esas autoestradas ferroviarias. Temos preguntado en numerosas ocasións ao Goberno por isto: aos respectivos ministros, a anteriores secretarios de Estado... Sempre nos din que, claro, que non hai unha demanda empresarial suficiente. Pero é que este é un argumento, do noso punto de vista, tramposo, non?, porque non hai unha demanda empresarial suficiente, entre outras cousas, porque non hai as infraestruturas ferroviarias adecuadas. Estamos falando, pois, por exemplo, dunha estación de mercadorías como a da Sionlla, en Santiago de Compostela, que aínda non existe, pero que é unha demanda do tecido empresarial da capital de Galiza. Non hai as infraestruturas adecuadas para que poida haber unha perspectiva de que o desenvolvemento industrial en Galiza teña en conta a posibilidade de desprazar esas mercadorías por ferrocarril; polo tanto, consideramos que a intermodalidade entre o transporte por estrada e ferrocarril. Polo tanto, consideramos que se debe rectificar iso, como se debe dar un impulso decidido ao corredor atlántico de mercadorías e facer compatíbel, na conexión tamén con Portugal, con transporte de viaxeiros.

En relación co transporte por estrada, vostede mencionou ese mapa concesional, a idea de manter a estrutura concesional, mais aquí temos serias preocupacións que xa viñemos abordando con anterioridade. Por exemplo, no ano 2022 presentamos iniciativas para que o Goberno rectificase as previsións dese plan de corredores e liñas de transporte por estrada porque, no caso da Galiza, o que fai é..., non sei, vostede anunciou agora aquí que o percurso entre A Coruña e Santander ía baixar en tres horas. Claro, non sei se é a conta de suprimir paradas, non? Pero, se estamos na mesma, ese plan de corredores e liñas de transporte supuña suprimir paradas que son fundamentais, e nada menos que 23 000 vilas e concellos do noso país e deixando sen servizo a 140 000 habitantes. A vostede pode parecerlle pouco, pero asegúrolle que, nun país coa poboación dispersa, insisto, como Galiza, deixar eses concellos sen esas paradas significa deixalos, en moitos casos, sen un servizo de transporte que ao mellor non é de longa distancia, pero que se utiliza. Sendo liñas de longa distancia, pois utilízanse para un transporte que realmente é de proximidade e que cobre os déficits que hai neste ámbito no transporte público no noso país.

Por tanto, nós estaremos atentos a este aspecto porque cremos que unha modernización do transporte público por estrada non pode levar a que se reduzan os servizos, nin pode levar a que se priorice o criterio de rendemento económico fronte ao de rendibilidade social, que nos parece máis importante. E somos conscientes da dificultade, nunha poboación dispersa, de ofrecer sempre un servizo adecuado, pero hai mecanismos para poder facelo, combinando, por exemplo, co servizo porta a porta; en fin, transporte a demanda... Hai posibilidades de facelo, dende logo, mellorando a calidade dese servizo público.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 16

E outro elemento que nos preocupa é que fala de manter a estrutura concesional, mais abrindo á competencia determinadas liñas. Vostede di que é a excepción; o problema destas excepcións é que, unha vez que se establecen, é moi fácililas aumentando. E esa preocupación deriva porque cremos que unha «uberización» do transporte público sería tremendamente negativa. Sería moi negativa para o servizo público; sería negativa porque empeoraría a calidade do servizo na medida en que as empresas que operasen aquí en réxime de competencia pois o irían facer naquelas liñas máis rendíbeis, deixando as menos rendíbeis precisamente para o sistema concesional, e sería tamén creo que negativa porque contribuiría, como xa temos visto noutros ámbitos, a deteriorar as condicións laborais e de traballo do persoal que, precisamente, opera nese transporte público. Polo tanto, a nós parécenos que esa vía de abrir a liberalización non é unha boa idea na medida en que pode ter un efecto negativo, pernicioso, que non só non vai contribuír para o obxectivo da mobilidade sustentábel, senón que, todo o contrario, pode deteriorar un servizo público que se necesita que sexa de calidade.

En todo caso, vexo que se me acaba o tempo. O BNG está en disposición de contribuír coas súas achegas, coas súas propostas, a mellorar esta lei e a que saia unha boa lei de mobilidade sustentábel. A nós gustaríanos que fose así.

Non quero acabar sen facer referencia a que ese desexo que sempre se expresa por parte do Goberno de respectar os ámbitos competenciais sexa unha realidade, porque era tamén outra das preocupacións da lei anterior. A insistencia sempre nos plans nacionais, nos servizos nacionais, pois fainos sospeitar que non sempre se vai a esa tan cacarexada cogobernanza que despois queda case sempre en moi pouco. Mais, en todo caso, imos dar marxe ao debate que se produza neste Congreso da lei, con ese ánimo construtivo de contribuír a melloralala, pero sempre con ese obxectivo de que o conxunto do Estado español e, loxicamente, desde a nosa perspectiva, o noso país, Galiza, teñan un transporte público de calidade á altura do século XXI. Moito obrigado.

Muchas gracias, señora presidenta. Gracias también, señor secretario de Estado, por su exposición.

Comienzo disculpándome por si no me puedo quedar al conjunto de la extensión de toda la comparecencia. Si fuese así, veré la respuesta después, en su momento. En todo caso, desde la perspectiva del BNG tenemos expectativas en las posibilidades que abre esta ley, pero también, tenemos que reconocerlo, preocupaciones. En relación con la ley anterior, el BNG había presentado, creo recordar, que ciento diez enmiendas con el objetivo de mejorar la propuesta inicial, con el objetivo blindar el transporte público colectivo como esencial dentro de este concepto de movilidad sostenible, y también con el objetivo de esclarecer, de dejar más claras algunas cuestiones que a nuestro juicio habría en la ley, y que entendemos que se mantienen y que realmente nos preocupan. Claro, está muy bien hablar del derecho a una movilidad sostenible. Nosotros estamos totalmente de acuerdo, pero esperamos no estar delante —y mucho nos tememos que sí, si no se actúa adecuadamente— de un nuevo texto legal que garantiza derechos que después la Administración pública no se preocupa por cumplir o no se esfuerza especialmente por cumplir, porque cuando se habla de movilidad sostenible y, como digo, desde nuestra perspectiva, colocando en el centro al transporte público colectivo, especialmente aquel que por definición es más verde y más sostenible como el transporte ferroviario, por ejemplo, eso implica que hayan las infraestructuras adecuadas o que se realicen las inversiones adecuadas para tener esas infraestructuras adecuadas, y también que se doten los servicios necesarios. Esto es clave, especialmente en un país como Galicia, que tiene un hábitat muy determinado, con una población muy dispersa, muchas veces cautiva del uso del vehículo privado, precisamente porque no existe hasta este momento este servicio público, porque no existen servicios públicos a la altura de las necesidades. Dense cuenta, por ejemplo, que en Galicia no tenemos servicio de cercanías ferroviarias, y esto es una anomalía, es una anomalía, y además tengo claro que es un ejemplo de discriminación histórica hacia nuestro país por las inversiones por parte de los distintos gobiernos del Estado, porque no se puede justificar de otra manera. Esto no es una cuestión de masa crítica ni de rentabilidad económica. Por cierto, tenemos, como usted sabrá, una de las líneas ferroviarias más rentables económicamente del Estado español, que es la del eje atlántico. ¿Hay masa crítica? Pues sí. Estamos hablando de áreas urbanas, regiones urbanas como la de Vigo-Pontevedra, de 750 000 habitantes, o la de Coruña-Ferrol, de 650 000 habitantes. Entonces, la pregunta es: ¿Por qué aún no existe este servicio de cercanías ferroviarias, cuando en otros territorios de España hay áreas de 400 o 500 000 habitantes que sí tienen ese servicio de cercanías ferroviarias? Hay un compromiso firmado por el Partido Socialista, el Gobierno del Estado, un acuerdo de investidura con el BNG de que esta va a ser la legislatura en la que se pongan en marcha estos servicios de cercanías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 17

ferroviarias o, por lo menos, en las áreas urbanas de nuestro país, en Galicia, comenzando precisamente por estas a las que hacía referencia por ser estas dos las que mencioné antes por ser las más pobladas. Pero usted concordará conmigo en que esto es un brindis al sol, hablar de movilidad sostenible, si no ponemos en marcha estos servicios, si no completamos las infraestructuras para tener un ferrocarril a la altura del siglo XXI, por ejemplo, el eje atlántico por el norte entre Betanzos y Ferrol; por el sur, reconectar con la red portuguesa, que tiene ese horizonte del año 2030 entre Lisboa y la frontera; por el sur, entre Vigo y Valença y la frontera portuguesa; si no modernizamos esta línea de Lugo Coruña, como se está haciendo, por cierto, con la de con la de Lugo-Orense, o si no impulsamos la conexión ferroviaria también de Lugo, con Santiago de Compostela que es una de las previsiones, por cierto, de ese acuerdo de investidura, de estudiar esa conexión ferroviaria, que también resolvería una de las anomalías que tenemos entre las principales ciudades gallegas de nuestro país: que no exista una conexión ferroviaria. Por lo tanto, nosotros lo que le reclamamos al Gobierno es que cumpla sus compromisos y que le dé un impulso a las infraestructuras que hagan que esté más cerca este objetivo del derecho a la movilidad sostenible.

Por no salir del ámbito ferroviario, usted habló de las autovías ferroviarias, pero lo cierto es que en el documento Mercancías 30 del Gobierno, en el caso de Galicia, no estaban en los mapas que figuran en ese documento, en el caso de Galicia no estaba prevista ninguna actuación para poner en funcionamiento esas autovías ferroviarias. Hemos preguntado en numerosas ocasiones al Gobierno por esto, a los respectivos ministros, a anteriores secretarios de Estado, y siempre nos dicen que, claro, que es que no hay una demanda empresarial suficiente, pero es que esto es un argumento, desde nuestro punto de vista, totalmente tramposo, porque no hay una demanda empresarial suficiente, entre otras cosas, porque no hay infraestructuras ferroviarias adecuadas. Estamos hablando, por ejemplo, de una estación de mercancías, como decía, en Santiago de Compostela, que aún no existe, pero que es una demanda del tejido empresarial de la capital de Galicia. No hay infraestructuras adecuadas para que pueda haber una perspectiva de que el desarrollo industrial en Galicia tenga en cuenta la posibilidad de desplazar esas mercancías por ferrocarril. Por lo tanto, consideramos la intermodalidad entre transporte por carretera y ferrocarril; por lo tanto, consideramos que se debe rectificar esto y cómo se debe dar un impulso decidido también al corredor atlántico de mercancías y hacer compatible una conexión también con Portugal con transporte de viajeros.

En relación con el transporte por carretera, usted ha mencionado ese mapa concesional, la idea de mantener la estructura concesional, pero aquí tenemos serias preocupaciones que ya estuvimos abordando con anterioridad; por ejemplo, en el año 2022 presentamos iniciativas para que el Gobierno rectificase las previsiones de ese plan de corredores y líneas de transporte por carretera porque, en el caso de Galicia, usted ha anunciado ahora aquí que el recorrido entre Coruña y Santander iba a bajar a tres horas. Bueno, no sé si es a costa de suprimir paradas, pero si estamos en la misma situación, ese plan de corredores y líneas de transporte suponía suprimir paradas que son fundamentales, nada menos que veintitrés ciudades ayuntamientos, y dejar sin servicio a ciento cuarenta mil habitantes.

A usted le puede parecer poco, pero le aseguro que, a un país con la población dispersa, insisto, como Galicia, dejar esos ayuntamientos sin esas paradas significa dejarlos, en muchos casos, sin un servicio de transporte que, a lo mejor no es de larga distancia, pero que, siendo líneas de larga distancia, se utilizan para un transporte que realmente es de proximidad y que cubre los déficits que hay en este ámbito en el transporte público en nuestro país. Por tanto, nosotros estaremos atentos a este aspecto, porque creemos que una modernización del transporte público por carretera no puede llevar a que se reduzcan los servicios ni tampoco puede llevar a que se priorice el criterio de rendimiento económico en favor de la rentabilización social, que es lo que nos parece más importante. Nosotros lo que tenemos que ofrecer a la población es siempre un servicio adecuado. Hay mecanismos para poder hacerlo combinando, por ejemplo, el servicio puerta a puerta, en fin, transporte a demanda, etcétera. Desde luego, hay posibilidades de hacerlo mejorando la calidad de ese servicio público.

Otro elemento que nos preocupa y que habla de mantener la estructura concesional, que es el que habla de mantenerla, pero abriendo la competencia a determinadas líneas. Usted dice que esta es la excepción. El problema de estas excepciones es que una vez que se establecen es muy fácil ir las aumentando. Esa preocupación deriva, porque creemos que una uberización del transporte público sería tremendamente negativa. Sería muy negativa para el servicio público. Sería negativa, porque empeoraría la calidad del servicio en la medida en que las empresas que operasen aquí en régimen de competencia lo harían simplemente en las líneas más rentables, dejando las líneas más rentables precisamente para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 18

el sistema concesional, y también sería negativo, porque contribuiría, como ya hemos visto en otros ámbitos, a deteriorar las condiciones laborales y de trabajo del personal que precisamente opera en ese transporte público. Por tanto, a nosotros nos parece que esa vía de abrir a la liberalización no es una buena idea en la medida en que puede tener un efecto negativo y pernicioso, que no va a contribuir para nada para el objetivo de la movilidad sostenible, sino, todo lo contrario, puede que deteriore un servicio público que se necesita y que se necesita que sea de calidad.

Creo que no tengo más tiempo. En todo caso, en el BNG estamos en disposición de contribuir a sus propuestas y a sus mejoras, y queremos mejorar esta ley, que salga una buena Ley de Movilidad Sostenible, nos gustaría que fuese así. No quiero acabar sin hacer referencia a que ese deseo que siempre se expresa por parte del Gobierno de respetar los ámbitos competenciales sea una realidad, porque era otra de las preocupaciones de la ley anterior. La insistencia siempre en los servicios nacionales nos hace sospechar que no siempre se hace en aras de esa tan cacareada cogobernanza, que generalmente hace muy poco. En cualquier caso, vamos a darle margen al debate de la ley que se produzca en este Congreso con ese ánimo constructivo de poder contribuir a mejorarla, pero siempre con ese objetivo de que el conjunto del Estado español y, lógicamente, desde nuestra perspectiva, de nuestro país Galicia, tenga un transporte público de calidad a la altura del siglo XXI.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Rego.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Vasco, la señora Vaquero Montero.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Mila esker, presidente andrea, arratsalde on, Santano jauna. Lehenik eta behin zure presentzia batzorde honetan eta emadako azalpenak eskertzea dagokit eta ongi etorria ematea.

Buenas tardes.

Buenas tardes, señor Santano. En primer lugar, muchísimas gracias por su presencia en esta Comisión y por venir a rendir cuentas, muchas gracias.

El proyecto ley se refiere al derecho a la movilidad que sirve para el logro de otros derechos. Es decir, la movilidad como contenido transversal que incide en la educación, en la protección a la salud, en un medio ambiente sostenible, en la energía, en el fomento y en la coordinación general de la investigación científica y técnica, en las infraestructuras del transporte y en los propios servicios de transporte. Esto es lo que recoge este proyecto de ley. Por tanto, es un derecho a la movilidad que da vía a la obtención de otros derechos de las personas. Usted ha dicho que también es un derecho a la movilidad en el que se pone a la persona en el centro de este. Plantea este nuevo marco sobre el derecho a la movilidad fundamentándolo en el artículo 149.1 de la Constitución, en cuanto a la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles, y en el artículo 149.1.13 sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica. Suelen ser recursos habituales a todos los proyectos de ley que, en este caso, tienen cabida y que corresponden a la regulación de las bases de coordinación y de la planificación general de la actividad económica. Eso siempre teniendo en cuenta que la competencia en movilidad y en transporte es compartida con las comunidades autónomas, como evidentemente usted ya sabe. El Estado ostenta competencias en materia de transportes, pero las comunidades autónomas también ostentan competencias en materia de transportes y en Euskadi las diputaciones forales también, así como las entidades locales. Por tanto, esta ley debe tener en consideración y ser respetuosa con esta materia en el marco competencial y en la distribución interna dentro de las mismas comunidades autónomas. Nosotros también tendremos la petición de que las diputaciones forales tengan cabida en lo que establezca la ley, porque también tienen competencias. Como usted ya sabe, las carreteras son gestionadas por las diputaciones forales en los territorios históricos, por la Autoridad Territorial del Transporte de Guipúzcoa, por la Autoridad de Movilidad de Bizkaia y por la Autoridad de Movilidad de Álava que también tienen competencias en la materia. El proyecto de ley configura un Sistema Nacional de Movilidad Sostenible con el objetivo de que todos los poderes públicos se coordinen entre sí para planificar y ejecutar sus políticas públicas, apostando por una visión integrada, coherente y transversal. Ha hablado también de un Sistema Nacional de Movilidad Sostenible compuesto por diferentes órganos, empezando por la conferencia sectorial que, si bien dice que es un órgano de cooperación, le otorga funciones de coordinación para las que no tiene título

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 19

competencial. Asimismo, las funciones de la conferencia sectorial tendrán que ser consultivas y únicamente vinculantes para aquellos que hayan votado a favor de ellas.

En relación con el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible se indica que es un órgano de cooperación destinado a la gobernanza con funciones generales que parece compartir con la conferencia sectorial. Nos gustaría que, en este punto, nos aclarara mejor la relación que tiene el foro con la conferencia sectorial. Si las decisiones que se toman en el foro son vinculantes o no, cómo quedan dentro del marco competencial, qué funciones cubren que sean diferentes de las que tiene la conferencia sectorial y a quiénes vinculan los acuerdos que se tomen en el foro.

En cuanto a la planificación y gestión de la movilidad, en el artículo 25 y siguientes se legisla la relación con los planes de movilidad sostenible de las entidades locales para los grandes centros de actividad y con los planes de movilidad al trabajo. Esta regulación afecta a las competencias que ostentan las entidades locales a la hora de adoptar las medidas de acuerdo con la normativa sectorial concreta. En Euskadi, de acuerdo con la Ley 4/2019, de Sostenibilidad Energética, como usted sabe, se obliga a los municipios de más de 5000 habitantes a aprobar planes de movilidad urbana. Los planes de movilidad para grandes centros de actividad, con un carácter abiertamente indeterminado —a nuestro entender—, tienen un alto inconveniente de planificación urbanística y de afectación a la ordenación territorial, suponiendo una injerencia en las competencias de las entidades locales y de las comunidades autónomas. Lo mismo ocurre con el artículo 30 y con el artículo 34 en relación con las medidas complementarias que afectan al urbanismo de las ciudades y de los pueblos.

En relación con la corresponsabilidad en la financiación de las obligaciones del servicio público en transporte de competencia estatal, si hubiera una modificación o un aumento de frecuencias, que tendría que ser acordada por el Consejo de Ministros, debería ser financiada por la administración proponente. Es lo que dice el proyecto de ley, incluso en aquellas obligaciones de servicio público, salvo que en su declaración se determine otra cosa. En estos casos, la financiación corre a cargo de la administración proponente. Nos puede dar ejemplos para aclarar el alcance del artículo 47.

El título sexto dedica cuatro artículos a la mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y logística, usted ha dicho que se han recogido en algunos real decretos leyes, pero son partes muy concretas y para nosotros es un hecho sumamente llamativo la poca importancia que tienen las mercancías en esta ley y el peso que tienen tanto la economía como la movilidad sostenible. Es decir, se destaca la importancia de la economía como título competencial para regular esta ley y, sin embargo, aquello que tiene peso económico, como es el tema de las mercancías, apenas tienen unos pocos artículos, porque se le dedica solo una página en este proyecto la ley. Este es un dato muy significativo para nosotros. De hecho, en la iniciativa Mercancías 30 se habla de incrementar la cuota modal de transporte ferroviario del 4 al 10%, pero esta ley poco recoge sobre ello. Llama la atención también la Estrategia Estatal por la Bicicleta que choca frontalmente con el marco competencial. Por último, en esta primera intervención, le agradecería que ampliara la información en relación con la financiación de los servicios públicos de transporte.

No quiero terminar esta primera intervención sin decir que un transporte sostenible también es aquel que es accesible y que hay que tener en cuenta la accesibilidad de todos los modos de transporte, porque, hoy por hoy —y soy muy insistente en este tema—, el transporte público ferroviario de cercanías en Euskadi sigue sin ser accesible por la falta de trenes en las líneas de cercanías de Euskadi.

Mila esker.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Vaquero.

Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, creo que no están. Pasaríamos al Grupo Parlamentario Junts per Catalunya, señor Gavin i Valls.

El señor **GAVIN I VALLS**: Moltes gràcies, presidenta. Gràcies, senyor secretari d'Estat, per la seva explicació. Jo crec que a la meva intervenció n'hi haurà una de freda i una de calenta, una de freda i una de calenta. En castellà és una de cal i una d'arena. Però també vull que la meva intervenció sigui molt clara. També està molt clar que avui no és el dia per aprofundir-hi, avui no és el dia per aprofundir en tots els detalls i en tots els matisos de la llei. Si aquesta llei prospera, doncs ja veurem com ho podem fer en un altre marc.

En tot cas, s'agraeix la seva explicació i jo li voldria fer una primera aproximació de com el Grup Parlamentari de Junts per Catalunya veiem la llei en el seu conjunt i una mica el seu esperit. Faré un bloc d'explicació de com veiem els continguts, els continguts concrets, els objectius que vostè explica, aquests

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 20

quatre objectius estratègics o aquests objectius més polítics, més sectorials, com els veiem nosaltres. I també comentaré alguns dels temes que vostè ha explicat o que surten a la llei i que ens sembla que també val la pena o mereixen un comentari per part nostra.

A veure, d'entrada jo li diria que des de l'òptica de Junts per Catalunya aquesta és una llei que està quasi a les antípodes del que nosaltres podríem entendre que hauria de ser una llei d'aquest estil. I això fa referència a una cosa que també ha dit ara la portaveu del PNV. És a dir, miri, nosaltres som un partit independentista. Com a partit independentista el que volem és que ens puguem autogovernar al màxim possible. I al meu país molta gent ha acabat sent independentista perquè ha vist que amb el pas dels anys Espanya no creu en l'autogovern, ni creu en la descentralització. I aquest és un cas paradigmàtic, en el cas de la mobilitat. Nosaltres tenim competències exclusives en transport i mobilitat, tenim competències exclusives en logística. Evidentment, l'Estat també en té moltes, en aquests àmbits, no ho discuteixo. No ho discuteixo, però tenim aquestes competències exclusives, i la història i tots aquests anys d'autonomisme o d'autogovern que hi ha hagut durant tots aquests anys passats ens ha demostrat que governi qui governi, PP o PSOE, aquesta mentalitat centralista està tan calada en les estructures de govern, fins i tot jo diria en les estructures tècniques i jurídiques, que al final sempre acaba passant el que passa amb aquesta llei. Sí, sí, tu tens unes competències, però jo et faré una llei, diré el que has de fer i el que no, et marcaré els objectius, et coordinaré, o et sancionaré, o t'orientaré. I això és una manera... I ja dic que hem tingut tantíssims casos en què ha passat això, i és una manera en què en realitat el que es demostra és que no hi ha aquesta voluntat, o aquesta mentalitat de descentralitzar o creure en l'autogovern.

A mi em sap especialment greu en el moment polític en què estem. On un partit com nosaltres, que és independentista, ha fet l'esforç de fer una aposta per donar la investidura amb uns acords polítics, és evident, amb uns acords polítics, però sabent una mica d'on venim, i també em sap greu que això vingui d'un govern on hi ha un partit d'aquest govern que en teoria és federal, i un altre partit que està al govern que es diu plurinacional. És que en aquesta llei no hi ha ni res de federal, ni res de plurinacional. És una llei típica que l'hauria fet un govern del PP fot 20 anys enrere. I, per tant, com dic, aquesta primera aproximació és molt decebedora per part nostra.

Hi ha casos concrets, que li puc posar algun d'aquests casos, la representant del PNV també ho ha citat, hi ha algun punt de la llei, per exemple, que diu «*el Plan nacional del impulso de la bicicleta, que fomentará y coordinará las administraciones...*». Hosti, de debò, que des del Govern central s'ha de coordinar les administracions amb les polítiques de foment de la bicicleta?

I aquí ara vull fer un petit parèntesi per intentar explicar que aquesta aproximació no és només ideològica. No és només ideològica. Vostè mateix ha marcat que un dels objectius és el repte social. I comparteixo la definició que vostè fa. És a dir, al final, escolti'm, posem la mobilitat al servei dels drets i de les necessitats de les persones. La mobilitat, entesa com això, on està? Està en la proximitat, secretari. Està en la proximitat. Està en la immediatesa de les persones. La mobilitat de les persones està en el seu entorn, en la distància curta. Què vol dir això? Que no hi ha gent que es mogui de Barcelona a Madrid o de Madrid a Bilbao? Home no, és clar que sí que n'hi ha, però el 90% de la mobilitat està en la proximitat. I nosaltres creiem que la mobilitat s'ha de gestionar des de la proximitat, perquè a més a més és més eficient i això ningú no ho discuteix. I aquest mateix govern està traspassant les Rodalies a qualsevol comunitat que ho demana. Per cert, perquè deu entendre que és més eficient aquesta gestió des de la proximitat. Per tant, a mi això em dol.

Li podria posar altres exemples. L'Estatut d'autonomia, una llei molt important, el nou Estatut d'autonomia, amb un gran suport parlamentari, amb un suport al Congrés dels Diputats. Escolti, mentre el PP recollia firmes en contra, els responsables del PSOE li passaven *el cepillo*. *El cepillo del carpintero*, en deien grans responsables socialistes. Deien «*a este Estatuto le vamos a pasar el cepillo aquí en el Congreso*». I així va ser. Per tant, des d'aquesta òptica, nosaltres estem a les antípodes.

Del contingut, senyor secretari, en el contingut hi ha molta coincidència amb els objectius que vostès plantegen a la llei. Quan jo he dit que aquesta seria una llei típica del PP, és més, si els ofereixen al PP de pactar-la, estaran encantats. Ara, és clar, els sobrarà la bicicleta, els sobrarà la mobilitat activa, els sobrarà la política de foment del transport públic, segur. Aquí nosaltres tenim una gran coincidència amb la llei. Nosaltres pensem que, efectivament, s'ha de fer un foment molt més important de la mobilitat activa. Coincidència. Fa poc vam votar una iniciativa del Partit Socialista al Ple amb relació a aquests temes. I la mobilitat de la bicicleta, per descomptat que sí. S'ha de fomentar la mobilitat elèctrica, la descarbonització. Impuls del transport públic, és clar que sí, el transport públic és una gran manera de descarbonitzar la mobilitat. També estem d'acord pel que fa referència a la digitalització. També estem d'acord amb la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 21

regulació, encara que sigui incipient, del vehicle automàtic o automatitzat, perquè no té gaire sentit que es reguli des de territoris de dimensions més petites, probablement. No té gaire sentit. Probablement la regulació hauria de ser més aviat europea, fins i tot.

Per tant, en els continguts sí que hi ha coincidència. Ara, per nosaltres una llei així hauria de ser, o haurà de ser, molt respectuosa amb això que els deia abans, la mobilitat s'ha de gestionar des de la proximitat i hi ha marcs competencials que així ho desenvolupen.

Ha parlat de diferents aspectes, que jo intentaré ser molt breu i molt ràpid. Ja he dit que ningú nega que vostès tenen competències sobre diferents àmbits que els permeten fer una llei d'aquest estil. No cal dir-ho. Però tal com la llei preveu determinats aspectes, doncs nosaltres també pensem que són millorables. Vostè ha explicat una miqueta la governança que preveu aquesta llei. Pensem que és una governança complexa, excessivament complexa i excessivament carregada, i que una vegada més no respecta aquesta idea que si la mobilitat és de proximitat —parlo sobretot ara del transport públic, però també de les mercaderies, hi ha un moviment de mercaderies molt important que és de proximitat—, doncs no sé si té sentit tants òrgans de governança i amb les característiques que vostès han definit a la llei, si aquesta mobilitat és millor que es reguli des de la proximitat.

Ha parlat també vostè de les concessions. Molt ràpidament, és segur que les concessions hauran de continuar en el transport públic per carretera, per exemple. Però jo compartiria la idea que les concessions també han de ser molt més flexibles. Quan els governants necessitem adaptar el transport públic a la demanda del ciutadà, ens trobem una concessió que té 50 anys de durada i que et diu que les parades són aquestes i que la té determinada empresa i que això és el que hi ha. Concessions, sí, però concessions més flexibles.

Millora de la planificació i de la construcció de les infraestructures. Escolti, fantàstic, jo en les primeres intervencions que he pogut tenir com a diputat vaig fer alguna crítica bastant contundent en el sentit que a Espanya, en general, a l'Estat espanyol, han faltat moltíssim els estudis cost-benefici, si n'hi ha hagut, no se li ha fet cas, s'han construït infraestructures caríssimes i d'uns manteniments terribles a trossos, a trossos que no es connecten, s'ha començat per la cua en comptes de pel cap, i segur que en una habitació sols molts de nosaltres estaríem d'acord que moltes d'aquestes coses han passat, no? Per tant, escolti, jo estaria molt d'acord que l'Estat defineixi criteris de planificació i de construcció eficients, racionals, amb criteris objectius. També aquí hi podria haver espais de coincidència.

Finançament del transport públic urbà. Veu, aquí això no li qüestiono, el que vostè ha explicat, perquè deixi'm dir-li una cosa, secretari, no ha estat el mateix escoltar-lo a vostè que llegir la llei. És a dir, aquesta crítica que jo he fet de l'esperit i de com està plantejant la llei alguns aspectes, jo crec que vostè en la seva intervenció els ha volgut tenir en compte, o els ha volgut matisar, ha insistit diverses vegades en la necessitat de la cooperació, de respectar els marcs competencials, però escolti, espero que això realment es pugui veure si aquesta llei prospera.

Muchas gracias, presidenta.

Gracias, señor secretario de Estado, por su explicación. Creo que en mi intervención habrá una fría y otra caliente, una de cal y una de arena. En castellano es una de cal y una de arena y en catalán es una caliente y una fría, pero también quiero que mi intervención sea muy clara. También está muy claro que hoy no es el día para profundizar en todos los detalles y los matices de la ley. Si esta ley prospera, ya veremos cómo podemos hacerlo en otro marco. En todo caso, se agradece su explicación. Me gustaría hacerle una primera aproximación de cómo el Grupo Parlamentario de Junts per Catalunya ve la ley en su conjunto y un poco el espíritu. Haré un bloque de explicaciones de cómo vemos los contenidos concretos, los objetivos que usted explica, estos cuatro objetivos estratégicos, objetivos más sectoriales, más políticos —como los concebimos nosotros—, y también voy a comentar algunos de los temas que usted ha explicado o que han surgido en la ley y que nos parece que merecen un comentario por nuestra parte. Vamos a ver. De entrada, yo le diría que, desde la óptica de Junts per Catalunya, esta es una ley que está casi, casi, en las antípodas de lo que nosotros podríamos entender por una ley de este calibre. Esto hace referencia a algo que la portavoz del PNV acaba de mencionar, somos un partido independentista y, por tanto, lo que queremos es poder autogobernarnos el máximo posible. En mi país mucha gente ha acabado siendo independentista, porque ha visto que durante el paso de los años España no cree en el autogobierno ni cree en la descentralización. Este es un caso paradigmático, el de la movilidad, tenemos competencias exclusivas en este sentido en logística, evidentemente, el Estado también tiene muchas en estos ámbitos, no lo discuto, pero tenemos estas competencias exclusivas y la historia y todos estos años

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 22

de autonomismo o de autogobierno que ha habido en todos estos años pasados nos han demostrado que gobierne quien gobierne, PP o PSOE, esta mentalidad centralista está tan arraigada en las estructuras del Gobierno, creo que incluso en las estructuras técnicas y jurídicas, que, al final, siempre acaba pasando lo que ocurre con esta ley. Tienes unas competencias, pero te voy a elaborar una ley, te diré lo que tienes que hacer, lo que no tienes que hacer, te marcaré los objetivos, te coordinaré, te sancionaré o te orientaré. Esta es una manera —y ya digo que hemos tenido tantos casos en los que ha ocurrido esto— en la que, en realidad, lo que demuestran es que no hay una voluntad o una mentalidad de descentralizar o crear en el autogobierno. A mí me parece realmente muy mal, sobre todo en el momento político en el que nos encontramos, un partido como el nuestro, que es independentista, ha hecho el esfuerzo de hacer una apuesta para darle la investidura con unos acuerdos políticos, evidentemente, pero sabiendo un poco de dónde venimos. También lamento que esto venga de un Gobierno, en el que hay un partido en el Gobierno que en teoría es federal y otro, que también está en el Gobierno, que se denomina plurinacional, pero no hay nada federal ni plurinacional en esta ley. Es una ley típica que la hubiera elaborado un Gobierno del PP hace veinte años. Por tanto, como digo, esta primera aproximación es muy decepcionante por nuestra parte. Hay algunos casos concretos que le podría mencionar —y la representante del PNV también los ha mencionado—, hay algún punto de la ley que menciona el plan nacional del impulso de la bicicleta, que fomentará y coordinará las administraciones. ¿En serio que desde el Gobierno central se tiene que coordinar a las administraciones con las políticas de fomento de la bicicleta? Aquí quería hacer un paréntesis breve para intentar explicar que esta aproximación no es únicamente ideológica, no es únicamente ideológica. Usted ha marcado que uno de los objetivos es el reto social y comparto su definición. Al final, pongamos la movilidad al servicio de los derechos y las necesidades de las personas. La movilidad entendida así, ¿dónde se encuentra? Está en la proximidad, secretario, está en la inmediatez de las personas. La movilidad de las personas está en su entorno, se encuentra en la distancia corta. ¿Qué quiere decir esto? Que no hay nadie que se desplace de Madrid a Barcelona o de Barcelona a Bilbao, pero el 90% de la movilidad está en la cercanía y, desde la cercanía, se tiene que gestionar, porque es mucho más eficiente y nadie lo discute. Este gobierno está traspasando las cercanías a cualquier comunidad que lo pida, por cierto, porque entiende que es mucho más eficiente gestionarlo desde la proximidad, así que esto me duele.

También le podría poner otros ejemplos. El estatuto de autonomía es una ley muy importante. El nuevo estatuto de autonomía tuvo un gran apoyo parlamentario del Congreso de los Diputados. Mientras el PP recogía firmas en contra, los responsables del PSOE pasaban el cepillo del carpintero. Los grandes responsables socialistas decían: No, a este estatuto le vamos a pasar el cepillo en el Congreso; y así fue. Así que, por tanto, desde esta óptica, nosotros estamos en las antípodas del contenido, señor secretario. En el contenido hay muchísima coincidencia con los objetivos que ustedes plantean en la ley. Cuando digo que esta sería una ley típica del PP. Es más, si se la ofrecen al PP para que la pacte, estarán encantados, pero, claro, les va a sobrar la bicicleta, la movilidad activa, la política de fomento público, todo eso, seguro. Aquí tenemos una gran coincidencia, nosotros pensamos que, efectivamente, debemos fomentar de manera mucho más importante la movilidad activa. Coincidencia, votamos una iniciativa del Grupo Socialista en el Pleno en relación con estos temas. Por descontado que si a la movilidad de la bicicleta, también a la movilidad eléctrica, a la descarbonización, a impulsar el transporte público, por supuesto, porque es una gran manera de descarbonizar la movilidad. También estamos de acuerdo con lo que hace referencia a la digitalización. También estamos de acuerdo con la regulación incipiente del vehículo automatizado, porque no tiene mucho sentido que se regule desde los territorios de dimensiones menores; no tiene mucho sentido. Probablemente la regulación debe ser incluso europea. Por tanto, en los contenidos sí hay coincidencia. Para nosotros no la hay así, porque debería o deberá ser muy respetuosa con lo que mencionaba antes, en la movilidad, porque se debe gestionar desde la proximidad, con marcos competenciales que la desarrollen.

Ha hablado de distintos aspectos —voy a ser muy breve y muy rápido— y ha mencionado usted que nadie niega que ustedes tienen competencias sobre distintos ámbitos que les permiten elaborar una ley de este estilo, por supuesto. Pero, tal como la ley prevé distintos aspectos, nosotros también pensamos que son mejorables. Ha explicado usted un poco la gobernanza prevista por la ley, pensamos que es una gobernanza compleja, excesivamente complicada y recargada. Una vez más no respeta esta idea de que la movilidad es de proximidad y hablo sobre todo del transporte público, pero también de las mercancías, hay un movimiento de mercancías muy importante de proximidad, y no sé si tienen sentido tantos órganos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 23

de gobernanza y con las características que ustedes han definido en la ley si esta movilidad es mejor que se regule desde la proximidad.

También ha hablado usted de las concesiones muy rápidamente, seguro que las concesiones deberán permanecer en el transporte público por carretera, por ejemplo, pero compartiría la idea de que las concesiones deberían ser mucho más flexibles. Cuando los gobernantes necesitamos adaptar el transporte público a la demanda del ciudadano nos encontramos una concesión con cincuenta años de duración y que te dice que las paradas son esta y esta, que las tiene determinadas la empresa y que esto es lo que hay. Concesiones, sí, pero concesiones más flexibles. Mejora de la planificación y de la concesión de las infraestructuras —escuche— fantástico. En las primeras intervenciones que he tenido como diputado hice alguna crítica bastante contundente en el sentido de que, en España, en general, en el Estado español, han faltado mucho los estudios coste-beneficio y si los ha habido no se les ha prestado mucha atención. Se han construido infraestructuras carísimas y con unos mantenimientos terribles, parciales, por tramos que no se conectan, se empezó por la cola en lugar de la cabeza, y seguro que muchos de nosotros estaríamos de acuerdo en que todo esto ha sucedido en muchas de estas cosas. Estaría muy de acuerdo con que el Estado defina criterios de planificación y de construcción eficientes, racionales, con objetivos claros, y también aquí tendríamos espacios de coincidencia.

Financiación del transporte público urbano, no le cuestiono lo que usted ha explicado. Déjeme decirle una cosa, secretario, no ha sido lo mismo escucharle a usted que leer la ley. Es decir, esta crítica que he hecho del espíritu y de cómo está planteada la ley en algunos aspectos. Creo que usted los ha querido matizar en su intervención, ha insistido en la necesidad de respetar los marcos competenciales, etcétera. Espero que esto realmente se pueda ver si esta ley prospera.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Gavin, vaya terminando, por favor.

El señor **GAVIN I VALLS**: Vaig acabant. Ja m'estic passant del temps, d'acord. Doncs en el finançament del transport públic, doncs no l'hi nego, tots hem demanat que l'Estat s'impliqui en el finançament del transport públic, però en canvi el sistema, com vostè ha dit perfectament, és un sistema una mica arbitrari, una mica poc... en fi, no té una estructura definitiva, coherent i sòlida, no?

Bé, doncs si m'he passat el temps, perdonin-me i jo em quedo aquí, però jo crec que l'esperit de la meva intervenció ha quedat clar. Gràcies.

Me estoy pasando del tiempo, perdón.

La financiación del transporte público, no se lo niego. Todos hemos pedido que el Estado se implique en la financiación del transporte público, pero el sistema, como mencionaba usted, es un poco arbitrario, no tiene una estructura definitiva ni coherente ni sólida. Si me he pasado del tiempo, perdonen, disculpen. Voy a dejarlo aquí, pero me parece que ha quedado claro el espíritu de mi intervención.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Gavin.

Por el Grupo Parlamentario republicano tiene la palabra la señora Granollers Cunillera.

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

Antes de empezar le doy la enhorabuena y le deseo mucha suerte y aciertos en esta nueva misión aquí como presidenta de la Comisión de Transportes.

También quiero agradecer al secretario su intervención.

Per posar-nos una mica en context, diríem que el model d'infraestructures de l'Estat espanyol respon únicament a una lògica nacionalista espanyola que ha planificat i ha prioritzat, i encara s'està fent, les infraestructures per a i des de Madrid i en detriment de l'economia i la ciutadania i del conjunt principalment dels Països Catalans. I és per aquest motiu que des d'Esquerra Republicana de Catalunya i el Govern de la Generalitat ens preocupa la llei de mobilitat sostenible que s'està iniciant a tramitar. Obvien que a Catalunya ja tenim una llei de mobilitat i que el que fa falta és acabar amb el dèficit fiscal que patim, que executin les obres pressupostades. Per vostès aquesta és una gran llei, però a Catalunya és una invasió competencial total, per molt que es digui que hi haurà aquest respecte, de moment el que està escrit al paper és una gran invasió competencial.

Per tant, no demanarem només el respecte competencial, que sí que el demanem, però també demanem el finançament. Per tant, si vostès volen continuar convidant, com passa ara, hauran de passar per caixa també, perquè el que no pot ser és que vostès convidin i que el Govern de la Generalitat pagui. L'Estat, si vol ser seriós en polítiques de foment del transport públic, ha de finançar el transport públic

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 24

respectant el repartiment competencial i trobant també l'equitat territorial i dotant de recursos l'administració competent per fer polítiques de transport que siguin efectives.

I aquesta reflexió també em porta a recordar que les vigents mesures anticrisi, acompanyades de descomunals crèdits extraordinaris, vostès han estat executant una política que ha condicionat la política tarifària, la qual, per una part, és competència exclusiva de la Generalitat de Catalunya. I per una altra part, està tensionant la situació econòmica del transport públic català. I li posaré un exemple, si parlem de l'ATM a Barcelona, fins abans de la pandèmia el sistema gaudia d'un cofinançament entre administracions i persones usuàries. Actualment, les persones usuàries paguen més del 60 % del cost del servei. A més, ens trobem que l'aportació que fa l'Estat via Pressupost General és molt més inferior del que feia el 2010. Això en números és que el 2010 l'Estat aportava 200 milions d'euros a l'ATM i l'any 2023 no arribem als 150 milions d'euros. Actualment, i sense comptar les bonificacions, per cada euro que posa l'Estat en transport públic metropolità només a Barcelona, la Generalitat n'ha de posar tres.

Actualment, doncs, podem afirmar que el finançament del transport públic és desigual, és injust i, a més, està obsolet. I aquí li vull fer referència a una cosa que ens ha dit vostè, que donaran 40 milions d'euros a les comunitats autònomes. Catalunya ha gastat el 2023 60 milions d'euros només per reforç de l'indigne servei de Rodalies que tenim a Catalunya. La Generalitat ha hagut de posar 60 milions d'euros per fer un reforç, per la manca d'inversions. Vostès ens donaran 2 milions, perquè entenc que aquests 40 milions són repartits per les comunitats autònomes i no 40 milions per comunitat autònoma. Així, jo penso que no es defensa la mobilitat i en aquest cas la mobilitat sostenible.

I per una altra banda, l'Estat subvenciona el dèficit d'explotació del transport urbà a tots els municipis amb l'obligació d'oferir-lo. D'altra banda, només quatre àrees metropolitanes reben un finançament extra de manera arbitrària i subjectiva. Ara mateix, l'Estat és l'únic país de la Unió Europea que no compta amb una llei de finançament del transport públic que la reguli mitjançant criteris objectius, racionals i equitatius. I és que amb aquesta llei trobem a faltar que hi posi el finançament del transport.

I tornant a la llei en tràmit, el principal problema que es desprèn és la voluntat del govern espanyol de legislar des d'un despatx a Madrid com ens hem de moure a 500 quilòmetres de distància. I això ho ha dit el company, també. És molt difícil que es pugui fer d'una manera justa i equitativa. L'Estat no ha d'establir cap planificació estratègica de les polítiques públiques de les administracions competents en aquest àmbit.

I des d'Esquerra Republicana, com ja ho vam fer la legislatura passada, per aquesta mateixa norma, tenim propostes i tenim molts aspectes a millorar i crec que podem arribar a un bon consens perquè arribem a millorar aquesta llei i que no hi hagi una invasió competencial i a més a més hi hagi un finançament. Però ens hem d'asseure i parlar. I a la llei ara mateix no s'estableixen tampoc uns objectius de descarbonització concrets i clars, i per això nosaltres proposem incloure objectius ambiciosos i intermedis de reducció d'emissió de gasos d'efecte hivernacle del sector del transport per al 2030 i el 2040, amb relació als nivells que existien el 1990.

A més, hi ha molts aspectes que tampoc queden desenvolupats en espera d'un posterior desenvolupament reglamentari del Govern, com per exemple el desenvolupament de la metodologia per calcular la petjada de carboni, una metodologia per determinar la rendibilitat socioeconòmica d'obligacions de servei públic i un sense fi d'exemples més que voldríem que també quedessin més reflectits.

I també és notòria la manca de finançament estructural del transport metropolità per part de l'Estat, cosa que la llei no millora, i per això proposem també concretar diferents vies de finançament del Fons estatal de contribució a la mobilitat sostenible, a estudiar vies alternatives del transport públic, com també podria ser la vinyeta. I tampoc no ens agrada la visió centralista d'algunes mesures que obvia la cohesió territorial. Resulta incomprensible que el projecte de llei inclogui un mecanisme per al tancament de línies de trens suposadament ineficients. A l'Estat espanyol no ens sobren vies. El que falta són trens. Hi ha vies que són ineficients perquè no passen suficients trens o els horaris no estan ben compaginats. En el seu lloc, caldria posar condicions mínimes de prestació de servei que permetessin una atenció adequada a les poblacions afectades.

També trobem a faltar connexions transfrontereres i trens nocturns. Tenir present com a oportunitat per a incidir en la creació d'una política de recuperació i de generació de noves connexions amb els països europeus i amb països de l'entorn, amb una especial atenció als horaris nocturns, que és una de les millors hores per fer viatges llargs ferroviaris.

I també ens preocupa el que ens va parlar el ministre en la seva compareixença, i que avui vostè no ha dit, que és la liberalització de les línies concessionals de transport de passatgers, perquè ens podria

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 25

passar com amb el transport ferroviari, que la gent que vivim en pobles intermedis o en ciutats intermèdies, estem pagant molt més car degut a la liberalització per poder realitzar trajectes més curts. I li posaria un exemple, Barcelona— Madrid podem trobar bitllets de tren a l'AVE per 20 euros i en canvi Lleida-Madrid costa molt de trobar un bitllet per menys de 80 euros. Això és degut a la liberalització del transport. Al final, qui més necessita aquest transport és qui més acaba pagant.

I amb relació a la totalitat o a la tramitació de la llei, jo crec que no és cap sorpresa, ni cap secret, si li comuniquem que ara mateix el nostre grup té la intenció de presentar una esmena a la totalitat, a la llei de mobilitat, que actualment està en període d'esmenes. Amb tot, lamentem que fins avui, tot i que hi ha hagut esforços perquè no la presentem, no ens convenç, no ens convencen les propostes que hem fet. I lluny d'entrar en la pobresa de la contraproposta que ens han fet arribar, els volem recordar que la llei que han proposat obvia l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, que atribueix a la Generalitat de Catalunya la competència exclusiva per a tots tipus de transport que transcorren íntegrament dins del territori de Catalunya, sobre obres públiques i serveis públics que en depenguin en general, i sobre les infraestructures de transports i comunicacions. I és gràcies a aquestes competències que a Catalunya ja s'han regulat amb normes amb rang de llei la matèria que ara és el projecte d'aquesta llei. És més, segons l'article 48 del nostre Estatut, els poders públics competents, és a dir, la Generalitat de Catalunya, s'ha de posar al servei dels objectius en matèria de mobilitat i seguretat viària que aquesta llei conté, la nostra llei. Em refereixo a la llei de la Generalitat.

I per acabar, m'agradaria fer menció a l'article 149.1 de la Constitució Espanyola, ja que és el seu *mantra* per justificar la gran majoria de les lleis que ens presenten i que apel·la a la igualtat entre la ciutadania. Deixi'm dir-li que segons la consolidada jurisprudència constitucional, aquest article no pot operar com una espècie de títol horitzontal capaç d'introduir-se en qualsevol matèria o sector de l'ordenament, pel mer fet que puguin ser reconduïbles, si més no, sigui remotament com un dret o un deure constitucional. A més, com que el Tribunal Constitucional ha anat declarant, no pot interpretar-se de tal manera que pugui buidar el contingut de nombroses competències atribuïdes a les comunitats autònomes, l'exercici de les quals incideix directament o indirectament pels drets i els deures dels ciutadans.

I per acabar aquest primer torn, també voldria destacar que és imprescindible desenvolupar respostes efectives al transport —també s'ha dit—, a una mobilitat efectiva i sostenible, però que doni una oportunitat al repte demogràfic que es pateix en gran part de les zones rurals. I ara se m'ha acabat el temps, després m'estendré més en aquest tema perquè sí que realment la mobilitat ha de ser equitativa si volem que les zones rurals deixin de despoblar-se i necessitem un transport que ens comuniqui entre poblacions i com més petites, més mesures de transport hi ha d'haver. Gràcies, després continuaré.

Por ponernos un poco en contexto, diríamos que el modelo de infraestructuras del Estado español responde únicamente a una lógica nacionalista española, que ha planificado y priorizado —y todavía lo hace ahora mismo— las infraestructuras por y desde Madrid en detrimento de la economía y de la ciudadanía del conjunto del Estado, principalmente de los países catalanes. Es por este motivo que, a Esquerra Republicana de Cataluña y al Gobierno de la Generalitat de Cataluña, nos preocupa la Ley de Movilidad Sostenible, que se está iniciando ahora mismo a trámite. Obvian que en Cataluña ya tenemos una Ley de Movilidad y que lo que hace falta es acabar con el déficit fiscal que sufrimos y que ejecuten las obras presupuestadas. Para ustedes esta es una gran ley, pero en Cataluña es una invasión de competencias total. De momento lo que está escrito en papel es una invasión de competencias. Por tanto, no pediremos solo respeto competencial, que sí, sino también la financiación. Así que, si ustedes quieren seguir invitando, tendrán que pasar por caja también. No puede ser que ustedes inviten y nosotros paguemos en la Generalitat. El Estado, si quiere ser serio con políticas de fomento del transporte público, tiene que financiar, como es debido, el transporte público respetando el reparto competencial, encontrar la equidad territorial y dotar de recursos a la administración competente para hacer políticas de transporte efectivas. Esta reflexión también me lleva a recordar que, con las vigentes medidas anticrisis, acompañadas de descomunales créditos extraordinarios, ustedes están ejecutando una política que condiciona la política tarifaria, la cual, por una parte, es competencia exclusiva de Cataluña, de la Generalitat de Cataluña, y, por otra parte, están tensionando la situación económica del transporte público catalán. Le voy a dar un ejemplo, si hablamos de la ATM, la Autoridad de Transporte Metropolitano, de Barcelona hasta antes de la pandemia el sistema disfrutaba —digamos— de una cofinanciación entre administraciones y personas usuarias. Actualmente los usuarios pagan más del 60% del coste del servicio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 26

Nos encontramos con que la aportación del Estado, vía Presupuestos Generales del Estado, es muy inferior de la que hacía en el 2010. Esto es, en el 2010, el Estado aprobaba 200 millones a la ATM, mientras que, en el 2023, no llegamos a los 150 millones de euros. Actualmente —y sin contar las bonificaciones—, por cada euro que pone el Estado en el transporte público metropolitano, solo en Barcelona, la Generalitat tiene que poner tres. Actualmente podemos afirmar que la financiación del transporte público es desigual, injusto y está obsoleto. Aquí quiero hacer referencia a una cuestión que usted ha mencionado y es que darán 40 millones de euros a las comunidades autónomas. Cataluña ha gastado, en 2023, 60 millones de euros solo para reforzar el indigno servicio de cercanías que tenemos en Cataluña. Así que la Generalitat ha tenido que poner 60 millones de euros para reformarlo y hemos tenido que hacer esta inversión. Ustedes nos darán 2 millones, porque entiendo que estos 40 se repartirán en todas las comunidades autónomas. No serán 40 por comunidad autónoma. Así, pienso que, en este caso, no sé. Por otro lado, el Estado subvenciona el déficit de explotación del transporte urbano a todos los municipios con la obligación de ofrecerlo. Por otro lado, solo cuatro áreas metropolitanas reciben una financiación extra de manera arbitraria y subjetiva. Ahora mismo el Estado es el único país de la Unión Europea que no cuenta con una ley de financiación del transporte público que lo regule mediante criterios objetivos, racionales y equitativos. Es que, con esta ley, falta el financiamiento del transporte.

Volviendo a la ley en trámite, el principal problema que se desprende es la voluntad del Gobierno español de legislar desde un despacho de Madrid cómo debemos desplazarnos a 500 kilómetros de distancia —el compañero lo ha mencionado—, y es muy difícil poder hacerlo de una forma justa y equitativa. El Estado no tiene que establecer ninguna planificación estratégica de las políticas públicas de las administraciones competentes en este ámbito. Desde Esquerra Republicana, como ya lo hicimos en la legislatura pasada con esta misma norma, tenemos propuestas sobre algunos aspectos a mejorar y creo que podemos llegar a un buen consenso para poder mejorar esta ley y que no exista una invasión de competencias ni un infrafinanciamiento. Tenemos que sentarnos y hablar. En la ley no se establecen unos objetivos de descarbonización concretos y claros. Por eso, proponemos incluir objetivos ambiciosos e intermedios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte en el 2030 y en el 2040 en relación con los niveles existentes en 1990. Además, hay muchos aspectos que no se han desarrollado en espera de un posterior desarrollo reglamentario del Gobierno, como, por ejemplo, el desarrollo de la metodología para calcular la huella de carbono, una metodología para determinar la rentabilidad socioeconómica de obligaciones de servicio público y un sinfín de ejemplos más que habría que hablar y que tendrían que estar reflejados. También es notoria la carencia de financiación estructural del transporte metropolitano por parte del Estado, cosa que la ley no mejora. Por eso proponemos concretar diferentes vías de financiación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible y estudiar vías alternativas en las vías de financiación del transporte público, como podría ser la viñeta. Tampoco nos gusta la visión centralista de algunas de las medidas que obvian el prisma de la cohesión territorial. Resulta incomprensible que el proyecto de ley incluya un mecanismo para el cierre de líneas de tren supuestamente ineficientes. En el Estado español no sobran vías, sino que faltan trenes. Hay vías que son ineficientes, porque no pasan suficientes trenes, y los horarios no están bien compaginados. En su lugar habría que proponer las condiciones mínimas de prestación de servicio que permitieran una atención adecuada en las poblaciones afectadas. También faltan conexiones transfronterizas y trenes nocturnos. Deberíamos tener presente, como oportunidad para incidir en la creación de una política de recuperación y degeneración de nuevas conexiones con los países europeos del entorno, con especial atención a los horarios nocturnos, que son las mejores horas —digamos— para los desplazamientos ferroviarios. También nos preocupa lo que mencionó el ministro —y que usted no ha mencionado hoy— que es la liberalización de las líneas concesionales de transporte de pasajeros. Porque nos podría pasar como con el transporte ferroviario, que la gente que vivimos en pueblos intermedios o en ciudades intermedias estemos pagando mucho más caro por la liberalización para poder llevar a cabo trayectos más cortos. Un ejemplo, Barcelona-Madrid, podemos encontrar billetes de tren del AVE por 20 euros y en cambio, Lleida-Madrid, es muy difícil encontrar un billete por menos de 80 euros, y esto es debido a la liberalización del transporte. Al final, básicamente pagamos quienes necesitamos el transporte.

En relación con la totalidad o la tramitación de la ley, creo que no es ninguna sorpresa ni ningún secreto si le comunicamos que ahora mismo en nuestro grupo tenemos la intención de presentar un cambio a la totalidad, es decir, sabemos que ha habido esfuerzos para que no lo presentemos, pero no nos convencen las propuestas. Lejos de entrar en la contrapropuesta que nos han hecho llegar, queremos recordar que la ley que nos han propuesto obvia el Estatuto de Autonomía de Cataluña que atribuye a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 27

Generalitat de Catalunya la competencia exclusiva sobre los tipos de transportes que transcurren íntegramente dentro del territorio de Cataluña, sobre obras públicas y servicios públicos que dependan en general y sobre las infraestructuras de transportes y comunicaciones. Gracias a estas competencias, en Cataluña ya se han regulado por normas con rango de ley la materia que ahora es objeto del proyecto. Es más, según el artículo 48 de nuestro estatuto, los poderes públicos competentes —es decir, la Generalitat de Catalunya— se tiene que poner al servicio de los objetivos en materia de movilidad y seguridad viaria que esta ley contiene. La nuestra, me refiero a la de la Generalitat.

Para acabar, me gustaría hacer mención al artículo 149.1 de la Constitución española, puesto que es su mantra para justificar la gran mayoría de leyes que nos presentan y que apela a la igualdad entre la ciudadanía. Déjeme decirle que, según consolidada jurisprudencia constitucional, este artículo no puede operar como una especie de título horizontal capaz de introducirse en cualquier materia o sector del ordenamiento por el mero hecho de que puedan ser reconducibles cuanto menos, sea remotamente, hacia un derecho o un deber constitucional. Además, como el Tribunal Constitucional ha venido declarando, no puede interpretarse de tal manera que pueda vaciar de contenido de las numerosas competencias atribuidas a las comunidades autónomas, el ejercicio de las cuales incida directa o indirectamente sobre los derechos y deberes de los ciudadanos.

Para acabar con este primer turno, querría destacar que es imprescindible desarrollar respuestas efectivas al transporte y a una movilidad efectiva y sostenible que dé una oportunidad al reto demográfico que sufren gran parte de las zonas rurales. Veo que se me acaba el tiempo, después me extenderé más en este tema porque sí que realmente la movilidad debe ser equitativa si queremos que las zonas rurales dejen de despoblarse, y necesitamos un transporte que nos comunique entre poblaciones y cuanto más pequeño más medidas de transporte vamos a necesitar.

Gracias. Vamos a continuar después.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Ibáñez Mezquita.

El señor **IBAÑEZ MEZQUITA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señor secretario, tengo que reconocer que la ley con su voz suena mejor, y es de agradecer, ya que con su intervención hay algunas dudas que quizás sobre el papel nos preocupaban más y que ha conseguido disipar. La Ley de Movilidad Sostenible es una oportunidad única para disputar la erótica de la libertad que desprende el coche privado. Existe ya una pequeña brecha generacional que lo permite, pero aun así es quizá una de las batallas culturales más duras que se están disputando en la actualidad, aunque no lo parezca. No es casual que los cien primeros días de gobierno de los Gobiernos ultras en muchos ayuntamientos o comunidades autónomas se hayan dedicado a dismantelar las políticas de sostenibilidad verde, a dismantelar y a privatizar como hacen siempre. Todo mientras jalean, por un lado, la ampliación de grandes infraestructuras contaminantes en las grandes ciudades, que succionan los recursos para infraestructuras de proximidad y, al mismo tiempo, lloran porque no llegan a la España vaciada, olvidándose de que los recursos son finitos y que si apuestas por ampliar el aeropuerto de Barajas o el puerto de Valencia no puedes garantizar que el autobús llegue a cualquier pueblo de cualquier comarca de nuestro país.

La ley nos debe servir, obviamente, para avanzar. Por ello, de mano del movimiento ecologista y de los sindicatos, vamos a presentar enmiendas a favor de la descarbonización, la democratización, la descentralización y la digitalización del transporte. Existe un amplio consenso científico y, si somos capaces de escapar del marco impuesto por la feroz publicidad de cierto sector, puede existir también un consenso social. En nuestras manos está que esta ley sea realmente la palanca de cambio para garantizar la movilidad sostenible, que no es cambiar un depósito de gasolina por poner un enchufe al coche. Urge que la ley incorpore compromisos concretos que nos permitan cumplir la neutralidad climática y para ello debemos transformar urbanísticamente nuestras ciudades para poder caminar, fomentar el uso de la bici, impulsar más y mejor el ferrocarril, reducir vuelos cortos cuando hay alternativa en tren, recuperar los trenes nocturnos, restringir la llegada masiva de cruceros, mejorar la red de autobuses y sus frecuencias, proteger al taxi y legislar a favor del coche compartido sin ánimo de lucro.

La vieja y fósil movilidad es una trampa que nos roba demasiado tiempo cada día, a pesar de que nos vende todo lo contrario. Y es que más allá de los anuncios idílicos de conducir solo en el coche, la realidad es que esto supone perder muchas horas de tiempo; obviamente encontrarse en una situación de hostilidad, de grandes atascos de contaminación, etcétera, y para ello hay que transformar la forma en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 28

que nos movemos. La libertad es, por tanto, pueblos y ciudades a quince minutos, donde poder ir a la escuela, a la compra, al trabajo, al teatro o al hospital en un cuarto de hora caminando o en bici y donde, como decía, el trayecto no sea una tortura sino una oportunidad y una parte agradable del día.

El derecho al tiempo es también repensar las infraestructuras para que no sea más rápido llegar de Valencia a Madrid que de Valencia a Borriana. El derecho al tiempo también es repensar infraestructuras para que exista la posibilidad de ir en transporte público a Alcàntera del Xúquer. El derecho al tiempo debe ser compatible con que el transporte público sea intermodal y no nos tenga entre uno y otro perdiendo el tiempo. Seguro que la mayoría piensan que tengo razón, pero les preocupa que no haya dinero para todo, y no tengan duda de que si dejamos de invertir en ampliaciones de puertos y aeropuertos, en nuevas macrocarreteras y si repensamos las ayudas al coche privado o, por ejemplo, optamos por no dejar perder 4000 millones a la fiscalidad del sector de la aviación, podremos ir hacia delante.

Es importante que avancemos y que la política de movilidad no castigue a los que pierden con la globalización sino señale a quienes de forma egoísta contaminan con su *jet* privado o quieren ocupar más en el espacio público con un supercoche. La ley de movilidad, por tanto, es una oportunidad única para luchar contra el cambio climático, para vertebrar nuestros territorios —a pesar de la M-30—, para cohesionar nuestros barrios y para garantizar un futuro mejor y vivible para nuestras generaciones venideras. El debate será complejo, habrá mucha presión por parte de *lobbies*, pero con inteligencia colectiva seguro que podemos llegar a acuerdos.

Le indico que nuestro grupo quiere apoyar esta ley y vamos a trabajar para ello, pero es importante que algunas cuestiones se eliminen del texto, aquellas al menos que bajo nuestro punto de vista empeoran la legislación actual. Otras, si somos capaces de ir más allá, la harán mejor y si no seguiremos avanzando en la misma. Me refiero al gazapo de intentar colar el gas licuado como una energía alternativa prioritaria, señorías; sé cómo la industria de los hidrocarburos y sus *lobbies* la presentan como un puente para la descarbonización, pero no es así —con nosotros también han hablado—, ya que según la evidencia científica es una mentira porque olvidan deliberadamente el impacto de fugas y filtraciones de metano en la atmósfera. También nos preocupa abrir la puerta a eliminar líneas de tren convencional como ocurrió hace poco en Camporrobles y, por tanto, entendemos que esto no puede continuar en el texto. Y —¡cómo no!—, como han reiterado diferentes grupos, aunque en su intervención inicial algo ha despejado, dejar atrás la puerta abierta a la liberalización del mapa concesional de autobuses del Estado, que puede hacer que ciudades intermedias y el mundo rural quede una vez más desasistido.

A partir de ahí, pensamos que es importante avanzar. Una de ellas es que el articulado consiga apostar por la neutralidad climática antes de 2050, con objetivos intermedios sobre reducción de emisiones de gases de efecto invernadero sobre la base de los que existían en 1990, así como objetivos concretos de la mejora de la calidad del aire en 2030, en línea con la versión más reciente de la OMS. Esto tiene que aparecer en el texto, y seguramente usted me conteste que esto no es una ley de cambio climático, pero es que en la ley de cambio climático dijimos que las partes de cambio climático y transporte irían a la Ley de Movilidad Sostenible. Yo no estaba, pero así me lo han contado diferentes fuentes; por tanto, creo que esa oportunidad la perdimos entonces y hay que recuperarla ahora.

También es importante que la ley incluya que estos criterios se puedan revisar al alza, como ya indica la ley de cambio climático, ya que la voracidad capitalista hace que los escenarios científicos empeoren cada día. La mejor fórmula para descarbonizar, obviamente, es fomentar la movilidad activa y para ello debemos iniciar una segunda descentralización del Estado, garantizando una ley de financiación del municipalismo que permita actuar. Pero creo que sí hay una oportunidad también en esta ley, que son medidas concretas para garantizar que las Zonas de Bajas Emisiones se cumplan en nuestro país. Ahora mismo los Gobiernos ultras las están torpedeando, sin tener en cuenta que la contaminación está suponiendo más de 35 000 muertes prematuras al año en nuestro país. No solamente fijarlas en base a la contaminación del vehículo sino también de su tamaño. El transporte al trabajo es la principal fuente contaminación, ya que representan un 60 % de los desplazamientos y la mayor parte de ellos son prescindibles en el coche —recuerden que un solo pasajero en autobús en hora punta contamina cerca de diez veces menos que un conductor de automóvil privado—. Entendemos que la ley se queda corta y que no se adapta al tejido productivo de nuestro país, ya que empresas de más de quinientos trabajadores hay pocas y que debería bajarse al menos a cien.

En la misma línea, pensamos que es fundamental que las grandes herramientas estratégicas, la planificación estratégica estatal de movilidad, etcétera, entiendan que hay que apostar por la inversión en infraestructuras no contaminantes y eso supone apostar menos por aeropuertos y puertos y más por el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 29

ferrocarril. También debemos aprovechar la ley para que ese acuerdo de Gobierno que salió adelante también en este Congreso, como la sustitución de los vuelos cortos, se incorpore como una medida de sostenibilidad; que se incorpore también la recuperación de los trenes nocturnos en la parte transfronteriza. Creo que es el momento de conectarnos más y mejor en Europa.

Señorías, uno de los mayores triunfos del Gobierno de coalición —insisto— es que ya destinamos más al transporte de ferrocarril convencional que a la alta velocidad, pero no es suficiente, hay que ir más allá. Por ello creo que es importante, como apuntaba anteriormente el Partido Nacionalista Vasco, que se piense en medidas mejores para que esto incluya también al transporte ferrocarril de mercancías.

Termino. Creo que es importante que la ley también aterrice en la cuestión de la financiación, porque es insuficiente. Nosotros entendemos que el transporte metropolitano y no solo urbano es ámbito local y, por tanto, hay competencia estatal para poder financiarlo. Creo que hay que explorar esta vía. Y, por último, también pensamos que la ley debería incorporar la posibilidad, siendo conscientes de la alta complejidad competencial —y desde nuestro grupo también indicamos que vamos a ser muy escrupulosos con ella—, la posibilidad de recuperar que exista un billete único en el transporte que facilite la vida a los ciudadanos y ciudadanas, que reduzca la contaminación y que vertebral y cohesione mejor nuestro Estado.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Ibáñez.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene en primer lugar la palabra la señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Muchas gracias, presidenta.

Gracias, señor secretario de Estado, señor Santano, por su exposición. Quiero agradecerle también el consejo que nos ha dado de que nos leamos la exposición de motivos. Hombre, yo creo que los diputados que somos portavoces de esta Comisión hemos tenido tiempo sobrado para leer la exposición de motivos; ha sido un consejo tutelar muy curioso. Como usted ve, como ya hemos entrado en campaña electoral, los socios a ustedes se les van cayendo por el camino y van a tener ustedes un poco de problemas; si ya tuvieron problemas en la legislatura pasada para aprobar esta ley veo que en este caso los problemas van a ir creciendo.

Le quería plantear dos cuestiones previas. La primera, a usted no le resultará extraño que nosotros le digamos que desde VOX desconfiamos y cuestionamos una ley que viene impuesta por las decisiones de la Unión Europea, que nadie ha votado. Usted ha dicho que es una ley que establece o que impone la Agenda 2030, el pacto verde y la Cumbre de París. Usted sabe, como se ha producido estos días, que estas normativas que no ha votado nadie imponen una serie de legislaciones en muchas ocasiones nocivas y que impactan de manera muy negativa en determinados sectores económicos. Lo hemos visto estos días con los agricultores, con los ganaderos, con los transportistas y, por lo tanto, no le sorprenderá si le decimos que desde VOX desconfiamos y cuestionamos este tipo de legislaciones. Son leyes que bajo el pretexto de la neutralidad climática imponen unas medidas a espaldas de los sectores económicos que impactan, como le digo, de forma negativa y que además establecen unas exigencias que en muchas ocasiones son inasumibles.

El segundo aspecto de la ley es que es una ley declarativa, es decir, ustedes elaboran una ley en la que se establece el derecho a la movilidad. Bueno, el derecho a la movilidad yo creo que es un derecho que ya existía; en todo caso será una recalificación. Yo creo que aquí de lo que se trataba era de aprovechar una oportunidad única para superar la ley del transporte de 1987, que estaba profundamente obsoleta y que necesitaba una actualización como consecuencia de los cambios en los hábitos de la movilidad de las personas. Se dice que dentro de unos años el 70% de la población mundial vivirá en ciudades y que, por lo tanto, eso va a requerir de unos cambios no solo en los sistemas de movilidad sino también en las reorganizaciones urbanísticas de las ciudades, y eso requiere anteponerse o prever un poco cómo se van a gestionar esos movimientos demográficos que se van a producir. No sé por qué tengo la impresión de que esta ley es una gran ocasión perdida para adaptarse, precisamente, a esos cambios en la movilidad de las personas.

Ya entrando en los aspectos de la ley, le comentaré cuatro cuestiones muy básicas. La primera es la de los organismos que ustedes definen o describen en la ley. Son excesivos organismos; a la luz de lo que nos han comentado otros intervinientes que me han precedido en el uso de la palabra de otras formaciones políticas —concretamente las independentistas— van a tener ustedes un problema muy serio en la coordinación de las funciones de todos estos organismos. Esta coordinación entre todos ellos va a ser un problema enorme. Yo creo que es farragosa, que es hiperregulativa y que, además, va a generar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 30

problemas de agilidad y eficacia, demasiada burocracia y un excesivo control. Por lo tanto, nos cuestionamos los excesivos organismos.

Después, el establecimiento de la movilidad como derecho social. Nos parece bien, pero nosotros aquí, al contrario de lo que hemos oído anteriormente, consideramos que la libertad del individuo es fundamental a la hora de elegir qué tipo de transporte quiere utilizar. Yo creo que aquí no se puede establecer una obligación de que las personas se muevan en una determinada oferta de movilidad, porque no todo el mundo tiene las mismas características ni posibilidades ni oportunidades. Por lo tanto, aquí queremos buscar un equilibrio, ofrecer alternativas y, sobre todo, preservar la libertad de las personas a elegir el medio que considere más oportuno. Ustedes aquí están diciendo que hay que apostar por el vehículo eléctrico, pero todas las organizaciones que se han reunido con nosotros nos dicen la dificultad que encuentran a la hora de electrificar puntos de carga o de establecer electrolíneas. Además, nos sorprende también que ustedes apuesten por el vehículo eléctrico sin definir una alternativa que suponga la renovación del parque móvil, que en estos momentos está muy anticuado pero que resulta muy caro a la hora de renovarlo. Creemos que aquí hace falta una alternativa si es que realmente ustedes quieren apostar por el vehículo eléctrico.

Ya se ha hablado suficientemente de la necesidad de actualizar el mapa concesional, de acabar con líneas obsoletas que son financieramente inasumibles y que no responden a un criterio de demanda adecuado. Pero en este ámbito también nos hemos encontrado con organizaciones que nos dicen que esta diferenciación en cuanto a la financiación del transporte urbano y del transporte interurbano necesita de una nueva actualización. Para el transporte urbano se prevé una partida de financiación dentro de la ley; el transporte interurbano no tiene partida financiera. Usted se ha referido a esta cuestión y hay concretamente una organización que ha elaborado un análisis del coste del transporte interurbano que creo que sería conveniente que ustedes pudieran estudiar para garantizar, precisamente, esa financiación del transporte interurbano, para evitar que las interconexiones entre diferentes zonas no se quedaran desasistidas. **(El señor vicepresidente, Delgado Arce, ocupa la Presidencia).**

Hay otra cosa que también me sorprende y es que ustedes no han contemplado en algún momento, dentro de los ámbitos de movilidad activa, el transporte compartido a demanda, es decir, las famosas VTC. Ustedes no las contemplan absolutamente para nada en la ley, cuando tiene miles de usuarios, es un sistema de transporte que no se puede obviar y que, independientemente de que sea competencia de las comunidades autónomas, yo creo que debería ser tenido en cuenta. Por último, quiero referirme también a los planes de movilidad de empresas, para los que exigen condiciones muy duras que las empresas no siempre pueden asumir, y a los planes de género, que yo creo que es un tema ideológico que carece de sentido en el ámbito de esta ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Señora Rueda.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: En su primera comparecencia como secretario de Estado de Transportes, con la importancia que tiene la movilidad en la calidad de vida de los españoles, viene a hablarnos única y exclusivamente de la Ley de Movilidad Sostenible, una ley con un marcado carácter ideológico. En su intervención la palabra que más ha repetido es «regular». Ha hablado de derecho a una movilidad sostenible y es curioso que lo diga quienes nos encerraron a los españoles hace ahora ya casi cuatro años, cercenando derechos y libertades. Ha hablado de gobernanza entre administraciones, cuando lo único que hacen es disparidad de criterios, dificultarlo todo a través de trámites administrativos. En su comparecencia ha hecho también mención al ministro de Transportes y lo ha citado hablando de acuerdo de país por las infraestructuras. Resulta que ayer el ministro reconoció lo que destinó el Ministerio de Transportes a Cataluña en el segundo semestre de 2023, 1850 millones. ¿Ese es su acuerdo de país? Porque usted también ha reconocido la importancia para esta legislatura del Eje Atlántico, de ese tren norte, pero ¿y qué pasa con Andalucía? ¿Qué pasa, por ejemplo, con el tren litoral en Málaga? Llevamos décadas esperando, y el propio subdelegado del Gobierno ha dicho que no se van a acometer las obras necesarias, de hecho, ni los estudios.

En Málaga tenemos muchas necesidades, como en el resto de España. Tenemos caravanas y accidentes diarios, por ejemplo, en la A-7; tenemos carriles de aceleración y desaceleración proyectados hace años y que no se ejecutan, y no solo en la Costa del Sol occidental sino en la oriental y en toda la provincia. No hay dinero para las infraestructuras en Málaga y en toda España, pero sí hay dinero para pagos políticos, sí hay dinero para ministerios que sueltan violadores, sí hay dinero para una Agenda 2030 que no hemos votado, sí hay dinero para sindicatos y para asesores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 31

¿Qué ha hecho el Ministerio de Transportes en estos cinco años? Lo que ha hecho ha sido retrasos e incidencias en un sistema ferroviario cada día más deficiente, con trenes que se incendian —como en el caso de Extremadura— o con numerosas retenciones —como en el caso de la línea AVE Málaga-Madrid—, ha subido el precio del billete, ha cedido Rodalies a los partidos separatistas, ha colocado a la antigua ministra en Paradores, ha paseado a Delcy de la mano del ministro Ávalos por Barajas, cuando tenía prohibido poner pie en el territorio; ha colocado a Koldo en Renfe y ha liderado uno de los casos más escandalosos de corrupción, el que se conoce como caso Koldo pero que es el caso PSOE.

Son una burla y un fraude para el pueblo español, y teniendo en consideración lo importante que es la movilidad le vamos a recordar desde este grupo parlamentario cómo se entiende la movilidad. La movilidad se entiende como una movilidad libre, sin imposiciones; como una movilidad accesible para todos, sin crear españoles de primera y de segunda, porque resulta que los que tienen coches que no cumplen con los estándares no van a poder entrar en los centros de las ciudades. Hablan de la bicicleta. ¿Entiendo que no pretenden que llevemos en bicicleta a nuestros abuelos al centro de salud o a nuestros hijos al colegio? Hablan de hospitales a quince minutos. En Sierra de Yeguas, en Málaga, para ir al hospital tardas una hora en coche. Yo no sé en qué modelo de país viven. Nosotros lo que queremos es un territorio nacional vertebrado, con una España donde todos tengamos las mismas oportunidades en movilidad, no una España abandonada, porque ese mapa concesional va a reducir los tramos que dicen no van a ser rentables. Queremos que se acometan inversiones en infraestructuras para garantizar los desplazamientos y el desarrollo social y económico, porque la movilidad nos hace más compatibles, porque la movilidad nos ayuda a la calidad de vida. Queremos libertad y no imposiciones, que es lo que temo que desde el Ministerio de Transportes vamos a padecer.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Ignacio López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias, presidente.

Antes de nada, para que quede constancia, de Sierra de Yeguas al hospital de Antequera no hay una hora, hay treinta y tres minutos exactamente. **(La señora Rueda Perelló pronuncia palabras que no se perciben)**. Lo digo para que quede constancia.

Señor secretario de Estado, igualmente gracias por las explicaciones sobre la filosofía, la trascendencia, el contenido de este proyecto de ley que viene ya de recorrido largo y que esperamos poder aprobar en esta Cámara en este periodo de sesiones. Vaya desde el Grupo Socialista la disponibilidad al resto de grupos para entre todos demostrar que más allá del ruido es posible sacar leyes en esta Cámara. El concepto de movilidad sostenible es un concepto nuevo —no sé cuántos años tiene, no sé si podrá tener veinte o veinticinco años—, que va más allá del transporte, fundamentalmente por los aspectos a los que toca. Es un concepto, fíjense, que ni siquiera está recogido en la Constitución, en la que no aparece ni «movilidad» ni «sostenible». Por lo tanto, es un concepto nuevo que requeriría ser de alguna manera regulado; legislar la movilidad sostenible en sus pilares fundamentales era una obligación y eso ya de por sí es un gran avance tenerla.

En el tiempo histórico que estamos, España no puede permitirse no disponer de una norma de movilidad sostenible. Es un proyecto de ley necesario, oportuno y ambicioso porque viene a establecer la movilidad como derecho para que además sea sostenible; con un sistema de gobernanza cooperativo; con instrumentos de información, planificación y análisis; con una buena financiación para el transporte público urbano; con promoción de la innovación, dando cobertura a las nuevas formas de movilidad compartida y colaborativa, y apoyando financieramente a las entidades de ámbito local para trabajar en la movilidad sostenible. Porque somos conscientes —sí— de que la mayoría de los desplazamientos se llevan a cabo en los ámbitos metropolitanos y también urbanos.

Si me pidiera alguien un resumen o me preguntara de qué va esta ley, yo diría de que las administraciones y los operadores de transporte encaminen cooperativamente su acción a que los ciudadanos en sus desplazamientos tengamos la oportunidad de hacerlo de forma más activa, es decir, andando o en bicicleta; que podamos contar con un transporte público que satisfaga nuestra necesidad de desplazamiento de forma satisfactoria; que podamos disponer de un buen modelo de movilidad compartida y colaborativa, y que la toma de decisiones en todos los ámbitos sea lo más eficaz y eficiente posible. Esa es la esencia de esta ley, pilares de movilidad sostenible. No podemos decirles a nuestros conciudadanos, sean de donde sean, tengan las ideas políticas que tengan, que no somos capaces de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 32

ponernos de acuerdo todos los grupos aquí presentes para avanzar en esos pilares. Estoy seguro de que sí, les invito a ello.

La Unión Europea reclama a nuestro país que solucionemos un problema evidente de coordinación de políticas de movilidad, que les recuerdo que es una actividad que está recibiendo cientos de millones de euros de fondos europeos. Les recuerdo también que con la aprobación de esta ley nos jugamos que sigamos recibiendo cientos de millones de euros para hacer el transporte y la movilidad más sostenibles. Esta ley, además de establecer por primera vez este derecho, configura un sistema de cogobernanza con tres órganos y dos instrumentos. He escuchado que es muy complejo, farragoso, pero permítanme decirles que este sistema —el transporte y la movilidad— es por sí complejo, porque repercute y actúa en todos los ámbitos, desde lo más local hasta lo más estatal. Hay entidades locales, consorcios, autonomías también el Estado y luego quienes operan todo el sistema de transporte, fundamentalmente operadores de ámbito privado, que tienen una repercusión económica gigantesca. Articular todo esto es complejo, por eso el sistema es complejo; no por querer hacer un sistema fácil va a ser mejor; lo complejo requiere un sistema que es complejo. A ver si lo que vamos a hacer es empeorar el resultado queriéndolo hacer mucho más sencillo.

Incorpora, además de tres órganos, dos herramientas para que las administraciones puedan planificar y compartir una esencia y para que cada Administración pública pueda desarrollarlo. Es decir, tenemos dos herramientas de planificación que establecen pilares y orientaciones, a las que las administraciones competentes en cada ámbito pueden acogerse o no, porque esta ley, insisto, establece pilares y esencias. Por lo tanto, es muy respetuosa y, si alguien no lo ve así lo podemos ver, pero la Administración sí que tiene derecho a legislar pilares básicos que afecten al conjunto de nuestro país: la movilidad al trabajo; la movilidad urbana; la metropolitana; la interurbana, privada y pública, colaborativa y compartida; la que está ya hecha y cómo afrontar las nuevas formas, incluso, las aún no inventadas; las fuentes de información, como son los datos que facilitan la toma de decisiones; las concesiones; las conexiones del ferrocarril y del autocar; la viabilidad de las nuevas infraestructuras; la movilidad de ámbito más rural, y, cómo no, la financiación del transporte urbano. Toca muchos palos, pero en sus pilares y en sus esencias, porque somos conscientes de que las competencias en transporte las tienen las entidades de ámbito local y autonómico. Y también afronta algo fundamental, que es la financiación del transporte urbano, y quiero ser claro, urbano, porque el metropolitano y el interurbano debe ser visto, en nuestra opinión, en financiación autonómica. Lo que el Estado viene haciendo —desde el año 1991, creo que es— es financiar el transporte urbano, de forma —lo ha dicho el secretario de Estado— que se ha quedado anticuado e injusto. Por lo tanto, vamos a arreglar el sistema urbano y yo creo que habría que dejar el sistema metropolitano —que es interurbano— y el interurbano para la financiación autonómica. No vayamos a perjudicar al final a la financiación del transporte urbano, porque creo que es lo que más falta hace con urgencia y es el objetivo de este proyecto de ley.

Al Partido Popular le quiero decir que tienen ustedes la oportunidad de sumarse al futuro, un futuro que debe ser sostenible si queremos conservar el planeta Tierra como lo conocemos y dejarlo habitable y disfrutable a nuestros hijos y a nuestros nietos. Tienen ustedes la oportunidad de sumarse a la lucha contra el cambio climático, generando una movilidad más sostenible. Ustedes son un partido que gestiona muchos ámbitos territoriales, y con esta norma tienen ustedes una percha para aplicar esas políticas para que hagan esos territorios más amables y con más futuro. Ustedes tienen que decidir, señorías del PP, con quién quieren estar, si con quienes niegan el cambio climático o con quienes quieren combatirlo. La decisión parece fácil y yo espero que impere aquí el sentido común.

A los partidos de ámbito más territorial, quiero decirles que espero que nos podamos encontrar en el acuerdo, que hay marco para hacerlo, que la gente que vive en nuestro país, independientemente de donde sean, merece nuestro esfuerzo para llegar al acuerdo, y para lograr consensos de futuro, como en la sostenibilidad, hay que dar pasos hacia el nosotros que nos une, porque es una tarea que solo lograremos entre todos. Las historias de éxito —fíjense— siempre se escriben desde los acuerdos. La movilidad sostenible avanza cuando lo divergente converge en el diálogo y en las instituciones, porque es una cuestión que va mucho más allá de un reparto competencial.

Y voy acabando. Yo pensaba que los portavoces de VOX no iban a ser capaces de decir las cosas que he escuchado, pero miren, este proyecto es una herramienta más, una de las muchas que el Gobierno de nuestro país pone encima de la mesa en estos años para luchar contra el cambio climático, y cada vez que tenemos herramientas para luchar contra ese cambio climático los escuchamos hablar de que esto es dogmatismo climático. Me llama mucho la atención que combatir una realidad que está haciendo tanto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 33

daño al bienestar de nuestras vidas sea concebido como algo ideológico. Lo han hecho ustedes una trinchera ideológica y es realmente inconcebible porque si hay algo opuesto al dogmatismo es la ciencia, es todo lo contrario, y la ciencia dice que a más emisiones, más cambio climático. Por lo tanto, si tenemos menos emisiones, menos cambio climático y mejor futuro. ¿Quién puede oponerse a tener un futuro mejor? ¿Quién puede oponerse a establecer unas condiciones básicas con rango de ley para promover una movilidad activa, colectiva, compartida y colaborativa? Pocas veces, creo yo, un gran acuerdo es tan sencillo. Hagámoslo posible, la gente lo agradecerá.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor López Cano.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz don José Alberto Herrero Bono.

El señor **HERRERO BONO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Bienvenido, señor secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Gracias, señor Santano, por venir a valorar este proyecto de ley de movilidad sostenible, un proyecto que, como ya hemos repetido numerosas veces, para mi grupo resulta ser uno de los mayores desafíos que también vamos a enfrentar en nuestro país. Nuestra pregunta es si para ustedes también lo es este proyecto, a pesar de que usted ha querido dar aquí unas pinceladas muy positivas, porque en este contexto en el que nos encontramos resulta difícil —casi imposible, diría yo— adivinar cuáles son los planes del Gobierno, más allá de permanecer unos días más en la Moncloa. Le entiendo a usted y le agradezco su disposición y su cercanía, pero convendrá conmigo que, ni de lejos, su presidente y su Gobierno están pensando en esto, y sí en ver cómo salen de la comprometida situación de las tramas de corrupción por la compra de mascarillas, que afecta a su presidente, a la presidenta del Congreso y al propio Ministerio de Transportes.

Usted nos preguntaba por la disposición de nuestro grupo para trabajar en esta ley, y ya le avanzamos que nuestro objetivo sigue siendo el de trabajar para sacar una ley que sea referente y que, de verdad, ayude a todos los españoles. Nuestra pregunta, a día de hoy, es si ustedes también están en la misma idea de trabajar con nosotros o si, por el contrario, siguen estando también en esta ley a merced de los independentistas y populistas, que ya le han advertido que esta ley para ellos resulta muy decepcionante. Señor Santano, el único objetivo de ellos no es otro que el de seguir chantajeando y humillando a este mal y débil Gobierno. Señorías, en mi grupo partimos de la base de que la movilidad sostenible tiene que partir de la libertad del ciudadano a poder decidir cómo desplazarse de forma sostenible, siempre que le sea posible, pero, además lo tiene que hacer de una forma segura, que no emita CO₂ a la atmósfera, que sea accesible para llegar a todos los lugares y, sobre todo, que sea económica para nuestros bolsillos. Por eso, desde mi grupo y conforme a la aprobación de la directiva de la Unión Europea, defendemos la neutralidad tecnológica —y eso usted no lo ha dicho— sobre el uso y participación de todas las tecnologías maduras existentes para lograr el objetivo final, que no es otro que la descarbonización del transporte y de la movilidad.

Nuestro objetivo en esta ley es el de evolucionar hacia un transporte multimodal en lugar de priorizar, con carácter general, unos modos de transporte frente a otros. Este es uno de los fundamentos para lograr que la movilidad sostenible sea real y viable y que de verdad cumpla los requisitos que como ciudadanos necesitamos desde el punto de vista del transporte y la movilidad como derecho de los españoles. La realidad es que necesitamos una ley que cierre el círculo completo de la movilidad sostenible y haga de nuestro país un país referente también en este tema. Tenemos los mimbres para ello, pero solo falta que el Gobierno de España y todos los grupos de esta Cámara sepamos estar a la altura. Solicitamos que ustedes dejen ya de lado valoraciones y afirmaciones simplistas hacia algún tipo de transporte que limite la consecución de los objetivos de descarbonización que como país nos hemos marcado.

Señor Santano, para nosotros este proyecto de ley no es nada ambicioso, es muy mejorable y profundiza muy poco sobre algunas cuestiones que nos resultan fundamentales. Habla usted de la organización administrativa, que creemos claramente que es una sobreestructura. En su intervención, ha dejado bien clara la necesidad que tienen de generar nuevos organismos para incluir a sus socios de Gobierno y, sin embargo, restan cabida, a pesar de lo que usted ha dicho, al sector de la movilidad, quienes son los realmente implicados y quienes podrían, con más y mejor acierto, planificar y adoptar las medidas necesarias.

Señor secretario de Estado, la anterior Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres data de 1987, es muy antigua y ha quedado muy desfasada también para el transporte terrestre. Por eso esta ley es muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 34

necesaria y, como digo, a nuestro modo de ver es laxa y vaga en cuanto a contenidos que de verdad mejoren el transporte de nuestro país.

Otro de los aspectos que para mi grupo deberían quedar perfectamente recogidos y no lo hacen es la cogobernanza y cooperación entre las administraciones públicas, Estado, gobiernos autonómicos y entidades locales, así como también el de mantener el respeto hacia las tomas de decisiones de los ayuntamientos en lo que a la movilidad urbana se refiere.

Cuando hablamos de movilidad sostenible, debemos y tenemos que hablar de la movilidad urbana e interurbana. Hablar de movilidad sostenible es hablar también de la necesidad de vertebración del territorio español. No podemos hablar, por un lado, de las ciudades y, por otro, de la movilidad del mundo rural, sino que tenemos que hacerlo de forma conjunta para unir y eliminar la brecha existente entre ambos también en materia de movilidad.

Hay varios aspectos que nos llaman la atención y sobre los que el Gobierno tiene que decidir; por ejemplo, si trabaja a favor o en contra de la despoblación, porque este aspecto a quienes vivimos en el mundo rural nos ocupa y de verdad nos preocupa. Me refiero al mapa concesional de transportes de líneas de autobuses para adecuar el servicio de las necesidades actuales de los usuarios. Señor Santano, yo soy de Aragón, turolense, y con el planteamiento que hacen en esta ley, por más que usted pretenda vender lo contrario, el mundo rural sale gravemente perjudicado. Solo en mi provincia, en Teruel, perdemos 151 paradas de autobús, 151 municipios, en los cuales perdemos el servicio del transporte. ¿De verdad, señor Santano, que eso a usted no le preocupa? Ya nos alegra que anuncie la incorporación de 40 millones de euros de compensación, pero nos tememos, por lo que han afirmado otros grupos independentistas, que es insuficiente. Yo le pregunto, ¿tienen algún estudio al respecto? Porque, si no, ¿por qué 40 millones y no 60, 80, 100 o 150? A nuestro entender, deberían pensar en reconfigurar y modernizar ese mapa concesional de transporte, de líneas de autobús, porque de lo contrario estarán perjudicando seriamente a quienes vivimos en estas zonas.

Para completar lo que estoy diciendo, ¿no se han parado a pensar en desbloquear, por ejemplo, el aprovechamiento de las plazas vacías del transporte de autobús entre ciudades intermedias, de unas rutas que ustedes tienen paralizadas desde hace ya mucho tiempo? En definitiva, quienes vivimos en el mundo rural necesitamos y queremos simplemente los mismos servicios que todos los demás españoles, ni más ni menos, porque nosotros no somos españoles de segunda.

Sabemos que ustedes no son proclives al uso del vehículo privado, y eso usted ya lo ha dejado meridianamente claro, pero, por más que ustedes lo detesten, la compra y el uso del vehículo en nuestro país siguen siendo más que necesarios en función del lugar de residencia y de la utilitariedad del mismo, y más cuando España es el segundo país en fabricación de vehículos. Es una incongruencia por su parte y deberían prestar más atención y mayor cuidado en dotar al vehículo de mayor importancia, si de verdad ustedes quieren hacer una ley realmente buena para nuestro país.

Hablábamos de la movilidad sostenible desde el punto de vista de la seguridad del vehículo como otro de los ejes que debemos tener siempre presentes, y hay datos de los vehículos de nuestro país que de verdad nos preocupan. Por ello entendemos que tiene que ser en esta ley —y no en otra— donde se corrijan o, al menos, incluir, los medios necesarios para que estos problemas de seguridad disminuyan. En nuestro país, en el año 2022, el 34 % de los vehículos que tenían que pasar la ITV en España no lo hicieron, y esto supone que más de 10 millones de vehículos que circulan por nuestras carreteras lo hacen sin las preceptivas inspecciones técnicas de seguridad. Por poner un ejemplo, las tasas de incumplimiento en los países más importantes de Europa no llegan ni siquiera al 5 % de sus vehículos. Ni que decir tiene que esto supone que desde el año 2019 a 2022, que es hasta que se tienen datos reales, se han registrado incrementos en todos los tipos de vehículos implicados en siniestros con fallecidos que no tenían pasada la ITV. Y esto, en un país como el nuestro en el que además recibimos más de 80 millones de turistas a lo largo del año y por tanto coexisten muchos vehículos en nuestras carreteras, resulta muy grave. Por cierto, ya se ha comentado aquí, pero tampoco dicen nada en esta ley del transporte a la demanda, y deberían hacerlo.

Como le decía, y para dar una buena imagen de nuestro país, resulta fundamental que se ponga solución para que todos los vehículos que comparten nuestras infraestructuras viarias cumplan los requisitos de las inspecciones técnicas de vehículos y así minorizar el número de siniestros. Por eso, creemos que debemos trabajar en esta ley para poner las medidas oportunas y para que los vehículos que circulen por nuestras carreteras lo hagan con la seguridad adecuada. Por otro lado, si no han pasado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 35

la ITV, puede ser vehículos que a su vez produzcan un aumento de emisiones de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos en las ciudades.

Y estamos ante otro problema que esta ley no puede permitir, es más, tiene que ser la ley garante de que la movilidad sea sostenible y haga cumplir el objetivo de emisiones cero en 2050, tal y como nos hemos comprometido. Señor secretario de Estado, no es por desmotivarle, pero usted debería ser consciente de que usted tiene competencias en esta ley que no las va a asumir porque ya lo está haciendo la señora Rivera por usted. Además, usted es consciente —o al menos debería serlo— de que las políticas no adecuadas que su Gobierno ha puesto en marcha en este tiempo están haciendo que la antigüedad del parque móvil haya aumentado hasta casi los quince años, con los problemas que ello conlleva. Y esto no es baladí, es un hecho claro, conciso y real, que denota que las políticas que ustedes están implantando para incentivar la renovación de la flota de vehículos y de este modo trabajar en la descarbonización van en dirección contraria a lo que les reclama Europa. Por eso, hablar de esta ley tiene que circunscribir también al sector del transporte y afrontar sus problemas, porque no hay que olvidar que nuestro país vive del transporte de mercancías, supone más de un 10% del producto interior bruto nacional. Y ustedes, como Gobierno, instan a los conductores del transporte a que tomen decisiones en la compra de vehículos, pero ustedes, ya no es que no ayuden, es que con sus decisiones equivocadas perjudican, y eso a la industria del transporte le hace perder algo que resulta crucial, como es la competitividad de sus empresas. Ustedes abrieron líneas de ayudas a través de los fondos Next Generation para renovar sus vehículos pesados por dos líneas, una para achatarramiento y otra para la renovación, y resulta que el próximo 30 de abril ya caducan. ¿Van a prorrogarlas? Sánchez, parece que se ha comprometido, pero entenderán que ya nadie le crea y es lógico. Los profesionales del sector del transporte necesitan certidumbre, seguridad, y ustedes ofrecen todo lo contrario. Por lo tanto, sería muy importante que hoy aquí confirmaran las decisiones que va a tomar su Gobierno con respecto al MOVES de los vehículos pesados.

Ya para acabar, quiero decir que ustedes siguen hablando de la descarbonización y la electrificación del transporte, y resulta que somos uno de los países de los países europeos que vamos más lentos en la descarbonización. En esta ley llama mucho la atención que el impulso del despliegue de infraestructuras eléctricas exigido por la Unión Europea y necesario para los transportistas prácticamente ni aparece, únicamente en una disposición y en una simple línea, y esto es un sinsentido y es solo un ejemplo del porqué España se encuentra a la cola del cumplimiento de los hitos que como país nos hemos puesto. Si de verdad existiera una apuesta clara para el desarrollo de infraestructuras de recarga de alta potencia, lo primero que debieran haber hecho es copiar lo que han hecho otros países de nuestro entorno, como por ejemplo Alemania, hacer una planificación de desarrollo de infraestructuras por todo el país y dotarla económicamente. Por eso nosotros les pedimos que planifiquen y tengan en esta ley una visión global de lo que queremos como país. De verdad, déjense de mirar a su alrededor y de contentar a sus socios con tal de seguir en la Moncloa. Actúen con miras largas, y ahí van a encontrar a nuestro grupo para hacer de España un país referente también en materia de movilidad sostenible.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Delgado Arce): Muchas gracias, señor Herrero.

Responde a todos ustedes el señor secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Santano Clavero): Muchas gracias.

La verdad es que no es fácil responder. Me ha motivado mucho la señora Rueda, tengo que reconocerlo, casi monopolizaría la respuesta. Luego alguna cosa le diré.

La verdad es que, escuchando las intervenciones, me reafirmo en la idea de que este país necesita un acuerdo de infraestructuras, un acuerdo de país, porque, si no, lo que tenemos continuamente es el victimismo provincializado y municipalizado. Por ejemplo, acabo de escuchar ahora a una persona de Málaga, que tiene un tren de alta velocidad, que yo me monté el otro día en Madrid y llegué a Málaga en tres horas, cuando llego a Irún en cinco horas y cuarto, fíjese, al País Vasco. A Málaga llegué el otro día en tres horas. Tiene usted un aeropuerto por el que pasan 22 millones de pasajeros, el número cuatro en España, que va como un tiro; una economía en la provincia que será de las que más está creciendo; autopistas que rodean urbanizaciones de todo tipo. Es evidente que faltan cosas, pero ¿usted cree sinceramente que esto da para hacer el discurso aquí de Málaga como víctima? Yo, sinceramente, creo que no. Es utilizar en este caso las infraestructuras para agredir al Gobierno, al presidente del Gobierno, con una agresividad que me ha sorprendido porque yo he venido a explicar la Ley de Movilidad Sostenible,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 36

no he venido a hablar de libertad. Que si quieren hablamos de libertad también, de ahora y de hace cincuenta años, pero eso lo dejamos para cuando me dedique a contestarle a usted, para cuando le toque en el turno.

Voy a empezar por responder al señor Rego, del BNG. A mí me gusta mucho el gallego, tengo mucha familia en Galicia y la verdad es que creía que no le iba a entender, pero le he entendido muy bien. Ha hablado de los compromisos del Gobierno con el BNG, obviamente los vamos a cumplir, pero —y esto también tiene que ver con lo que decían desde Junts y desde ERC y también de alguna manera con lo que decía la señora Rueda, en relación con que damos Rodalies a los separatistas, ha dicho— yo creo que no hay que enfocar así las cosas, es un error. Lo que hacemos en este país, en todo caso, es transferir competencias a las autonomías, porque las gestionan con más cercanía, porque los estatutos de autonomía lo permiten y porque este es un país autonómico, federal si me lo permiten ustedes, y eso es bueno. No se trata de llevar o de arrancar competencias del Estado y dárselas a los separatistas, se trata de que los ciudadanos y ciudadanas de Cataluña, de Euskadi, de Andalucía y de todas las comunidades autónomas tengan los mejores servicios posibles, con una fórmula que tenemos, que es la del Estado autonómico, que piensa que acercar los servicios que gestiona al ciudadano en algunos casos mejora la vida de las personas. Este es el asunto de fondo, no otras historias u otras palabras como la de humillación... Yo creo que todo eso realmente sobra en el vocabulario y hace mucho daño a la política y a la relación de los políticos con los ciudadanos. Pero ya le digo yo que sea Rodalies, sea la gestión de Cercanías, que acabamos de transferir al País Vasco —y, por cierto, si la quiere cualquier otra comunidad autónoma, estamos dispuestos a negociar con ella, creo que el ministro lo dijo en sede parlamentaria—, esto no va ni de humillaciones, ni de arrancar competencias, ni de generar agravios; esto va de acercar servicios a la ciudadanía para que los gestione el Gobierno más próximo, porque además lo permiten los estatutos de autonomía y la Constitución española, que son las normas por las que de momento nos regulamos. Por tanto, a eso me agarro y lo valoro además en términos de mejora de los servicios a la ciudadanía. Por eso también comparto lo que dice el señor Rego de que hay que mejorar cercanías en Galicia. Claro que hay que hacerlo, hay unos compromisos del Gobierno y vamos a trabajar para cumplirlos, y creo que en algunas cosas ya se han dado pasos.

Hablaba usted de las autopistas ferroviarias. Realmente, este es un problema general del país, España no tiene autopistas ferroviarias, no es que no las tenga el eje atlántico, no es que no las tenga Galicia; es que realmente España tiene un problema de transporte de mercancías por ferrocarril que no tiene Europa. Nosotros transportamos el 4% de las mercancías en ferrocarril mientras que Europa está en el 14 o el 15%. La estrategia de mercancías 2030 pretende dar un salto para llevar el 10%. En eso tenemos que trabajar con las autopistas ferroviarias que sea posible, y es importante que haya gestores y empresas que se impliquen, igual que es importante que haya inversiones en los puertos para conectarnos con el ferrocarril. Eso también tiene su importancia. En esto tenemos que ser todos un poco sensatos y menos ideológicos.

Comparto que no debemos estar todo el día pensando en invertir en infraestructuras, porque considero que este país tiene ya hecha una inversión enorme en infraestructuras, faltan cosas pero lo más importante se ha hecho. Se han invertido en la alta velocidad 60 000 millones de euros; no hay ningún país de nuestro entorno que haya invertido semejante cantidad en ferrocarril, y ahora se está invirtiendo —y lo decía muy bien el portavoz de SUMAR— tanto en alta velocidad como en cercanías; es decir, estamos llegando a un punto en el que tenemos la necesidad y la obligación de fortalecer nuestra red de cercanías. En la red de cercanías se hablaba de Cataluña, dotada con 6 000 millones, pero Madrid tiene una dotación de 7 000 millones para el plan de cercanías. Y ahora en la gestión de cercanías en el País Vasco hemos llegado a un acuerdo para invertir 400 millones. Esto todo hay que ponerlo en la balanza. El puerto de Valencia va a tener una inversión de 2 000 millones —es la Comunidad Valenciana— y en Algeciras ha anunciado el ministro 1 700 millones para la línea de autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza. Que yo sepa ahí no está Cataluña y tampoco está el País Vasco. En fin, vamos a tener una mirada un poco más razonable y sensata sobre lo que se está haciendo porque creo de verdad que la política de inversiones que se está haciendo, por lo menos en este momento, en España tiene que ver con responder a necesidades, pero no tanto con asuntos ideológicos ni con dependencias de unos u otros grupos políticos. He puesto unos datos encima de la mesa que usted va a poder comparar enseguida. **(La señora presidenta ocupa la Presidencia).**

Mapa concesional. Ha salido varias veces y aprovecho que usted también lo ha planteado porque yo lo he querido decir con mucha claridad y lo repito ahora, nosotros a través de la ley apostamos por un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 37

mapa concesional. La posibilidad de liberalizar algún servicio requeriría de acuerdo del Consejo de Ministros, es una decisión absolutamente excepcional. Ya pueden imaginarse ustedes que para llevar decisiones de esas al Consejo de Ministros hay que tener argumentos muy fuertes y no es ni habitual ni aconsejable, porque son excepciones. Por tanto, tenemos claramente un mapa concesional, tenemos que acordarlo con las autonomías porque tiene que haber una relación bilateral con todas las autonomías.

Usted es de Aragón, según le he entendido, y precisamente yo creo que Aragón es uno de los lugares que tenemos con posibilidades de cerrar un acuerdo más rápidamente, porque ustedes han hecho en Aragón un mapa concesional. Bueno..., más bien lo hizo el Gobierno anterior, del Partido Socialista, pero ustedes están gestionando un mapa concesional autonómico. Eso es lo que necesitamos en este país, que haya un mapa concesional estatal que comunique los grandes nodos de población, porque estamos perdiendo por miles viajeros en el autobús porque la gente no coge el autobús para trasladarse entre grandes núcleos si el autobús tiene treinta y cuatro paradas y, efectivamente, da servicio a los municipios intermedios. Pero es que eso es competencia de las comunidades autónomas, tenemos que empezar a entender que a veces las comunidades autónomas tienen que ejercer sus competencias. Para mí este es un caso claro, y lo digo sin ningún tipo de crispación porque yo creo que tenemos que llegar a un acuerdo con las comunidades autónomas. Pero tendríamos que conseguir, como decía usted, que en nuestro mapa concesional esté A Coruña-Santander, porque es muy difícil que alguien se desplace de A Coruña a Santander en ese autobús porque tiene tal cantidad de paradas que no lo hacen posible. Sin embargo, la mayor parte de la población que se desplaza está en A Coruña o está en Santander. ¿Qué tenemos que conseguir? Que haya un acuerdo con las autonomías que están en el camino con una compensación económica que el Gobierno quiere poner encima de la mesa. En cuanto a los 40 millones de euros no son una cifra improvisada. Creemos que con esa cifra estamos en condiciones —por los datos que nos han ido dando comunidades autónomas— de generar un volumen mucho mayor de pasajeros en el autobús, cumpliendo cada uno con sus competencias o con sus deberes y no dejando a ningún ciudadano de ninguno de los pueblos intermedios —en eso estoy de acuerdo, señor Rego— sin movilidad. Por tanto, el mapa concesional yo insisto mucho en él, va a ser diálogo, va a ser bilateral, pero, si lo hacemos bien, vamos a bajar el precio del autobús, vamos a mover muchos miles de viajeros más, vamos a renovar más flota y vamos a acortar los tiempos. Lo que debería haber en ese caso es un servicio estatal de A Coruña a Santander y después tendría que haber servicios intraautonómicos y también algún interautonómico, en los que nosotros estamos dispuestos a colaborar, y he puesto esa cantidad de dinero encima de la mesa para que se vea que realmente la voluntad del Gobierno es esta, la de colaborar.

Una de las cosas que dije en la toma de posesión es que hay que impulsar mucho el corredor atlántico, porque tenemos dos grandes corredores en este país: el mediterráneo, que es muy importante y que creo que está mucho más enfocado, si bien le quedan tareas pendientes, y el corredor atlántico, que tiene más objetivos pendientes, y que va de Extremadura al País Vasco y tiene una variante con Galicia. Por tanto, tenemos que atender esa parte del noroeste y del suroeste de España, al igual que al arco del Mediterráneo. Me parece que son dos elementos clave de la política que se ha comprometido a hacer el ministerio, también con Europa, para favorecer a ambos ejes, y ahí hablaría de las autopistas ferroviarias que, por cierto, son complicadas de gestionar. Yo creo que todos los que estamos aquí sabemos lo que es una autopista ferroviaria, y montar camiones o remolques en los trenes requiere de una coordinación, de un esfuerzo enorme, sin olvidar que son miles y miles los camiones que tenemos en carretera. Esto supondrá una ayuda para descarbonizar, y mejorará y descongestionará parte de nuestras carreteras, pero no podemos descuidar la importancia que tiene el sector de mercancías por carretera, porque nuestros camioneros son esenciales ya que constituyen el 96% del transporte de mercancías peninsular, y eso no lo podemos ignorar.

La señora Vaquero también aludía a algunos aspectos relativos a las competencias, y lo que yo quiero decir sobre las competencias es que, vamos, nada más lejos de mi intención ni de la ley ni del Gobierno que invadir competencias de cualquier comunidad autónoma. Nosotros, por tanto, estamos dispuestos a hablar; es decir, si alguien considera que algún artículo infringe efectivamente competencias en algún nivel, estamos dispuestos a verlo, a hablarlo y a matizarlo en la medida en que sea necesario, pero, como decía muy bien el portavoz socialista, que haya en España una ley de movilidad sostenible es imprescindible porque creo que somos el único país de Europa que no tiene una ley de movilidad sostenible. Ya no es solo que estemos jugándonos el quinto desembolso de los fondos europeos —que no es poca cosa porque es mucho dinero para todos, para cualquiera de los que estamos aquí, y afectaría también a las comunidades autónomas—, es que creo que todo el mundo entiende que, aunque las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 38

competencias en buena medida están en comunidades autónomas y ayuntamientos, la necesidad de colaborar, cooperar y coordinar —vamos a utilizar el verbo y la expresión administrativa que mejor nos cuadre, porque no quiero que tenga ninguna dimensión extraña— es imprescindible, primero, porque el Estado financia, y si el Estado financia, también tiene derecho a regular en los casos en que financia. En segundo lugar —y estoy de acuerdo con lo que decía el señor Gavin, y lo he dicho—, porque es muy importante la movilidad cotidiana, pero, claro, este es un país en el que la movilidad es general. Yo estaba viendo ahora los datos, por ejemplo, del AVE, y de enero a noviembre del año pasado se movieron en AVE veintiséis millones de personas en España, y cuando se dice AVE es que es prácticamente todo, porque, aunque aquí nos quejamos —y hay razones en algunos casos para hacerlo—, el AVE en este momento conecta el 70% de las capitales AVE o trenes de altas prestaciones, conecta el 70% de las capitales de provincia de este país. Por tanto, con algunas excepciones que hay que subsanar, estamos hablando de un ferrocarril que, desde el punto de vista de la movilidad —y esto es uno de los objetos de la ley—, es un elemento clave para personas y mercancías. Y luego tenemos un sistema de cercanías que está transferido ya a Cataluña y al País Vasco, y que podría transferirse, si se quisiera, al resto de comunidades autónomas que, de acuerdo con su estatuto de autonomía, tienen la posibilidad de asumir esa competencia.

El hecho de que haya un ámbito de competencias importante, que lo hay, en las comunidades autónomas y los ayuntamientos, no es un obstáculo para que se regule por medio de una ley de movilidad sostenible, en algunos ámbitos con carácter declarativo y en otros, sin posibilidad de imponer, lógicamente, porque no lo podremos hacer, pero sí con un carácter programático y con la idea también de que en aquellos territorios en los que la movilidad afecta al conjunto del país, pueda haber unos elementos generales, digamos, de coordinación y de cooperación, que si tenemos que afinar, afinaremos, pero que creo que son muy buenos porque nadie vive aislado ni en una provincia, ni en una región ni en comunidad autónoma ni en ningún municipio. Por tanto, yo defiendiendo la necesidad y la inteligencia de una ley de movilidad sostenible.

Es verdad que el sistema de gobernanza, y lo han apuntado varios de ustedes, también la señora Vaquero, es un poco complejo, es cierto, pero tiene un objetivo, una voluntad. Tenemos la Conferencia Sectorial de Transportes, que ya está regulada, y que es el órgano oficial de coordinación entre comunidades autónomas y el Estado, pero necesitábamos incorporar con voz, sobre todo, a los municipios grandes y a los representantes de la FEMP, en algún espacio, digamos, de cooperación. Esto es el foro. ¿Toma decisiones? Evidentemente, no. El foro es un espacio de información, de cooperación, para dar cuenta y para poner en común incluso buenas prácticas, creo que además está definido en esos términos, no es un espacio para tomar decisiones, si casi ni siquiera lo es la conferencia sectorial, pero el foro, desde luego, no; mientras que el consejo superior, el Consejo de Movilidad, busca la conexión con la sociedad.

Si en el periodo de enmiendas encontramos fórmulas que mejoren garantizando la participación de los municipios, sobre todo de los grandes, en este sistema colaborativo del que todos formamos parte —que es complejo, es verdad, dado que la gestión del transporte en nuestro país tiene muchos operadores y agentes intervinientes de un lado y de otro, entre pasajeros y mercancías—, también estamos abiertos a los cambios y a las modificaciones que se puedan acordar. Me preguntaba usted por el artículo 47 y sobre las obligaciones de servicio público. A ver, el Estado tiene fijadas sus obligaciones de servicio público, y creo que lo que busca el artículo 47 es que cada uno sea responsable de sus iniciativas. Es decir, si una comunidad autónoma quiere mejorar, quiere cambiar una obligación de servicio público, lo puede proponer, pero tiene que financiarlo, y me parece razonable porque si no estaríamos en un sistema en el que unos invitan y otros siempre pagan, y no debería ser así. Creo que hay que ver al Estado no solo como un ente que aporta dinero, sino también como una administración que en algunos terrenos puede trabajar en un ámbito de coordinación, colaboración y cooperación —insisto, utilizo las tres palabras porque sé que cada una tiene sus connotaciones, y así cada uno se puede quedar con la que más le guste—, pero yo interpreto y entiendo que en este tema de la movilidad, las obligaciones de servicio público, si se proponen por parte de una comunidad autónoma —y eso es lo que dice la ley—, esta tiene que asumirlas, como lo están haciendo, por ejemplo, Andalucía y Cataluña, es decir, las propuestas formuladas por la comunidad autónoma son financiadas por la comunidad autónoma, y otras son financiadas por el Estado porque las ha propuesto el Estado, que es quien las ha defendido en su contrato-programa con Renfe que, como saben, es un contrato que termina en 2027, y mientras sea así, se pueden hacer modificaciones, se pueden hacer cambios, pero, en principio, quien los propone es quien los tiene que financiar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 39

Respecto de las mercancías, he dicho claramente que mercancías no tienen una regulación amplia en el proyecto de ley. No significa que no les dé importancia, les da y mucha, porque hay algunas referencias que creo que distinguen lo clave que son las mercancías y el transporte de mercancías para nuestro país. Es verdad que, con ocasión de la negociación con el sector del transporte, se decidió incorporar a los dos reales decretos leyes, los de 2021 y 2022, un paquete muy importante de medidas que estaban incorporadas en la ley, y el Comité Nacional de Transporte por Carretera, con los que me he reunido, la verdad es que lo agradecen y lo valoran. Es decir, se ha avanzado mucho en la gestión y en la humanización del transporte por carretera, así como en la consideración del transporte como un sector no marginal, sino central, de nuestra economía. Yo he propuesto algunas contra la morosidad, sobre las condiciones de carga y descarga de los conductores, sobre los precios y la posible transmisión de los costes a los precios de combustible, por no hablar de las medidas sobre el combustible y de tantas otras cosas que se han ido haciendo durante estos años, desde la pandemia, y ahora con los fondos europeos. Por tanto, como en otras materias, nosotros estamos abiertos a reforzar y a mejorar todo lo que tenga que ver con las mercancías y la logística porque nos parecen importantes. Aunque no lo dice la ley, también he mencionado que tenemos el compromiso de incorporar por vía de enmienda a la ley —porque han sido compromisos adquiridos con la nueva agenda con la Unión Europea— algunas cuestiones que ya he mencionado, como las autopistas ferroviarias, la moratoria para el incremento de los cánones ferroviarios para mercancías al menos durante cinco años, y algunas medidas más que aparecerán como enmiendas que propondrá el propio ministerio, respecto de las que estamos dispuestos a hablar con todos los grupos políticos.

En cuanto a las diputaciones forales y a las autorías del transporte, efectivamente, allí hay un régimen especial que quizá nosotros conocemos mejor —y hay aquí algunos diputados y diputadas vascas que lo conocen bien—, y vamos a ver si en algún momento eso tiene que jugar de algún modo porque es verdad que, en el caso del País Vasco, son las diputaciones forales quienes tienen la competencia en el transporte por carretera, y no tanto el Gobierno autonómico.

El señor Gavin, al igual que los demás, me ha manifestado su agradecimiento, y yo agradezco los agradecimientos, o sea, que no nos vamos a enredar en esto, pero su intervención creo que ha tenido una parte más ideológica, que yo respeto, porque usted se ha declarado independentista, cosa que también le he escuchado en privado, pero lo que tenemos es este país, un país que tiene un sistema autonómico —Cataluña tiene un ámbito competencial, como el País Vasco, muy importante, al igual que otras comunidades autónomas—, pero también tiene una Constitución que, nos guste más o menos, tenemos que cumplir y, por tanto, lo que le puedo decir es que nos tenemos que atener a eso, y la ley intenta enmarcarse en este marco normativo. Si, efectivamente, en algún punto nosotros nos hemos sobrepasado o se puede considerar que hay alguna invasión competencial, insisto, es un asunto que siempre se puede tratar, pero nuestra impresión es que la ley, en general, es muy respetuosa, y lo he dicho, con el marco competencial autonómico. Comparto la reflexión que se ha hecho sobre la proximidad, de la gobernanza ya he hablado, y de las concesiones también, aunque usted ha hecho una mención que me ha parecido oportuna, y en la que yo he insistido: el mapa concesional no debe ser rígido, creo que debe ser así. Hay opciones, y creo que también lo ha planteado el portavoz del Grupo Popular, por ejemplo, que en esos recorridos en los que puedan coincidir la línea interautonómica con las líneas intraautonómicas, si nos ponemos de acuerdo —y creo que lo vamos a hacer— con las comunidades autónomas correspondientes, podemos establecer sistemas no exclusivos para que el viajero se vea beneficiado, es decir, si pasa antes un autobús que otro, que usted se pueda subir. Eso lo podemos pactar porque creo que es una medida inteligente también para evitar problemas a algunos municipios pequeños, que tienen derecho también a la movilidad sostenible. Creo que en eso nos vamos a entender, y por ahí vamos bien. Si consideran que no les he contestado a algún aspecto, como hay otra oportunidad, la aprovecharé después.

A la señora Granollers, de ERC, le diría lo mismo. Yo creo que con Cataluña, en estos últimos tres meses hemos tenido una colaboración muy muy estrecha con la Generalitat en materia de transporte ferroviario. Hemos llegado al acuerdo para mejorar las cercanías en Lleida, tenemos en marcha la comisión de Rodalés, no porque queramos dársela a los separatistas, sino porque creemos que los vecinos y los ciudadanos y ciudadanas de Cataluña, al igual que los de Euskadi o los de cualquier otro lugar con competencias desde la proximidad, pueden efectivamente hacer las cosas más pegados al terreno y, seguramente, en algunos temas con otra visión. Esto es el Estado autonómico. Por eso me siento satisfecho del trabajo que hemos hecho con el departamento de la Generalitat. Tenemos una relación de colaboración entre Gobiernos, que queremos seguir manteniendo. En los acuerdos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 40

tenemos de gobernabilidad para el país aparecen el plan de acción y una lista de cosas que no voy a leer, pero que dan cumplimiento a buena parte de las cosas que usted ha dicho.

En cuanto a los objetivos de descarbonización, que también ha planteado el portavoz de Sumar, he de decirle que esta no es una ley contra el cambio climático, sino una ley que quiere fomentar la movilidad sostenible. La Ley contra el cambio climático fija objetivos, al igual que el Plan nacional por el clima también los fija al 2030 y al 2050. Personalmente, creo que cuantos menos datos concretos se incluyan en las leyes, será mejor porque acaban no cumpliéndose y acaba siendo necesario modificarlas. Yo creo que las leyes, por su propia naturaleza, deben convertirse en espacios un poco marcos normativos sin demasiados datos concretos, fechas y números, porque la experiencia dice que siempre se acaban incumpliendo. Esta es mi opinión y, naturalmente, si con esto conseguimos que se apruebe la ley, yo acepto que se puedan incorporar los objetivos que sean precisos. Pero esa es la opinión de entrada que tenemos sobre por qué no hemos incorporado esos objetivos concretos a esta ley.

Usted también hablaba de la liberalización de las líneas concesionales, y sinceramente le tengo que decir que no vamos a liberalizar, que quede claro. Tenemos mapa concesional, y dejamos la puerta abierta excepcionalmente para que por alguna circunstancia el Consejo de Ministros pueda autorizarlo y, segundo, con flexibilidad entendida en los términos en que le he contestado al señor Gavin; es decir, vamos a ser prácticos, vamos a hablar con las comunidades autónomas y vamos a llegar a acuerdos para que nadie, ningún municipio, ninguna ciudad se queden sin movilidad, sin transporte por un solapamiento competencial.

El transfronterizo es un tema que me encanta porque yo soy transfronterizo; soy de Irún y llevo toda la vida peleando para que haya un transfronterizo, y lo va a haber, porque Renfe en este momento está trabajando para que haya un servicio transfronterizo que comunique Bayona —no la Bayona de Galicia, sino la Bayona francesa— con Irún y con Donostia, San Sebastián, y en este momento está ya prestando servicios en otras partes del territorio francés, lo que va a ser muy interesante porque esas cercanías sí ayudan en el día a día. O sea, vamos a intentar hacer lo transfronterizo tanto aquí como en el otro lado. Naturalmente, usted no se estaba refiriendo a esto de lo que yo hablo, pero con esto le quiero decir que sigo muy de cerca todos los proyectos transfronterizos y los vamos a impulsar todo lo que podamos, y creo que en esto también estará de acuerdo la señora Vaquero porque creo que compartimos esos objetivos.

Me ha gustado esto de la erótica de la libertad del coche que mencionaba Sumar. **(Risas)**. Un compañero nuestro del Ayuntamiento de Bilbao, que durante mucho tiempo fue concejal y presidente de la Comisión de Movilidad de la FEMP, decía en una conferencia, y me pareció acertado, que el coche es imbatible porque cuando uno baja de su casa en ascensor al garaje, abres la puerta del coche, que huele a tu colonia, y pones la radio que te gusta, es muy difícil competir con eso, es verdad. Esta es una realidad, y por eso entiendo lo de la erótica del coche, a la que, ojo, todos sucumbimos de alguna manera. Pero, por ser un poco más preciso, yo sí creo que la sostenibilidad es la única opción, que la movilidad y las políticas sostenibles son la única opción. No es que haya alternativas —y ya lo siento por los señores de VOX, que veo que son negacionistas—, pero es que la ciencia es muy clara al respecto. Negar la ciencia sitúa a cualquiera que lo haga en otro terreno, es decir, no estamos en el mundo del siglo XVIII, de la magia, ni de los mitos. Dios mío, en este momento en que vivimos hay tal volumen de información, tenemos tan claro lo que está pasando, tenemos cada día tanta información, que, ¿de verdad, de verdad, no nos lo creemos? Bueno, allá películas, pero desde luego eso no nos va a parar. Nosotros creemos que el negacionismo es un mal, que esto no es ideológico, sino científico, y que tenemos que trabajar para hacer un mundo sostenible. Podemos discrepar en el ritmo, yo puedo aceptar que haya gente a la que le parezca que el ritmo tiene que ser más o menos acelerado, pero lo que no puedo aceptar es que haya alguien que niegue evidencias como el cambio climático y el perjuicio en la salud para miles de personas, y esto no lo dice el malvado Gobierno de Pedro Sánchez, sino la Unión Europea y la Organización Mundial de la Salud; miles de personas mueren todos los años por la contaminación, sobre todo en las grandes ciudades, lo que está provocando unas consecuencias que ya estamos empezando a ver en muchos sitios. Por tanto, yo comparto plenamente la reflexión global que habéis hecho, quizá algunas cosas concretas sobre puertos y aeropuertos las matizaría porque creo que esas inversiones son buenas también para la descarbonización. El transporte marítimo va a contribuir con un dinero muy importante de fondos de derechos de transmisión a la descarbonización, y la conexión de los puertos y el ferrocarril va a ser fundamental en el futuro para el movimiento de mercancías, pero en cuanto a los nodos logísticos a los que se refiere la ley, yo os pediría que fueseis un poco más comprensivos porque creo ambas cosas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 41

son compatibles, lo compartimos plenamente y estamos dispuestos a hablar, lógicamente, porque somos socios de Gobierno y sobre eso no hay ninguna duda. Hablabas también de las zonas de bajas emisiones, y en el ministerio tenemos muy claro que la política de subvenciones que vayamos a hacer de futuro va a estar condicionada con las políticas de transporte que haga cada municipio. Claro, nosotros no podemos estar subvencionando a municipios que están levantando carriles bici o quitando carriles bus o eliminando zonas peatonales, lo pueden hacer porque está en su ámbito competencial, pero no con nuestro dinero, con el dinero del Gobierno de España. Esa es nuestra política y eso es lo que yo creo que hay que transmitir con claridad, pero eso no va contra la libertad —lo digo por si acaso— de hacer lo que a uno le parece, pero, claro, asumiendo las responsabilidades y las consecuencias de sus decisiones, que, por cierto, también pueden tener consecuencias generales para el país, porque podemos perder fondos europeos, y creo eso que no es buena noticia para nadie. Pero, en fin, desgraciadamente estamos viendo ese tipo de decisiones en los últimos meses en algunas ciudades en España, no muchas, también tengo que decirlo.

Ahora llego a VOX. La verdad es que ha habido una primera parte con la que no estábamos de acuerdo porque usted se ha ceñido a una visión de la movilidad que creo que sí es una visión ideológica, que es negacionista y que va contra la ciencia, y no es la que este país necesita ni la ciudadanía está defendiendo, en todo caso usted ha defendido su posición. Luego ha habido una segunda parte en la que ya ha parecido aquí todo el santoral: Koldo, Pedro Sánchez, presidente del Gobierno. Sinceramente, creo que hay que tener un poco de respeto también. No digo que me lo tengan a mí, pero sí a la ciudadanía porque habrá personas que estarán viendo este debate por *streaming* porque están interesados en la ley de movilidad sostenible y han acabado escuchando, pues, no sé, todo tipo de improperios. Yo les pediría a este respecto que cambien, porque esto no los va a llevar a ninguna parte; pero es que, además, ya saben ustedes que no ofende quien quiere, sino quien puede, es decir, conmigo por ahí no van a tener mucho recorrido. Les voy a decir algo en relación con la libertad, y es que la libertad es esencial, pero es que esta ley habla de derechos, fíjese, no habla de obligaciones.

Usted hablaba de la libertad para la movilidad, pero es que esto es lo que defiende la ley, la libertad para la movilidad sostenible, y a usted no le va a impedir nadie que ejerza su libertad en materia de movilidad, lo que pasa es que probablemente eso va a ser más incómodo, en algún momento seguramente será más caro también, porque esto tiene efectos en la contaminación y tiene efectos en la salud, pero no solo en la suya y en la de su familia, sino en la de todos los demás, al igual que tiene efectos en un cambio climático que nos está creando un problema gravísimo de humanidad. Claro que le reconozco toda la libertad, pero cada uno tiene que asumir su responsabilidad con la libertad y, por tanto, usted tiene que saber que vive en un país que tiene unas normas, un Estado de derecho y hay una regulación. Al igual que en otros temas ustedes no son tan partidarios de la libertad, en los que la libertad no les gusta tanto, en esto ya veo que les gusta mucho. Hombre, yo les pediría la misma vara de medir para todas las libertades, pero sean conscientes de que la libertad siempre se ejerce en un marco regulatorio; hay una libertad individual, pero, oiga, hay una sociedad, hay un mundo, que está ahí y que no podemos ignorar. Uno no puede tener derecho a emitir gases de efecto invernadero porque eso forme parte de su libertad, ya lo siento, pero no, yo no lo comparto. Si usted considera que eso coarta su libertad, cuántas libertades se coartan en tantos terrenos que causan perjuicio a terceros. Es que esto es así, yo no tengo esa visión que tiene usted de la política de movilidad sostenible. Aquí garantizamos derechos y libertad, pero en un contexto, en un marco normativo no existe la libertad absoluta, pero ni en esto ni en nada, estará usted de acuerdo conmigo.

Defiendo también la multimodalidad, creo que esto lo ha dicho usted también, y a mí me ha parecido bien porque es verdad que a veces tiene uno la sensación en nuestro país de que la gente considera que tener un derecho a la movilidad es que el tren, a ser posible, de alta velocidad, llegue a la puerta de su casa. Oiga, pues no, el derecho es a una movilidad sostenible que combine todos los modos, desde el autobús a lo mejor urbano, que le puede conectar con una línea comarcal o alguna línea provincial y que le acaba llevando a la estación ferroviaria más cercana, lo que forma parte también del conjunto de medidas que se pueden hacer, o la posibilidad de compartir coche para moverse o que pueda haber una oferta que se haga bajo demanda en algunos momentos. Yo creo que todo eso es multimodalidad, y yo lo comparto si usted iba en ese sentido. Yo no mezclaría el mapa concesional y el transporte interurbano porque creo que el transporte interurbano es otra cosa, como ya se ha dicho aquí, son cosas diferentes. Bueno, a este respecto he intentado hacer un esfuerzo para encontrar algún pequeño punto de encuentro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 42

El portavoz del Grupo Popular ha hablado de desafío. Yo con el Grupo Popular voy a ir en plan buen rollo, y ya lo digo desde ahora. ¿Por qué? Porque queremos que ustedes se sumen. ¿Que tienen enmiendas que hacer? Pues plantéenlas, y ya tendremos tiempo para chocar. Yo no he visto el mismo discurso que en VOX, y me alegro, pero sí que les digo que ustedes no son VOX y han gobernado España muchos años también, y cuando cualquier alto responsable viene al ministerio, desde la embajadora de Estados Unidos, viene a hablar de las excelencias del modelo de transporte español. A mí me llama la atención, porque luego hay tanto agravio y tanto victimismo... Es verdad que somos un referente, sobre todo en ferrocarril, y también en puertos y aeropuertos, claro está, con problemas y con situaciones que tenemos que resolver. Pero, no sé, a mí me gustaría que nos pudiéramos poner de acuerdo en el mapa concesional, en condiciones de bilateralidad, porque nosotros estamos dispuestos a aportar dinero a las comunidades autónomas para que mejoren su servicio. No hay españoles de primera y de segunda, de verdad, porque ¿qué diría yo, que voy al País Vasco en cinco horas y cuarto? Si todos los que están aquí cogen un tren y se van ustedes a sus capitales en dos horas y media, en tres... **(Varios señores diputados: ¡No, no!)**. Bueno, algunos no, pero muchos sí, puedo hacer la lista de los que sí, que son bastantes. Por tanto, hay que ir avanzando y resolviendo problemas para seguir invirtiendo cuando sea necesario. Pero no hay españoles ni de primera ni de segunda.

Ustedes también hablaban del sistema, y que les parecía no sé si ha hecho farragoso —a lo mejor ha sido otro portavoz—, pero ya he explicado cuál es el objetivo del sistema de gobernanza de la movilidad. Queríamos incorporar a los ayuntamientos grandes para que no solo estuvieran las comunidades autónomas, y también queremos un canal de participación con el sector, con los gestores, con la sociedad. Bueno, esto es lo básico, y a partir de ahí podemos encontrar un punto de encuentro, de acuerdo, pero nos parece muy importante que los ayuntamientos grandes estén y que la FEMP también participe. Voy a pasar toda la parte, digamos, del santoral porque no tendría ningún sentido que yo ahora mismo entrara en ese tipo de discusión porque creo que por hoy ya han tenido bastante con el Pleno, y me imagino que los próximos días también. Así que hablemos de movilidad sostenible, y dejemos lo demás porque no voy a confrontar en eso, no se esfuercen.

Si me he dejado alguna cosa, estaré encantado de contestársela en un segundo turno, si les parece.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor secretario de Estado.

A continuación, como saben, tenemos un turno de réplica. Por un tiempo de tres minutos se concede la palabra a aquellos portavoces que deseen intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, señora Vaquero.

La señora **VAQUERO MONTERO**: Mila esker.

Usted nos ha hecho la advertencia de que, si no aprobamos esta ley, vamos a perder fondos europeos, pero cuando se negocian las medidas que va a adoptar el Estado para recoger esos fondos, no se habla con las comunidades autónomas para decir qué criterios vamos a acordar entre todos o qué normas vamos a acordar entre todos para poder recibir esos fondos, que afectan también a las comunidades autónomas. Por lo tanto, es una especie de advertencia. Si no se aprueba esta ley en los términos que la traemos nosotros, y ya veremos luego que negociamos, perdemos esos fondos. A mí esto me suena a una especie de amenaza, porque hablamos de fondos que las comunidades autónomas necesitan y que tienen que percibir.

A mi entender, a esta ley le falta una doble ambición —una ya la ha comentado aquí el portavoz del Grupo SUMAR—: por un lado, los objetivos de la descarbonización, porque no sabemos exactamente qué objetivos se persiguen. Por otro lado — y ha quedado encima de la mesa—, está el tema del pago por uso, y eso también es financiación. Cuando se detrae la financiación de algunos sitios, se coge de otros, porque hay que pagarlo. Esa lectura —seguramente, usted la comparta conmigo— ya la tenemos superada en Euskadi, pero es muy importante.

En cuanto a lo de la participación de las grandes ciudades, en Euskadi las autovías del transporte son por territorios y luego está la Autoridad de Transporte de Euskadi, por tanto, la participación de los municipios ya está incorporada en las autovías del transporte. Esto lo digo para que se entienda por qué digo las cosas.

Mila esker.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Vaquero.

Por el Grupo Parlamentario de Junts per Catalunya, señor Gavin.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 43

El señor **GAVIN I VALLS**: Moltes gràcies, presidenta. Ja m'entendrà? Senyor secretari d'Estat, gràcies per les respostes. No vegin en la nostra actitud, acritud... «acritud» deu ser una paraula castellana, eh? Vegin contundència, no acritud, perquè a més a més vostè fa poc temps que està al càrrec i, per tant, jo no li atribueixo a vostè personalment cap responsabilitat del que jo he dit, sinó més aviat li veig bona voluntat. I, per tant, mentre hi ha bona voluntat, hi ha esperança, no?

Però deixi'm rectificar-lo en una cosa i contestar un parell de coses que han sortit, que crec que són importants. Vostè ha dit en la seva intervenció de rèplica «és que el senyor Gavin ha fet una intervenció ideològica.» A veure, no, no, jo dic que tinc una ideologia, evidentment, això sí, tenim un posicionament ideològic, però precisament he explicat que partir de la base que la mobilitat de les persones i de la majoria de mercaderies és de proximitat, i que s'ha de gestionar des de la proximitat, això no hauria de ser ideològic. Hauria de ser tan clar i tan natural com defensar la mobilitat sostenible, com defensar una mobilitat que no generi perjudici a la salut, que no generi problemes de canvi climàtic. Per mi és igual de natural una cosa que l'altra. No en té cap, de càrrega ideològica, al meu mode de veure-ho.

En aquest sentit, fet aquest petit comentari de la seva intervenció, a mi el que m'havia quedat al tinter és tot el bloc ferroviari. I aquí és on li dic no vegi acritud, vegi contundència. Però és clar, si el Govern espanyol tan interès té en la descarbonització de la mobilitat, potser el que hauria hagut de fer és complir amb les seves inversions i és fer unes inversions que tinguessin un cost-benefici, un benefici social, ambiental i econòmic molt més clar. I aquí tota la contundència, senyor secretari. Però aprofitaré per donar aquestes dades per contestar a VOX. Nosaltres mai contestem a VOX, perquè un partit que no és democràtic i que vol dissoldre partits democràtics, nosaltres no els contestem, però sí que li vull dir a VOX avui, que és l'excepció, deixin de posar-se en boca Catalunya per dir mentides o per dir mitges veritats. Mitges veritats que s'utilitzen per dir mentides. El problema és que no només és VOX qui diu mitges veritats, moltes vegades. M'explicaré, jo aquestes dades ja les he donat a la comissió i les he donat al ple i les repetiré mil milions de vegades perquè són les dades oficials. De l'any 1990 a l'any 2018, Espanya amb Rodalies el Govern espanyol va invertir el 47,8% a Madrid i el 16,8% a Barcelona.

Muchas gracias, presidenta.

Señor secretario de Estado, gracias por las respuestas. No vea acritud en nuestra actitud —acritud debe ser una palabra castellana, ¿no?—, contundencia, no acritud, porque, además, usted no hace mucho que está en el cargo y no le atribuyo personalmente ningún tipo de responsabilidad de lo que he dicho, sino más bien le veo muy buena voluntad. Por tanto, mientras haya buena voluntad, hay esperanza. Pero déjenme rectificarlo en un asunto y contestar un par de cuestiones que han surgido, que creo que son importantes.

Usted decía en su intervención de réplica que el señor Gavin hizo una intervención ideológica. Vamos a ver, no, he dicho que tengo una ideología. Evidentemente, esto es así, tenemos un posicionamiento ideológico, pero precisamente he explicado que, partiendo de la base de que la movilidad de las personas y de la mayoría de las mercancías es de proximidad, y tiene que gestionarse así, esto no debería ser ideológico. Debería estar tan claro y tan natural como defender la movilidad sostenible, como defender una movilidad que no genere perjuicios a la salud ni problemas de cambio climático, igual de natural una cosa que la otra, ninguna carga ideológica, a mi modo de ver. He hecho este pequeño comentario de su intervención.

Me quedó en el tintero todo el bloque ferroviario y, como digo, no vea acritud, sino más bien contundencia. Tenemos un interés en la descarbonización. Tal vez el Gobierno debería haber cumplido con sus inversiones y hacer las inversiones que hubieran tenido un coste-beneficio social, ambiental y económico mucho más claro, y aquí toda la contundencia, señor secretario. Pero aprovecho para darle estos datos para contestar a VOX. Ustedes nunca contestan a VOX, porque a un partido que no es democrático y que quiere disolver partidos democráticos, no les contestamos. Pero quiero decirle hoy a VOX, y es la excepción, que dejen de ponerse en la boca a Cataluña para decir mentiras o medias verdades, medias verdades que se utilizan para decir mentiras. El problema es que no es solo VOX quien dice medias verdades muchas veces. Y me voy a explicar. Estos datos ya se los he dado al Pleno y los repetiré mil millones de veces, porque son oficiales. Del año 1990 al 2018, España, el Gobierno español en cercanías invirtió el 47,8% en Madrid y el 16,8% en Barcelona.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Gavin, debe ir terminando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 44

El señor **GAVIN I VALLS**: Ostres, carai tu, no podré acabar. Bé, acabo el meu argument d'una forma molt ràpida. Escolti, les dades oficials els discuteixen a tots els que diuen que són beneficiats de no sé què. Totes les dades oficials, totes. I totes les dades oficials demostren que el Govern no ha invertit el que havia d'invertir en ferrocarril, ni per a mercaderies ni per a passatgers, perquè Rodalies és un desastre, que això hagués descarbonitzat molt la mobilitat. I és molt sostenible, aquesta mobilitat.

Per tant, acabo, ja sé que se m'ha acabat el temps, ho sento. I en tot cas, els vots de les forces independentistes no poden servir al servei d'una llei centralista. Si aquí hi ha marge i es vol fer un enfocament matisat, diferent, un reenfocament, nosaltres estem disposats a parlar-ne.

¡Ostras! Vaya, no voy a poder terminar. (Risas). Voy a terminar muy rápidamente mi argumentación.

Para todos aquellos que dicen que se benefician de no sé qué, todos los datos oficiales demuestran que el Gobierno no ha invertido lo que debería haber invertido en mercancías, porque esto hubiera descarbonizado muchísimo la movilidad.

Voy a terminar, porque sé que no me queda tiempo. En cualquier caso, los votos de las fuerzas independentistas no pueden estar al servicio de una ley centralista. Si hay margen y se quiere hacer un enfoque matizado, distinto, un reenfoque, nosotros estaríamos dispuestos a hablar.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Gavin.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gràcies, presidenta.

Senyor secretari, li dic que potser no em podré quedar a la rèplica, però no vol dir que no l'escolti. Tinc una reunió a les vuit de la tarda i si no s'ha acabat la comissió, doncs l'escoltaré després.

Jo només em vull referir a VOX, amb una petita cosa, i tant de bo les Rodalies i tothom que s'espera a les Rodalies fos separatista, perquè si fossin separatistes totes les persones que agafen els trens, avui probablement ni l'Isidre Gavin ni jo fórem aquí, sinó que viuríem al nostre país tan tranquils i lluny de vostès. Però, malauradament, a les Rodalies de Catalunya hi ha gent que els vota a vosaltres, inexplicablement, però els voten a vostès. Segurament vostè no ha agafat un Rodalies mai a la seva vida, perquè és de la classe treballadora, i no crec que sigui pas la classe que vostè defensa, ni que digui que siguin els que defensen. Per tant, les Rodalies s'han traspasat a Catalunya i s'ha traspasat a la ciutadania de Catalunya, i ja l'hi dic, tant de bo només fossin els separatistes.

Tot i això, tot i la meua intervenció, veig moltes oportunitats al projecte de llei de mobilitat sostenible. Nosaltres trobem i creiem que podem arribar a un consens a l'hora d'establir els temes competencials, però el que ens preocupa més i ens continua preocupant és el finançament, perquè no queda clar. I soc jo la que he mencionat que som l'únic país que no tenim una llei de mobilitat sostenible de la Unió Europea, però no he dit una llei de mobilitat sostenible, he dit una llei que finansi la mobilitat sostenible. Ens falta trobar les eines per aquest finançament perquè no pot dependre només dels Pressupostos Generals de l'Estat, perquè ens pot passar, com passa aquest 2024, que no hi hagi uns pressupostos generals a l'Estat, i ha d'estar ben finançat, ha de ser estructural i sí que s'ha de fer d'una forma proactiva amb l'Estat i els pressupostos, però ha de quedar més ben establert.

Nosaltres pensem, i crec que també l'hi ha dit el nostre Departament de Territori, que la vinyeta és una bona mesura, és una bona mesura per finançar vies, que s'incorpori i que serveixi per a això. També ens agradaria incorporar una governança amb els aeroports, fer peticions per als ports, en aquest cas de Catalunya, i també un marc de referència plurianual a l'Administració General de l'Estat pel que fa a infraestructures. Perquè veient la dificultat de fer aquestes inversions en un exercici, doncs que aquests pressupostos puguin anar amb exercicis bianuals. I també ens agradaria que hi hagués un augment de subvencions per a la renovació de flotes, en aquest cas de transport de mercaderies o de transports de passatgers cap a l'electrificació, perquè a les empreses no els sigui tan difícil.

I amb el que ha comentat... i ja per acabar, és una frase petita. I per acabar, el que ha dit dels transportistes, que ja han regulat la càrrega i descàrrega perquè sigui més fàcil i tinguin una mobilitat també més sostenible, també hauríem de regular —potser no és aquesta llei, però n'hem de trobar alguna— la jubilació anticipada del transportista professional, perquè sí que no pot ser que a partir dels 60 anys encara hagi d'estar conduint un transport que pot portar mercaderies perilloses o el transport de persones.

I fins aquí ho deixo i moltes gràcies.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 45

Señor secretario, ya le digo que, seguramente, no me voy a quedar a la réplica, pero no significa que no quiera escucharlo. Tengo una reunión a las ocho de la tarde y deberé ausentarme. Escucharé más tarde su réplica.

Quiero referirme a VOX, algo muy pequeño. Si fueran todos separatistas los que cogen los trenes de cercanías, no estaríamos aquí, sino viviríamos en nuestro país, lejos de ustedes, pero, desgraciadamente, en las cercanías de Cataluña hay gente que, inexplicablemente, les votan a ustedes, pero les votan. Seguramente, usted no ha cogido un cercanías en toda su vida, porque esto es de la clase trabajadora y no creo que es la clase que ustedes defienden. Así que las cercanías se han traspasado a Cataluña y a la ciudadanía de Cataluña. Y ya le digo, si fueran solo los separatistas...

Dicho esto, veo muchas oportunidades en el proyecto de ley de movilidad sostenible. Nosotros creemos que podemos llegar a un consenso a la hora de establecer las competencias, pero lo que nos preocupa más y nos continúa preocupando es el financiamiento, porque no está claro. Y yo he mencionado que somos el único país que no tiene una ley de movilidad sostenible de la Unión Europea, pero no he dicho una ley de movilidad sostenible, sino una ley que financie la movilidad sostenible. Nos falta encontrar las herramientas para este financiamiento, porque no puede depender solo de los Presupuestos Generales del Estado, porque puede suceder, como pasa ahora en 2024, que no se han aprobado unos Presupuestos Generales del Estado. Y esto debe estar bien financiado, debe ser estructural y sí que debe hacerse de forma proactiva con el Estado, junto con el Estado y los presupuestos, pero es necesario que quede bien establecido. Nosotros pensamos —y creo que nuestro departamento de territorio también lo ha dicho—, que la viñeta es una buena medida para financiar vías, así que se incorpore y que sirva. Nos gustaría incorporar una gobernanza en los aeropuertos, también hacer peticiones por los puertos de Cataluña y también tener un marco de referencia plurianual en la Administración General del Estado en cuanto a infraestructuras, porque viendo la dificultad de llevar a cabo estas inversiones con estos presupuestos, pueden ir en presupuestos bianuales. También nos gustaría que hubiera un aumento de subvenciones para la renovación de flotas, en este caso, en el transporte de mercancías o de pasajeros hacia la electrificación, para que a las empresas no les resulte tan difícil.

Ya termino. En cuanto a lo que decía sobre los transportistas, que han regulado la carga y la descarga para que sea más fácil y tengan una movilidad más sostenible, también deberíamos regular —tal vez no en esta ley, pero hemos de encontrar algún marco jurídico— la jubilación anticipada del transportista profesional, porque no es posible que, a partir de los sesenta años deban estar al volante con un transporte que puede llevar mercancías peligrosas o transporte de personas. Con esto lo dejo.

Muchísimas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Granollers.

Por el Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, el señor Pueyo Sanz.

El señor **PUEYO SANZ**: Muchas gracias, presidenta.

Señor secretario de Estado, le he escuchado con mucho interés y atención, porque la movilidad es esencial, sobre todo, para muchos aragoneses y aragonesas. Es esencial para aragoneses como yo, que venimos de un municipio mediano, de 900 habitantes, como Fonze —que en Aragón es mediano, incluso grande—, y también para los de los pequeños, porque la movilidad es un derecho básico a partir del cual ejercer todos los demás derechos: ir al trabajo, ir a los centros sanitarios, alimentos, sanidad, educación, ocio, deporte, para cualquier cosa necesaria para desarrollar la vida. Aquí hay más diputados aragoneses que pueden confirmar lo que digo. Por esto, esta ley que debería ser positivísima, vemos que trae malas noticias para Aragón. No podemos dar el apoyo a ese servicio que se va a ver recortado en el mundo rural. Ya hace un año que denunciábamos que, con este proyecto de ley de movilidad sostenible, 111 de los 151 municipios afectados en Aragón se van a quedar sin cobertura; 54 en Teruel —hay que corregir aquí al portavoz del Partido Popular—, y estarán por ello condenados a hacer transbordos.

Esta medida es contradictoria también con el Estado de treinta minutos que queremos propugnar, que se acordó y que aceptaron ustedes en el acuerdo de Gobierno. Néstor Rego decía que esto castiga a 140 000 gallegos, castiga a 115 651 aragoneses, porque tendremos peores comunicaciones, precisamente, en las zonas donde más despoblación hay. Con este recorte, a sitios donde ya cuesta veinte o treinta minutos llegar, van a pasar horas, y eso perjudica la vida de la gente. Y encima tenemos que ver cómo el Gobierno del Estado está diciendo a las comunidades autónomas que deben ser estas quienes lo paguen sin aportar financiación, o esto es lo que hemos visto hasta ahora. No podemos aceptar que se traslade esto a las comunidades autónomas sin la debida financiación. La responsabilidad de garantizar esto es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 46

del propio Estado, que condenó a esas comunidades autónomas y a esas zonas despobladas al olvido impulsando pocos focos de industrialización. El Gobierno no se puede escaquear de esto. Sé que confía en nosotros —además, sé que confía en Chunta Aragonesista— y sé que valora el proyecto concesional que realizamos. Lo siento, pero no fue el Partido Socialista, fue Chunta Aragonesista, desde el Gobierno de Aragón, quien realizó este mapa concesional; fue el consejero José Luis Soro. Por tanto, confíen en nosotros. Y lo que sí tenemos que decir es que con 40 millones de euros que se pretenden dar en la compensación no da en absoluto. Esto lo tenemos calculado nosotros, es imposible: dieciocho de las diecinueve concesiones son deficitarias, y también es importante conocer la gestión y cómo se lleva todo ello a cabo.

También ha hablado de flexibilidad a la hora de subvencionar y dar fondos a lugares que tienen un reto demográfico, lo cual vemos muy positivamente. ¿Quieren experimentar? Experimenten en el paradigma de la despoblación, experimenten en Teruel, porque supondrá tener más de lo que tienen hoy en día. Hagan transporte a demanda, hagan frecuencias de autobuses diferentes, por supuesto que sí. Igual que se rechazó por unanimidad las paradas propuestas en la ley anterior, este 14 de marzo, en las Cortes de Aragón, también se ha vuelto a rechazar la supresión de las paradas atendiendo a que fuese el Estado quien aporte esos recursos. Tendremos que negociar esos recursos, porque el caso de Aragón es sangrante, así que esto hay que verlo.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Pueyo, tiene que ir terminando.

El señor **PUEYO SANZ**: El diputado del Grupo Popular se ha pasado tres minutos antes. **(Un señor diputado: Pero tú has consumido tu tiempo)**.

Concluyo con otro asunto que también es importante. Ha dicho que había 7000 millones del fondo del clima que se podían destinar —no íntegros, por supuesto— a mejorar la financiación urbana y metropolitana. En este caso, en Aragón, sabemos muy bien de lo que hablamos. En Aragón necesitamos un servicio de cercanías digno, mejores frecuencias en Huesca, estudios para empezar ese cercanías Huesca-Zaragoza y desarrollarlo. Y necesitamos —y con esto termino— financiación para la cuarta ciudad del Estado. Los consorcios metropolitanos reciben millones de euros: el de Valencia, 40 millones; el de Canarias, 50 millones; el de Barcelona, 110 millones —que para Esquerra eran insuficientes, y podemos entenderlo porque para el de Madrid son 130 millones—, pero el consorcio de Zaragoza, usted lo sabe igual que yo, recibe cero euros; la cuarta ciudad del Estado, cero euros. Y si está enamorado de proyectos transfronterizos, podemos hablar muchísimo del proyecto de la reapertura de la línea de Canfranc-Pau, que seguro que también le gustará.

Por ello, y en conclusión, queremos adelantar que en el Grupo Plurinacional SUMAR estamos trabajando en enmiendas para corregir estos recortes que fomentan la despoblación y desvertebran aún más los territorios. **(El señor Ramos Esteban: Que no hay recortes)**. Esperamos poder llegar a un acuerdo con usted y con todo el ministerio para mejorar la vida de todos los aragoneses y aragonesas, independientemente de dónde hayan nacido.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pueyo.
Por el Grupo Parlamentario VOX, la señora Rueda Perelló.

La señora **RUEDA PERELLÓ**: Disculpe, pero me tengo que ir corriendo, así que no podré escucharle. Secretario de Estado, me pide respeto y yo no le he faltado al respeto, solo he mencionado la corrupción del Partido Socialista. Son ustedes los que faltan al respeto a sus votantes y a los españoles. Habla de Estado de derecho el partido que, precisamente, pisotea ese Estado de derecho con la ley de amnistía. Ha hablado de país federal. No, lo dice la Constitución: nación española, patria común e indivisible. Ha hablado del asunto de fondo. El asunto de fondo es que no le gusta escuchar las verdades, no le gusta escuchar la corrupción de su partido y no le gusta escuchar el pago a los separatistas. Por eso, ha recriminado mi intervención. Y sepa que ni usted ni nadie me va a decir a mí ni a 3 millones de españoles lo que tenemos que pensar, comer, decir o cómo tenemos que movernos.

Por último, sí, definiendo a Málaga, como definiendo a España del PSOE más corrupto moral y económicamente. **(Protestas)**. La definiendo ante los enemigos de España y ante un Partido Popular que está acomodado en el bipartidismo. Y sí, a Irún fui hace poco, y es una yincana ir a Irún, como a cualquiera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 47

de las provincias en Galicia, así que tiene una oportunidad de oro para poder mejorar la infraestructura, porque resulta que el AVE para Irún se prometió en 1987, y ni unos ni otros han hecho nada.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Rueda.
Señora Mejías Sánchez.

La señora **MEJÍAS SÁNCHEZ**: Intervengo solo para decirle al secretario de Estado que defender el medio ambiente nunca se puede hacer a través de legislaciones que impactan negativamente en determinados sectores, señor secretario de Estado, y en este momento hemos visto cómo están el sector agrícola y el sector ganadero. **(Rumores)**.

Después, ha dicho usted que el traspaso de las cercanías era el acercamiento de los servicios públicos al administrado. ¿Usted sabe quién es la señora Raquel Sánchez? Porque hace tan solo un año y medio dijo que el traspaso de cercanías a la Generalitat no se podía hacer, porque no tenía encaje legal y se debía, además, a la estructura de conectividad de las diferentes comunidades autónomas. Pues sí que han cambiado rápido de opinión, señor Santano. Me pregunto si esto es así o es que esto es el pago del chantaje del acuerdo entre el Partido Socialista y Esquerra: el traspaso de las cercanías y la condonación de deuda de 15 000 millones. Fíjese, en Cataluña, sus socios gestionan tan bien, tan bien, que los catalanes tenemos una deuda de 10 600 euros cada catalán y una deuda, en general, de 85 000 millones de euros. Las infraestructuras de saneamiento, de potabilización, de conducción y de saneamiento del agua tienen un déficit, de tal manera que la Agencia Catalana del Agua en estos momentos tiene acumulados 541 millones sin ejecutar. Fíjese usted lo bien que gestionan. (El señor **Ramos Esteban**: **¿Qué tiene que ver esto con el transporte?**). Y claro, con esto han condenado a los ciudadanos, a los agricultores y a los ganaderos a una sequía injusta, simplemente, por no cumplir con la ejecución de aquel dinero que tenían ya recaudado a través del canon del agua.

A la señora Granollers tengo que decirle que yo cojo el Falcon todos los días para venir al Congreso. **(El señor Ramos Esteban: Te ha faltado el caso Koldo)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Mejías.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Antes había dicho que íbamos a intentar llegar a un gran acuerdo, pero después de escuchar a VOX parece difícil porque, cuando hay que hablar de transporte, hablan de otras cosas. Es que tengo que decirles que es complicado entenderles, es muy complicado entender no lo que dicen, sino por qué lo dicen. Aquí estamos hablando de una ley de movilidad y sacan ustedes cualquier cosa menos esa. Por lo tanto, doy por hecho que ustedes se quieren salir de esto. Ya me lo imaginaba, porque a ustedes todo lo que sea sostenible les chirría. Entonces, en una ley que tiene ese adjetivo, evidentemente, doy por hecho que será imposible llegar a un acuerdo. Frente al negacionismo del cambio climático, poco se puede hacer. Les tengo que decir que su ideario es muy estrecho para una España que es excesivamente grande en su diversidad, en su pluralidad y en sus distintas formas de entender, de ser y de estar en nuestro país.

Este proyecto de ley establece un marco general, casi de esencias. El artículo 149.1 habla, efectivamente, de eso, de un marco general. Y esta ley lo que viene a decir es qué es la movilidad sostenible, cuál es el concepto en todas sus aristas. No le dice a cada comunidad qué es lo que tiene que hacer con este asunto, dice qué es lo que es y que hay que hacerlo. El cómo hay que hacerlo, efectivamente, que cada entidad local decida cómo lo hace, que cada región, cada autonomía decida cómo lo hace, porque ese es el ámbito de las competencias. Pero no le podemos negar a estas Cortes el derecho a decidir que la movilidad sostenible hay que llevarla a cabo. Y si estamos de acuerdo en que hay que hacerlo, se tratará de pulir lo que haya que pulir, pero creo que hay margen, insisto, para el acuerdo.

Un último punto para introducir debate, que creo que sería objeto de otra proposición o de otro momento, es el de la liberalización del sector del transporte. El transporte interurbano tiene un concepto y es concesional, y es que hay líneas que son rentables y otras que no lo son. Al final, en las que no lo son, ¿quién paga ese déficit? El usuario que coge líneas que sí son buenas económicamente. Por lo tanto, la liberalización de la que usted habla no es tal liberalización. Es decir, en las líneas que coge mucha gente que las hagan más operadores, para que un ciudadano que está en una parada no vea un autobús que para, se puede bajar gente, pero no se puede subir gente. Eso el ciudadano no lo entiende. Por lo tanto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 48

se trata de eso. Y en las líneas que son deficitarias, que la Administración financie, para que nadie se quede sin ese servicio público.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene que ir terminando.

El señor **LÓPEZ CANO**: Eso es mejorar y, como ha dicho el secretario de Estado, poner el transporte al servicio del ciudadano, y de eso va esto.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor López Cano.

El Grupo Parlamentario Popular había gestionado su tiempo, pero tiene tiempo. Señor Herrero Bono.

El señor **HERRERO BONO**: Muchas gracias, presidenta.

Puesto que, como bien ha dicho, ya he apurado todo mi tiempo, simplemente, quiero decir varias cosas. Una es que usted ha reiterado varias veces que la ley es muy respetuosa, pero en nuestro grupo preferiríamos que fuese una ley que de verdad llegara al problema y que diera solución a los problemas que se plantean en todas las partes del transporte y de la movilidad sostenible. Nosotros ya le hemos dicho que vamos a trabajar para conseguir la mejor ley, y ahí tiene el apoyo del Grupo Popular para hacer una ley que de verdad sea fructífera, porque, como bien se ha dicho, la ley del transporte de 1987 estaba muy desfasada, luego es lógico y normal que necesitemos una nueva ley, pero una ley que de verdad dé soluciones a los problemas que tenemos planteados y que no solo sea un paraguas, como usted ha dicho.

Y dos preguntas que no me ha contestado. **(Una señora diputada: Tiempo)**. Una sobre el tema del MOVES de los vehículos pesados, que caduca el 30 de abril. El sector del transporte está muy preocupado porque, como le he dicho anteriormente, necesita certidumbre, y es justo todo lo contrario lo que le está ofreciendo hoy el Gobierno. Por eso, le pediría que hoy nos dijera algo al respecto, porque, como le digo, hay mucha gente que está esperando noticias al respecto.

También le he hablado del tema de la descarbonización y electrificación. Ustedes dicen ser los garantes de la descarbonización, pero convendrá conmigo que España es uno de los países que más retraso lleva con respecto a otros países de Europa en hitos para alcanzar esa descarbonización. Le he comentado que en esta ley no aparecía nada del despliegue de infraestructuras eléctricas, y es un tema que es exigido por la ley y, si estamos trabajando en una ley de descarbonización y queremos cumplir todos los hitos en esa materia, lo lógico, lo normal, lo coherente y el sentido común dicen que esta ley tiene que plantear medidas serias y firmes para el desarrollo de las recargas eléctricas.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Finaliza la comparecencia con el turno del señor secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Santano Clavero): Intervengo brevemente, porque el debate ha dado todo lo que podía dar de sí en este momento.

Voy a tratar de responder a las cuestiones que se me han planteado. La señora Vaquero, que no está, ha dicho que he hecho una advertencia. No, yo he dicho lo que hay, no es una advertencia, es pura información. El acuerdo que tiene España con la Unión Europea es el que es y, entre otras cosas, el hito que hay que cumplir es la aprobación de una ley —de una ley, no de esta ley— de movilidad sostenible antes de que finalice este año 2024. De eso y de otras cosas depende el quinto desembolso. Con esto no amenazo —Dios me libre—, simplemente, cuento las cosas como son.

En cuanto al objetivo de la descarbonización, si hay enmiendas sobre esto, las podremos analizar. Ya he explicado por qué esta ley no incorpora esos objetivos, porque los tiene la ley contra el cambio climático y los tienen otras planificaciones. En cualquier caso, España tiene bien fijada la hoja de ruta, que es la neutralidad en el año 2050. Es decir, podremos poner también algunos hitos intermedios, 2030 y 2040, pero el objetivo está muy claro, y es a 2050.

El pago por uso es una reflexión. Lo que puedo decir aquí es lo que ya he dicho: no está contemplado el pago por uso en el proyecto de ley de movilidad. Es verdad que en el debate con la Unión Europea hubo algún momento en que este concepto apareció, pero luego ha desaparecido. ¿Que en algún momento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 49

habrá que hacer el debate sobre el pago por uso? Pues, supongo, no tengo duda, pero este no es el momento y, por tanto, como alguien decía, no toca. Esto no toca.

Señor Gavin, estoy de acuerdo con el concepto de la proximidad, pero quizá en mercancías no tanto. Sí en pasajeros, pero en mercancías tenemos un reto, que es el de comunicar nodos logísticos. He hablado de los puertos y de las autopistas ferroviarias. Esos son largos recorridos, pero en pasajeros, sin ninguna, estoy de acuerdo, no vamos a discutir.

En el bloque ferroviario es verdad que faltan inversiones, tenemos pendientes inversiones. El equipo que estamos ahora solo nos podemos responsabilizar de los últimos tres meses, pero estamos trabajando para que esas inversiones lleguen a la Y vasca, a Extremadura, hay que completar algunas cosas en Galicia, en Andalucía. En fin, siempre que hace uno la enumeración se acaba dejando a alguien, y ese alguien siempre se disgusta. Por ejemplo, Aragón, ya que me está mirando el diputado. **(Risas)**. Pues sí, las cosas tienen una planificación, pero tenemos que ser conscientes —y este dato no lo he dado antes, pero voy a aprovechar para darlo ahora— de que, solo en soterramientos, España tiene encima de la mesa un equivalente en cifras, a día de hoy, de 40 000 millones. Nos quedan pendientes de ejecutar miles de millones de esos 40 000 millones. Abordarlos en los términos en que están supondría que durante la próxima década paralizamos las inversiones de cercanías y de alta velocidad para completar los corredores atlántico y mediterráneo y nos centramos en soterrar estaciones y vías en un par de decenas o docenas de ciudades. Creo que esto no sería razonable y que no lo compartimos. Por eso, la ley trata de poner orden en esto y fijarnos en lo importante, que es la movilidad de las personas. De lo otro se puede hablar en cada ciudad, pero en otros términos, más urbanísticos o de otra naturaleza, porque el dinero, conviene decirlo aquí, no crece en los árboles. Pero es verdad que faltan inversiones. En cualquier caso, el ministro ya ha dado datos sobre las inversiones que están en marcha. Sé que a veces son inversiones de largo recorrido, de larguísimo plazo, pero de verdad que hay un volumen enorme en marcha y se va a ir viendo en todas partes.

Hablando de Aragón, en Sagunto-Teruel-Zaragoza, ahí tenemos una mejora importantísima de la línea convencional. Estamos gastando dinero en una línea convencional que creo que va a dar un resultado, eso sí, sin cifras mil millonarias. Por tanto, en esas claves también hay que pensar.

La señora Granollers, de ERC, se ha ido, pero ha planteado un tema importante, el Fondo Social para el Clima. De ahí tenemos que conseguir muchos recursos para el transporte. Este es un objetivo prioritario.

Sé que el Ministerio de Transición Ecológica está trabajando y tenemos pendiente sentarnos a hablar de esto, pero una parte importante de los recursos del Fondo Social para el Clima tienen que contribuir a la descarbonización de la movilidad. Esto no tiene discusión, no sé cuántos recursos serán, pero no tiene discusión.

Al Grupo SUMAR, ahora hemos entrado en una deriva más territorial sobre Aragón, de verdad, se lo he dicho también al portavoz del Grupo Popular, es que Aragón es un ejemplo —discúlpeme si ha sido la Chunta Aragonesista—, me refería a que el Gobierno anterior, que estaba encabezado por el Partido Socialista —y yo entendía que ese era el Gobierno y que ustedes formaban parte de él—, era el que había hecho el mapa concesional, que es un buen mapa concesional autonómico, y que todas las comunidades autónomas deberían hacer el suyo. Nos podemos sentar y cruzando esos mapas podemos saber cuáles son las compensaciones económicas que se necesitan para evitar esos problemas de movilidad. El problema no puede estar en que el Estado siga estableciendo líneas que paren en todas partes, porque entonces estaríamos perdiendo un volumen muy grande de viajeros que se trasladarían así y que no se trasladarían entre los grandes nodos. El ejemplo que he puesto, que lo ha puesto el diputado de BNG, señor Rego, entre A Coruña y Santander si paramos en 34 sitios es evidente que es muy difícil que alguien se desplace de A Coruña a Santander y al contrario. Sin embargo, esos son los grandes polos de población para los que estaría pensada esa línea. Lo que tenemos que hacer es solapar eso con las líneas interautonómicas que den respuesta y para eso hay que hacer un mapa concesional autonómico en cada caso. Entonces nos sentaremos, podremos cruzarlos y lo vamos a compensar. He hablado de 40 millones, porque creemos que con esa cifra vamos a dar una respuesta satisfactoria. Si no fuera así, lo vamos a ver. Pero nuestra actitud es esta: la de ahorrar dinero, la de ser eficaces y la de que cada parte cumpla con su deber. Es decir, que el Estado cumpla con sus competencias, que la comunidad autónoma cumpla con las suyas y de la suma de eso que ganen todos o, más bien, que nadie pierda. Si se ha ofrecido Aragón para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 50

el *sandbox* regulatorio, estupendo. Desde luego, vamos a verlo. También me gustaría hablar de Canfranc, pero hay que hablar de esto con los franceses y los franceses no están muy por la labor. Como bien sabéis ni en el este, ni en el centro, ni en el oeste, porque no están por la labor, eso es lo que hay. Es nuestro vecino al norte, pero a veces las relaciones son difíciles.

Volvemos a VOX, no sé, a mí es que me parece, de verdad —yo no lo había vivido—, un poco impostado, porque estamos hablando de movilidad y empiezan a salir otras cosas sobre la amnistía, sobre las verdades y sobre los separatistas. Creo que ustedes tienen que asumir cómo es España. Se lo digo yo que he sido conciudadano de Abascal, porque yo conocí a Abascal en su tiempo, lo que pasa es que Abascal se fue enseguida del País Vasco y yo me quedé allí, pero él se fue. **(La señora Mejías Sánchez, haciendo gestos negativos: No.—Rumores)**. Creo que, sobre eso, a lo mejor está usted hablando sin demasiado conocimiento de causa, porque estuve durante doce años con dos escoltas detrás. Lo digo para que tenga usted cuidado con las afirmaciones que hace, porque no se las tolero a nadie, y no le tolero a nadie ninguna lección ni de españolidad ni de libertad ni de patriotismo. Porque ¿sabe usted cómo se demuestra aquí el patriotismo? De verdad, dando la cara, así es como se demuestra. **(Aplausos)**. Ya lo siento, pero, eso no se lo consiento a nadie, porque tengo dos hijos y desde niños... **(El señor Beamonte Mesa pronuncia palabras que no se perciben)**. Entonces, como yo no se lo he dicho a usted, no me lo diga usted a mí, ¿de acuerdo? **(El señor López Cano: ¡Que sí, hombre!—Una señora diputada: No tiene el turno de palabra)**. Vale. Lo que les quería decir es que tienen un problema y es que no entienden España. España es lo que es hoy, no lo que a ustedes les gustaría que fuera, y ya está. Esta es la realidad. Hablando de verdades, esta es mi verdad, esta es la España plural, diferente y con distintos idiomas: esta es la España. **(La señora Mejías Sánchez pronuncia palabras que no se perciben)**. En esta España caben las cosas que establecen los estatutos de autonomía y la Constitución que caben. Si no cupieran, ¿sabe usted quién lo diría? El Tribunal Constitucional. Esto vale para las transferencias y para la amnistía. Si a usted no le gusta y a usted le parece que es inconstitucional, hay un tribunal que se llama constitucional, que ese será al final el que decida o diga si es o no es constitucional, y todo lo demás no dejan de ser opiniones. Por tanto, verdades cada uno tiene las suyas. Nosotros tenemos la nuestra y así se la digo con esta claridad.

Respecto a Cataluña y cercanías, entiendo que encaja en el estatuto de autonomía. Desconozco lo que dijo la ministra en aquel momento, pero entiendo que encaja. **(La señora Mejías Sánchez pronuncia palabras que no se perciben)**. Yo le digo que encaja y si no encajara, pues nos lo dirán, ¿no le parece? Porque lo bueno que tiene este sistema en el que vivimos es que tiene contrapoderes y existen tribunales. Existe un tribunal, como es el Tribunal Constitucional, que nos puede decir en un momento determinado: Oiga, pues esta norma o esta ley es inconstitucional; y lo tendremos que asumir. Mientras no sea así, yo presumo que todo es constitucional mientras alguien no diga que no lo es. Es que es al revés. Esto es como la presunción de inocencia, hay que presumir que todo es constitucional mientras no se diga lo contrario, esta es mi opinión. **(La señora Mejías Sánchez: Claro)**. En cuanto a la sequía, lo que le faltaba es el que le acusaran al Gobierno. Ha hecho una reflexión sobre la culpa de la sequía. Hombre, la culpa de la sequía será de que no llueve, supongo. Otra cosa es quién tiene que tomar las medidas y en qué sitios, y yo no entro ahí, porque, desde luego, no son de mi competencia. Es muy arriesgado y yo ahí no entraría. Usted ha hecho una reflexión sobre Cataluña y la gestión, pero yo ni entro ni salgo. Yo les preguntaría: ¿Cuántos diputados tienen ustedes en el Parlamento de Cataluña? Oigan, pues trabajen para tener más diputados, porque esto es la democracia. Ustedes tienen poquitos y la mayoría somos nosotros, esto es así, esto es la democracia.

Don Nacho López, portavoz del Grupo Socialista, comparto plenamente su reflexión **(El señor López Cano: Nosotros también)**.

Al Grupo Popular, los hitos creo que sí se están cumpliendo. Lo he dejado pasar antes, pero es importante decirlo. Creo que los hitos sí se están cumpliendo. **(El señor Herrero Bono hace gestos negativos)**. El de la recarga eléctrica es un hito concreto, pero España puede decir y se puede sentir orgullosa de que está cumpliendo, de verdad, los hitos con los que se comprometió, por lo menos, en lo que toca a la movilidad sostenible. Tengo los datos y la información. De verdad que, en el momento en que no cumplamos, evidentemente, eso será noticia. Pero, en este momento, cumplimos y, si seguimos a este ritmo, cumpliremos, aunque en algunas cosas podamos estar más ajustados. El hito de la recarga eléctrica y los puntos de recarga, el plan no es del Ministerio de Transporte y no tengo una información detallada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 85

20 de marzo de 2024

Pág. 51

sobre eso. Respecto a los vehículos pesados y a la fecha del 30 de abril, no puedo darle una información concreta. Doy por supuesto que se cumplirá, pero no me atrevo a confirmárselo ahora mismo. Si le parece bien, lo puedo comprobar y se lo puedo contestar por otra vía. **(El señor Herrero Bono hace gestos afirmativos con la cabeza).**

Muchísimas gracias por la paciencia, porque nos han dado aquí casi las ocho y diez de la tarde.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor secretario de Estado.

No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

Eran las ocho y diez minutos de la noche.

En el caso de las intervenciones realizadas en las lenguas españolas distintas del castellano que son también oficiales en las respectivas Comunidades Autónomas de acuerdo con sus Estatutos, el *Diario de Sesiones* refleja la interpretación al castellano y la transcripción de la intervención en dichas lenguas facilitadas por servicios de interpretación y transcripción.

cve: DSCD-15-CO-85