



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 266

MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA ANTONIA TRUJILLO RINCÓN

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles 29 de abril de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora secretaria de Estado de Cambio Climático (Ribera Rodríguez) para informar sobre la estrategia de movilidad sostenible. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000494.)	2
Preguntas:	
De la diputada doña Joana Serna Masiá, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre:	
— Forma en la que está influyendo la extrema sequía que estamos padeciendo en los últimos años en el cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Kioto. (Número de expediente 181/000793.)	16
— Actuaciones en relación con la reducción de emisiones de CO ₂ . (Número de expediente 181/000794.)	17

	Página
De la diputada doña María Teresa de Lara Carbó, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre:	
— Convenios que se han firmado con las comunidades autónomas para la reforestación prevista en los parques nacionales. (Número de expediente 181/001383.)	19
— Intención del Gobierno de iniciar la plantación de los 45 millones de árboles prometidos. (Número de expediente 181/001385.)	19
— Número de reuniones que ha mantenido la Comisión Delegada del Gobierno para el Cambio Climático, y medidas que se han adoptado en cada una de ellas. (Número de expediente 181/001394.)	22
Del diputado don Joan Tardà i Coma, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre:	
— Medidas para compensar la pérdida de hábitat protegido en la zona de Can Sabadell en el término municipal de Viladecans con motivo de la construcción de la nueva área terminal del aeropuerto de El Prat (Barcelona) (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/047062. (Número de expediente 181/001661.)	25
— Declaración de impacto ambiental relativa al posible proyecto de ordenación de la franja litoral de Viladecans (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita 184/047064. (Número de expediente 181/001663.)	25
De la diputada doña Joana Serna Masiá, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre valoración del informe «Sostenibilidad Local, una aproximación urbana y rural» realizado por el Observatorio de la Sostenibilidad en España. (Número de expediente 181/001617.)	25

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

COMPARECENCIA DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO (RIBERA RODRÍGUEZ) PARA INFORMAR SOBRE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000494.)

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, vamos a iniciar la 19.ª sesión de la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca, estructurada en dos partes. En primer lugar, la comparecencia del Gobierno, en este caso, de la secretaria de Estado de Cambio Climático y, en segundo lugar, la formulación de preguntas a la señora compareciente.

Empezamos con la comparecencia de la secretaria de Estado de Cambio Climático, a petición propia, para informar sobre la estrategia de movilidad sostenible.

Tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Señorías, pedimos la comparecencia en esta Comisión para informarles del

estado de elaboración, del contenido y de la intención política en la estrategia española de movilidad sostenible. La convicción del Gobierno a este respecto es que, probablemente, trabajar los aspectos de movilidad constituye uno de los retos más importantes de las sociedades desarrolladas. Debemos evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo en carbono, menor consumo energético e intentar minimizar los múltiples impactos que en términos de salud, de afección a medio ambiente y de economía tienen nuestros sistemas de transporte, de tal modo que respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales que la sociedad nos exige, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas. Por tanto, la estrategia española de movilidad sostenible surge como parte del conjunto de políticas y medidas normativas a nivel nacional que pretenden integrar los principios y herramientas de coordinación entre las distintas administraciones públicas, orientando e incrementando la coherencia, la congruencia de las políticas sectoriales que faciliten esa movilidad sostenible y reduzcan impactos negativos tan variados como son las emisiones y otros contaminantes a la atmósfera, el ruido, la congestión y la salubridad de nuestras ciudades, las alteraciones significativas en la estructura territorial y el consumo de recursos. Para que se hagan una idea, aproximadamente el 38 por ciento del total de energía final consumida en nuestro país procede de consumos de

movilidad, consumos de transporte; casi el 80 por ciento del sector de la carretera, el aéreo está en torno al 14 por ciento y el marítimo en algo más del 4 por ciento. Es asimismo el sector del transporte por carretera el que más ha crecido en el inventario nacional de gases de efecto invernadero desde 1990. Por tanto, constituye una de las grandes prioridades, identificadas ya en la estrategia europea de desarrollo sostenible, hacer hincapié en la importancia de revisar las políticas sectoriales e integrar esos objetivos ambientales como elementos que, además, favorecen una mejor gestión económica de los recursos. Este es uno de los aspectos que fue identificado desde la legislatura anterior, yo diría que por la práctica totalidad de los grupos parlamentarios, como básico para avanzar en un Estado moderno, en un Estado en el que se incorporen principios básicos, elementos renovados de los contenidos de derechos fundamentales, como el derecho a la salud, al medio ambiente o a la libre circulación de mercancías y personas en nuestro territorio. Por eso, la Comisión Delegada del Gobierno para Cambio Climático en su primera reunión, en la reunión constitutiva celebrada el 17 de julio de 2008, pretendió dar a conocer cuáles eran las líneas estratégicas prioritarias de la acción del Gobierno en la primera mitad de esta legislatura y entre ellas subrayó como fundamental la movilidad sostenible. ¿Qué hemos hecho desde entonces? Lo primero fue constituir un grupo de trabajo interministerial, al que se le encomendó la elaboración de un borrador de estrategia española de movilidad sostenible.

Para que vean la pluralidad de sectores, de intereses, de políticas afectadas cuando hablamos de movilidad, hago un repaso rápido de las distintas representaciones ministeriales: la Oficina Económica del Presidente del Gobierno; el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, con la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y la Oficina de Cambio Climático; el Ministerio de Fomento, con la Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial y el Cedex; el Ministerio de Economía y Hacienda, con las direcciones generales de Tributos, Presupuestos y Política Económica; el Ministerio de Administraciones Públicas con la Dirección General de Cooperación Local; el Ministerio del Interior, con la Dirección General de Tráfico; el de Trabajo e Inmigración, con la Dirección General de Trabajo; Industria, Turismo y Comercio, con la secretaría general entonces, hoy Secretaría de Estado de Energía, la Dirección General de Industria y el IDEA, y el Ministerio de Sanidad y Consumo, con la Dirección General de Salud Pública y Salud Exterior. El proceso de elaboración de esta estrategia ha tenido en cuenta el marco político y normativo vigente en el momento en el que el Gobierno adopta la decisión política de priorizar este trabajo. Toma en consideración el Plan estratégico de infraestructuras y transporte, la estrategia de ahorro y eficiencia energética en España, el Plan de Energías Renovables, la estrategia española de desarrollo sostenible y leyes tan importantes como la de calidad del aire y protección de la atmósfera y la Ley del Ruido.

Desde la constitución de este grupo de redacción hasta la elaboración del primer borrador que es conocido, comentado y matizado, e incorporadas nuevas reflexiones por la Comisión Delegada del Gobierno para el Cambio Climático, pasan algunos meses. El 22 de diciembre de 2008 es cuando la Comisión Delegada del Gobierno recoge ese primer texto e introduce algunos comentarios, algunas mejoras, el fortalecimiento de la congruencia de distintas responsabilidades sectoriales para poder presentar un segundo borrador a información pública desde el 16 de enero de 2009 hasta el 7 de febrero. El periodo de información pública permitió alegaciones variadas, alegaciones procedentes de distintas administraciones públicas, a las que también se les había facilitado el documento directamente a través de los distintos órganos de coordinación y participación de las administraciones territoriales, de asociaciones ecologistas, de sindicatos, de otras asociaciones e incluso de particulares. Esta ha sido una experiencia interesante que permitió por un lado concretar algunos aspectos que quizá no habían quedado suficientemente bien reflejados en el borrador y por otro, constatar la generalizada opinión-demanda de un compromiso asumido por el Gobierno en la presentación del programa con el que el Partido Socialista Obrero Español concurrió a las elecciones, y es la necesidad de disponer de un marco normativo específico, de una ley en la que el conjunto de los poderes públicos alcancemos un marco de convivencia básica que, como digo, dote de un contenido actualizado a derechos tan importantes como la salud, el medio ambiente o la libre circulación en esa perspectiva, en la necesidad de profundizar en una mejora de la sostenibilidad de la movilidad en España. Por último, en marzo de 2009 el texto reformado tras las alegaciones pasó por el grupo interministerial de cambio climático para ser presentado a la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático con las comunidades autónomas y al Consejo Nacional del Clima el 25 de marzo, donde he de decir que fue respaldado por unanimidad de todos los presentes; todas las comunidades autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias en el primer caso, y a ello se suman los agentes sociales, las organizaciones ecologistas y distintos representantes de la academia en el Consejo Nacional del Clima. Quiero destacar esto porque de nuevo, en ese foro de participación, el texto de la estrategia es bienvenido y además se reflexiona sobre la necesidad de que sea considerado un elemento instrumental de primer orden para dar el siguiente paso: la elaboración de un anteproyecto de ley de movilidad sostenible, compromiso del Gobierno, para poder ser presentado a las cámaras lo antes posible.

¿Qué estructura tiene esta estrategia? La estrategia está dividida en distintos apartados. Los tres primeros pretenden introducir un diagnóstico de la movilidad en España y el marco de referencia fundamental que ha sido tenido en cuenta, y hay un apartado dedicado a los objetivos que debe perseguir una movilidad sostenible. No se trata de disponer de infraestructuras de transporte exclu-

sivamente. Evidentemente, hay objetivos que están muy por encima y que son más amplios que la disponibilidad de infraestructura, en todo caso necesario para facilitar cambios modales importantes, directrices generales que inspiren las distintas actuaciones por cada una de las administraciones responsables parcialmente en cuestiones de movilidad, medidas recomendadas en áreas prioritarias de actuación, herramientas y elementos que permitan facilitar la coordinación, la cooperación entre administraciones públicas y el seguimiento de la estrategia.

Hemos intentado, en primer lugar, definir brevemente las razones por las que es fundamental disponer de este marco de referencia común, hacer un diagnóstico de los elementos de conflicto y los impactos más significativos que nos parece deben ser tenidos en cuenta en las medidas que se proponen, datos tan significativos como son el fuerte crecimiento de la demanda de viajeros y mercancías en los últimos años, que ha sido canalizado preferentemente a través de la carretera, generando un desequilibrio modal que ha venido en paralelo a un declive del ferrocarril en términos porcentuales, que debe ser recuperado como un modo extraordinariamente eficiente y con menor impacto que otros; la ocupación del espacio urbano por infraestructuras para la circulación y el aparcamiento de vehículos, limitando la disponibilidad de ese espacio para el ciudadano; la necesidad de fortalecer la integración de los diferentes modos de transporte; las altas demandas de energía y la fuerte concentración geográfica y estacional de nuestra actividad turística, con impacto por tanto asociados a las demandas de transporte y movilidad diferentes; y por último, aspectos también interesantes desde el punto de vista de salud del conjunto de los ciudadanos, como es la progresiva sedentarización producida por esos nuevos hábitos sociales asociados al uso del vehículo privado. En los impactos se han identificado algunos tan variados como son las emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes locales, el ruido, la congestión del tráfico en nuestras ciudades, la fragmentación de hábitats como consecuencia de las infraestructuras, el uso de recursos renovables y no renovables, como energía, suelo, minerales y otros materiales, no siempre del modo más inteligente y eficiente posible, y los impactos en la seguridad y salud de los ciudadanos.

Las referencias fundamentales que se han tomado en consideración han sido de dos tipos: las referencias procedentes del ámbito comunitario, sabiendo que es uno de los aspectos más importantes y donde más crecimiento de actividad ha habido a nivel comunitario; y las referencias a nivel nacional. Por ejemplo, en el ámbito comunitario cabe destacar el Libro Blanco del transporte de la Unión Europea, revisado en el año 2007, y el Libro Verde sobre el transporte urbano, así como numerosas disposiciones normativas repartidas a través de las distintas políticas comunitarias, tanto de infraestructuras de transporte como medio ambiente o salud que, entre otras cosas, se marcan como objetivos prioritarios el desarrollo y la optimización de los medios

existentes; la protección y movilidad de los ciudadanos, en especial para las personas con menor movilidad; la necesidad de promover una evaluación ambiental integrada de las grandes decisiones sobre el territorio y, por tanto, las afecciones que sobre esas grandes decisiones de uso del territorio tienen las grandes infraestructuras de transporte; la reducción de los gases de efecto invernadero a medio y largo plazo, disminuyendo la dependencia del petróleo y fomentando la utilización de energías renovables; la trascendencia que tiene en términos de medio ambiente urbano y calidad del aire que respiramos, puesto que son la principal fuente de emisión de contaminantes locales, partículas y elementos nocivos para la salud; y una nueva línea extraordinariamente interesante, que yo diría que se ha puesto en boga, especialmente en estos últimos meses, como es la competitividad y los mercados a medio y largo plazo en el ámbito de la industria del automóvil, promoviendo una investigación y desarrollo tecnológico que impulse soluciones de vehículos limpios y eficientes, fomentando un mejor uso de la energía producida en los vehículos, así como la aplicación de nuevas tecnologías que permitan mitigar los impactos y que probablemente están en el corazón de la actual discusión estratégica en la práctica totalidad de las casas de fabricantes de automóviles como elemento destacado de competitividad a medio y largo plazo en los mercados internacionales.

Junto a esto, como decía, se suman algunas referencias básicas a nivel nacional extraordinariamente importantes. Señalaba antes algunas y empezaba por la estrategia española de desarrollo sostenible, aprobada al final de la legislatura 2004-2008, entre cuyas áreas prioritarias destacan dos especialmente importantes o con incidencia directa en las cuestiones de movilidad: primero, la que tiene que ver con cambio climático y el compromiso de una fuerte reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y promoción de energías limpias en nuestro país y, segundo, la dedicada a transporte sostenible. Disponemos, además, de un Plan estratégico de infraestructuras y transporte para los años 2005 y 2020, en cuya aplicación hemos ido observando progresivamente una vocación de cambio modal, una incorporación de directrices generales y grandes líneas de actuación de políticas de transporte de competencia estatal, orientándose a favorecer el transporte por ferrocarril; la estrategia española de ahorro y eficiencia energética para el periodo 2004-2012, con sus planes de acción correspondientes, completadas posteriormente por otras medidas del Gobierno; el Plan de Energías Renovables y, como decía antes, la Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera, con sus sucesivos desarrollos reglamentarios; la Ley del Ruido, con su posterior desarrollo, que nos permite una mejor gestión del ruido ambiental, una zonificación y objetivos de calidad y emisiones acústicas en nuestras grandes áreas urbanas y centros neurálgicos de transporte; así como la promesa de trabajar, sobre la base de lo que aquí hemos identificado, en la redacción de un anteproyecto de ley de movilidad sostenible.

Los objetivos de la estrategia se dividen por grandes temas. El primero de ellos es el que tiene que ver con el territorio, con la planificación del transporte y sus infraestructuras. El Gobierno considera que es importante integrar la movilidad sostenible, la planificación del territorio y el desarrollo urbanístico de una manera más congruente; desarrollar mecanismos de coordinación y cooperación administrativa; facilitar la accesibilidad en todo el territorio y reequilibrar el reparto modal. Respecto a cambio climático y reducción de la dependencia energética, hay dos objetivos cualitativos básicos fundamentales: primero, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector y, por tanto, asociado fundamentalmente a cuestiones de eficiencia energética y a un uso más eficiente del vehículo; y, segundo, de manera concreta, facilitar el cumplimiento de los objetivos sectoriales que la estrategia española de cambio climático en el escenario de cumplimiento del Protocolo de Kioto se marca el Gobierno desde el año 2006. Respecto a los objetivos que tienen que ver con calidad del aire y ruido, el Gobierno entiende que este es un elemento fundamental para facilitar la consecución de los objetivos de mejora de calidad del aire en zonas urbanas, preconizado por la ley, así como disminuir los niveles de contaminantes atmosféricos, en algunos casos extraordinariamente significativos en las grandes áreas metropolitanas y, como decía antes, evitar la superación de los estándares de ruido establecidos en las grandes áreas metropolitanas. Respecto a seguridad y salud, la intención es mejorar la seguridad en todos los modos de transporte y fomentar las acciones contra la sedentarización. En cuanto a la gestión de la demanda, la intención es racionalizar la demanda de los distintos modos de transporte, aportando incentivos a los diferentes agentes que facilitan la prestación de servicios.

Por tanto, tenemos un conjunto de directrices generales que se concretan posteriormente en cuarenta y ocho medidas estructuradas en la áreas que acabo de comentar: veintidós en el ámbito del campo del territorio, la planificación del transporte y sus infraestructuras; nueve en cambio climático y reducción de la dependencia energética; cuatro en calidad del aire y ruido; seis en seguridad y salud y siete en gestión de la demanda. Algunas de ellas merece la pena que sean subrayadas. Por ejemplo, en el ámbito del territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras, los objetivos fundamentales están asociados al desarrollo de una red ferroviaria de altas prestaciones, la creación de itinerarios ferroviarios preferentes para mercancías, la promoción de planes de movilidad sostenible y, sobre todo, potenciar el urbanismo de proximidad. Respecto a cambio climático y reducción de la dependencia energética: priorizar aún más, porque creo que vivimos en un país donde los datos son extraordinariamente positivos, el empleo de transporte público; promover una mayor presencia y una ganancia progresiva del vehículo limpio y eficiente; y promover la introducción, con todas las cautelas de seguridad ambiental y social correspondientes, de bio-

carburantes en el mix de los carburantes que son empleados por nuestros vehículos. En cuanto a la calidad del aire y del ruido, la identificación de zonas de bajas emisiones en zonas altamente pobladas, el diseño del mapa de ruido y las áreas de limitación de velocidad y respecto a la seguridad y salud, mejorar y promover una mejora de la accesibilidad para las personas con disminución de capacidades en términos de movilidad, la seguridad vial y la seguridad en los modos de transporte. Y, por último, con relación a la gestión de la demanda, incrementar la información al ciudadano, incentivar la puesta en marcha de medidas económicas que faciliten y promuevan el uso del transporte público y medidas coercitivas que permitan mejorar la sostenibilidad del transporte.

La estrategia, como decía antes, cuenta con distintas herramientas, que son propuestas como fundamentales para el desarrollo y aplicación de las medidas aquí enumeradas, que van desde la puesta a disposición en la web de elementos, proyectos e iniciativas en la materia, básicas para inspirar comportamientos equivalentes en responsables públicos en el ámbito local, así como el impulso de los programas de divulgación y de investigación y desarrollo en esta materia. Entre los instrumentos de coordinación identificados en la estrategia destacan, en primer lugar, la Red de ciudades por el clima, con una vocación claramente orientada a impulsar este tipo de respuestas en el ámbito local; el Consejo Nacional del Clima; la Comisión de coordinación de políticas de cambio climático; las mesas sectoriales de seguimiento de la evolución de las emisiones en los sectores difusos; el Observatorio de la movilidad metropolitana; y los diversos foros de movilidad existentes a nivel local y autonómico.

El seguimiento y la revisión de la estrategia deberán ser llevados a efecto a distintos niveles. Evidentemente en el ámbito de la Administración General del Estado lo será a través del grupo de trabajo interministerial; en el ámbito del seguimiento de las medidas de la Administración General del Estado y su congruencia con las que pongan en práctica las comunidades autónomas y los entes locales aprovecharemos las herramientas recién definidas. Por tanto, esta estrategia, como indicaba con anterioridad, tiene, primero, un valor extraordinariamente importante a la hora de identificar los grandes campos, las grandes áreas de trabajo, donde es importante reforzar la congruencia de las medidas sectoriales. Segundo, tiene un valor extraordinariamente importante de cara a entender cuáles son las preocupaciones y, sobre todo, cuáles son las premisas básicas sobre las que construir el consenso suficiente para que esa ley de movilidad sostenible a la que nos hemos comprometido pueda tener respaldo de todos los grupos parlamentarios y nos permita dotarnos de un marco normativo común en el que se identifiquen los principios, las directrices básicas, los objetivos compartidos por todos los ciudadanos españoles y las herramientas de coordinación entre las distintas administraciones públicas para maximizar la

congruencia de las diferentes medidas adoptadas por cada una de ellas. En los próximos días esta estrategia, en los términos que les acabo de comentar, será elevada a Consejo de Ministros para su toma de conocimiento y su posterior divulgación en la página web de los distintos ministerios implicados.

La señora **PRESIDENTA**: Vamos a iniciar un primer turno de intervenciones de los distintos grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señora secretaria de Estado, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) le queremos dar las gracias por su presencia, por su comparecencia y por los datos que ha aportado. En primer lugar, lamento no haber llegado puntualmente a su intervención. Por tanto, me disculpará usted y los compañeros y compañeras diputados si hago alguna observación que usted ya haya relatado, pero el pluriempleo de los diputados de los grupos minoritarios conlleva estos pequeños problemas.

Usted comparece para informar sobre la estrategia de movilidad sostenible. Desde luego, nuestro grupo está absolutamente de acuerdo en que dentro de las estrategias para luchar contra el cambio climático, las de movilidad conllevan una gran oportunidad por la intensa colaboración que en estos momentos está significando dos emisiones producidas por el sector del transporte en el cambio climático. Por tanto, nos parece un elemento básico. A partir de aquí, compartimos también que hay que definir una estrategia desde el punto de vista de sus responsabilidades, las responsabilidades del Estado, pero llegados a este punto, como conocerá seguramente la señora secretaria de Estado, nuestro grupo no desearía que esta estrategia conllevara una invasión competencial. Digo esto porque usted ha anunciado un proyecto de ley sobre movilidad sostenible, que fue un tema discutido a petición de un grupo político en el Pleno de este Congreso de los Diputados y en cuyo proyecto, que lógicamente puede no tener absolutamente nada que ver con el del Gobierno, había clarísimos elementos de invasión competencial. Por tanto, es un tema sumamente delicado. Nosotros entendemos que bajo el concepto de movilidad sostenible hay un cúmulo competencial de gran complejidad ejercido, por ejemplo, por corporaciones locales. El transporte urbano es una competencia clarísima de las corporaciones locales, el transporte interior de las comunidades autónomas es una competencia clarísima de las comunidades autónomas y, lógicamente, si desde el Gobierno del Estado se pretendiera modificar estas políticas o condicionarlas, no haríamos un buen favor. Otra cuestión muy distinta sería que sobre la base de estos criterios de movilidad sostenible pudiéramos resolver problemas que efectivamente tienen nuestras corporaciones locales, también las comunidades autónomas, pero sobre todo las corporaciones locales, que son, por ejemplo, las gravísimas dificultades de financiación de los sistemas de

transporte público urbano que, como usted lógicamente comparte, constituye uno de los elementos básicos en esta estrategia de movilidad sostenible. Por tanto, este es un primer elemento que, a nuestro entender, hay que tener en cuenta. Otro elemento, no menor, es la coordinación con el Ministerio de Fomento, que es el que ejerce las competencias sobre el transporte. En este sentido usted ha hecho una apelación al PEIT. Nosotros somos francamente muy críticos con los aspectos ambientales del PEIT. Creemos que el PEIT es muy deficiente y más deficiente aún es su desarrollo. El fracaso estrepitoso de todo lo referente al transporte de mercancías por ferrocarril, reconocido por la anterior ministra, y que es una asignatura pendiente e importantísima que debemos resolver. No digo que lo tenga que resolver usted, pero en cualquier caso el Gobierno sí que tiene que resolverlo. O el fracaso que hoy le contaba al señor ministro actual sobre el tema de regionales, el importantísimo transporte por ferrocarril donde se están perdiendo usuarios cada año. Por tanto, las contradicciones del PEIT, si quiere luego entramos en el debate de algunas que me gustaría que corrigiera. Por ejemplo, una cosa que es una barbaridad ambiental que debería corregirse —usted debería lograr que se corrigiera mañana mismo— es que en el PEIT se dice que solo se harán autopistas de peaje donde ya hay una autovía libre al lado. Es decir, una autovía de peaje y una autopista libre ocupando territorio, cargándose corredores biológicos y simplemente por una especie de no sé qué criterio extraño de que el ciudadano escoja. Como el ciudadano no es estúpido, lógicamente si una es de pago y otra gratuita, va a escoger. Este es un criterio escrito en el PEIT. ¿Ha pasado esto algún análisis de sostenibilidad? No sé si lo ha pasado. Desde luego, el profesor aquí no tenía su día. Por tanto, le pediría que estos aspectos y otros muchos más del PEIT fueran corregidos. Yo no pido que el PEIT tenga un notable, pero que como mínimo logre un aprobado desde el punto de vista ambiental. Repito, el PEIT objetivamente, desde el punto de vista ambiental, es un pésimo plan y debemos hacer lo posible para corregirlo. Esta sí que es una competencia del Gobierno del Estado, puesto que el PEIT es una competencia clarísima del Estado.

Un elemento por el que nosotros sí compartimos su estrategia —y a mí me ha gustado la música de lo que usted ha dicho y me gustaría poder conocer más medidas— es en el uso racional del coche. Vamos a intentar que todos los que puedan vayan en transporte público, pero no seamos ingenuos, porque hay un porcentaje altísimo de ciudadanos que seguirán utilizando su vehículo privado y parece inteligente racionalizar el uso de este vehículo privado con medidas de todo tipo. Llenar más el vehículo, por ejemplo. O se me ocurre que en lugar de no querer saber nada de la Directiva Euroviñeta, a lo mejor es más inteligente enfocarla hacia donde algunos países inteligentes lo enfocan: los peajes van a ser más baratos para los que llevan los coches llenos. Esto me parece una medida de uso racional del coche. El fomento de los biocombustibles, usted ha hecho una

apelación que es la que se hace siempre: sin perjuicio de, con la prudencia con, etcétera. ¿Qué piensa usted concretamente? ¿Qué vamos a hacer para lograrlo? Por ejemplo, en Cataluña hay tres plantas y las tres están paradas, por lo que la estrategia no debe de funcionar demasiado bien. Las tres que hay construidas están paradas. A las personas que se les ha dicho que invirtieran en esto resulta que se están arruinando; algo no hacemos bien. Hay temas importantes como el fomento a través de las capacidades que tiene el Estado, *carsharing* o *carpooling*, temas impositivos y desde luego el tema de vehículos deficientes.

Aquí hay temas que no son responsabilidad de su ministerio pero lógicamente usted puede hacer mucho por coordinarlos, como es el de los vehículos eléctricos. Señorías, los vehículos eléctricos serán posibles si hay redes para enchufarlos de forma racional. En nuestro modelo no podemos copiar este aspecto del modelo anglosajón porque los anglosajones viven mayoritariamente en sus casitas, cada uno tiene su garaje, su enchufito y cada uno paga; aquí vivimos en bloques de pisos, el parking es comunitario, no hay contadores individuales, etcétera. Esto parece una tontería pero no lo es. Para que esto funcione hay que resolver estos temas y alguien debe hacerlo; alguien tiene que arremangarse y pasar de las grandes palabras, como decía ayer el presidente francés, que nos impresionó a todos mucho cuando decía que hay pasar de los lugares comunes, de las declaraciones majestuosas a los hechos. Por tanto, esta sí es una competencia clara que tiene que resolver el Estado; cómo podemos lograr que haya vehículos eléctricos pero también sitios donde enchufarlos para el ciudadano normal, que es el señor de Vallecas o el señor de L'Hospitalet de Llobregat, que vive en un bloque de pisos y no en casitas en el campo como, por ejemplo, los señores de Edimburgo.

Hay otro tema que también me parece importante, y es que —para que me entienda— no es compatible hacer un discurso de sostenibilidad y oponerse a la Directiva de la Euroviñeta; no es compatible. Es decir, la Directiva de la Euroviñeta no puede castigar —nuestro grupo lo tiene clarísimo— al sector del transporte. Hay que tomar medidas para que esto no signifique un aumento de la presión fiscal pero, dicho esto, actuar en Europa como los más antiecológicos, los más antiverdes, los más regresivos poniendo todas las trabas a la aplicación de la Directiva de la Euroviñeta y a su comprensión de los aspectos ambientales no es compatible con querer presumir aquí de una política ambiental brillante, y esto hay que resolverlo. Usted y este ministerio son los aliados con quienes queremos resolverlo, aunque a lo mejor haya otros ministerios que simplemente quieran apuntarse a las soluciones fáciles para problemas importantes, como la relativa al sector del transporte. No se puede decir que no a la Euroviñeta porque esto va a llegar y el papelón que está haciendo la Administración española en Europa en este sentido es grave. Repito —para que se me entienda—, todo esto sin perjuicio de que no podemos

gravar ni un euro más al sector del transporte pero sí racionalizar las políticas tarifarias.

En definitiva, señora secretaria de Estado, yo creo que tiene usted un trabajo apasionante, que tiene muchas cuestiones que resolver y que sobre todo tiene un papel muy importante en la coordinación —autoridades locales, comunidades autónomas, Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria y Energía—, pero lógicamente el objetivo es un objetivo ambicioso que compartimos, un objetivo en el cual va a encontrar a Convergència i Unió como aliado absolutamente fiel pero con una particularidad: sin concesiones a la demagogia pero diciendo la verdad. Es decir, si el PEIT es insostenible, nosotros vamos a decirlo; si los análisis ambientales del PEIT no superan la nota de una clase de primaria, vamos a decirlo y vamos a intentar que su influencia sobre el Ministerio de Fomento sea positiva en este sentido. Para terminar, reitero mis disculpas por la tardanza y si ya ha relatado algunos de estos aspectos y ahora le estoy haciendo perder el tiempo a usted y, sobre todo, a mis compañeras y compañeros diputados, les pido disculpas anticipadas.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora De Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Señora secretaria de Estado, gracias por la exposición del documento que nos ha traído hoy aquí sobre la estrategia española de movilidad sostenible. He leído el documento con atención y tengo que decirle que efectivamente el documento es una especie de compendio, de resumen de cosas ya expuestas, muchas de ellas por usted misma. Yo diría que es un marco de referencia en el cual hay una serie de recomendaciones y una serie de propuestas de actuación. En definitiva es más bien un documento de buenas intenciones. La mayoría de las propuestas que aparecen en la estrategia española de movilidad sostenible ya están recogidas en la estrategia española de cambio climático. Muchas de las referidas al tema energético ya están recogidas en el plan de medidas urgentes de julio del pasado año, y la gran mayoría de actuaciones son de competencia municipal o de competencia autonómica. Por consiguiente, si tuviera que definir este documento diría que muchas de las propuestas que aparecen en él son compartidas por nuestro grupo parlamentario —como no puede ser de otra manera— pero realmente aportar, lo que se dice aportar, no aporta mucho más que las buenas intenciones.

En la primera página de la introducción hay un párrafo que dice: La estrategia española de movilidad sostenible contiene propuestas de actuación que se podrán adoptar por las administraciones, empresas, instituciones y la ciudadanía en general. Yo creo que esto es exactamente a lo que se refiere el documento, propuestas que se podrán adoptar por las distintas administraciones y muchas de las cuales ya están siendo llevadas a cabo por ayuntamientos y comunidades autónomas. Por consi-

guiente, le doy el valor de compendio y comparto muchas de las medidas recogidas.

Para no extenderme ni repasar punto por punto lo que usted ha dicho, he marcado una serie de aspectos. Por ejemplo, respecto a los temas de consumo energético y de biocarburantes, sé que esto es competencia del Ministerio de Industria, pero como ha dicho mi antecesor en el uso de la palabra me gustaría que me aclarase por qué si en España se han hecho en los últimos años tantas plantas de bioetanol muchas están cerradas y por qué la mitad de las que existen funcionan a la mitad de su capacidad así como por qué seguimos importando bioetanol del exterior, bioetanol que hay que precisar que viene primado, y en cambio nuestras plantas están cerradas. Esto es asunto que no entiendo y sobre el que usted tal vez podría arrojar más luz.

Nos da usted una serie de datos muy interesantes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero; sobre lo que aporta el sector transporte; lo que puede y debe hacerse para disminuir estos gases a largo plazo y para disminuir la dependencia energética, y nos habla de impulsar una serie de políticas que por supuesto compartimos. Nos habla de los coche híbridos, de los coches eléctricos de que informa el Ministerio de Industria, pero todos estos impulsos, como tales, se quedan en nada porque evidentemente para impulsar el coche eléctrico habrá que incentivarlo para que el ciudadano lo pueda comprar. Si no se incentiva el coche híbrido, hoy por hoy es mucho más caro que el coche normal y la etapa de recesión económica por la que estamos pasando no ayuda a que entre todos se pueda llegar a una utilización de un vehículo más limpio y más eficiente, que sería lo deseable.

En el apartado sobre cambio climático y disminución de la dependencia del petróleo y de las muchas actuaciones que se han hecho, nos habla de las medidas que se tomaron en el Plan de activación de ahorro y de eficiencia energética 2008-2011. Efectivamente este plan existió, se presentó varias veces y tenía treinta y tantas medidas, una de las cuales era la relativa al Plan VIVE, plan que intentaba fomentar los vehículos ecológicos. Como usted recordará, la primera versión de este plan fracasó —hubo que modificarlo— y la segunda versión va mejor pero no es suficiente para fomentar el mercado del automóvil. En este sentido, nosotros hemos solicitado en varias ocasiones en el Pleno del Congreso y en Comisión que se adopte un nuevo Plan Prever, es decir, ayudas directas al cambio de vehículo por otro más limpio y menos contaminante con el doble objetivo de disminuir las emisiones y de ayudar al sector del automóvil. Aquí no se quiere hacer cuando, sin embargo, se está haciendo en países vecinos como Alemania, Italia, Reino Unido. También se está haciendo en La Rioja, donde desde que se ha implantado este procedimiento de ayuda directa a la compra de un vehículo limpio ha subido la venta de automóviles y, de hecho, se está activando la economía en la región. En mi opinión sería algo interesante a seguir.

Dentro de las medidas de eficiencia energética —no lo ha dicho usted; por supuesto no tiene que hacerlo porque es una medida del Ministerio de Industria—, me gustaría recordar que efectivamente en una época como la actual hay que invertir el dinero y hay que hacerlo bien; no hay que invertirlo en regalos. Aquí tenemos el caso de la famosa bombilla que nos cuesta a los españoles 128 millones de euros para que los españoles recojamos dos bombillas ecológicas. Respecto al reto hoy día de la bombilla de bajo consumo, yo creo que no es que los españoles no la conozcan —la conocen—, es el precio de la bombilla. Si no me he enterado mal, en la campaña que se ha organizado en Aragón, que es el primer sitio donde se han repartido bombillas, se han repartido alrededor de 200.000, lo que supone el 30 por ciento. Esto nos da una idea de la magnitud del desconocimiento de la gente, de lo poco que se quiere molestar o simplemente del hecho de que en estos momentos el dinero hay que emplearlo en inversión productiva y no en subvenciones que, desde el punto de vista de mi grupo parlamentario, no son adecuadas en este momento.

Por otra parte, hay un apartado que nos habla de la estrategia española de desarrollo sostenible. En este punto no tengo por menos que decirle que respecto a la estrategia española de desarrollo sostenible había un informe del Consejo Económico y Social. Hice una pregunta recientemente de si ya se había cumplido lo que decía el informe del Consejo Económico y Social. Cuando se aprobó la estrategia española de desarrollo sostenible decía el Consejo Económico y Social que en la estrategia no se consideraba la influencia del factor de la inmigración en España y no se tenía en cuenta que se empezaba un declive económico. En la pregunta que he hecho ya diciendo si se habían adaptado el aspecto social y el económico de esta estrategia se me ha contestado que se adaptarán cuando toque la revisión, que creo que es a los dos años. Si esta estrategia no tiene en cuenta el contexto económico y social, malamente puede conducirnos a nada objetivamente bueno.

Nos habla usted, cuando se refiere a cambio climático y reducción de la dependencia energética, de modos de transporte sostenibles. En esto estamos todos de acuerdo, está claro, pero los modos de transporte sostenible hay que fomentarlos, impulsarlos e incentivarlos porque, obviamente, las redes peatonales están muy bien, los itinerarios de bicicleta en las ciudades están muy bien, pero hace falta plantear también el transporte público y este es caro y estamos en un momento en que parece que no hay dinero para nada.

Plantea la estrategia en otro momento de ajustar los sistemas de transporte a la demanda en las zonas de baja densidad de población, este es uno más de los aspectos a los que se refiere esta estrategia, actuaciones que ya se están haciendo en comunidades autónomas. El otro día compareció en la Comisión de Cambio Climático la consejera de Castilla y León y a todos nos chocó cuando nos explicó que eso se estaba efectuando, sobre todo para

ajustar el transporte en las zonas de baja densidad de población.

En suma, ¿qué quiero decir con todas estas cosas? Quiero decir que compartimos la filosofía, compartimos las intenciones, pero creo que esto es como si se hubiera recopilado lo que se hace en las comunidades autónomas, en los ayuntamientos, en las estrategias, que son buenas intenciones y poco más, porque cuando usted nos habla de mapas de ruido, es competencia municipal; cuando usted nos habla de elaboración de planes de acción para reducir el ruido, es competencia municipal; cuando nos habla de cómo tiene que ser el urbanismo, es competencia autonómica y cuando nos habla de la accesibilidad para personas con movilidad reducida, por supuesto que hace falta accesibilidad, pero esto también es competencia municipal. En resumidas cuentas, creo que efectivamente es necesario racionalizar el uso del vehículo privado, pero para ello hace falta, por un lado, mejorar el transporte público y, por otro lado, hacen falta infraestructuras para el transporte. En las ciudades, por ejemplo, hacen falta más trenes de cercanías, que se han olvidado durante muchos años, al menos en la Comunidad de Madrid; hacen falta trenes para el transporte de mercancías por ferrocarril —todos creemos que es importante— y, a la postre, lo que hace falta es financiar todas estas infraestructuras. Mi pregunta es si en el escenario económico en que nos encontramos es posible subvencionar todas las infraestructuras que hagan posible avanzar hacia un modo de transporte más sostenible. También quiero decirle que muchas de las medidas que aquí se ponen creemos que hay que incentivarlas, porque entre algunas medidas se plantean los peajes en las ciudades —nosotros no estamos de acuerdo realmente con los peajes en las ciudades—, pero hay que incentivar la compra de vehículos adecuadamente, hay que incentivar el transporte público limpio, los combustibles limpios, y para todo esto, señora secretaria de Estado, hace falta dinero, mucho dinero, y le pregunto si en esta estrategia se ha tenido en cuenta el escenario económico actual en el que nos estamos moviendo.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Morán.

El señor **MORÁN FERNÁNDEZ**: Quiero agradecer a la secretaria de Estado su esfuerzo porque viene a la Comisión directamente desde Washington y eso es de agradecer, tanto por el esfuerzo como por el contenido de la intervención y la información que nos traslada a los grupos parlamentarios en relación con la en estos momentos aún en tramitación estrategia española de movilidad sostenible, pendiente de la puesta en conocimiento del Consejo de Ministros.

Tuvimos ocasión de escuchar ayer a los representantes de la coalición Clima en una intervención en la Comisión Mixta de Cambio Climático y nos trasladaban una reflexión que creo que es interesante en relación con algunas dudas que se puedan plantear a la hora de poner

en marcha las medidas que se recogen en esta estrategia, y es aquella que va referida al momento que atraviesa la economía mundial poniéndola en relación directa con la situación de crisis climática mundial. La reflexión que compartían con nosotros era la de que probablemente en términos económicos cada euro invertido en medidas que vayan a favor de la reducción de emisiones, cada euro invertido en mitigar las consecuencias del cambio climático ahora puede ahorrarnos entre 3 y 5 euros si reconducimos la actual situación en la que nos desenvolvemos como sociedad. Con lo cual, probablemente sea necesario reflexionar en que todo aquello que pueda suponer en estos momentos una inversión desaconsejable desde algún punto de vista en una situación de crisis económica, no solo no es así sino que se acaba convirtiendo en una inversión de alta rentabilidad a medio y a largo plazo. Eso para quien quiera hacer un análisis de lo que pueda suponer el papel de una estrategia de movilidad sostenible en el ámbito de una estrategia general de lucha contra el cambio climático, solamente en términos económicos. Desde luego, no solo ha de hacerse en términos económicos sino probablemente en términos sociales y, evidentemente, en términos medioambientales. Creo que es necesario empezar a repensar los escenarios territoriales en los que han de desenvolverse las estrategias de intervención en materia de lucha contra el cambio climático en el ámbito medioambiental con carácter general. Probablemente este país tenga que empezar a pensar en que el diseño de estrategias de largo alcance deban de hacerse siempre desde un punto de vista más europeo que nacional, regional o local. Creo que probablemente tenemos interiorizado que hay algunos aspectos en los que va a ser necesario —indispensable, diría yo— que se produzcan esas intervenciones de carácter internacional, pero es verdad que en algunas ocasiones surgen dudas y algunas reticencias a la hora de plantear determinados compromisos de intervención, concretamente, en relación con lo que comentaba el portavoz del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió que hace una apuesta por la Euroviñeta al tiempo que, en paralelo, plantea alguna reticencia en el sentido de que esta estrategia o la ley que ha de suceder a la estrategia más concretamente pueda interferir en ámbitos competenciales de nivel territorial inferior al estatal. No podemos estar haciendo apelaciones a un ámbito europeo, por un lado, o reprochándonos a nosotros mismos que no somos capaces de interiorizar estrategias de carácter supranacional y, en el momento en el que se ponen en marcha o se intenta poner en marcha medidas de coordinación de carácter nacional, pensar que esto puede suponer una merma en términos de arrebatar competencias a espacios territoriales inferiores. Con lo cual, creo que sí es necesario que al proceso final de la elaboración de la estrategia española de movilidad sostenible deba suceder sin transición demasiado larga la elaboración de la ley. Ese es un compromiso que adquirió el Partido Socialista con la ciudadanía de cara a las últimas elecciones, es un compromiso del Gobierno

y además es un compromiso que el Grupo Parlamentario Socialista explicitó en sede parlamentaria con ocasión del debate de una proposición de ley en los mismos términos de un borrador de ley de movilidad sostenible que fue emplazada a recoger un proceso de encuentro con comunidades autónomas, con ayuntamientos y con la sociedad civil en general que creo que es el que se está produciendo en estos momentos.

Yo saludo el proceso que se está llevando a cabo en relación con la estrategia de movilidad sostenible. Creo que es un buen precedente para conseguir un amplio consenso en relación con el texto de una ley de movilidad sostenible y, por lo tanto, creo que deberíamos además implementar este proceso aprovechando una convergencia con un modelo europeo. Creo que la apuesta debe ir ya con claridad hacia el diseño de una ley de movilidad sostenible que pueda sustentar una directiva europea de movilidad sostenible de más amplio contenido y que impulse a una coordinación con carácter general en toda la Unión Europea.

Se habla mucho también de lo que se pueda estar haciendo en otros ámbitos de la Administración, concretamente en el ámbito de la Administración autonómica y de las administraciones locales, quizá planteando la duda de que esto no vaya más allá de ser un sencillo compendio de actuaciones que ya están en marcha o incluso de actuaciones comprometidas. Quedarse estrictamente en la lectura del documento que supone este avance de la estrategia creo que sería quedarse demasiado cortos. Hay que ir al fondo de la cuestión y probablemente a un examen detenido del proceso que en el transcurso de la explicación que hacía la secretaria de Estado creo que es fácil de identificar. Hay un antes y un después en relación con el momento en el que se pone en marcha el proceso de diálogo para la elaboración de esta estrategia y es un marco de convergencia de las tres administraciones del Estado y de la sociedad civil organizada, en un proceso que considero indispensable para alcanzar una meta de éxito en lo que debe ser, al final de todo este proceso, un cambio cultural, un cambio de cultura radical en lo que se refiere a la movilidad pero que, evidentemente, corresponde en buena medida al protagonismo que la ciudadanía con carácter general quiera asumir en todo este proceso. Eso no va a ser posible si nos limitamos a presentar una serie de compromisos de una sola administración, incluso aunque fuesen acompañados de la correspondiente memoria económica. Probablemente lo más difícil a la hora de legislar pase por identificar hasta dónde es posible que la ciudadanía interiorice el contenido de las leyes, las haga suyas y consiga que estas alcancen las cotas de éxito que se espera de las mismas. Y creo que se ha iniciado bien el proceso. Se ha conseguido, como comentaba la secretaria de Estado en su intervención, una absoluta unanimidad en el proceso de evaluación, con un proceso previo de aportación —conozco el volumen de aportaciones que se han hecho prácticamente desde todos los ámbitos— respondiendo a la invitación del ministerio

para poner en marcha un acúmulo de propuestas lo suficientemente homologables como para que la estrategia llegase a concitar ese apoyo unánime. Es probable que, precisamente por ese amplio proceso de participación de las administraciones y de la ciudadanía en general, se esté consiguiendo lo que en último término ha de conseguir ya en su momento la ley de movilidad sostenible. Constató que en este proceso hay una amplísima coincidencia en torno a los objetivos que se recogen en la estrategia por parte de todos los grupos parlamentarios. Además creo que todos los grupos parlamentarios —en las intervenciones que hoy he escuchado e incluso en las intervenciones que se produjeron en el Pleno en el cual se debatió la frustrada proposición de ley anterior—, en todos los casos, manifestaban una total coincidencia con los objetivos que perseguiría aquella ley, con los objetivos que recoge esta estrategia y con los objetivos que ha de recoger el proyecto de ley que en su momento el Gobierno habrá de remitir a esta Cámara. Creo que es un buen inicio el que se estén aportando análisis críticos en relación con algunas medidas puestas en marcha por el Gobierno que probablemente necesitarían de procesos de implementación para conseguir unas mayores cotas de éxito. Creo que en la medida en la que todos los grupos parlamentarios seamos capaces de incorporar en el proceso de debate, de discusión previo a la aprobación de esta ley que hoy se anuncia, elementos que sirvan para mejorar el texto que se remita a la Cámara estaremos dando un muy buen primer paso, que es el de trasladar un mensaje clarísimo a los ciudadanos, que va a ser necesario que la ciudadanía haga suya la ley para convertirla en una realidad, probablemente porque no hay otro camino distinto. Se han hecho algunas aportaciones que yo considero muy interesantes desde el punto de vista de la fiscalidad, que será necesario explorar; coincido también con algunas de las aportaciones en relación con la fiscalidad y el peso que no valorar adecuadamente este tipo de propuestas que algún grupo parlamentario ha hecho pudiese tener de incidencia en negativo en algún sector en concreto. Por lo tanto, entiendo que desde el momento en el que algún grupo parlamentario hace esa propuesta y pone en duda el hecho de que pueda aportar algún efecto negativo no deseado podemos coincidir en que lo que se está intentando aportar es una propuesta sosegada y que tenga un alcance asumible por la sociedad. Por otra parte, se han hecho también algunas otras aportaciones que considero que, más allá de que en algunos casos consiste en la constatación de buenas prácticas que se estén llevando a cabo en alguna administración local o autonómica, en este caso tenemos que ponernos como objetivo que eso sea algo generalizable a la totalidad del territorio y que seamos capaces de establecerlo en términos de coordinación suficiente, porque yo creo que sería un error pensar que puede haber unas cotas de éxito ambiciosas en el diseño de políticas de movilidad de ámbito local o incluso de ámbito autonómico. Conocemos cuál es el modelo de movilidad de este país. Todos asistimos periódicamente, sobre todo en

los periodos vacacionales, a esas cifras de desplazamientos multimillonarias que acompañan el inicio y el final de los periodos vacacionales. Eso no se produce en el ámbito local y creo que no sería entendido por parte de la ciudadanía que estuviésemos compartimentando un mapa de estrategias de movilidad en este país donde, inmediatamente superados los límites de un territorio concreto, los criterios de movilidad sean totalmente distintos. Creo que debemos trasladar un mensaje claro a la ciudadanía y ayudarla para que la movilidad sostenible sea además asumible. Ese es el gran reto al que tenemos que enfrentarnos. Por lo tanto, lo que sí ponemos desde ya a disposición del Gobierno y desde luego a disposición, hasta donde seamos capaces, del resto de los grupos parlamentarios es el trabajo en un escenario de acuerdo, de unanimidad en la que yo creo que puede ser una de las apuestas de mayor alcance en materia de lucha contra el cambio climático. Y desde luego va a superar legislaturas y gobiernos desde el momento en que entiendo que ya supera territorios.

La señora **PRESIDENTA**: A continuación, la señora secretaria de Estado tiene la palabra para contestar a las cuestiones formuladas por los señores diputados.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Quiero empezar agradeciendo a los tres portavoces sus comentarios con respecto a la estrategia y sus sugerencias y mostrarles la satisfacción que me produce confirmar una vez más la especial sensibilidad e interés que creo todos los grupos políticos de este país sienten por esta cuestión. Voy a comentar, en primer lugar, las grandes cuestiones, empezando por rescatar alguna reflexión que al respecto ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Decía el señor Macías que uno de los aspectos que le preocupaba de cara al anteproyecto de ley y de cara a la estrategia eran los aspectos competenciales. Decía la señora De Lara que una de las cuestiones que le llamaba la atención es que a su juicio primaba el valor compilatorio, el valor de compendio de distintas herramientas. Y señala la pertinencia de la reflexión del portavoz señor Morán por lo siguiente, porque coincide un poco con lo que ha sido nuestra reflexión. Creemos que nunca hasta la fecha se ha intentado plantear la reflexión de la movilidad desde una perspectiva integral. Hemos asistido a una discusión de iniciativas que han planteado el debate de cómo se mueven los ciudadanos como política de infraestructuras, como política fiscal, como política industrial, como competencia del Ministerio de Fomento, como competencia del ente local. Nunca jamás se ha intentado dar la vuelta a esa reflexión y plantearlo en términos comprensivos, es decir, integrando todos los elementos que, en su conjunto, permiten hablar de una gestión de la movilidad integral y que tenga sentido, que sea sostenible, desde el punto de vista ambiental, económico y social. ¿Por qué digo esto? Porque a mi juicio resulta extraordinariamente pobre pensar que, como

consecuencia de ese fraccionamiento, España es incapaz de decir qué política nacional tiene en materia de movilidad o de qué modo es capaz de fortalecer la congruencia de las acciones de los distintos responsables sectoriales o geográficos gubernamentales a este respecto. Esto es lo que pretendemos superar con una estrategia que intenta plantear todos los aspectos que, a nuestro juicio, pueden estar relacionados con la elaboración evidentemente por consenso, de un anteproyecto de ley que, en su caso, si no hay consenso, es aquí donde se verá. Por tanto, es especialmente importante entender cuáles son las preocupaciones que puedan tener tanto los gobiernos autonómicos como locales. De hecho, hemos cursado una invitación formal para que nos digan cuáles son los puntos que a su juicio resultan especialmente importantes en el contenido del anteproyecto de ley y cuáles son los puntos que resulta especialmente importante que no estén porque entienden que pueden generar algún tipo de conflicto desde el punto de vista competencial. Esa reflexión es bienvenida, incluso en la primera fase de elaboración de ese trabajo por parte de los distintos grupos parlamentarios, que serán quienes, en definitiva, tengan que ejercer la potestad legislativa que corresponde a esta casa. A nuestro juicio, hay tres elementos fundamentales sobre los que construir ese consenso, que es una actualización de algo que si no queda pobre. Son los elementos más potentes de que disponen las sociedades en esta transición de modelo que requiere el siglo XXI, que es el contenido subjetivo de los derechos fundamentales a la salud, al medio ambiente y a la libre circulación de personas. No podemos pensar que eso puede ser resuelto exclusivamente a partir del fraccionamiento de las responsabilidades gubernamentales en tres distintos niveles ni a partir del fraccionamiento de las políticas sectoriales asociadas —insisto— a política fiscal, a política industrial o a política de infraestructuras, porque se requiere una visión de conjunto de todo ello. Esa es nuestra intención. Es evidente que es un aspecto complicado, es tan complicado que hasta ahora no ha habido manera de llevarlo a la práctica pero, como sociedad avanzada que pretende ser la sociedad española, merece la pena hacer ese ejercicio e intentar sumar, no intentar restar puesto que nos quedaríamos con la frustración de no haber sido capaces de ordenar desde esa nueva perspectiva de qué estamos hablando cuando hablamos de movilidad. A partir de ahí hay comentarios muy interesantes sobre aspectos parciales que quedan recogidos en la estrategia y que, como hemos podido observar todos los presentes, afectan a un abanico muy amplio de cuestiones, algunas de las cuales intentaré comentar y otras profundizaremos en ellas remitiendo información adicional por escrito en los próximos días, si a ustedes les parece bien.

Comentarios. Se trata de un componente esencialmente cultural y esto es difícil porque la promoción de un uso racional del coche requiere que haya alternativas de transporte público, requiere que el ciudadano opte en un determinado momento por aquella solución que es

menos invasora de su entorno y eso depende de muchos factores que no se solventan a golpe de marco regulatorio. También es verdad que en el contexto regulatorio hay medidas que todavía no han sido aprovechadas suficientemente. Además, vivimos en un momento extraordinariamente interesante para hacer esa reflexión. Señalaba la señora De Lara que es un momento complicado desde el punto de vista económico —eso es evidente—, pero también están cambiando cosas de una manera muy rápida en el imaginario popular y en la identificación de estrategias empresariales para el medio y largo plazo. Quiero comentar un dato que me parece muy significativo. A 31 de diciembre de 2008, las emisiones acumuladas del sector transporte por carretera durante todo el año 2008 eran prácticamente las mismas que las de 1 de enero de 2005, es decir, en el año 2008 las emisiones del sector de transporte por carretera han caído casi un 6 por ciento. Es verdad que la crisis económica incide a lo largo de ese año, sobre todo en el último cuatrimestre, por tanto, habría una respuesta relativamente sencilla que sería que no les descubro nada, ya que es normal porque el litro de gasolina estaba a más de un euro y, además, se empiezan a notar los efectos de la crisis. Eso es cierto pero, simultáneamente, es interesante no quedarse en ese dato superficial e intentar avanzar un poquito más. Y cuando avanzamos un poquito más nos damos cuenta de que si eso es así, resulta que había algo que hasta ahora a todos nos parecía intocable y era esa afirmación de que la demanda de transporte privado es inelástica, que sea cual sea el precio de la gasolina culturalmente todo el mundo prefiere coger el coche. Pero parece ser que eso no es cierto, que una buena gestión de incentivos y desincentivos económicos tiene una incidencia en el uso del transporte privado y en la desviación hacia otros modos de transporte. Por tanto, es un elemento que de manera responsable corresponde a los poderes públicos y a los distintos representantes de las opciones políticas reflexionar si no es algo más lo que está ocurriendo.

Segundo elemento. Comentaban también los distintos portavoces el efecto que tiene en la industria del automóvil la situación actual, las distintas soluciones tecnológicas que están siendo exploradas y sus posibles limitaciones o el hecho de que la coyuntura económica haya hecho que algunas inversiones, por ejemplo en la producción de biocombustibles, hayan sufrido una desviación con respecto a lo que estaba proyectado que ocurriera a lo largo del año 2008. Me parece que aquí hay algo extraordinariamente interesante e impensable hace poco menos de año y medio. Si hace año y medio al sector del automóvil se le hubiera dicho que el centro neurálgico de su reflexión estratégica sobre la competitividad a medio y largo plazo pasaba por cambios muy significativos en el tipo de vehículo que colocaban en el mercado en el corto y medio plazo —no en el largo plazo—, muy probablemente los representantes de la industria del automóvil no hubieran dado crédito a esa afirmación ni probablemente ninguno de los que estamos

aquí. Sin embargo, eso hoy es una realidad. Ha calado hondo, en términos de qué se demanda y qué se oferta, que el transporte, la demanda de movilidad en el medio plazo, va a ser completamente diferente a la demanda de movilidad y vehículo que hemos tenido en los últimos años. Por tanto, es un momento en el que resulta especialmente oportuno hacer un análisis adecuado e integrarlo en una combinación de herramientas que es amplia y compleja para poder superar con éxito ese debate. Todos ganamos en salud, ganamos en solidez industrial de las empresas en España. Por ello, es importante impulsar la innovación en las distintas alternativas que se manejan, desde las pilas de batería, el coche eléctrico o los biocombustibles de segunda generación. Es algo que forma parte de las distintas medidas que viene impulsando el Gobierno.

Ha habido un debate en torno a los biocombustibles. Ustedes recordarán que en estos últimos meses —ahora está un poco acallado— hubo un debate encendido en relación con la conveniencia o no de impulsar los biocombustibles con respecto a la posible vinculación entre el incremento de los precios de las materias primas alimentarias con la señal que daba la Unión Europea al indicar objetivos ambiciosos en la penetración de biocombustibles. Creo que eso ha cambiado; la situación vista desde la distancia y con cierto sosiego es más parecida a lo que voy a decir a continuación. Primero, los biocombustibles, probablemente en esto todos estamos de acuerdo, no son la solución al cien por cien en el medio y largo plazo a la cuestión del transporte y la dependencia energética del exterior y del petróleo del transporte por carretera, pero sí son la primera medida viable tecnológicamente y con interés para poder ir despegándonos de ese modelo centrado en el monocultivo del petróleo, para satisfacer una necesidad de transporte que se va incrementando a nivel mundial a pasos agigantados. ¿Qué ocurre? Que es preciso introducir todas esas cautelas de tipo ambiental y de tipo social para evitar que se produzcan distorsiones. Hoy sabemos que ese incremento tan importante de las materias primas alimentarias en los mercados internacionales probablemente estaba más asociado a la búsqueda de alternativas de inversión por parte de los grandes fondos que se habían quedado con menor espacio para invertir en otros sectores, que no a esa demanda de producción de biocombustibles. La inversión llevada cabo en España en estos últimos años en capacidad de generar biocombustibles, a mi juicio, está bien dimensionada. Es verdad que el año 2008 ha sido un año peculiar, lo acabo de comentar, con una caída de casi el seis por ciento de la demanda de combustibles y sus emisiones. Pero creo que se trata de apuestas estratégicas y de inversiones que no están pensadas para tener una rentabilidad en el cortísimo plazo, sino que tienen una trayectoria que sigue siendo congruente.

Comentaban también SS.SS. que otra de las cuestiones que resulta interesante es ver el modo en el que la inversión en infraestructuras de transporte por parte del

Estado tiene sentido ambiental. Quiero recordar que el Plan estatal de infraestructuras del transporte fue sometido a evaluación ambiental estratégica y así lo deben ser los distintos planes sectoriales. Se trata de decisiones que se han ido materializando con un incremento progresivo muy por encima de la relación original a favor del ferrocarril frente a otros modos. Es cierto que esto son apuestas en el medio y largo plazo que requieren algo de tiempo para acabar siendo viables las inversiones en el sector ferroviario. No es algo que permita advertir de un año para otro una gran diferencia en los números de mercancías transportadas o de pasajeros transportados, sino que tiene unos plazos de maduración algo más largos y sigue siendo uno de los elementos básicos, una de las apuestas básicas por parte del Gobierno.

Decía además que entre las medidas de incentivo a la compra del automóvil, el Partido Popular viene defendiendo la recuperación del plan Prever, y hacía algunos comentarios con respecto al plan VIVE, al que yo añadiría el Plan Movele. Me parece que estamos hablando de algunos de los elementos más interesantes, desde el punto de vista de la vinculación de la gestión de la demanda y el uso de herramientas económicas. Ciertamente con cautelas, este tipo de subvenciones y ayudas directas tienen que ser compatibles con el sistema europeo. Hay dos elementos novedosos, tan novedosos que gran parte de gobiernos europeos de lo más avanzado, que uno pensaría que están por delante de nosotros, nos han venido a preguntar, introduciendo ideas parecidas en los últimos meses. Gobiernos como los de Francia o Alemania se han fijado en la modificación del impuesto de matriculación aprobado por SS.SS. al final de la anterior legislatura, o se han fijado en el plan VIVE, donde probablemente la primera versión pudo tener fallos, pero más asociados al aspecto financiero que no al aspecto sustancial que vinculaba el acceso a esa financiación con un elemento ambiental como eran las emisiones por kilómetro recorrido en cada uno de los vehículos que contaban con incentivo. Las cosas son perfeccionables. Por eso es por lo que la movilidad sostenible constituye una de las grandes líneas maestras y una apuesta por parte del Gobierno que, como explicaba al inicio de mi intervención, resulta extraordinariamente compleja. Si recuerdan el número de ministerios implicados en ese grupo de trabajo de redacción de la estrategia, prácticamente están todos. Señalaba antes que la invitación ha sido cursada a todas las comunidades autónomas y a todos los entes locales. Evidentemente, el Estado no puede sustituir ni tiene la menor intención de hacerlo, la acción que les corresponde llevar a cabo a las comunidades autónomas y a los entes locales. Pero lo que ha detectado el Estado es que falta un marco suficientemente amplio e integrador como para impulsar una ganancia neta en congruencia y en eficiencia en las respuestas que damos los distintos departamentos ministeriales y las diferentes administraciones públicas. Lamento no poder contestar en este momento su pregunta, pero me comprometo a ello, respecto al paso por las recomen-

daciones del Consejo Económico y Social en cuanto a la estrategia española de desarrollo sostenible. Asimismo, hay alguna cosa que me ha preguntado el señor Macías que tengo la sensación de no haber contestado, pero no he ido punteando. Pido disculpas y, si acaso, luego me lo comenta.

La señora **PRESIDENTA**: Abrimos un breve turno de réplica. En primer lugar, tiene la palabra el señor Macías, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **MACIAS I ARAU**: Gracias, señora secretaria de Estado, por sus explicaciones, que parecen muy sólidas y razonables. A ver si logramos comprendernos mutuamente. El año pasado, el Gobierno actual de la Generalitat de Catalunya, con el que nosotros, por cierto, no tenemos nada que ver, aprobó un documento que se llama Directrices nacionales de movilidad. El Gobierno de Cataluña llama nacional a otra cosa distinta que usted, pero es un tema que hoy no toca. Lo aprobó porque en el año 2003, el Parlamento de Cataluña, en ese momento sí, con la mayoría de Convergència i Unió, aprobó una ley que usted conoce porque ha servido para todos estos anteproyectos, que es la Ley de movilidad de Cataluña, que me parece que surge desde esta reflexión de la movilidad desde una política integral y que creo que ha dado unos resultados importantes. Por tanto, cuando usted habla de que es necesario esto, en nosotros va a encontrar un socio absolutamente entusiasta y convencido. Seguramente habrá elementos de discusión competencial y, sobre todo, habrá un tema que me interesa especialmente. Para nosotros, desde el punto de vista de todo el Estado, compartir unos principios que seguro que vamos a compartir nos parece excelente, y seguramente no habrá debate sobre ello, pero los instrumentos deben cumplirlos quien constitucionalmente tengan que hacerlo. En este sentido, usted lo ha dicho, hay un inmenso campo de acción en la coordinación de los distintos ministerios. A partir de esta estrategia, su Secretaría de Estado y su ministerio deberían centrarse en la coordinación sobre la actuación de los distintos ministerios. Esto solo le da una potencia terrible y va a contar con nuestro apoyo absoluto y decidido para poder llevarlo a cabo. Por tanto, no hace falta intentar coordinar algo, pese a quienes ya están haciendo una determinada política, hace falta hacerlo en una Administración donde, como usted dice, nunca se había hecho esta reflexión. Supongo que se refiere al Estado, cosa con la que estoy absolutamente de acuerdo. Por tanto, nosotros, y creo que también muchas otras fuerzas políticas, vamos a poder encontrarnos y colaborar de forma muy importante.

Otra reflexión suya que comparto es que estamos en un momento negativo por mil causas, pero los momentos de crisis siempre permiten hacer aquellos cambios que en los períodos de crecimiento normal producen más rémoras. Debemos aprovecharlo y creo que lo está

haciendo bien el sector del automóvil. Es en este momento donde la actitud beligerante por parte de las administraciones es especialmente bienvenida.

Me va a permitir, abusando un poco del tiempo, señora presidenta, que ponga dos ejemplos donde esta actitud beligerante de la Administración ha tenido éxitos muy importantes. Uno es la implantación del *Bicing* en Barcelona, muy positivo, aunque luego tristemente resulta que los usuarios del *Bicing* son los que antes iban en transporte público. ¡Qué le vamos a hacer! Mejor que uno sude que gaste combustible, aunque sea gas natural. Esta es una apuesta importante de la Administración. Lo mismo sucede con la implantación del nuevo sistema de tranvía en Barcelona, contra el que se levantaron prácticamente todas las fuerzas vivas de la ciudad, pero se logró aguantar y ahora es un éxito, y además está siendo copiado. Actitud beligerante quiere decir ser valiente. En estos momentos de cambios rápidos hay que aprovechar la valentía para introducir elementos que en otro contexto sería más difícil.

Haré una última reflexión casi filosófica, pero conceptualmente importante. Usted dice que se apuesta por la innovación. Sí, y no vamos a ser nosotros quienes no apostemos. Pero todo aquello que sepamos ya apliquémoslo; es decir, llevémoslo a la acción. Lo del *Bicing* es innovación, pero es acción, es decidirse. Se trata de decir: vamos a hacer un concurso y a colocar de la noche al día 5.000 bicicletas donde no estaban. Esto es acción. El invento de la bicicleta hace años que estaba, pero se trata de llevar a la acción estos temas. Le voy a poner un ejemplo anecdótico. Vamos a ver cómo podemos hacer para que en todos los párquines de Madrid, en contacto con la comunidad, con el ayuntamiento, con el barrio o con el instituto, podamos instalar enchufes, además de estar en contacto con las compañías eléctricas, lo que supone coordinación ministerial.

Si partimos del hecho de que cada Administración asuma sus responsabilidades y de que no queramos obligar a los ayuntamientos a hacer determinado plan porque ya se lo dirá la comunidad autónoma o ya lo hará él, es decir, los instrumentos que cada uno escoja y, sobre todo, el inmenso trabajo que ya tiene el propio Gobierno en coordinarse él y su secretaría de Estado, da un margen de actuación inmenso siempre que tengamos la capacidad de actuar.

Finalmente, haré un comentario muy marginal. Respecto a los biocombustibles, usted dice que hay un tema de rentabilidad que no es a corto plazo. También lo suscribo, pero si la empresa es una entidad privada que ha invertido, como esto tiene unos costes, si al final no se soporta, pues no va a hacerlo más. Por tanto, una parte importante de esta estrategia debería ser ver cómo a través de todos los surtidores haya una parte que admita la tecnología de los coches del cinco, del siete o del diez, según dicen unos u otros, pero que podamos aplicar medidas de estas y, lógicamente, también medidas de una cierta protección, sobre todo cuando nos estamos protegiendo de quienes están haciendo cosas raras

ambientalmente pero también socialmente para lograr una especie de *dumping* ambiental y social. Desde ese punto de vista, yo creo que se puede hacer, y ya sé que no es su competencia directa, pero en el tema de los biocombustibles hay que poner una lucecita roja y una prioridad especial en esta estrategia cuando ya nos pongamos a actuar.

En cualquier caso, le agradezco su explicación, porque cuando se ven argumentos solventes y ganas de debatirlos lo aplaudimos especialmente. En este sentido, nuestro grupo está a su disposición para todos estos procesos de consenso político y esperamos llegar a buenos resultados.

La señora **PRESIDENTA**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora De Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Intervengo brevemente. Quería indicarle a la secretaria de Estado que, como decía al principio, podemos compartir muchas de las propuestas que hay aquí y, efectivamente, un porcentaje de ellas se están realizando ya en las comunidades autónomas. Como decía mi predecesor, habrá que ver de qué manera se puede plasmar en un texto para que no se invadan competencias autonómicas, porque en el reparto competencial que tenemos en España indudablemente va a ser muy complicado.

Decía usted que a fecha 31 de diciembre de 2008 las emisiones acumuladas del sector transporte eran las mismas que en 2005, lo cual es una buena señal y que esto era debido a la crisis y a algo más que usted intuye. **(La señora Coldeforns i Sol: No ha dicho eso.)** Ojalá sea a algo más, porque en época de crisis lo último que deja el español es el coche en casa, pero tenemos que recordar que en el último semestre de 2008 se unía el alto precio del petróleo y la subida del euríbor, circunstancias que inducían a las familias a dejar el coche. Pero si esta igualdad de las emisiones respecto a 2005 se debe a algo más, bienvenido sea.

En el tema de los biocarburantes, o de los biocombustibles, yo no me refiero exactamente a eso. Me refiero a que tenemos treinta y seis plantas que se hicieron en su momento repartidas por toda España para la producción, después de que la Ley de Renovables exigía unos requisitos de cumplimiento. No es que la producción sea excesiva, es que la mitad de las empresas están cerradas porque estamos importando bioetanol. Ya sé que eso no es de su competencia, señora secretaria de Estado, pero es muy grave que las plantas en España cierren porque estamos importando etanol de países en los que está primado y aquí utilizan las primas que les damos. Hemos estado reunidos con los fabricantes, y no sé de quién es competencia arreglarlo, pero hay que hacerlo. No es que haya demasiada producción, es que han cerrado porque lo importamos.

Decía usted que la demanda de movilidad a medio plazo va a ser distinta. Este es un deseo que comparto con usted. Me alegraré mucho de que así sea. Pero lo

que no comparto es que en el Plan Prever dice usted que lo que proponemos nosotros tiene que ser compatible con el sistema europeo. Mire usted si es compatible con el sistema europeo lo que proponemos nosotros de las ayudas directas para cambio de vehículos viejos por otros vehículos nuevos y menos contaminantes que lo están aplicando en Alemania y en Francia. Por consiguiente, es plenamente compatible con el sistema europeo. Decía que en la Unión Europea se han interesado por alguna de las medidas que hemos puesto en práctica. Esto es bueno, pero concretamente esta medida está consiguiendo activar el mercado del automóvil, las ayudas directas en Francia y en Alemania y le ponía como ejemplo en concreto a La Rioja, que es una región nuestra que ha visto cómo en un mes desde que se aplica este sistema se ha incrementado la venta de automóviles. En un momento de recesión de un sector tan importante es conveniente, por un lado, activarle y, por otro, disminuir las emisiones de los vehículos viejos.

Para terminar, quiero decirle que para que el ciudadano deje el vehículo en casa, aparte de mentalizarle, tiene que tener infraestructuras, y estas infraestructuras, estos trenes de cercanías, este transporte de mercancías por ferrocarril requieren para su desarrollo dinero. Por eso le preguntaba yo en qué escenario económico nos movemos, porque —lamento decirlo— en este momento, en España, estamos en una economía subvencionada más que en una economía productiva. Creo que sería economía productiva invertir en infraestructuras para el transporte limpio.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista el señor Morán.

El señor **MORÁN FERNÁNDEZ**: Estamos en el reto de decidir hacia qué modelo evolucionamos y, probablemente, llega la hora de pensar qué inversiones se priorizan y cuáles han de pasar a un segundo término. Cuando estamos hablando de un cambio de cultura que ha de venir obligada en razón de un hecho ya incontrovertible como es el cambio climático, es evidente que necesitamos hacer una apuesta estratégica muy clara de hacia dónde debe de caminar el gasto en este país en términos de prioridad en los próximos años. No me preocuparía yo tanto por si la situación actual permite o no hacer determinadas inversiones, sino qué inversiones son las que entendemos que deben ser atendidas con carácter prioritario si estamos decididos a caminar hacia una nueva cultura productiva, sostenible y, evidentemente, que atienda a las necesidades sociales más básicas.

En este proceso en el que hoy iniciamos el compromiso de participación de los grupos parlamentarios, que sería el que ha de desembocar en la deseable aprobación de la ley de movilidad sostenible, yo pondría al ciudadano, que es el que se mueve, por delante de las administraciones, que no dejan de ser más que el instrumento que ha de facilitar al ciudadano una vida lo más sencilla posible. No hay que complicarle la vida a quien es el

destinatario último de la materia sobre la que se legisla. Invitaría a superar determinadas reticencias y daría por bueno que en esta como en otras leyes el principio de subsidiariedad debe presidir el objetivo último de la eficiencia de lo que queramos poner en marcha. No me preocuparía tanto que en este momento no se respetasen los ámbitos competenciales como tener claro en el proceso de elaboración de la ley que esta debe venir inspirada por el principio de subsidiariedad. A partir de ahí, cada Administración ha de desarrollar su papel y aportar su esfuerzo. El objetivo a conseguir es que sean coincidentes los objetivos de las tres administraciones y que, en último término, el ciudadano, cuando se encuentre con una regulación legal que es la que va a facilitarle la movilidad, no se encuentre con fronteras artificiales en el territorio, que más que facilitar la movilidad inducen a complicársela. Como constato de nuevo en la intervención de mis compañeros una absoluta coincidencia en los objetivos que se plantean, en este caso, por parte del Gobierno, desde ese compromiso se facilita mucho alcanzar el objetivo final y, por tanto, tengo la seguridad de que vamos a ser capaces de poner sobre la mesa un texto que satisfaga las expectativas de todos y cada uno de los grupos parlamentarios en lo que ha de ser una ley de movilidad sostenible que responda al que sería el propio planteamiento del texto normativo.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Ribera, tiene la palabra para cerrar este debate.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Voy a hacer unos comentarios de manera rápida.

Comparto plenamente este binomio de innovación y acción audaz, aprovechando para mostrar y facilitar cambios significativos en el corto plazo. Además, creo que el nivel de consenso es suficientemente elevado como para que merezca la pena profundizar al respecto. Segundo, creo que con relación a la cuestión de los biocombustibles, que ha sido comentada de manera reiterada, mi explicación anterior venía sobre todo orientada a la siguiente reflexión. Desde el punto de vista del marco regulatorio nacional, la apuesta es a medio y largo plazo, y creo que así también lo han entendido los inversores. Facilita, con un trato fiscal y con una obligación de mezcla creciente que está en marcha desde el 1 de enero de este año, un cambio y una incorporación progresiva. Ciertamente, la adecuación de capacidad de producción con importación todavía no ha acabado de casar, y ahí hay que tener cuidado también con el tipo de cosas que se plantean. Probablemente sea necesario reforzar la vigilancia de los criterios de sostenibilidad ambiental y social en las importaciones, pero hay que andar con cuidado cuando uno plantea otro tipo de cuestiones asociadas a frontera e importaciones.

Respecto al comentario de si hay algo más o no, señora De Lara, simplemente quería poner de manifiesto que hay cosas que ya no se producen o no responden exacta-

mente a lo que hasta ahora nos parecía que eran las verdades y únicas maneras de interpretar el comportamiento de cada uno de nosotros como ciudadanos y que merecen una profunda reflexión al respecto y aprovechamiento de esa oportunidad. En concreto, aludía a esa verdad que hasta ahora parecía irrefutable, y es que se trataba de una demanda inelástica. Creo que no es cierto que sea una demanda inelástica y que hay capacidad de hacer política de gestión de la demanda, que merece la pena explorar. Sí merece la pena hacer un comentario a la inversión en infraestructuras, por varias cuestiones. La primera de ellas, porque no solo el Estado invierte en infraestructuras. Cuando hablamos de infraestructuras hay muchas cuestiones que facilitan el cambio modal y que requieren una plena complicidad de los tres niveles de Administración. El señor Macías ha puesto como ejemplo las actuaciones en el Ayuntamiento de Barcelona, y yo añadiría Sevilla, San Sebastián o el Metro de Madrid. Ha habido municipios donde han existido apuestas muy serias para facilitar unas infraestructuras que permitan al ciudadano optar por alternativas. Creo que no siempre ha sido plenamente congruente la orientación en la inversión en infraestructuras por parte de todas las comunidades autónomas. Del mismo modo que en Madrid se ha hecho una apuesta importante por la movilidad en el Metro, me parece que en paralelo ha habido comportamientos de inversión en infraestructuras que parecen un poco contradictorios con esa opción a favor de una movilidad basada en el transporte público y más eficiente. Por tanto, creo que no solo debemos pensar en la congruencia de las medidas del Estado, donde la clarísima apuesta y el incremento porcentual de los recursos destinados a infraestructuras ferroviarias y apoyo a áreas metropolitanas, apoyo a planes de movilidad a través de los recursos del IDAE y de los convenios que este firma con las comunidades autónomas, incluidos el apoyo al tipo de vehículos que se emplean en las ciudades, incentivando modelos de vehículos mucho más eficientes, son significativos. La tendencia está marcada y creo que hay que profundizar sobre ella. Me parece que el siguiente reto —creo que en ese sentido hay un consenso bastante amplio entre los presentes— es precisamente profundizar en esa congruencia, en esa capacidad de coordinación eficiente y no tener comportamientos a veces un poco bipolares respecto a una opción en un determinado sentido, pero en simultáneo una opción contradictoria que ocurre a la vez. Insisto en que hemos dado un plazo institucionalmente a los gobiernos autonómicos y a la Federación Española de Municipios y Provincias, y si los grupos políticos aquí representados nos hacen llegar sus comentarios previos sabremos cuál es el nivel de consenso exacto para poder preparar ese anteproyecto de ley. Con mucho gusto vendremos a trabajar aquí con ustedes, pero en último término pasará a formar parte de la responsabilidad de todos ustedes como grupos parlamentarios a la hora de poder disponer o no en esta legislatura de una ley nacional, entendida en este caso como nación española, saliendo del Parlamento.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Ribera, por su comparecencia en la Comisión de Medio Ambiente.

PREGUNTAS:

— **DE LA DIPUTADA DOÑA JOANA SERNA MASIÁ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE FORMA EN LA QUE ESTÁ INFLUYENDO LA EXTREMA SEQUÍA QUE ESTAMOS PADECIENDO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS DEL PROTOCOLO DE KIOTO. (Número de expediente 181/000793.)**

La señora **PRESIDENTA**: Iniciamos la segunda parte de esta sesión con el turno de preguntas. Aunque SS.SS. ya lo saben, cada pregunta se tiene que formular y contestar en un periodo de quince minutos, siete minutos y medio para quien formula la pregunta y siete minutos y medio para el Gobierno, en este caso para la señora Ribera, que comparece como secretaria de Estado. Somos exquisitos y escrupulosos en este turno de preguntas en relación con el respeto al tiempo establecido.

Pasamos al segundo punto del orden del día, con la primera pregunta, que formula la diputada Joana Serna, del Grupo Socialista, sobre la forma en que está influyendo la extrema sequía que estamos padeciendo en los últimos años en el cumplimiento de los compromisos del Protocolo de Kioto. Tiene la palabra la señora Serna.

La señora **SERNA MASIÁ**: Señora secretaria de Estado, la primera pregunta que le quería formular esta tarde es de qué manera la extrema sequía que hemos padecido desde el año 2004 puede influir negativamente en el cumplimiento de los compromisos que había adquirido España en relación con el Protocolo de Kioto.

La verdad es que después de estos años de estar en la Comisión de Medio Ambiente me encuentro con carpetas ya muy voluminosas al respecto, con noticias sobre todas las cuestiones referidas a la lucha contra el cambio climático, a sus causas, a sus consecuencias, y lo que he ido constatando es que casi el 80 por ciento nada menos refleja la preocupación de la gente, incluso en algunos sectores académicos, de cómo el cambio climático influye en el aumento de las sequías. He elegido una de esas noticias que apareció, creo, anteayer en la prensa en Alicante, que corresponde a unas declaraciones del representante del Laboratorio de Climatología de la Universidad de Alicante y que dice textualmente: El clima de Alicante se hará más extremo en la próxima década a causa del cambio climático, que va a generar en toda la franja del Mediterráneo una mayor intensidad y duración de los ciclos secos, las inundaciones y los temporales de viento. Este es un ejemplo de lo que le

indicaba, que es que casi todo lo que sale en los medios de comunicación está relacionado con problemas como las sequías o inundaciones —por ejemplo la inundación por el Katrina—, huracanes, tifones, etcétera, todo ello consecuencia del cambio climático. Sin embargo, le indicaba que después de haber estado aquí varios años en esta Comisión, en las intervenciones que solemos escuchar de sus comparecencias en realidad hablamos de lo contrario; no de cómo el cambio climático causa la sequía, sino de cómo las sequías tienen consecuencias para el cambio climático. De hecho, le he traído dos declaraciones de su antecesor, el secretario general del Clima, señor Azpiri, que en abril de 2008 decía en esta Comisión: Las emisiones de CO₂ en el sector eléctrico e industrial aumentaron en el año 2007, respecto al 2006, a causa de la extrema sequía, de la falta de lluvias que estamos padeciendo desde el año 2004. Unos meses más tarde, la ministra Espinosa en junio de 2008 decía textualmente: Seguimos mejorando en cuanto al compromiso del Protocolo de Kioto. Ahora —esto me sorprendió— si no fuera por la sequía España tendría unos resultados espectaculares. Por lo tanto, más que lo que se dice en la calle de que el cambio climático genera más sequía, lo que está pasando es que son esas sequías las que están aumentando las consecuencias del cambio climático, aunque supongo que lo que ocurre es que —en estas cosas es la pescadilla que se muerde la cola— el cambio climático es el que genera sequías, y estas aumentan las consecuencias de este fenómeno. Por eso le preguntaba si esta extrema sequía, que hemos padecido desde el año 2004, nos va a impedir cumplir con esos compromisos que había adquirido España con el Protocolo de Kioto.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Ribera, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Muchas gracias, señora Serna, por la pregunta. Es verdad que como usted comentaba, esto tiene un poco el componente de pescadilla que se muerde la cola, puesto que los efectos van en las dos direcciones. En la medida en que hay una disminución de los recursos hídricos disponibles, hay una necesidad de priorizar el recurso disponible a favor del consumo humano, por tanto cae la posibilidad de generar electricidad a partir del agua, siendo sustituida esa menor aportación del sector hidroeléctrico por electricidad generada fundamentalmente a partir de combustibles fósiles. Estos son datos que se pueden ver tradicionalmente en nuestro inventario desde el año 1990. Por otra parte, eso nos lleva a la reflexión de que, si eso es así —es probable que en los países con climas de transición, como los países del Mediterráneo, se produzcan efectos importantes en el régimen hidrológico—, debe despertar o fortalecer nuestra capacidad planificadora y de uso eficiente de los recursos hídricos, y por tanto ir rompiendo ese esquema, esa relación tra-

dicional, dado que probablemente nuestros recursos serán destinados cada vez en mayor medida a esos otros usos prioritarios por encima del industrial.

A continuación quiero decir —esto es lo que me parece más significativo de la reflexión que esta tarde hacemos aquí— que afortunadamente cada vez somos más capaces de depender en menor medida de la climatología para poder contar con un sistema de generación eléctrica, con un *mix* de generación, en el que el peso de las renovables no dependa de si hay más o menos agua, sino de otro tipo de inversiones. Esto lo hemos venido observando desde el año 2005. Es cierto que cada uno de los años se ha generado más o menos con hidraulicidad, en función de si ha habido más o menos lluvias. A renglón seguido yo añadiría que el peso de la hidraulicidad ha dejado de ser el elemento por antonomasia que muestra nuestro perfil emisor en el sector eléctrico, para ser uno de los elementos pero no necesariamente de los más importantes. Desde el año 2005 de manera acumulada nuestra impresión es que los más importantes son el precio de las materias primas energéticas en los mercados internacionales y el precio de la tonelada de CO₂ en el sistema europeo, de tal manera que aunque ha habido altibajos asociados a la hidraulicidad las emisiones año a año del sector eléctrico se explican por la siguiente variable cada vez en más medida: años en los que el precio del petróleo, a él indexado el gas, ha estado alto; años en los que la quema de carbón se ha incrementado siempre que el precio de la tonelada de CO₂ se mantuviera bajo. Cuando subía el precio de la tonelada de carbón y el precio de la tonelada de CO₂, sin embargo, este efecto se invertía. Si a eso acompañamos un incremento notable del resto de las energías renovables en nuestro sistema energético y una mejora notabilísima de nuestra intensidad energética, afortunadamente, la sobredependencia de la hidraulicidad la vamos minorando. Por tanto, en alguna medida vamos incorporando medidas de adaptación en nuestro sistema eléctrico cara al futuro.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Serna, tiene la palabra en un segundo turno de réplica.

La señora **SERNA MASIÁ**: Voy a renunciar a él porque está perfectamente explicado lo que me ha dicho.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA JOANA SERNA MASIÁ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE ACTUACIONES EN RELACIÓN CON LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂. (Número de expediente 181/000794.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos, por tanto, al punto 3.º del orden del día. Pregunta formulada por la diputada, señora Serna, sobre actuaciones con relación a la reducción de emisiones de CO₂. Señora Serna tiene la palabra.

La señora **SERNA MASÍA**: La verdad, señora secretaria, es que la he escuchado con muchísimo interés en su comparecencia y he estado a punto de renunciar a la pregunta, pero luego he pensado que no, que voy a continuar porque quiero escucharle alguna cosa más. Mi pregunta es sobre las actuaciones que el Gobierno de España está llevando a cabo para la reducción de las emisiones de CO₂. Yo creo que a estas alturas ya nadie duda de que el cambio climático es un hecho y que hay que tomar medidas urgentemente. Le voy a gastar una broma a la señora Lara, compañera hace ya muchos años en esta Comisión. Mire, esto ya no lo pone en duda ni el señor Rajoy. Le digo que le gasto, con todo afecto, una broma porque sé que ha intentado usar todas sus armas de convicción para que hubiese un cambio en esa dirección por parte del Partido Popular. Quiero recordar que el señor Pachauri, como saben presidente del Panel Internacional sobre Cambio Climático, hace unos meses aquí, en el Congreso, en la interesante comparecencia que tuvo, decía nada menos: Si no se hace nada, en tres o cinco años las consecuencias serán graves. Todo el mundo sabe ya que nuestro sistema económico no es sostenible y que hay que crear nuevos tipos de industria; hay que pasar de combustibles fósiles a otro tipo de energías. No solamente es lo que se dice en el Panel Internacional sobre Cambio Climático, no solamente es lo que dijo en sus declaraciones aquí, en el Congreso, el señor Pachauri. Es que continuamente nos estamos encontrando con declaraciones muy importantes al respecto; por ejemplo de la señora Chan, Margaret Chan, la directora general de la Organización Mundial de la Salud. Ella viene a decir precisamente que toda la problemática del cambio climático tiene importantes consecuencias directas, muy directas, graves, sobre la cuestión de la salud. Dice que el cambio climático afecta al aire, al agua, a los alimentos, a las olas de calor y al aumento de enfermedades como la malaria o el dengue, de las que por cierto estos días estamos viendo continuas noticias, o las de tipo respiratorio, que nada menos serán causa de millones de muertes en unos años. Por lo tanto, el cambio climático es un problema de tipo económico, de emisiones de gases de efecto invernadero, y es un problema de salud muy importante.

Aparentemente, deberíamos estar tranquilos porque la Unión Europea está empeñada en seguir siendo un referente a nivel mundial en la lucha contra el cambio climático y tendríamos que estar más tranquilos porque por suerte para la humanidad para el sector del que estamos hablando, que es el cambio climático, las políticas conservadoras, durísimas y contrarias al Protocolo de Kioto del señor Bush han desaparecido y, por tanto, ha llegado una política progresista y de acuerdo totalmente con esa lucha contra el cambio climático, que es la que representa el señor Obama. Sin embargo, lo que me ha preocupado y me llevó a hacerle esta pregunta es que, a pesar de esas dos buenas noticias, leí no hace mucho, creo que hace un par de meses, unas declaraciones en la Comisión de Medio Ambiente del Parla-

mento Europeo que me sorprendieron y les seguí la pista. Decían: El clima económico ha ido de mal en peor, pero el más grave reto al que nos enfrentamos es el cambio climático, y no se puede esperar a que haya liquidez en los bancos o a que aumente el producto interior bruto. ¿Por qué decían esto en esa Comisión si aparentemente está claro que la Unión Europea quiere reforzar su papel de liderazgo mundial al respecto? Le digo que les seguí la pista porque entonces vi que había una enorme discusión, que creo que no ha terminado, entre el Partido Popular Europeo y el Partido Socialista y el de los Verdes y progresistas en general. Se están manteniendo en este momento dos posturas totalmente antagónicas. ¿Qué es lo que plantea el Partido Popular Europeo? Fundamentalmente dos cosas: una, que no es el momento, a causa de la crisis económica, de cumplir con los compromisos de Kioto; y, otra —que la he oído muy bien explicada en su comparecencia—, que la propia crisis ya está generando la disminución de gases de efecto invernadero, que ha bajado el consumo de gasolina casi un 10 por ciento en Europa, que han bajado las emisiones de CO₂, por ejemplo en el sector eléctrico de España creo que casi un 25 por ciento —se puso ese ejemplo—, que ha subido el precio de la tonelada de CO₂ emitida, como usted explicaba, lo que hace que no sea tan atractiva para las industrias y que por tanto se quemar menos carbón. En definitiva, lo que vienen a decir es que la crisis económica por sí misma genera la bajada de los gases de efecto invernadero. Luego está la otra postura que mantenemos los socialistas europeos, los partidos progresistas y los Verdes que dicen que esto es un simple espejismo. Los expertos siguen alertándonos de que hay que hacer una buena lectura de los datos, y si los leemos mal entonces se enmascara la realidad. Por tanto, no debemos bajar la guardia al respecto de ninguna manera; al contrario, hay que continuar. De hecho, unas declaraciones del redactor del informe sobre el impacto económico del cambio climático, Nicholas Stern, decía: La crisis financiera es coyuntural, pero la crisis ambiental es estructural. Por tanto, hay que mantener una lucha sin cuartel. La crisis del cambio climático estará siempre, hay que luchar contra ella. En esa pista que yo le decía que he seguido a la Comisión de Medio Ambiente europea, el comisario europeo, en un momento dado, en una comparecencia que tuvo dijo: La deforestación tiene un coste anual de 2 a 5 billones de dólares, más de lo que ha supuesto el colapso de Wall Street. Por tanto, en Europa, en el Parlamento —no tanto el comisario europeo, no tanto la Comisión Europea— es verdad que está habiendo —usted las ha citado muy bien— esas posturas antagónicas sobre si la crisis está bajando la emisión de los gases de efecto invernadero. Si creyéramos que la crisis económica lo va a arreglar por sí sola seguramente cometeríamos un gravísimo error, sería un espejismo. Por eso, dado que el presidente Zapatero siempre se ha declarado un profundo defensor de la innovación y de las energías renovables y considera que es fundamental para nuestro futuro luchar contra el

cambio climático, le pregunta mi grupo, a través de mí, cuáles son las actuaciones que estamos llevando a cabo para reducir precisamente —termino, señora presidenta, inmediatamente— las emisiones de efecto invernadero y dejar muy clara cuál es la postura no solamente del Grupo Socialista sino del Gobierno de España.

La señora **PRESIDENTA**: Señora secretaria de Estado, tiene la palabra para contestar a esta pregunta.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Creo que su reflexión es extraordinariamente interesante. La lectura correcta que se debe hacer de la actual coyuntura económica es la de la consecuencia de un modelo que muestra sus límites. Estamos viviendo una época de transición importantísima y el siglo XXI se caracterizará por entender la relación del hombre con el planeta a través de un uso mucho más eficiente de los recursos naturales y de su capacidad de reponibilidad si no queremos perder la batalla económica y afectar enormemente el bienestar social de los ciudadanos. Es verdad que esta reflexión de conjunto, esta reflexión macro, coincide con un momento en el que hay muchísima gente en una situación muy dura, por tanto la percepción de vulnerabilidad social se ha elevado y eso ha generado que se incremente el número de voces para que aparcemos esa reflexión de cambio de modelo productivo para más adelante. Sin embargo, con carácter general y a pesar de que pueda haber voces que vayan en esa dirección, no es mi impresión que sea el sentir colectivo; al revés, creo que con carácter general prima —esto es algo que debemos vigilar muy de cerca y me parece que merece la pena hacer especial hincapié en ello— la sensación de que el cambio de modelo energético es fundamental y que no es posible eludir el vínculo que existe entre crisis económica, impacto en desarrollo y bienestar social cuando las materias primas energéticas pasan de 37 a 150 dólares en menos de un año y medio. En primer lugar, seguro que hay una relación importante y, en segundo, tampoco es posible pensar que el hecho de que el barril de petróleo caiga de 150 a 40 dólares resulta indiferente desde el punto de vista económico y ambiental o de impacto en el desarrollo. Por tanto, o evitamos hacer esa reflexión que nos apunta que no hace falta hacer nada porque con la crisis económica se acaban las emisiones y lo aparcamos para después y más bien nos centramos en vivir esto como una prórroga de energía barata y en hacer lo que tenemos que hacer en este momento porque, si no, cuando se empieza a recuperar la economía se ejercerá de nuevo una presión muy fuerte sobre las materias primas energéticas, que seguirán siendo monocultivo porque no hemos hecho lo que teníamos que hacer y de nuevo se podrá producir una volatilidad elevadísima con consecuencias parecidas a las que hemos vivido ahora; o estaremos perdiendo la batalla en esa necesidad de cambio de modelo productivo, imprescindible desde el punto de vista ambiental, económico y social.

Eso es lo que ha inspirado la acción de Gobierno a nivel nacional y nuestras posiciones en el ámbito de la Unión Europea, donde, como digo, creo que no estamos solos. Es cierto que es imprescindible estar vigilantes y fortalecer la congruencia en las medidas de fondo, de tal modo que insistamos en esas políticas de promoción de ahorro y eficiencia energética, de cambio de modelo energético, de apuesta por la innovación tecnológica a favor de la superación de esos modelos combinándolo con la adecuada protección social para las capas más vulnerables. Porque cuando estamos hablando de cambio de modelo productivo es evidente que eso afecta en mucha mayor medida a aquellas personas que trabajan en campos o con tecnologías que probablemente con el paso del tiempo se vea que quedan relegadas por alternativas mucho más eficientes.

La política del Gobierno al respecto en materia de cambio climático creo que es conocida y daría para mucho, pero apunta tanto al mejor conocimiento como a la identificación y puesta en marcha de políticas y medidas de adaptación preventiva a los efectos del cambio climático y, sobre todo, por cambiar sin traumas, gestionar una transición del cambio de modelo económico teniendo presente las necesidades asociadas al objetivo ambiental, que es la protección del sistema climático y las necesidades asociadas a la competitividad de nuestras empresas en los mercados internacionales futuros donde, como digo, es indudable que el elemento más importante de innovación y de diferenciación va a ser un uso extraordinariamente eficiente de los recursos naturales y, muy en particular, de las materias primas energéticas.

DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA TERESA DE LARA CARBÓ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE:

— **CONVENIOS QUE SE HAN FIRMADO CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS PARA LA REFORESTACIÓN PREVISTA EN LOS PARQUES NACIONALES. (Número de expediente 181/001383.)**

— **INTENCIÓN DEL GOBIERNO DE INICIAR LA PLANTACIÓN DE LOS 45 MILLONES DE ÁRBOLES PROMETIDOS. (Número de expediente 181/001385.)**

La señora **PRESIDENTA**: Las preguntas que aparecen en los puntos 4.º y 5.º, señora De Lara, ¿las entendemos agrupadas? (**Asentimiento.**)

La primera pregunta es sobre los convenios que se han firmado con las comunidades autónomas para la reforestación prevista en los parques nacionales y la segunda es sobre la intención del Gobierno de iniciar la plantación de los 45 millones de árboles prometidos. Señora De Lara tiene la palabra.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Permítame que invierta un minuto escaso del tiempo que me corresponde para agradecer a la señora Serna que crea que yo he hecho cambiar de idea al presidente de mi partido. Quiero señalar que lo que dijo el presidente Rajoy —creo que el tema ya está olvidado por anecdótico— es que él duda de que el cambio climático sea el problema más importante del mundo. Esta duda del señor Rajoy la tienen muchísimos españoles. Yo le pregunto a usted: ¿Cree que no hay problemas en el mundo que pueden considerarse de la misma importancia que el cambio climático? ¿Usted no cree que la lucha contra la malaria, contra el sida, la pobreza, la falta de agua no son problemas importantísimos en el mundo? Señora Serna, yo la tengo a usted en un concepto muy bueno y me parece que a estas alturas volver a hablar de lo que el señor Rajoy opinó y de lo que se interpretó de manera partidista no viene a cuento.

Dejando ya el tema, efectivamente juntando las dos preguntas yo le preguntaría a la señora secretaria de Estado, por un lado, cuántos convenios se han firmado con las comunidades autónomas para la reforestación en parques nacionales. La pregunta viene porque cuando presentaron este plan de reforestación de los 45 millones de árboles se dijo que se iba a hacer en terrenos gestionados por la Administración General del Estado, pero hay una sentencia del Tribunal Constitucional —no recuerdo si es de hace tres años, no recuerdo exactamente el año— que indica que la gestión de los parques nacionales debe ser de las comunidades autónomas. Por consiguiente, la Administración General del Estado no puede hacer nada en los parques nacionales si no es a través de convenios con estas comunidades autónomas. Por otro lado, y para unir las dos preguntas porque son temas similares —todo ello se refiere a la plantación de los 45 millones de árboles—, queríamos saber cuál es la intención del Gobierno, cuándo se va a iniciar la plantación y si sabe ya el Gobierno dónde y en qué lugares va a ser. Lo digo porque la respuesta a una pregunta que hizo esta diputada fue, creo que con fecha de febrero o marzo, que todavía no se conocía cuál era la ubicación en la cual iban a estar los árboles, que sumados iban a dar los 45 millones que habían prometido en la campaña electoral y que pasaba a ser un hecho, ya que en los presupuestos del año 2009 venía considerada una cantidad para esta plantación. Por consiguiente, las preguntas eran para tener más información sobre todo ello.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Ribera, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Muchísimas gracias, señora De Lara, por sus preguntas.

Quiero decirle, en primer lugar, que no hay ningún convenio firmado con ninguna comunidad autónoma. En efecto, el ámbito territorial en el que se va a llevar a cabo

este plan incluye los bienes patrimoniales y de dominio público gestionados por la Administración General del Estado, entre otros los que se encuentran en fincas patrimoniales propiedad del organismo autónomo Parques Nacionales o en terrenos adyacentes propiedad de este organismo autónomo, como ocurre por ejemplo en el término municipal de Daimiel, donde ya se ha puesto a disposición de la Dirección General del Medio Natural y Política Forestal determinados espacios para ejecutar obras de reforestación. También se contempla la posibilidad de forestación mediante la transformación de espacios agrícolas de regadío en suelos con un importante déficit hídrico a terrenos forestales, con objeto de recuperar el paisaje y los ecosistemas originarios en este mismo espacio de las Tablas de Daimiel y, por lo tanto, liberando una demanda importante de recursos hídricos. Esta iniciativa se enmarcaba dentro de los compromisos del Gobierno y se entendía que cumpliría de manera complementaria importantes objetivos desde el punto de vista ambiental y de desarrollo rural. Su puesta en ejecución necesita de una compleja tramitación previa que se ha iniciado ya. Como decía, en principio se pretende trabajar en dominio público gestionado por la Administración General del Estado pero requiere la redacción de los proyectos, teniendo en cuenta las consideraciones ambientales propias del lugar exacto donde se va a proceder a la plantación y del ecosistema que allí se encuentra, la identificación y redacción de los pliegos correspondientes, la supervisión y evaluación ambiental, incluido en su caso el sometimiento y evaluación de impacto ambiental. En los Presupuestos Generales del Estado del año 2009 la Subdirección General de Política Forestal y Desertificación cuenta con una importante partida presupuestaria destinada precisamente a esta finalidad, objetivos que se irán consiguiendo a lo largo de la legislatura.

La estructura del plan pretende fundamentalmente cubrir, como digo, objetivos como la mitigación de los riesgos de desertificación fijando suelo y calidad de suelo, la recuperación e incremento de la biodiversidad compatible con los ecosistemas autóctonos, la fijación de carbono atmosférico y lucha contra el cambio climático, incorporándola también como una medida de adaptación preventiva a esos riesgos asociados a una pérdida de calidad de suelo como consecuencia de incrementos de temperatura y de alteraciones en el régimen de precipitación. Entendemos que tiene una capacidad de fijación de toneladas de CO₂ en el medio plazo, por tanto en principio fuera de la contabilidad de Kioto, puesto que la plantación *ex novo* requiere de un plazo importante de tiempo para la fijación estable de esas toneladas de CO₂ y solamente parte de aquella podría ser computable en el periodo de Kioto de más de 3,6 millones de toneladas. Permite además contribuir a la vinculación de la población del medio rural al espacio forestal tanto por la inversión como por el empleo asociado al mantenimiento y gestión de los espacios forestales restaurados. Creo que hay una total sintonía de todos los grupos parlamen-

tarios en la importancia que tiene una fuerte política forestal en nuestro territorio por razones tan variadas como las que acabo de comentar. Las fincas son bienes patrimoniales o de dominio público gestionadas por la Administración, por el organismo autónomo Parques Nacionales, por las confederaciones hidrográficas y bienes patrimoniales del Ministerio de Defensa. De ahí que, como señalaba antes, no sea en principio necesaria la firma de convenios con comunidades autónomas. Estos son los términos en los que este plan fue presentado al Consejo de Ministros, al Consejo asesor de medio ambiente y a la Comisión estatal para el patrimonio natural y la biodiversidad. Hasta la fecha el Ministerio de Medio Ambiente ha aprobado 35 proyectos para su ejecución en el año 2009 que afecta a una superficie de 4.300 hectáreas y con un total de 3,5 millones de árboles a plantar en territorios de comunidades autónomas tan variadas como Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Extremadura, Galicia, La Rioja, Madrid, Murcia, Navarra, País Vasco y Valencia. De estos proyectos, en la actualidad están adjudicados para su realización un total de 12 y se ha iniciado la ejecución de 8 de ellos, en Castilla-La Mancha, Extremadura, Aragón, Galicia, Murcia y Comunidad Valenciana.

Decía antes que un ejemplo interesante es el que he singularizado en lo que afecta al paraje natural de las Tablas de Daimiel que creemos que genera beneficios adicionales como la disminución de la demanda de agua para un espacio que hasta hace poco estaba ocupado por regadío. En el contexto de las competencias del organismo autónomo Parques Nacionales está pensado llevar a cabo actuaciones en un total de 1.000 hectáreas. Yo diría que a esto hay que sumar otra serie de actuaciones complementarias por otras instituciones públicas dependientes de la Administración General del Estado. Me gustaría destacar entre las actuaciones en marcha en estos momentos algunas tan variadas como la que se ha puesto en práctica en Ayora, municipio de Valencia, donde se ha firmado un protocolo de colaboración para la plantación de más de 55.000 árboles de especies autóctonas y la regeneración del paisaje en una superficie de 108 hectáreas, o el proyecto asociado a empleo rural, empleo verde, impulsado por la Fundación Biodiversidad, o el programa voluntariado de ríos que pretende llevar a cabo actuaciones en el ámbito de las confederaciones hidrográficas mejorando el estado ecológico de nuestros ríos y la recuperación de los bosques de ribera. Entre las especies a plantar se buscan especialmente las especies arbóreas y arbustivas autóctonas de flora peninsular, balear o canaria según el territorio a restaurar, empleando especies asociadas a dicho espacio. Entre otros se utilizarán robles, encinas, alcornoques, quejigos, hayas, fresnos, olmos, tilos, avellanos, pinos, juníperos, etcétera. Las plantaciones se realizarán conforme a unas directrices, en las que se ha venido trabajando en estos meses, que permitan garantizar la restauración del medio natural de manera congruente y sin

generar impactos significativos en el espacio forestal afectado —sino, al contrario, mejorando la calidad de ese espacio forestal— y perseguir una imagen-objetivo que se ajuste al margen de actuación de cada caso, de tal modo que se establezca a medio y largo plazo una masa arbolada autóctona estable a través de un dosel arbóreo zonal o intrazonal; por tanto, probablemente hay que actuar en distintas etapas, buscando una primera plantación en estrato vegetal de especies autóctonas colonizadoras zonales o intrazonales. Asimismo, como decía, otro de los objetivos cubierto es el de conseguir esa imagen de restauración del medio natural autóctono, conservando el medio rural, impulsando una afección importante en la creación y mantenimiento del empleo en zonas rurales, recuperando espacio y actividad para las zonas rurales de nuestro país y la gestión de espacios protegidos reduciendo los riesgos de desertificación y pérdida de calidad y capacidad hídrica de nuestros suelos.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora De Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Evidentemente, lo que usted me dice se habrá hecho todo a una velocidad enorme en un mes, porque en la pregunta del mes de marzo me decía que se desconocía todavía dónde van a estar ubicadas las plantaciones. Veo la agilidad que ha tenido la dirección general y me alegro de ello. Si no he entendido mal, las plantaciones se van a efectuar solamente en terrenos gestionados por la Administración General del Estado que, excepto las fincas que ha dicho usted, se refieren a las confederaciones hidrográficas; no sé si estoy confundida o no. Estamos de acuerdo con todo lo que sea política forestal pero dudamos mucho de que esto sirva para mitigar la desertificación porque generalmente las zonas en las que abunda la desertificación en España están bien definidas y no tienen por qué coincidir con la Confederación Hidrográfica del Norte, por poner un ejemplo. No entiendo, señora secretaria de Estado, ese afán por efectuar la plantación en terrenos de competencia solamente de la Administración General del Estado y por qué no llegan ustedes a convenios con las comunidades autónomas para hacerla en cada una de estas. En la comparecencia que hubo en la pasada semana, la consejera de Medio Ambiente de Castilla y León nos indicó —me he informado también por otros lados— que el Plan forestal español está parado, que no hay inversiones en dicho plan. Por consiguiente, estos 45 millones de árboles —que, dicho sea de paso, parece mucho pero desde nuestro punto de vista es un número muy poco ambicioso para cuatro años— deberían hacerse con convenios con las comunidades autónomas que son quienes tienen la gestión forestal transferida.

Me ha dicho usted que hay unos proyectos aprobados que se van a iniciar con especies autóctonas; nos parece muy bien. Todos sabemos el potencial que tienen los árboles como sumideros de dióxido de carbono para

combatir la desertificación, sobre todo en determinadas zonas de España —no en toda pero sí en parte—. Existe un factor fundamental que comento siempre cuando quiero realzar la importancia de la política forestal. Esta política unida a la de prevención de incendios —que es muy importante— absorbería en este momento a una gran parte de la población procedente de la construcción que se ha quedado en paro, porque al ser en parte una población no cualificada podría trabajar en este sector forestal. Es un momento importante. La inversión productiva en política forestal sería una inversión importante. Realmente ahí va nuestra apuesta.

Le decía antes que 45 millones de árboles en cuatro años por parte del Gobierno de España en todo el Estado me parecía poco ambicioso; lo decía porque, refiriéndome de nuevo a Castilla y León, en la pasada legislatura en cuatro años pusieron 100 millones de árboles en una sola comunidad autónoma. Por tanto, 45 millones en toda España es una cifra poco ambiciosa. Apostamos por incrementarla porque creemos en la enorme importancia que tiene el sector forestal ya no como sumidero de dióxido de carbono, sino por todas las potencialidades que el monte encierra en sí. En este momento sería un sector que podría absorber el paro que viene de la construcción. Ello ayudaría a crear un empleo productivo en España.

Leeré con atención los proyectos que usted ha citado, que no he podido quedarme con ellos, y los lugares en que estaban ubicados, que tampoco me ha dado tiempo a retenerlos.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Ribera, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Me comprometo a transmitirle la información que le interesa. Quiero insistirle en varias cosas. Por una parte, el hecho de que la política forestal sea competencia de las comunidades autónomas pone de manifiesto la capacidad de crecimiento con respecto a la cifra aportada por el Gobierno. Probablemente no se trata de que aquello que financia el Gobierno en un ejercicio de responsabilidad en términos de política forestal sobre su propio territorio sea lo único que afecte en materia de política forestal. Hay una autonomía presupuestaria importante por parte de las comunidades autónomas que tiene una capacidad notable para sumar esfuerzos, como usted pone de manifiesto en el caso de Castilla y León el año pasado, pero a eso se pueden sumar muchos otros planes.

En efecto, los espacios físicos que el Gobierno tiene identificados como bienes patrimoniales propios tienen que ver con las demarcaciones hidrográficas, con los terrenos del Ministerio de Defensa —que es otro espacio que merece la pena— y algunas fincas patrimoniales del organismo autónomo Parques Nacionales. También comparto esa valoración sobre la conveniencia de combinar adecuadamente la política de prevención de incen-

dios, la política forestal y la oportunidad temporal de impulsar empleo en un sector en el que los trabajadores están sufriendo especialmente la crisis económica como es en el ámbito de la construcción. A este respecto me gustaría recordar que parte de los recursos puestos a disposición de manera extraordinaria por el Gobierno como consecuencia de esa necesidad de generar un estímulo fiscal importante va destinado precisamente a actuaciones directas gestionadas por el Ministerio de Medio Ambiente en gestión forestal. Junto a eso quiero recordar que formaban parte de las iniciativas que los ayuntamientos podían presentar al Plan E en los 8.000 millones gestionados directamente por ellos —alguna iniciativa en ese sentido, no en exceso—, por tanto también es importante tener en consideración los tiempos de maduración que requiere una buena gestión forestal y la importancia de trabajar a fondo en este terreno.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA TERESA DE LARA CARBÓ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE NÚMERO DE REUNIONES QUE HAN MANTENIDO LA COMISIÓN DELEGADA DEL GOBIERNO PARA EL CAMBIO CLIMÁTICO, Y MEDIDAS QUE SE HAN ADOPTADO EN CADA UNA DE ELLAS. (Número de expediente 181/001394.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la siguiente pregunta formulada también por la diputada señora De Lara, sobre el número de reuniones que ha mantenido la Comisión Delegada del Gobierno para Cambio Climático y medidas que se han adoptado en cada una de ellas. Tiene la palabra la señora De Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Tal y como refleja la pregunta, más que el número de reuniones y las decisiones que se han tomado me gustaría saber exactamente cuál es la función de esta Comisión Delegada para Cambio Climático. He ido repasando las notas que han salido después de cada una de las reuniones que se han mantenido y sobre todo después de la primera. Cuando leí la nota del ministerio que se emitió después de la primera reunión me quede muy sorprendida y dudé —no de la viabilidad porque ahí está— de la necesidad o de las funciones. En esta primera reunión decían ustedes —digo ustedes porque creo que usted es la secretaria de la reunión— que la Comisión Delegada para Cambio Climático integrada por varios ministerios había visualizado seis sectores en los que había que incidir expresamente para luchar contra el cambio climático. Había descubierto seis sectores que usted sabe perfectamente que no es que descubrieran ustedes, sino que más que descubiertos, estaban definidos y había medidas concretas en cada uno de ellos. Eran sectores como el de transporte, energía, etcétera; no los voy a reproducir aquí porque sabemos cuáles son. Por consiguiente, cuando

leí esta nota que dieron ustedes quedé un poco asombrada, porque usted estará conmigo en que ustedes no visualizaron seis sectores, sino que a lo mejor podían incidir. Me sentí un poco engañada. Este es el motivo de mi pregunta para ver cuáles son exactamente las funciones de esta comisión y para ver las decisiones que se toman.

La señora **PRESIDENTA**: Señora Rivera, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Lamento decirle que discrepo de esa valoración. Creo, al contrario, que la creación de la Comisión delegada del Gobierno de cambio climático ha sido una de los elementos más interesantes e inteligentes de fortalecimiento de acción y capacidad de discusión estratégica sosegada al respecto. Estará de acuerdo conmigo en que las políticas de cambio climático, por la complejidad misma que se asocia al objetivo de protección del sistema climático, requieren una acción transversal muy fuerte, y la reflexión estratégica sobre esa acción transversal y la capacidad de integración posterior requieren la incorporación al máximo nivel de ese tipo de debates. Es cierto que esa discusión puede tener lugar —de hecho, así ha sido hasta la fecha— en el Consejo de Ministros, pero es cierto también que el tema resulta suficientemente importante y complejo como para merecer que periódicamente haya un tiempo monográficamente dedicado a que todos los departamentos ministeriales con afección directa y con capacidad directa de actuación puedan reflexionar e integrar mejor la respuesta al respecto. En líneas generales, ha sido un elemento de éxito y de fortalecimiento de la congruencia de la acción del Gobierno.

La Comisión delegada del Gobierno para el cambio climático hasta la fecha se ha reunido en cinco ocasiones. La primera fue el 17 de julio de 2008, la sesión constitutiva, en la que los distintos ministros, secretarios de Estado y vicepresidentes allí presentes tuvieron la ocasión de discutir cuáles eran los ejes fundamentales de la acción transversal del Gobierno en esta primera parte de la legislatura. Por tanto, no se trataba principalmente de identificar actuaciones concretas sino los elementos que debían integrarse con fuerza en cada una de esas medidas concretas. Asimismo, se hizo una valoración del estado del proceso de negociación internacional y del balance del Plan de medidas urgentes de la estrategia española de cambio climático que había sido aprobado justo un año antes. La segunda reunión tuvo lugar el 15 de octubre del año 2008, cuando estábamos en vísperas de las reuniones que tenían por finalidad adoptar el paquete europeo de energía y cambio climático; un paquete extraordinariamente complejo, como saben SS.SS., que requería el fortalecimiento de la discusión transversal de la acción de gobierno y de la valoración del estado de la negociación a la vista de los distintos comentarios y aportaciones de las diferentes delegaciones gubernamen-

tales de los Estados miembros de la Unión Europea, así como la reflexión que se venía llevando a la práctica en las distintas formaciones del Consejo de Ministros de la Unión Europea. También el 15 de octubre de 2008 la Comisión delegada del Gobierno para el cambio climático tuvo ocasión de departir aproximadamente durante una hora con el doctor Pachauri, quien de manera extraordinaria pudo trasladar directamente a los vicepresidentes, ministros y secretarios de Estado allí presentes cuáles eran a su juicio las grandes cuestiones que los gobiernos occidentales se debían plantear en materia de cambio climático.

La tercera reunión tuvo lugar el 22 de diciembre de 2008. En este caso se ultimó el balance sobre el estado de la negociación multilateral con vistas a la Conferencia de las Partes de Postdam y al inminente Consejo Europeo que debía aprobar definitivamente el paquete. Asimismo, se actualizó y se hizo un repaso de cómo venían funcionando los grupos de trabajo encargados de llevar a la práctica, con un calendario aprobado en la reunión de julio, las referencias recogidas en las líneas estratégicas de lucha contra el cambio climático, en particular cómo venía avanzando el Plan de ahorro y eficiencia energética, los trabajos de elaboración del Plan nacional integral de residuos, los trabajos de la estrategia de movilidad sostenible —antes he hecho referencia precisamente a esta reunión, que es donde se vio el primer borrador—, o los trabajos que se iniciaban respecto al proyecto de ley de ahorro y eficiencia energética, así como el impulso del centro de Zaragoza, el Instituto de Investigación de Cambio Climático, o el Plan Estatal de Vivienda, que de manera global integra objetivos extraordinariamente interesantes en materia de rehabilitación energética de edificios. La cuarta reunión se celebró el 29 de enero del año 2009. En este caso se dio un seguimiento puntual a lo que había sido el trabajo llevado a cabo por el Gobierno de España junto con el de Alemania y el de Dinamarca para el impulso a la celebración de la reunión constitutiva de la Agencia Internacional de Energías Renovables y el calendario de su puesta en marcha. Como saben ustedes, en aquel momento se hizo una primera valoración de las sensibilidades y de las apuestas que cada uno de los grandes países que habían apostado por la consolidación de esta agencia presentaban, de tal modo que se hizo una valoración de las aportaciones constructivas que España podía hacer al respecto y se tomó la decisión de buscar un candidato sólido al director de la agencia, que finalmente se ha materializado en la presentación de la candidatura de don Juan Ormazabal, director del Centro Nacional de Energías Renovables en Pamplona, desde la constitución de dicho centro hasta hace escasamente un mes. Se hizo, asimismo, una valoración sobre cómo venían funcionando el Fondo estatal de inversión local y el Fondo de desarrollo rural vinculado a proyectos que pudieran tener incidencia en el cambio climático, y se empezó a analizar las propuestas del calendario de actuaciones del Ejecutivo español desde inicios del año 2009 hasta junio de 2010; es decir, reflexionar conjuntamente

un grupo de ministros y secretarios de Estado muy variados para hacer una mejor integración de los objetivos en materia de cambio climático en todos los trabajos y actuaciones que serán elemento estrella, elemento importantísimo durante la Presidencia española de la Unión Europea.

La quinta reunión, la última que se ha celebrado, tuvo lugar el 11 de marzo. En esta reunión se hizo un repaso de las cuestiones que habían venido siendo comprometidas en las reuniones anteriores, incluida la estrategia de movilidad sostenible, a la que antes aludíamos, así como la creación de un observatorio sobre salud y cambio climático. Se discutió cómo preparar el eje desarrollo, innovación, energía y cambio climático en colaboración con nuestros socios latinoamericanos y se presentó el Plan de impulso a la internacionalización de la economía española en sectores asociados a políticas de cambio climático, integrando, por tanto, acciones muy variadas del Ministerio de Asuntos Exteriores, del Ministerio de Industria y Comercio, del Ministerio de Ciencia e Innovación y del Ministerio de Medio Ambiente. Asimismo, se comentó el calendario en materia de adaptación en un Plan nacional de adaptación al cambio climático que viene siendo puesto en práctica con plena participación de agentes y administraciones territoriales muy variados y que reporta periódicamente el estado de los trabajos y de la incorporación de medidas específicas en los distintos campos donde es importante integrar adaptación preventiva.

La señora **PRESIDENTA**: Señora diputada, tiene la palabra.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Gracias, señora secretaria de Estado, por sus explicaciones. Yo comparto con usted lo interesante y constructivo que es la acción transversal de varios ministerios para combatir el cambio climático y que puede ser interesante que varios miembros de diversos ministerios reflexionen conjuntamente. Hasta aquí estamos de acuerdo. Me parece muy bien. Lo que yo ponía en evidencia son las notas de prensa que ustedes dan para aparentar un trabajo mayor del que realmente se ha hecho. Dicen exactamente en su nota de prensa que tras la primera reunión, la comisión delegada ha identificado seis líneas estratégicas que incluyen diversas actuaciones. Todo sabido, todo escrito y todo hecho. Ustedes me dicen que reflexionan conjuntamente. Me parece muy bien, porque de la aportación de distintos puntos de vista de distintos ministerios se puede llegar a conclusiones. Pero yo he leído las notas que ustedes mismos han redactado y veo que lo que ustedes ponen aquí está en contradicción con lo que me responden por escrito. Por ejemplo, en la reunión del miércoles 15 de octubre dicen que la comisión delegada vio un primer borrador del proyecto de ley de eficiencia energética y energías renovables. Estamos hablando del 15 de octubre

de 2008, segunda reunión. Respuesta a esta diputada en diciembre de 2008: Todavía no existe ningún borrador del proyecto de ley de eficiencia energética y energías renovables. Luego, si no existe ninguno, por lo que me dicen por escrito, es materialmente imposible que ustedes vieran este borrador el 15 de octubre, porque si no lo hay en diciembre, menos lo puede haber en octubre. Cuando les pregunto a ustedes por escrito por algún mapa sobre las ubicaciones potenciales para la reforestación, me dicen que todavía no se conocen, que hay que hacer un estudio. En cambio, el 15 de octubre a ustedes se les presentó y vieron un primer mapa con las ubicaciones potenciales para efectuar la reforestación. Quiero decir que o bien las respuestas son incorrectas o bien ustedes echan faroles cuando dan estas notas de prensa en las que dicen que han hecho lo que no han hecho, pues, evidentemente, si no hay borrador ustedes no pueden ver un primer borrador. Yo no pedía borrador, sino que preguntaba cuál era la situación de la ley, y en la pregunta por escrito me dicen que se está estudiando y que se han formado grupos de trabajo para la ley de energías renovables, y lo mismo para dónde se van a ubicar los árboles. Yo creo que es importante esta Comisión, que al cambio climático se le ha dado un realce que no tenía —lo compartimos—, que es buena la acción transversal en la lucha contra el cambio climático y que es bueno que todos los ministerios reflexionen conjuntamente, pero de ahí a poner en sus notas cosas que realmente no son, permíteme, pero lo veo bastante infantil.

La señora **PRESIDENTA**: Tiene la palabra la señora Ribera para finalizar esta pregunta, brevemente.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Brevemente. Brevemente repasaremos nuestra acción comunicadora por si ha habido fallos. Creo que es importante entender que, como usted misma señalaba, se trata de una acción de dirección de gobierno, y efectivamente hay una capacidad orientadora que permite que si los distintos departamentos ministeriales aportan ideas, esquemas de trabajo o una reflexión de conjunto y se observa en esa capacidad de dirección de gobierno que, por las razones que sea, fundamentalmente porque el estudio está incompleto, inmaduro, porque ha perdido o no ha tomado en consideración aspectos significativos, se den instrucciones para seguir trabajando en esa dirección. Por tanto, probablemente de lo que se trata es de alguna mala gestión en la comunicación de lo que estamos hablando. Pero, como decía al principio y ahora subrayaba usted, valoro enormemente este trabajo y creo que ha sido uno de los grandes aciertos de legislatura poder reservar un espacio concreto para una discusión estratégica en un tema de la envergadura y complejidad que tiene el cambio climático para la correcta dirección de la acción de gobierno.

DEL DIPUTADO DON JOAN TARDÀ I COMA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS, SOBRE:

- **MEDIDAS PARA COMPENSAR LA PÉRDIDA DE HÁBITAT PROTEGIDO EN LA ZONA DE CAN SABADELL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VILADECANS CON MOTIVO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE EL PRAT (BARCELONA) (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/47062. (Número de expediente 181/001661.)**
- **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL RELATIVA AL POSIBLE PROYECTO DE ORDENACIÓN DE LA FRANJA LITORAL DE VILADECANS (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA 184/47064. (Número de expediente 181/001663.)**

La señora **PRESIDENTA**: Las preguntas que aparecen en los puntos 8.º y 9.º del orden del día se dan por contestadas, según ha comunicado el formulante, señor Tardà, a la Mesa.

- **DE LA DIPUTADA DOÑA JOANA SERNA MASIÁ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE VALORACIÓN DEL INFORME «SOSTENIBILIDAD LOCAL, UNA APROXIMACIÓN URBANA Y RURAL» REALIZADO POR EL OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA. (Número de expediente 181/001617.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pasamos a la formulación de la última pregunta, de la diputada señora Serna, sobre valoración del informe Sostenibilidad local, una aproximación urbana y rural, realizado por el Observatorio de la sostenibilidad en España.

Señora Serna, tiene la palabra.

La señora **SERNA MASIÁ**: Señora secretaria de Estado, como sabe, en el año 2005 se creó el Observatorio de la sostenibilidad en España. Hubo un acuerdo entre el Ministerio de Medio Ambiente, la Universidad de Alcalá y la Fundación Biodiversidad. La cuestión importante es que en estos escasos tres años el Observatorio de la sostenibilidad ha realizado cuatro informes, parece que de enorme importancia: el primero, Cambios de ocupación del suelo en España; el segundo, Calidad del aire en las ciudades; el tercero, Agua y sostenibilidad, y el último, Sostenibilidad local, una aproximación urbana y rural, que es sobre el que yo le

pregunto. Según leo en los medios de comunicación, el Observatorio de la sostenibilidad se está convirtiendo en un organismo de referencia a la hora de evaluar el desarrollo sostenible o insostenible de nuestro país. Es verdad que hace unos años en esta Comisión cuando usábamos la palabra sostenibilidad, en el «Diario de Sesiones» aparecía entre paréntesis risas-rumores. Ahora, sin embargo, la palabra sostenibilidad se ha convertido no voy a decir en una palabra de moda, pero sí en una palabra de uso cotidiano, en una palabra de referencia para unos significados. ¿La causa? Pues que resulta que la sostenibilidad sí que puede medirse, y al parecer eso es lo que está haciendo el Observatorio de la sostenibilidad en España, hacer una serie de mediciones, análisis, chequeos sobre cuestiones tan importantes como el comportamiento ambiental de nuestro país, la manera en que consumimos los recursos, los desechos que generamos o la forma en que ocupamos los territorios. Precisamente, y con ello acabo, quería pedirle que el ministerio, su departamento, hiciese una valoración sobre este informe de sostenibilidad local que parece que establece unas diferencias importantes e interesantes a la hora de ver los diversos modos de vivir en España, la España rural y la España urbana, cómo hay una España despoblada y la otra que, sin embargo, genera un importante impacto ambiental. Eso es lo que quiere saber el Grupo Parlamentario Socialista: la valoración que hace el ministerio, la valoración que hace usted, señora secretaria de Estado, sobre este informe del observatorio.

La señora **PRESIDENTA**: Señora secretaria de Estado, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO** (Ribera Rodríguez): Muchísimas gracias, señora Serna, por su pregunta. Comparto su valoración sobre la oportunidad y el éxito que constituye disponer de una entidad como el Observatorio de la sostenibilidad, que permite hacer un seguimiento y una valoración respecto a cómo evolucionan las políticas en nuestro país y el impacto que pueden tener las medidas que tomamos en sostenibilidad o insostenibilidad de nuestros modos y usos.

El informe por el que pregunta tiene como finalidad profundizar en el análisis de los procesos de desarrollo local en un contexto territorial diversificado, y es cierto que permite analizar por primera vez la información disponible para evaluar los modelos de desarrollo de las áreas urbanas y rurales en España, sus interacciones y sus impactos económicos, ambientales y sociales desde una perspectiva que yo calificaría como estratégica e innovadora. Saben que se centra fundamentalmente en la dinámica del desarrollo a nivel local en relación con la sostenibilidad, abordando en primer lugar el ámbito urbano mediante la creación de un indicador agrupado de medida de la sostenibilidad y los impactos derivados del actual modelo. Es verdad que seguro que con el

tiempo somos capaces de ir perfeccionando este tipo de indicadores, pero el valor añadido más importante es que tenemos por primera vez indicadores que nos permiten entender mejor y de manera sencilla cómo nos estamos comportando. Este indicador aplica en cincuenta capitales de provincia, integrando elementos tan diferentes como la huella ecológica, el índice de desarrollo humano o el índice sintético de desarrollo humano, así como la aplicación en cada uno de estos municipios de las agendas 21 locales y otros factores como por ejemplo el consumo de suelo, porque cada vez tenemos más claro el valor que tiene y su escasez. A continuación, el informe aborda la diversidad y especificidad del desarrollo local en el ámbito rural a través de indicadores de situación y determinados estudios de caso, de nuevo con una capacidad de mejora permanente que habrá que incentivar, pero con el valor añadido de hacerlo por primera vez. Por tanto, yo diría que el estudio ha identificado y valorado los recursos existentes en estos territorios para facilitar políticas que garanticen un desarrollo más sostenible y que esto forma parte de las actuaciones clave que viene desarrollando el observatorio desde su creación. A mi juicio, esto permite poner de manifiesto que el OSE, el Observatorio de la sostenibilidad en España, con independencia de la capacidad de mejora permanente de sus propias líneas de estudio y producción, responde en primer lugar al objetivo fundacional que se marcó: producir y poner a disposición de la sociedad, del conjunto de la opinión pública, información actualizada, veraz y rigurosa en materia de sostenibilidad. Insisto en que eso no significa que no pueda ser perfeccionada; significa que por primera vez tenemos capacidad para acceder a esa información de una manera sistemática. Me parece que esto es algo fundamental para la consolidación de las políticas ambientales y para su mayor eficacia a medio plazo, en la medida en que solamente con una mejor comprensión de los problemas que

pretendemos abordar podemos mejorar la capacidad de respuesta, aun cuando por el camino podamos encontrar que la información de la disponemos sigue siendo parcial o necesitada de mejora.

También constituye un elemento de éxito poder disponer de herramientas que faciliten el acceso transparente a la información ambiental, que debe ser sencilla y entendida por el conjunto de la opinión pública y que va acumulando una capacidad de integración de datos, conclusiones y propuestas a lo largo de estos informes que permitan mantener la participación ciudadana y el debate académico y político respecto al uso que damos a nuestros recursos y a partir de ahí la puesta en cuestión, la mejora, la confirmación, la profundización en algunas de las líneas que se vayan poniendo en marcha. Por tanto, a mi juicio, en líneas generales constituye una fuente de inspiración y apoyo para las políticas ambientales muy importante. Este ejercicio en concreto es una clave interesantísima para la consolidación de las políticas de desarrollo rural sostenible, integrando los enfoques de cohesión territorial, las oportunidades y las relaciones más equitativas entre el medio urbano y el medio rural. Por tanto, como resumen final a su pregunta de qué valoración nos merece, le diría que nos merece una valoración muy positiva.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señora Ribera. Con la respuesta a esta pregunta damos por finalizada esta sesión de la Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca, agradeciendo a SS.SS. su presencia y sobre todo a la señora secretaria de Estado su disponibilidad para estar presente en esta Comisión siempre que se le ha solicitado.

Levantamos la sesión.

Eran las siete y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**