



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X LEGISLATURA

Núm. 161

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 5

celebrada el miércoles 19 de septiembre de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor secretario confederal de medio ambiente de Comisiones Obreras (Serrano Giménez), para que explique sus propuestas como experto en la materia sobre movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000074) 2

Declaración institucional. (Número de expediente 140/000003) 12

Comparecencias (continuación):

- De don Francisco Segura Castro, para que explique sus propuestas como experto en movilidad sostenible y calidad del aire. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000075) 13

Del señor presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público, PTP (Riol Jurado), para informar sobre:

- Movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000076) 22
- Las propuestas de la PTP para avanzar en un modelo de movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000077) 22

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 2

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

COMPARECENCIAS:

- **DEL SEÑOR SECRETARIO CONFEDERAL DE MEDIO AMBIENTE DE COMISIONES OBRERAS (SERRANO GIMÉNEZ), PARA QUE EXPLIQUE SUS PROPUESTAS COMO EXPERTO EN LA MATERIA SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000074).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar inicio a la sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible que, según acordó la Mesa y portavoces, queríamos celebrar en el marco de la semana de la movilidad sostenible dedicándola a la comparecencia de las tres personas que habían sido propuestas por varios grupos parlamentarios y cuya presencia lógicamente fue avalada por todos los miembros de la Mesa y portavoces. Esta es una sesión de comparecencia de expertos que se va a sustanciar a partir de una primera intervención de cada uno de ellos y, a continuación, los representantes de los grupos políticos de menor a mayor, como hacemos siempre en esta Comisión, van a tener la oportunidad de preguntar y de intervenir por un tiempo de cinco minutos. Si alguno de los señores portavoces considera que de forma moderada hay que extenderse para desarrollar una idea, ya saben que vamos a posibilitarlo, pero para que pueda ser ágil, ya que tenemos tres comparecencias, siempre es recomendable estar alrededor de una hora en el conjunto de cada comparecencia, por lo que les pediría la contención que saben tener las señoras y señores portavoces.

Le damos la bienvenida a don Llorenç Serrano Giménez, que es secretario confederal de medio ambiente de Comisiones Obreras, que es la primera de las comparecencias que fue acordada, a petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural. Tiene la palabra por un tiempo de veinte minutos y después de las preguntas tendrá otra oportunidad de intervenir para poder responder a lo que los distintos grupos le soliciten. Muchas gracias por su presencia en el Congreso.

El señor **SECRETARIO CONFEDERAL DE MEDIO AMBIENTE DE COMISIONES OBRERAS** (Serrano Giménez): Muchas gracias al grupo que ha propuesto nuestra comparecencia y a todos los demás por estimarla adecuada.

Quisiera recordarles, porque algunos ya compartimos una sesión parecida, que en la pasada legislatura en una Comisión que entonces solo se llamaba de Seguridad Vial, ya tuve la oportunidad de comparecer e intentar transmitir a los diputados y diputadas la importancia de que el concepto movilidad sostenible se incorporase también a los trabajos del Congreso. Desde luego no voy a arrogarme el mérito de que ustedes hayan ampliado el compás de esta Comisión a la movilidad sostenible, pero me voy a felicitar por ello. Les hablo desde Comisiones Obreras que es, que yo conozca, el único sindicato europeo que tiene, dentro de su estructura de dirección confederal, un departamento de movilidad. Me acompañan los dos compañeros que lo forman, Manuel Ferri y Luis Cuenca, y les hemos distribuido a cada grupo parlamentario muchos materiales recientemente elaborados, fruto de esta preocupación sindical de Comisiones Obreras por la movilidad sostenible. Somos los únicos. ¿Por qué? Porque empezamos una reflexión en los años noventa cuando detectamos que la movilidad basada en el uso del vehículo privado suponía importantes perjuicios y costes para la gente trabajadora. Perjuicios desde la exclusión en el mercado de trabajo en que descubrimos que sobre todo mujeres jóvenes y personas inmigrantes, que no tenían acceso al uso cotidiano del vehículo privado, no podían acceder a determinadas ofertas de trabajo. Este es un problema tan real hasta el punto de que en algunas ocasiones existían casos de empresas que contribuían a financiar líneas de transporte público para que los trabajadores en su día aceptaran, en otra coyuntura económica y de empleo, ofertas de trabajo. Para la gente trabajadora el actual modelo de movilidad supone un coste importante en términos de siniestralidad. El 11,8 % de los accidentes laborales con baja en España —estamos hablando de 76.000 accidentes de un total de 645.000 empleos laborales— lo son *in itinere*, insisto, en el desplazamiento desde el domicilio al lugar de trabajo y la vuelta. Aquí no incluimos los accidentes profesionales, en misión, de aquellos conductores que tienen que usar el vehículo como parte de su trabajo en su jornada laboral. Es más, de todos estos accidentes, 188 han sido mortales. España en los últimos años está consiguiendo reducir de forma significativa los accidentes laborales graves y mortales, la componente de accidentes mortales *in itinere* es la única que ha crecido en los últimos años. Estamos reduciendo nuestros accidentes en los centros de trabajo y, en cambio, esta componente sigue creciendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 3

Quiero darles un dato sorprendente, pero que también mueve a reflexión, y es que así como hay una relación evidente entre el tipo de contrato —cuando es eventual— y una mayor siniestralidad, en los accidentes *in itinere* ocurre lo contrario, personas con contrato indefinido tienen una prevalencia de accidentes *in itinere* mayor que personas con contrato eventual. En nuestra opinión esto es debido a: a) al mayor uso del vehículo privado de este tipo de trabajadores y b) a los afectos ya conocidos en seguridad vial de los desplazamientos repetitivos sobre itinerarios que se supone que se conocen, etcétera. Dos terceras partes de los accidentes *in itinere* se producen en el desplazamiento de la ida al trabajo y solo una tercera parte en el recorrido en sentido contrario. Eso también nos indica, porque es una experiencia que más o menos compartimos todas las personas, las prisas y está relacionado con si pudiéramos dar una mayor flexibilidad, como medida de prevención de riesgos, en las entradas y salidas de los centros de trabajo.

Quiero destacarles que sobre esta realidad de accidentes de trabajo la forma de actuar es totalmente distinta para el riesgo derivado de los desplazamientos *in itinere* que del riesgo derivado de los desplazamientos en misión. En estos segundos estaríamos hablando seguramente de muchas medidas de seguridad vial, que tienen que ver con los vehículos, las vías, la formación, normativa sobre tiempo al volante, etcétera, pero la forma de reducir nuestra movilidad *in itinere* es fundamentalmente el cambio modal de cómo se hacen estos desplazamientos. Esto tardó bastante en entenderse y me felicito mucho de la última campaña que hizo la anterior Dirección General de Tráfico que precisamente se refería a este aspecto del cambio modal en los desplazamientos a los puestos de trabajo para reducir accidentes. Además de este factor negativo de un modelo basado en el vehículo privado en la movilidad al trabajo para la gente trabajadora, hay otros, como el consumo de tiempo. Ustedes saben que en la negociación colectiva —cuando se puede— supone un importante esfuerzo y un tema de mucha disputa con las empresas reducir nuestra jornada laboral y a veces eso no revierte en la vida de las personas, porque el tiempo que utilizamos en desplazarnos se incrementa más allá de lo que conseguimos reducir nuestra jornada laboral. No hace falta que les diga que los costes de este modelo basado en el vehículo privado son crecientes, no solo por el precio de los combustibles, para las personas que tienen que utilizarlo. Hay cuestiones evidentes de salud pública —sobre las que no me extenderé, porque me consta que otras personas lo harán en la sesión de esta tarde—, de costes ambientales de dependencia de nuestro país de los combustibles fósiles e incluso supongo que estaremos de acuerdo en que ciudades con menos tránsito son ciudades más agradables de vivir, es decir, hay toda una cantidad de motivos para intentar hacer el cambio modal sobre todo en aquello que es movilidad cotidiana y, dentro de esta, la laboral. Si ustedes quieren más información sobre esto les puedo remitir al informe Infrac del año 2004, en el que al calcular las externalidades de todos estos factores negativos y alguno más que supone el actual modelo basado en el vehículo privado para la movilidad, se llega a la conclusión de que si fuésemos capaces de convertir en dinero todos esos costes —hoy difusos y que se externalizan al conjunto de la sociedad—, tendríamos serios incentivos para pasar a una movilidad más sostenible, basada más en el transporte público y en los medios ecomovibles. Si como sindicato nos preocupa sobre todo cambiar la pauta modal de los desplazamientos al trabajo, ¿cómo abordarlo? Fundamentalmente con planes de movilidad que no deben ser solo urbanos, como ha venido siendo hasta ahora, sino con planes de movilidad al trabajo que vinculen no solo a la gente que se desplaza, a los trabajadores y trabajadoras, sino también a las empresas. Esto es una discusión a mantener, hasta qué punto la empresa debe ser responsable o no de estos desplazamientos. Supongo que todos somos muy conscientes de que no todas, pero buena parte de nuestras empresas en su día se desplazaron de cascos urbanos a zonas periféricas con importantísimos rendimientos, fruto del valor del suelo, y del cambio de calificación en los más de los casos, a veces eso justificado con nuevos planes de habilidad y de consolidación de empleo, a veces lisa y llanamente para conseguir unos beneficios que no formaban parte de la actividad principal de la empresa. Es cierto que ese fenómeno se dio y eso externalizó unos costes, en términos de tiempo, económicos e incluso de riesgo, a las plantillas de aquel momento y a las futuras, que no suelen estar cubiertas por los acuerdos de mejora o compensaciones que en su día se pactasen.

Si entendemos, como es el caso de mi sindicato, que la movilidad al trabajo forma parte de la prevención de riesgos laborales, debemos dar un salto de una prevención de riesgos laborales concernida y limitada al centro de trabajo y pensar en todo aquello que es el desplazamiento que nos lleva al trabajo como parte de los planes de prevención de riesgos y de la responsabilidad de las empresas. Tenemos que poner en pie políticas de apoyo tanto del transporte público, porque evidentemente el cambio modal requiere que existan alternativas, como medidas fiscales —que nosotros en otras ocasiones hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 4

propuesto y les podemos dar después detalles— que hagan que las personas tengan un incentivo en usar medios de transporte público ecomovibles en lugar del vehículo privado. Desde este departamento confederal de movilidad hemos realizado también trabajos de estudio en tantos aspectos de la sostenibilidad —que solo les quiero referir por encima—, como una visita técnica a una ciudad como es Friburgo que contó con el apoyo del Ministerio de Fomento en la anterior legislatura. Les transmito la idea fundamental de que es posible organizar la movilidad a partir del objetivo de que todos los desplazamientos deban poder hacerse en transporte público, sea cual sea el motivo del desplazamiento y sea cual sea la hora del día. Hemos hecho estudios sobre qué tratamientos existen en Europa para favorecer la movilidad sostenible por parte de la gente trabajadora y hemos conocido políticas fiscales que consideramos muy interesantes, por ejemplo, en Bélgica y en Francia. Hemos visto como en algunos países, que se supone que tienen una climatología menos amable que la nuestra, existe un uso y una promoción del uso de la bicicleta. Mañana precisamente celebraremos en nuestra sede de Lope de Vega una jornada, financiada por la embajada holandesa en España, sobre el uso de la bicicleta para los desplazamientos al trabajo. En cada semana de movilidad sostenible procuramos trabajar un elemento, otras veces ha sido el transporte público o las cercanías, este año le ha tocado a la bicicleta. Todas estas medidas que reclamo y que tendrían que servirnos para ese cambio modal en los desplazamientos cotidianos al trabajo necesitan de una ley de movilidad sostenible. Existen en España ya leyes de movilidad sostenible autonómicas, ustedes se habrán informado de que cuando el presidente de esta Comisión era conseller en la Generalitat de Catalunya impulsó la Ley de Movilidad Catalana, la hay en Valencia y estaba en avanzado trámite la del País Vasco, aunque el adelanto de las elecciones cortará este trabajo. Incluso llegué a tener conocimiento de un borrador de ley de movilidad sostenible que se estaba elaborando en la anterior legislatura por el Gobierno existente. Tenemos una ley vigente, como es la Ley de Economía Sostenible, que tiene muchos claroscuros, desde mi punto de vista tiene muchas insuficiencias, pero que mandata a que se elabore, en el plazo de seis meses, una ley de movilidad sostenible. En España hemos tenido un debate sobre si había margen para una ley de movilidad de ámbito estatal que no invadiese las competencias de las comunidades autónomas. Esto es opinable, pero según lo que se trate y de qué obligaciones se fijen, hemos llegado al convencimiento de que hay espacio tanto para una ley de movilidad sostenible estatal como para el desarrollo de leyes de movilidad sostenible autonómicas. Hasta el punto de que en el año 2007 o 2008 nuestra organización junto a otras organizaciones ecologistas —recuerdo a Ecologistas en Acción, que después comparece, Greenpeace, Amigos de la Tierra y el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya— presentamos una propuesta de ley de movilidad sostenible.

¿Por qué hace falta una ley de movilidad sostenible desde nuestra perspectiva? Porque debe establecerse esa obligatoriedad de elaboración de planes de movilidad de empresa. Ya les he dicho que sé que es una opinión controvertida. Siendo conscientes del momento en el que estamos es posible que esta obligatoriedad tenga plazos razonables en función del tamaño e incluso de la ubicación de las empresas. Insisto en que hay argumentos para que las empresas se responsabilicen de esto. Porque no podemos dejar como responsabilidad de los servicios de transporte público proveer un desplazamiento tan vinculado a la actividad laboral. Estos planes de movilidad deberían tener dos niveles, el de empresa y el de agrupación de empresas o polígono, con una figura importante en nuestra opinión como es el agente de movilidad. El agente de movilidad no es una figura muy compleja que cueste mucho en términos de formación ni de dinero, sino que puede ser perfectamente —y tenemos muchos ejemplos— alguien de un ámbito de concertación o de una mesa de movilidad, eso quiere decir que puede ser un representante de los trabajadores, una persona de recursos humanos de una empresa, una persona de la Administración local o de la empresa de transporte público concernida, que de alguna forma elabore un plan de movilidad donde se detecten las necesidades, se propongan los servicios y después —lo más difícil— se implementen viendo qué tienen que aportar las administraciones públicas, las empresas y las personas usuarias.

Hay medidas muy simples ya aplicadas en planes de movilidad de empresa y de polígono que se han llevado a cabo en nuestro país que tienen la necesidad de que seamos capaces de pensar distinto y de romper rutinas. Medidas simples como: abrir el abanico de horarios, no de la gente que viaja por ejemplo en un aeropuerto, sino de la gente que tiene que llegar al aeropuerto para ponerlo en marcha; alargar determinadas rutas y a veces solo en unas franjas horarias del día para que determinadas rutas urbanas lleguen a polígonos donde las entradas y salidas están muy localizadas; mejorar la accesibilidad, la seguridad y la confortabilidad de las paradas de transporte público en determinados polígonos donde no existen marquesinas por si llueve, donde no hay iluminación, que es un elemento de seguridad, donde las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 5

aceras no están asfaltadas y la gente se mancha si tiene que desplazarse por allí a pie, es decir, cosas muy elementales.

Hay también una cuestión elemental. Existen en las grandes empresas —que no son muchas en nuestro país— servicios propios infrautilizados donde solo tienen acceso a rutas que comunican los centros de residencia con los centros de trabajo los trabajadores que son de aquella plantilla, cuando todos sabemos que hoy en los centros de trabajo conviven además de las plantillas de la empresa principal otras plantillas de otras empresas, mantenimiento, limpieza, tareas auxiliares, etcétera, y esas personas podrían incluso, abonando con títulos de transporte público, contribuir a la financiación de servicios, que por la dispersión residencial cada vez mayor y por cambios evidentes que hay en nuestra sociedad, muchas veces están infrautilizados y están vedados a otras personas que podrían usarlos.

¿Por qué actúan así las empresas? Porque las empresas muchas veces lo que quieren hacer es cerrar esos servicios. Esto es recurrente en cada negociación colectiva. Estamos en el momento en que piensen —y podemos explicar grandes experiencias, por ejemplo, que pudimos analizar en Bélgica— no en ver cómo me saco esta responsabilidad de encima, sino cómo la comparto con otras empresas de mi propio centro de trabajo o de mi propio polígono, y salimos ganando todos. Insisto en que es importante ser ambiciosos en pensar distinto. Hay otras medidas: el coche compartido, medidas para hacer atractivo el uso de la bicicleta, que tiene que ver con el aparcamiento, el fomento de la intermodalidad y vestuarios y duchas para los que la usen. Estas no son medidas muy onerosas.

Para terminar con la idea esta de romper rutinas, por ejemplo, AENA subvenciona el aparcamiento de sus trabajadores, como poco en el aeropuerto de El Prat, que es obvio que es el que conozco mejor, pero creo que en bastantes más, y se niega a hacer el mismo esfuerzo económico en facilitar que sus trabajadores adquieran títulos de transporte público. ¿Por qué? Seguramente porque no quieren pensar distinto. Esto ocurre en muchas empresas industriales que niegan este servicio a que personas que podrían usar y contribuir a financiar —ellas directamente o a través de acuerdos con la empresa— sus redes de transporte público. Es evidente que desde la perspectiva sindical hubo un tiempo en que todo este tipo de servicios fueron considerados como propios de unas relaciones laborales paternalistas, como el economato, y muchas veces en la negociación colectiva, a cambio de una compensación económica, se renunciaba a este tipo de servicios. Estamos en una fase totalmente distinta. Por todo eso que les decía, porque no todos tienen acceso al vehículo privado, por la evolución de los salarios, por la inestabilidad en el empleo y por muchísimas cosas, ahora los trabajadores y sus representantes ponemos en valor la existencia de estos servicios, pero somos conscientes de que hay que organizarlos más allá del ámbito de la empresa concreta.

Por último, el legislador y el Gobierno deben darnos instrumentos para que muchas de estas medidas se puedan implementar, no solo a través de la obligación legal de las empresas, sino a través de la negociación colectiva entre empresas y sus trabajadores, pero para eso nos tienen que dar los instrumentos adecuados. En la anterior legislatura se anunció lo que se conocía como cheque bus, fue una de las propuestas que al final figuraron en la Ley de Economía Sostenible, y el resultado ha sido la posibilidad de obtener un tratamiento fiscal favorable para las personas trabajadoras que adquieran títulos de transporte con un sistema de pago que es una tarjeta de crédito, que además lo hagan si la empresa está de acuerdo, porque la empresa tiene que acordar con una de estas empresas de remuneración variable los cheques guardería, los cheques comida, etcétera. Ustedes conocerán el *ticket* restaurante, el cheque *gourmet*, etcétera, se puede hacer el cheque bus, hasta un límite de 1.500 euros/año, que me parece exagerado, porque entonces no estamos hablando de usuarios del transporte público colectivo, pero esto tiene muchísimas limitaciones. Es decir, un número importante de máquinas que funcionen con algo equivalente a una tarjeta de crédito en redes de transporte público las hay en Madrid, Barcelona y Valencia, pero esto no sirve para Sevilla ni Zaragoza ni Bilbao. Si la empresa no quiere no te puedes beneficiar de esas ventajas. Nuestra propuesta sería que lo mismo que hay determinados gastos que se pueden reducir de la renta del trabajo, desde las cuotas a la Seguridad Social a las cuotas sindicales, los gastos en que se incurran en transporte público que sean demostrables y ante títulos de transporte nominales dedicados a tal fin, de vigencia anual o trimestral, tuvieran ese tratamiento fiscal favorable. Eso sería un importante incentivo que, desde el legislativo y desde la acción del Gobierno, se podría poner en marcha.

Para terminar, he centrado mucho mi intervención, por aquello de los veinte minutos, en el punto de vista sindical de por qué es necesario promover una movilidad sostenible, pero quiero decirles también que, por ejemplo, nuestro Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud elaboró, con datos de 2010, un estudio sobre la siguiente hipótesis: Hoy, nuestra movilidad sostenible, definida en función de consumos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 6

energéticos por viajero, kilómetro, etcétera, que acaba conteniendo el transporte público de cercanías, regional, los autobuses, los desplazamientos a pie y en bicicleta, supone el 19 % del total de nuestra movilidad. Los cálculos tendenciales nos dicen que en 2020 podemos acercarnos al 21 % y eso da una cantidad de personas empleadas en los sectores que proveen esos servicios de alrededor de 325.000 en toda España. Si decidiéramos ser ambiciosos en este sentido y llegar en 2020 a que el 30 % de nuestra movilidad se hiciese a través de estos medios sostenibles, habría un incremento importantísimo de la gente empleada en estos sectores, que además son sectores no deslocalizables, que mejoran la calidad de vida de las personas precisamente más vulnerables y que servirían para rellenar aquel objetivo que en su día se fijó de que España tuviera en 2020 un millón de empleos verdes. En el ámbito de la movilidad sostenible tenemos esa oportunidad de generar más empleo con un cambio orientado hacia el reequilibrio modal, especialmente en nuestra movilidad cotidiana y, dentro de ella, en la movilidad al trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en turno de portavoces, la representante del grupo que ha solicitado la comparecencia, la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Serrano que haya venido hoy a comparecer en esta Comisión y darle la bienvenida a la misma.

Voy a ser muy breve y no voy a gastar mi tiempo, porque quiero que lo aproveche el señor Serrano para contestarnos a todos y ampliar su exposición. Se han dicho cosas bastante sustanciosas que quiero aprovechar. La Izquierda Plural considera que el paradigma de la movilidad debe estar fundamentado en el desarrollo de una ley básica de movilidad sostenible que, en cualquier caso, respete los avances que respecto a la movilidad —aquí se ha dicho— se han realizado ya en otras comunidades autónomas. No es incompatible y sería necesario que desde aquí, desde la responsabilidad de Gobierno y a propuesta de esta Comisión, se planteara una ley básica de movilidad sostenible.

Se han planteado cosas como la movilidad en el acceso al trabajo. Tenemos que partir de la base de los modelos de ciudad dispersa que nos encontramos. Habría que fomentar que el acceso al trabajo, cuando hablamos de pequeños recorridos, se hiciera a pie o en bicicleta, pero por desgracia esto no es posible en la mayoría de los casos, porque los puestos de trabajo están a una larga distancia de la residencia. Es cierto que se ha avanzado en los planes de movilidad en el acceso al trabajo y que las empresas lo han hecho posible —siempre determinadas empresas, grandes empresas que creían oportuno dar ese acceso a sus trabajadores—, pero por desgracia eso no es así habitualmente. Lo que más nos preocupa y donde quiero hacer más hincapié es en la nueva coyuntura de los últimos cinco años en la que se encuentra gran parte de Europa y en especial nuestro país, que es la crisis económica, con dos reformas laborales recientes y en la que los salarios han bajado de manera considerable, el precio de la gasolina ha subido exponencialmente y estamos padeciendo un encarecimiento del transporte público, que tiende a ser privatizado. En esta nueva coyuntura necesitamos respuestas que den facilidades para que la inversión en el transporte para ir al trabajo, que es un bien escaso en estos momentos, no suponga una gran parte de los salarios que se perciban.

Por último, me gustaría pedir al señor Serrano que desarrollase algo que ha apuntado al final, basado en ese estudio del año 2010, con respecto a la creación de puestos de trabajo en el servicio de transporte de gestión pública que reivindicamos desde La Izquierda Plural.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Convergència i Unió, señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Quiero agradecer al señor Serrano su comparecencia, que ha sido extraordinariamente interesante en lo que se refiere a la movilidad vial, sobre todo lo que podríamos llamar movilidad vial laboral.

En primer lugar, me gustaría aclarar que nuestro grupo no es partidario de una ley estatal, sea básica o sea de armonización, en un tema en el que en muchos casos las competencias autonómicas están muy claras. Aquí no hay un valor a preservar, como la unidad de mercado, que pueda justificar que exista una normativa armonizadora. Las comunidades autónomas son órganos democráticos y hay que esperar que todas lo hagan razonablemente bien. El Estado no tiene ninguna virtud angelical especial para pensar que lo haría mejor que una comunidad autónoma. En ese sentido, mi intervención quiere ser más propositiva. Personalmente, he sido concejal de Vía Pública durante ocho años y puedo afirmar que nos tomamos muy en serio la movilidad de carácter laboral. Hicimos no un proyecto, sino una realidad, en bus a la feina, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 7

era una línea de bus subvencionada por los ayuntamientos y por las empresas, con un pequeño pago de los trabajadores, pero con la entrada de la crisis económica se vino todo abajo, cuando estos polígonos redujeron a uno o a dos tercios las empresas que tenían, llevándose por delante toda nuestra vocación en este sentido. Descubrimos que este tipo de movilidad sostenible podía hacerse también a precio cero, en este caso a través del *car sharing*. A través de la web municipal conseguimos que grupos básicamente de trabajadores —el *car sharing* no tiene por qué ser utilizado solo en materia laboral— lo usaran para llegar al trabajo. No tenía coste en absoluto para las arcas municipales ni para las empresas y en cambio se conseguía un resultado que, si no era ideal, en época de crisis era bastante aceptable. Hay un elemento también muy importante: el hecho de que un ayuntamiento canalice el *car sharing* permite saber cuándo volverá a ser económicamente viable un proyecto estrictamente de autobús de carácter público, porque dispone de las cifras y sabrá cuándo puede volver a abrirlo. Todo esto viene a cuento de que, aunque su intervención me ha parecido muy bien, creo que se tendría que diseñar una movilidad laboral sostenible para época de crisis, porque en estos momentos ni las administraciones ni las empresas ni los trabajadores están en condiciones —los polígonos están mucho más vacíos que hace cinco años— y se requiere una cierta imaginación para hacer posibles este tipo de políticas en situaciones como la actual. Difícilmente las ciudades pueden abrir nuevas rutas de transporte público a los polígonos en la situación económica en la que estamos actualmente. Esta es mi reflexión, que quiere llevar a pensar en la movilidad sostenible laboral en tiempos de crisis económica.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: Ante todo, quiero dar las gracias y la bienvenida a nuestro invitado de hoy, que ha hecho una exposición muy completa de todos los problemas en relación con la movilidad que, como sindicato, les preocupan; preocupación y propuestas que Comisiones Obreras ha tenido ocasión de trasladar al Gobierno en sucesivos momentos. La estrategia española de movilidad sostenible, aprobada por el Gobierno en el año 2009, contó con la participación de Comisiones Obreras; fue además una de las organizaciones que hizo alegaciones cuando el Consejo de Ministros presentó esa estrategia que sigue estando en vigor. Algunas de las líneas que contenía se desarrollaron más que otras, pero finalmente la Ley de Economía Sostenible recogió, como ha señalado nuestro invitado, la obligación del Gobierno de elaborar una ley básica, una ley estatal de movilidad sostenible. A mi grupo le decepcionó que en la comparecencia de la directora general de Tráfico en esta Comisión no hubiera ninguna mención a este respecto. Ahora es este Gobierno el que tiene la iniciativa legislativa máxima, pero, a pesar del nombre de esta Comisión, en su comparecencia no hubo ningún compromiso en este sentido. Es posible que hoy la representación del Grupo Parlamentario Popular nos dé una sorpresa positiva en el sentido de que el Gobierno esté contemplando la elaboración de esa norma. Quiero sumarme a lo que ya ha manifestado la representante de Izquierda Unida, porque nuestro grupo también considera imprescindible que se presente una propuesta de legislación en esta Cámara, teniendo en cuenta las experiencias que existen en otros países y en España, en el ámbito autonómico, y los borradores que están sobre la mesa, como ha señalado nuestro invitado, y que son piezas para una proposición seria, una proposición de ley a debatir en esta Cámara.

Creemos que sí hay espacio —me dirijo al portavoz de Convergència i Unió— desde de las competencias que la Constitución atribuye a la Administración General del Estado en relación con la ordenación general de la economía y también con la protección de la salud y la lucha contra el cambio climático. Son cuestiones de enorme importancia en relación con la movilidad y cabe establecer medidas fiscales como las que nuestro invitado nos ha contado hoy. Quiero preguntarle si además del caso de Friburgo, una ciudad de otro país, en España hay alguna ciudad que en estos momentos se aproxime, y con qué herramientas en aplicación, a una movilidad más sostenible, para ver el contraste de algunas de las aproximaciones que se han hecho en nuestro territorio. Algunas ciudades españolas han hecho cierto esfuerzo y cabría que el Gobierno de la nación plantease estímulos específicos en la financiación municipal, como en algunos momentos ya se planteó en la anterior legislatura, de manera que exista una condicionalidad ligada a la existencia de planes de movilidad sostenible, para que los ayuntamientos se vean estimulados a desarrollar este tipo de planes.

Nuestro invitado ha hecho mención a alguna empresa en la que no había una respuesta positiva en relación con la posibilidad de subvencionar el uso del transporte público, pero hay también alguna empresa que puede ser reconocida por haber dado pasos concretos en este sentido. También me gustaría saber si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 8

algún ministerio, algún órgano de la Administración General del Estado ha desarrollado alguno de los instrumentos que están contenidos en la estrategia española de movilidad sostenible que está en vigor. Y como la movilidad tiene mucho que ver con la salud, también quería saber si, desde este enfoque de defensa de la calidad de vida de los trabajadores, Comisiones Obreras ha tenido ocasión de hacer alguna propuesta concreta en el Consejo Nacional del Clima o en el Consejo Asesor de Medio Ambiente en lo que llevamos de legislatura para retomar el impulso desde la Administración General del Estado, en este caso desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que en algún momento ha anunciado que quiere modificar el Plan de calidad del aire en vigor; anuncio que nos ha generado bastante preocupación, porque en ese Plan de calidad del aire existían previsiones de herramientas muy concretas de carácter fiscal para que la movilidad fuera hacia objetivos de menor contaminación y, por tanto, de menor agresión a la salud de los trabajadores.

Por último, me gustaría saber si Comisiones Obreras ha hecho alguna reflexión sobre la peatonalización de los centros urbanos, con los casos concretos que existen en España, en términos de impacto sobre la actividad económica y el empleo, porque la peatonalización en muchas ocasiones ha sido vista como una actuación que limita la vida económica, que limita la actividad económica, y en cambio en la práctica tenemos ejemplos concretos en los que ha sido exactamente todo lo contrario desde el punto de vista de la creación de empleo.

Finalmente, quiero señalar que nuestro grupo ha presentado una proposición no de ley para la elaboración de un plan nacional de uso de la bicicleta y ha promovido la creación de un intergrupo para impulsar al máximo el debate sobre el uso de la bicicleta en este Parlamento. Cualquier sugerencia de nuestro invitado será muy bienvenida por parte de mi grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Por último, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Antonio Pérez Insua.

El señor **PÉREZ INSUA**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular quiere agradecer la presencia en esta Comisión de don Llorenç Serrano, persona de amplia trayectoria y experto en la materia, al que debemos agradecer que haya querido compartir hoy con nosotros, en esta Comisión, sus amplios conocimientos y experiencia en movilidad sostenible, que sin duda no solo van a contribuir a la riqueza del debate, sino también a avanzar en la búsqueda de soluciones a algo tan complejo como es la movilidad sostenible, luchado día a día en pos de una mejor calidad de vida y en la consecución de la prioridad principal, que no es otra que la reducción de la accidentalidad. Queremos felicitarle por tanto por su amplia y sin embargo minuciosa y versada exposición. Al mismo tiempo, queremos agradecerle ese material que nos ha hecho llegar y que sin duda contiene información muy valiosa para nosotros. No le quepa la menor duda, señor Serrano, de que las propuestas que usted ha desarrollado en su comparecencia, sobre todo aquellas relativas a planes de movilidad y accesibilidad al trabajo, son muy interesantes y serán trasladadas por el grupo mayoritario, que apoya al Gobierno, a los ministerios correspondientes, con el objetivo de que las conozcan, las valoren y, en su caso, las apliquen en los programas y actuaciones que correspondan.

En su comparecencia en esta Comisión el pasado 27 de marzo, el ministro estableció cuatro líneas de actuación en el ámbito de la seguridad vial, y la cuarta, pero no por ello la menos importante, corresponde a la movilidad sostenible. La prioridad de esta línea es la reducción de la accidentalidad, como queda dicho, pero es una prioridad no menos importante el fomento de prácticas de movilidad protectoras del medio ambiente entre la ciudadanía. En este sentido, el ministro señaló un dato importante: que los españoles usan el transporte público más que la media europea. Por ello encontramos un clima muy proclive a la incorporación de mejoras que hagan a nuestro sistema de movilidad aún más atractivo y eficaz para lograr no depender tanto del transporte privado, lo que redundaría en una mejora de la salud y del medio ambiente, en una mayor eficiencia del transporte y en una reducción de la accidentalidad. Aludiendo a esta problemática, nos gustaría preguntarle cuál es su opinión sobre la proyectada reforma del reglamento general de circulación que el ministerio pretende, con el objetivo de atender las demandas de los entes locales y las asociaciones de peatones y ciclistas, entre otros colectivos. Quisiera que nos detallase usted, si le es posible, cuáles serían aquellos puntos en los que, desde su amplia experiencia, incidiría para conseguir una revisión profunda de este reglamento, que tal vez, como mencionó el ministro, se ha quedado obsoleto. Creemos que es una oportunidad a no desperdiciar y por ello consideramos muy importante conocer sus opiniones al respecto.

Asimismo, nos gustaría conocer con un poco más de detalle cuáles son, desde su versada opinión, su conocimiento y su profundo estudio de la materia, las medidas que deberían ponerse en marcha desde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 9

las diferentes administraciones para conseguir una verdadera tolerancia cero en alcohol y en drogas; nos referimos al alcohol y drogas al volante, y estamos hablando de temas de movilidad sostenible. Se trata de un tema crucial, que afecta de manera muy especial a nuestra juventud, y no resulta fácil, como bien sabemos, trasladar a este segmento de población mensajes como este. Quisiéramos saber si en su experiencia ha conocido usted campañas o programas puestos en marcha en otros países o en otras administraciones cuyos resultados hayan sido positivos y que puedan ser considerados buenas prácticas a nivel europeo y puedan ser trasladados al caso español.

Creo sinceramente que el ministro y su equipo han dado en estos nueve meses de Gobierno sobradas muestras de trabajo, compromiso y responsabilidad en torno a un tema tan importante y tan preocupante para nuestro presente y nuestro futuro. El grupo parlamentario al que represento se siente muy identificado con las propuestas que el ministro presentó en marzo pasado, a las que tenemos que dar tiempo para su cumplimentación y su evaluación posterior.

Le agradezco de nuevo, señor Serrano, su intervención y sus aportaciones a este debate, que entre todos queremos enriquecer, puesto que de una mejora de la movilidad, de una mayor sostenibilidad dependerá en gran medida que el país que dejemos a nuestros hijos sea un país más saludable, más vivible, en una palabra un país más humano. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la palabra al compareciente para que pueda responder a todas las cuestiones que le han sido planteadas.

El señor **SECRETARIO CONFEDERAL DE MEDIO AMBIENTE DE COMISIONES OBRERAS** (Serrano Giménez): Espero no dejarme ninguna, aunque mi letra con la mano izquierda no ayudará.

La primera cuestión a la que quería responder es a la de la ley de movilidad sostenible y si hay espacio para una ley de movilidad sostenible estatal. Lejos de la voluntad de mi organización está laminar competencias autonómicas. Creo que esto está muy en función de qué materias queremos tratar en esa ley. Si lo que queremos tratar es una obligación de las empresas, en sus planes de prevención de riesgo, de atender también los desplazamientos del domicilio al trabajo, ese es un ámbito estatal. Cualquier normativa que hicieran las comunidades autónomas al respecto tendría dificultades de implementación e incluso algún grupo encontraría motivos para impugnarla. Si establecemos obligaciones a las empresas, si establecemos cuestiones de carácter fiscal, entre las cuales es muy relevante, al menos en mi opinión, como parte de la ley de movilidad sostenible, la financiación del transporte público, ahí hay espacio para una norma estatal. Lo razonable sería, antes de ponernos a escribir la ley, en función del reparto competencial ya existente y después de tener elaborada una estrategia, que comprende actuaciones que comprometen al Gobierno del Estado, a las comunidades autónomas y a las administraciones locales, acordar en cada ámbito sobre qué debe legislarse, pero creo que hay espacio para una norma estatal.

Después, tenemos un problema práctico que a mí me duele, pero que, ya que me lo han puesto tan bien, les voy a contar. Me he encontrado en reuniones —sobre todo en residuos, pero también en esta— en las que por un lado defendemos la autonomía de las comunidades para elaborar su propia normativa, pero después argumentamos que esa diferencia puede generar elementos de *dumping* para no poner en marcha una normativa ambientalmente más exigente. Como sé lo que piensan CEOE y las distintas patronales —en el caso de Cataluña, Foment del Treball— sobre determinadas obligaciones que aquí he planteado, soy muy consciente de que después de defender que no hay espacio para una ley estatal de movilidad sostenible, esa gente que no quiere asumir nuevas obligaciones —y puedo entender sus razones— va a decir: no es el momento ahora de que las leyes autonómicas establezcan más exigencias, porque eso nos pone en inferioridad en la competencia con otras comunidades autónomas. A esto le tenemos que dar una salida, y la salida parte de la lealtad institucional, de identificar qué espacios pueden corresponder a cada ley y de que la ley que salga de estas Cortes no ataque a las competencias de las comunidades autónomas que los estatutos reconocen, pero sí hay cosas, dentro de las materias que he señalado, que tendrían espacio allí.

Hay una segunda cuestión sobre la que querría reflexionar. ¿Tenemos que pensar en una movilidad para tiempos de crisis? Sí, pero tenemos que superar una idea muy instalada, y es que las cuestiones de sostenibilidad son un lujo de una sociedad opulenta que ahora mismo no nos podemos permitir. Eso está muy instalado. Lo he podido discutir con los ministros de Medio Ambiente de la Unión Europea. Hay que darle la vuelta. Una perspectiva *sostenibilista* en todo lo que hagamos es una oportunidad de ser más eficientes, de generar más empleo y de mejorar nuestra competitividad también. La movilidad más cara es la que se basa en el vehículo privado, seguro, y la discusión es quién soporta ese precio; por supuesto,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 10

las trabajadoras y los trabajadores, aunque también las empresas, porque las empresas dedican casi un tercio de los espacios de los polígonos industriales a aparcamiento. Ahora, desgraciadamente, no es el momento, pero en años pasados había quien decía que en determinadas zonas de España no había suelo industrial o que el suelo industrial era muy caro, cuando lo estábamos dedicando a aparcamiento porque tenemos un determinado modo de movilidad. También están los costes de congestión, aunque quizás no se dé el caso ahora. Yo soy trabajador de Seat y recuerdo un año en el que la empresa tuvo más horas de paro por las congestiones que por huelgas que le hicimos por el convenio. Es decir, las empresas también tienen unos costes asociados a la saturación de la vía pública que podríamos liberar con otro modelo de movilidad. Por supuesto, si lo soportan los trabajadores, socializar este coste a través de transporte público es una medida socialmente avanzada. En todo caso, estoy de acuerdo en que no necesariamente la respuesta es siempre el transporte público y que lo financien las administraciones públicas, sean locales o autonómicas. Por eso digo que las empresas tienen que poner de su parte y por eso me parece muy inteligente, si no hay suficiente densidad de demanda, buscar medidas alternativas, como ha podido ser en el caso de Mollet el *car sharing*. No estoy diciendo que tengamos que crear estructuras rígidas que no se adapten al momento ni a la gente, pero sí estoy diciendo que no demos por hecho que no podemos ser más eficientes y repartir de forma distinta los costes si nos orientamos a la movilidad sostenible.

Por otro lado, es importante pensar en que estos momentos son muy difíciles, pero en mi organización somos ambiciosos en cuanto a los derechos de las personas. Hace veinte o treinta años, el derecho a la movilidad se entendía como el derecho a llegar con el vehículo privado a donde fuese, pero creo que vamos madurando y ahora se trata de que las personas sean capaces de cubrir sus necesidades de desplazamiento usando medios que no sean privados. En el fondo creo que ahí hay una responsabilidad de los poderes públicos. Suena ingenuo decir esto ahora, cuando se están recortando derechos en sanidad, educación, etcétera, pero creo que una sociedad madura debe plantearse proveer este tipo de servicios, así como, por supuesto, la movilidad cotidiana.

La señora Narbona ha hecho una reflexión sobre la estrategia en la que participamos, en qué situación está, y quiero vincularla a la intervención del diputado don Antonio Pérez. Yo respeto mucho al ministro del Interior, pero que las funciones que tienen que ver con la movilidad estén ubicadas en Interior es un error de enfoque, de Estado decimonónico, porque de esto se ocupa la Guardia Civil, y ya que no lo lleva Defensa lo lleva un ministerio de fuerza. En Inglaterra se ocupa de la movilidad el ministerio equivalente a Fomento, la policía de carreteras, y tiene su lógica. Los que tienen las carreteras, los que ponen normas sobre el transporte público se cuidan de la policía de la circulación. Así es más fácil llegar a políticas más integradas.

La estrategia de movilidad sostenible se elaboró desde el Ministerio de Medio Ambiente. Las semanas de movilidad sostenible que se están celebrando hoy en España se hacen desde las concejalías y los departamentos de medio ambiente; pero los de medio ambiente —yo soy secretario confederal de medio ambiente—, que somos los recién llegados, no somos los ministerios de fuerza ni de recursos para implementar políticas. La cosa no avanzará hasta que los de Fomento no se convenzan de esto. En los lugares donde se han hecho leyes de movilidad ha sido porque en Fomento o en Obras Públicas, según como se llamasen esos departamentos, se lo han creído. En la legislatura pasada —insisto— se abrió una rendija —tampoco lo quiero maximizar—, porque parece que Fomento lo entendió, y España tuvo una Secretaría de Estado de Movilidad, que ha desaparecido por la simplificación de las estructuras de los ministerios. Creo que esa visión ha retrocedido en Fomento, no por mala fe sino, seguramente, por la coyuntura. Es difícil implementar esa visión desde Interior, desde la DGT, porque evidentemente hay instrumentos para hacer una política de movilidad sostenible —y después me referiré a lo que usted me preguntaba sobre peatones y bicicletas—, pero los instrumentos fuertes son para generar empleo y hacer una economía más competitiva, y tenemos que reorientarnos desde las grandes infraestructuras a la movilidad de cercanías. Permítanme este ejemplo. En España muchas veces se ha debatido entre las inversiones que se dedicaban a autovías y las que se dedicaban al ferrocarril para demostrar que se era más *sostenibilista*. Ese debate es falso, no demuestra que porque gastes más en ferrocarril de alta velocidad vayas a ser más *sostenibilista*. ¿Cuánto nos hemos gastado en vías de alta capacidad para desplazamientos de larga distancia, en aeropuertos al servicio de desplazamientos, hipotéticos en algún caso, de larga distancia y en trenes de larga distancia? ¿Quiénes usamos esos medios? Ustedes y yo mismo, pero la mayoría de la población que se levanta cada día para ir a trabajar usa los servicios de proximidad. Hay que contar lo que gastamos en cercanías, en carreteras locales, en transporte público y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 11

ponerlo en relación con lo que estamos gastando en todo lo demás, y desde una perspectiva social en España, en los últimos años, el resultado es casi escandaloso. Hay que hacer un giro, pero solo lo haremos si la principal preocupación —de ser una crítica es muy transversal— de Fomento, Obras Públicas o como se llame, es la movilidad cotidiana de la gente. Hasta que no consigamos situar eso no avanzaremos suficientemente. Esa es mi opinión.

No conozco el debate, más allá de lo que he leído en prensa, pero como nosotros hemos dedicado a la bicicleta esta semana de movilidad sostenible y conozco el tema, quiero expresarles lo siguiente. La bicicleta llega ahora a nuestras ciudades y genera conflicto, sobre todo con los peatones. Pero es que ahí ha habido una política pública —y también es muy transversal— un poco o muy timorata. En muchas ocasiones, la bicicleta ha ganado espacio a costa de los peatones, cuando debería haberlo hecho en la calzada a costa de los vehículos. Quiero hacer una reflexión. Dedicamos dos tercios del espacio público al vehículo privado, cuando lo lleva un tercio de la población. No es un reparto equitativo del espacio público. Dos tercios de la población, es decir, gente mayor, niños, nosotros, en ese momento, haciendo de peatones, ocupamos solo un tercio del espacio público. Eso no es muy democrático. Si queremos promover, y nosotros, Comisiones Obreras, los primeros, un nuevo medio de transporte en el espacio público, debe hacerse a costa de la calzada, del vehículo privado. Esto es como la discusión sobre el metro. En un momento en el que tenemos poco dinero se insiste en hacer metro. La gran virtud que tiene el metro para un alcalde es que no compite con el vehículo privado, los conductores y conductoras no se molestan; en cambio, cuando pone un tranvía sí, porque compite y le quita espacio público. Como una gran parte de nosotros y nosotras podemos pensar como padres, como abuelos, como mil cosas, pero parece que decidimos pensar como conductores, muchas veces tenemos problemas. Primera cuestión, hay que llevar la bicicleta a la calzada en condiciones de seguridad, lo que quiere decir que muchas de nuestras ciudades necesitan muchos cambios para que el desplazamiento de la bicicleta por la calzada sea seguro. Segunda cuestión, cuanto más masivo es el uso de la bicicleta más cívico resulta. Eso se ve en el extranjero y en las ciudades de nuestro país en las que se utiliza más la bicicleta. Al ser una absoluta minoría, algunos piensan que subirse a una bicicleta da patente de corso para zigzaguear entre estudiantes de primaria y abuelos, pero cuanto más se masifique el uso de la bicicleta será más seguro compartir el espacio con los vehículos, que moderan su propia marcha cuando tienen bicicletas cerca, y esos fenómenos se darán menos. Al final, creo que hay que ser igual de radical con todo el que no cumple las normas, lleve entre sus manos el volante de un coche o un manillar. En ese aspecto tendrán toda nuestra comprensión y nuestro apoyo.

Me pedía que hablara de experiencias interesantes. Les voy a poner un ejemplo extremo, que tiene que ver con jóvenes, fiesta y seguramente alcohol. Ya sé que se preguntarán cómo es posible, pero esto está pasando. En Friburgo solo se llega al centro de la ciudad en tranvía o por tus propios medios. Lo que hay en Friburgo, como en otros sitios, es una absoluta intermodalidad, que es la respuesta para que los largos recorridos se puedan hacer en transporte público y en medios ecomovibles. Ninguno de nosotros, o muy pocos, hará 30 kilómetros al día en bicicleta para ir y volver de su puesto de trabajo, pero debemos organizar las cosas para que pueda ir a un punto en bicicleta o en coche, si es el caso, llegar a otro punto en transporte público y ahí coger una bicicleta. Eso hay que organizarlo. Si eso es masivo no podemos subir bicicletas a los transportes públicos, porque estos están para mover gente. Por tanto, las personas que quieran hacer la última milla en bicicleta deben encontrar instalaciones y servicios para poder hacerlo. Vuelvo a Friburgo. Es una ciudad de más de 200.000 habitantes, capital de un cantón de medio millón. La fiesta está en el centro de Friburgo, que es una ciudad universitaria, no en un polígono, y los alemanes beben mucho. Cuando terminan, suben al tranvía y le dicen al conductor a qué localidad o pueblo van. Cuando llegan al final de la línea del tranvía, porque no hay una demanda que permita que este sea eficiente, se encuentran con un taxi o un microbús que los lleva a su pueblo por un euro más que el billete del tranvía. Esto lo subvencionan los ayuntamientos. Te lo cuentan y dices: ¿Cómo lo conseguís? Con un poderosísimo *holding* de empresas públicas municipales que proveen el agua, la energía, la calefacción y el 15 % del parque de viviendas, con el beneficio que les da todo eso —la única deficitaria es la de transporte público— y con aportaciones de todos esos municipios, que, evidentemente cuando van a hacer el presupuesto quieren sacarse esa partida de encima, pero entonces los de Friburgo les mandan a la guardia urbana y les cuentan a esos concejales y concejalas, que son padres, madres, abuelos o tíos, que no tienen mortalidad juvenil por accidentes de tráfico. Al final, cada año siguen sacando adelante esa partida. Vuelvo al inicio de mi intervención. Allí piensan de otra forma, han decidido que tiene que ser posible organizar la movilidad de esa manera. Desde luego —creo que España tiene que aprender mucho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 12

de esto—, la Administración local cuenta con una importante cartera de instrumentos que hace que no tengan que esperar a que el Gobierno federal o el del Land haga normativas, leyes de movilidad ni nada que se le parezca, sino que si tienen el proyecto lo pueden implementar. Me da la sensación —y no es de ahora— de que nosotros estamos recorriendo el camino contrario.

Me pedían —y termino— buenos ejemplos y juicios sobre la peatonalización. Estamos preparando un monográfico. Desde nuestro punto de vista, la ciudad española que está mejor gestionada y con mejores resultados en cuanto a esta visión integral de la movilidad, es Vitoria, aunque tiene un déficit importante, que es que no estamos participando mucho las organizaciones sindicales porque no nos han dado pie. Eso me lleva a otra cosa. En la DGT, que representa a muchos millones de personas que se mueven cada día para ir a trabajar, no tenemos ninguna participación. La propuesta de un consejo o mesa de movilidad estatal, como sí existe en algunas comunidades autónomas, ni se abrió camino en la anterior legislatura ni tengo la sensación de que se vaya a abrir camino en esta. Es muy importante crear esos ámbitos de participación, pero no para justificar liberados sindicales que después puedan ser convenientemente crucificados en según qué prensa sino porque díganme ustedes cómo podemos explicar al Gobierno esto que les he comentado —y les agradezco la oportunidad que me han dado—, ya que lamentablemente la rendija que se abrió en Fomento para hablar de estas cosas hoy por hoy no existe. Si pueden contribuir a que se abra de nuevo, se lo agradeceré mucho. **(Aplausos).**

DECLARACIÓN INSTITUCIONAL. (Número de expediente 140/000003).

El señor **PRESIDENTE:** Agradecemos al señor Serrano su intervención y sus opiniones, que creemos que son muy valiosas.

Vamos a dar lectura a un manifiesto suscrito por todos los grupos políticos, en cumplimiento del acuerdo de Mesa y portavoces, que da valor a esta jornada de hoy. Hicimos el encargo a la diputada doña Concepción Bravo de trabajar, coordinar y dirigir este documento y quisiera agradecerse de forma especial, al igual que a todos los portavoces que han colaborado y han dado su visto bueno. Creo que es una buena declaración institucional y, si ustedes lo permiten, vamos a proceder a su lectura.

La Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados manifiesta su adhesión a la Semana Europea de la Movilidad como instrumento de concienciación dirigido a sensibilizar, tanto a los responsables políticos como a los ciudadanos, sobre las consecuencias negativas que tiene el uso irracional del coche en la ciudad, tanto para la salud pública como para el medio ambiente, y los beneficios del uso de modos de transporte más sostenibles como el transporte público, la bicicleta y los viajes a pie. Asimismo, la Comisión se compromete a impulsar y a colaborar en el fomento de la implantación de planes de movilidad urbana sostenibles, como medidas interrelacionadas que acercan a las ciudades a la movilidad que necesitan los ciudadanos y las empresas, al mismo tiempo que mejoran la calidad de vida de la ciudad; medidas dirigidas principalmente a infraestructuras para peatones y bicicletas, medidas de mejora del tráfico, mejora de la accesibilidad al transporte público y sensibilización sobre hábitos de desplazamiento. El lema elegido para este año, “Participa en los planes de movilidad de tu ciudad, muévete en la buena dirección”, pretende poner de manifiesto la utilidad que tiene un plan de movilidad urbana sostenible a la hora de dar un enfoque planificado e integrador que tenga también en cuenta todos los modos de transporte de la ciudad y de sus áreas circundantes para avanzar así hacia la movilidad sostenible.

La Comisión permanente sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible hace suyas las aspiraciones y retos de esta semana europea y comparte las reflexiones del comisario europeo de Transportes, Slim Kallas, y del comisario europeo de Medio Ambiente, Janez Potočnik, cuando señalan que moverse hacia un sistema de transporte sostenible y eficiente ayudará a mejorar la movilidad y al mismo tiempo a reducir la contaminación y a regenerar la calidad de vida en las ciudades. Al responder al desafío de hacer nuestras ciudades más limpias y seguras tenemos que encontrar el equilibrio adecuado para nuestras necesidades diarias de transporte.

Desde esta Comisión queremos poner en valor el papel de las administraciones y de la sociedad civil como impulsores y prescriptores de estos buenos hábitos, así como animar a los ciudadanos que viven en áreas urbanas a moverse con inteligencia, a pie, en bicicleta, en transporte público. Cada distancia y cada usuario tienen su modo de transporte óptimo en cuanto a eficiencia energética, seguridad y ganancia en salud personal. Cualquier iniciativa que fomente la reevaluación por parte de los usuarios del vehículo privado a motor, especialmente en el casco urbano, contribuye no solo al bien de la persona particular sino

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 13

al bien común. El camino hacia la movilidad sostenible debe incidir en las cinco facetas que la caracterizan: ecológica, universal, competitiva, saludable y, en especial, segura.

Reitero mi agradecimiento a los portavoces de los grupos que han hecho posible esta declaración. Además, creo que es el primer pronunciamiento, desde el punto de vista de movilidad sostenible, de esta Comisión, que también lleva ese nombre.

Vamos a suspender la sesión cinco minutos para que pueda entrar el siguiente compareciente. **(Pausa).**

COMPARECENCIAS (Continuación):

— **DE DON FRANCISCO SEGURA CASTRO, PARA QUE EXPLIQUE SUS PROPUESTAS COMO EXPERTO EN MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CALIDAD DEL AIRE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU-ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000075).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, entramos en la segunda de las comparecencias, la de don Francisco Segura Castro, a quien damos la bienvenida y agradecemos su disponibilidad. Ya sabe usted que la mecánica es la misma. Tiene veinte minutos para hacer su exposición sobre la calidad del aire, que es un elemento importante. A continuación, los representantes de los grupos le formularán las cuestiones que estimen convenientes.

Antes de continuar, quiero darles a conocer un desgraciado accidente en el que ha muerto otro ciclista profesional —ya saben que estuvieron con nosotros hace pocas semanas—. Se trata de Víctor Cabedo, del Euskaltel-Euskadi, de veintitrés años, que ha sido atropellado mientras circulaba en una sesión de entrenamiento. Algunos de los planteamientos que sus compañeros del mundo de la bicicleta nos hicieron en esta Comisión, repito, hace pocas semanas, hoy toman un cariz dramático con este fallecimiento. Creo que debemos hacernos eco de esta muerte y hacer llegar las condolencias de los diputados y diputadas a su familia y a su equipo.

Don Francisco Segura, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CASTRO**: En primer lugar quería agradecer al Grupo de La Izquierda Plural que solicitara nuestra comparecencia y a la Comisión por darnos la oportunidad de expresar nuestro punto de vista aquí, porque realmente no es muy frecuente que la asociación a la que represento, Ecologistas en Acción, participe en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Cuando hablamos de seguridad vial normalmente nos restringimos a los accidentes de tráfico, pero pensamos que desde una visión más extensa deberían incorporarse al concepto amplio de seguridad vial aquellas consecuencias de la movilidad que tienen que ver claramente con la salud. Uno de los asuntos que más influencia tiene, sin lugar a dudas, es el de la calidad del aire, que tiene enormes consecuencias y repercusiones sobre nuestra salud y, desde luego, tiene una vinculación clarísima con la movilidad sostenible. En los veinte minutos que tengo voy a centrar mi reflexión sobre las vinculaciones que hay entre la calidad del aire, la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Hablamos de un problema realmente serio, porque si tuviéramos en cuenta los datos que hay sobre la mesa debería ser una prioridad política ponerle freno y coto. Según datos de la Comisión Europea fallecen al año en Europa 370.000 personas de forma prematura por esta causa. De esta cifra tan dramática a España nos corresponden 16.000 personas que fallecen prematuramente al año. Estos son más de ocho veces las personas que mueren en accidente de tránsito. Estamos hablando de un problema de una gran relevancia. Hay estudios que incrementan estos 16.000 fallecidos y los cifran en 20.000 o más. Cuando se hacen estudios de detalle los resultados que se obtienen son realmente alarmantes. Por ejemplo, un estudio del Centro de Investigación de Epidemiología Ambiental, del CSIC, que se elaboró el año pasado en el área metropolitana de Barcelona, concluyó que, solo en esa área —por uno de los contaminantes a los que me voy a referir ahora—, si se redujeran los niveles de contaminación a los niveles que recomienda la Organización Mundial de la Salud se ahorrarían 3.500 muertes prematuras al año. Estamos hablando de unas cifras que realmente son muy preocupantes.

Hay que aclarar una cosa: son fallecimientos diferentes a los de la siniestralidad vial —no es una muerte brusca, porque normalmente esto se traduce en pérdida de esperanza de vida—, pero son muy importantes. En una ciudad como Madrid se calcula que las personas que respiran cotidianamente el aire que tenemos aquí pueden perder hasta dos años de esperanza de vida por esa mala calidad del aire. Se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 14

pierde esperanza de vida, pero también en los últimos años de la vida se tiene mucha peor calidad y además se exacerban problemas de carácter respiratorio, asmático y de insuficiencias respiratorias.

¿Cuáles son los principales contaminantes relacionados con la movilidad? En concreto son tres: las partículas materiales, las partículas en suspensión; el dióxido de nitrógeno y el ozono troposférico. Estos son los tres que están dando más problemas de salud y que tienen que ver más con el transporte. No vamos a entrar en la casuística de cada uno de estos contaminantes, porque no hay tiempo, pero en un informe que realizamos cada año sobre la situación de la calidad del aire en el Estado español —y que se ha repartido— vienen desglosados cuáles son los efectos sobre la salud de cada uno de los mismos.

Me interesaba ahora destacar una cosa en particular que es cuál es el origen de esa contaminación. Clarísimamente todos los estudios concluyen que el principal contaminador de las áreas metropolitanas, que es donde vive la mayor parte de la población, es sin ninguna duda el tráfico rodado. Por ejemplo, con datos oficiales de la estrategia de reducción de la contaminación del Ayuntamiento de Madrid, en esta ciudad el 77 % del dióxido de nitrógeno proviene del tráfico, el 75 % de las partículas, es decir, la mayor parte de la contaminación viene del tráfico y, en particular, de los vehículos diesel. Los vehículos diesel emiten muchísimas más partículas y muchísimo más dióxido de nitrógeno que los vehículos de gasolina equivalentes en potencia. Es una realidad que todos conocemos que el parque móvil español se ha ido trasladando al diesel y que hoy por hoy se vende por encima del 70 % de vehículos diesel frente a los de gasolina. Eso puede tener alguna consecuencia beneficiosa en la reducción del consumo energético y de emisiones de CO₂, pero está teniendo consecuencias bastante negativas en cuanto a los contaminantes para la salud de los que estamos hablando. Esto de que el principal agente contaminador es el tráfico es algo que concluyen muchos estudios oficiales. Uno que elaboró la Comisión Europea, que revisaba todas las estrategias de lucha contra la contaminación de los distintos países, concluía que —entrecomillado— la principal medida que tiene que abordar un plan de mejora de la calidad del aire es aquella encaminada a disminuir la densidad del tráfico motorizado en zonas céntricas. Se identifica con nitidez al agente principal contaminador que es el tráfico motorizado.

¿Qué legislación tenemos sobre la calidad del aire y cuál es la situación con respecto a su cumplimiento o no? Había muchas directivas europeas que se refundieron en una, en la 2008/50/CE, que recogió todo el desarrollo legislativo previo que había sobre la calidad del aire. En esta directiva se fijan los niveles máximos de determinados contaminantes que no se deberían superar. Por ejemplo, se dice que no se debe superar más de 50 días al año una determinada contaminación de partículas o que la media anual no debe superar tal cantidad, así para todos y cada uno de los contaminantes. En cuanto a la legislación española tenemos la Ley 34/2007, de Calidad del Aire, en la que por cierto se exige la elaboración de una ley de movilidad sostenible para todo el Estado español. La directiva se traspuso en el Real Decreto-ley 102/2011, de mejora de calidad del aire. Es una trasposición prácticamente literal, tiene el mismo contenido que la directiva. Por último, sin carácter vinculante, el anterior Gobierno, justo al final de su legislatura, aprobó el Plan nacional de mejora de la calidad del aire en noviembre de 2011. No tiene carácter vinculante pero es un plan en el que se abordan qué medidas se podrían llevar a la práctica para disminuir esta contaminación del aire.

Esta es la legislación vigente que tenemos, que marca unos niveles, pero la legislación europea ha ido perdiendo ambición con respecto a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Me explico. Al principio en las primeras directivas europeas, como las de 1999, las recomendaciones que hacía la Organización Mundial de la Salud de que no se debería superar tal nivel de contaminación o tal otro, se trasponían casi literalmente. Así se hizo, por ejemplo, para el dióxido de nitrógeno y para otros contaminantes. A medida que se vio la dificultad de ir cumpliendo estos objetivos, la legislación europea fue perdiendo ambición y algunos objetivos que se habían planteado asumir en años posteriores no se han llevado a la normativa. Ahora nos encontramos que, de un momento inicial en el que la normativa era prácticamente las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, ha ido produciéndose un desfase. La Organización Mundial de la Salud tiene unas recomendaciones mucho más estrictas que las que ahora mismo recoge la ley. En pocas palabras esa es la situación que tenemos en este asunto. Esto es algo a tener en cuenta: se está pecando de falta de ambición cuando hablamos de un problema tremendamente grave por las cifras que hemos dado antes en cuanto a mortalidad prematura a causa de la contaminación del aire.

¿Cuál es la situación en España en cuanto al cumplimiento de los límites legales o los recomendados por la Organización Mundial de la Salud en cuanto a calidad del aire? Esto está bastante bien resumido en el informe que se les ha entregado, que describe la situación en España en 2010, que es el último año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 15

para el que hay datos completos. En dos o tres semanas estará disponible el del año 2011, pero aún no están todos los datos. Si le echan un vistazo comprobarán que la situación dista bastante de ser buena, a pesar de que muchas veces las administraciones minimizan el problema, dan datos que despistan, como las medias anuales, o toman datos de las estaciones que registran la contaminación en parques o en otros lugares. Por ejemplo, si nos atenemos exclusivamente a los límites legales, es decir, al cumplimiento estricto de la ley, vemos que el 37 % de la población española vive en zonas donde se superan los límites legales de contaminación del aire. Es decir, 17,4 millones de personas vivimos en lugares donde se superan estos límites de contaminación, que son poco ambiciosos. Si nos atenemos a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud esa cifra se dispara y apunta al 87 % de la población. Según las recomendaciones de la OMS el 87 % de la población vive en lugares en los que en algún momento del año se superan límites que no se deberían de superar.

Como ahora la economía tiene mucha relevancia, a veces se dice que luchar contra la contaminación es caro, pues en la misma línea que en la intervención anterior, hay muchos estudios que demuestran a las claras que luchar contra la contaminación es mucho más barato que paliar o tratar de sanar las consecuencias de esta contaminación, en cuanto a costes sanitarios, laborales, etcétera. El Observatorio de la sostenibilidad de España realizó un estudio muy completo en 2007 sobre la calidad del aire en España y los datos que daba eran muy contundentes.

¿Cuál es la situación con respecto a estos incumplimientos legales? Aunque las administraciones no ponen mucho énfasis en ello y más bien intentan decir que sí que se está cumpliendo la ley, lo cierto es que no es algo que denunciemos solo los ecologistas, ahora mismo la Comisión Europea tiene abierto un procedimiento de infracción contra el reino de España precisamente por la vulneración de la directiva de calidad del aire, y lo tiene abierto desde el año 2008, en concreto por las partículas en suspensión. Nos consta que en breve se va a abrir un nuevo procedimiento de infracción por otro contaminante, que estamos vulnerando desde 2010, que ya hay límites legales de cumplimiento, como es el dióxido de nitrógeno. Aunque se niega que la situación sea mala, hay muchos Gobiernos municipales —saben que la gestión de la calidad del aire está transferida a las comunidades autónomas— que han solicitado prórrogas en el cumplimiento de la legislación y eso que hemos tenido un periodo de adaptación de diez años para que el cumplimiento de la contaminación en algunos contaminantes fuera exigible. Sistemáticamente cada vez que los ha revisado la Comisión Europea los ha echado para atrás, los ha rechazado porque el criterio es de aprobar esas prórrogas, que suelen ser por cinco años, solo en el caso de que se verifique que se han puesto todas las medidas necesarias como para que se cumpla la legislación, y desgraciadamente eso no se ha hecho así. Se han echado para atrás las peticiones de prórroga de Palma y de Cataluña, en el Vallès y el Baix Llobregat. Están a punto de salir las conclusiones sobre Madrid y el corredor del Henares y pensamos que también serán negativas.

La ley establece con rotundidad —y aquí entramos claramente en el aspecto de la movilidad sostenible— que en el momento que se supere algún índice legal o haya previsiones de que se puedan superar los límites de contaminación, o sea, no solo a posteriori, sino previendo que va a haber esas superaciones por las condiciones meteorológicas o por lo que sea, hay que intervenir de forma urgente, si se trata de un pico de contaminación alto, o con planes de movilidad sostenible, si se trata de índices de contaminación que se han mantenido a lo largo de un año, por ejemplo, cuando se han superado las medias anuales. La ley obliga a que en aquellos lugares en los que se supere la contaminación se pongan en marcha planes de movilidad sostenible y de lucha contra la contaminación que reduzcan estos niveles a índices por debajo de los máximos permitidos. Obviamente esto no está ocurriendo. Esos planes no existen, no se ponen en marcha o son demasiado timoratos y no abordan el problema en su justa medida.

Desde nuestro punto de vista, las medidas para abordar este problema de la calidad del aire en lo referido a la movilidad sostenible —la mayor parte de la contaminación que sufrimos se produce precisamente por el tráfico— deberían ir en un doble sentido. Esta es una idea que nos interesaría enfatizar, porque no siempre se actúa de esta manera. Pensamos que hay que seguir simultáneamente una estrategia de estímulo y de disuasión; de estímulo de los medios más limpios, de los menos problemáticos, de los que limitan la contaminación del aire, y de disuasión de los medios que están generando los mayores problemas de contaminación, como son el transporte de mercancías por carretera, los camiones y los coches, sobre todo en el ámbito urbano. Insisto en esta doble estrategia de estímulo y de disuasión, porque a menudo se habla de favorecer el transporte público, los medios no motorizados, pero pocas veces se habla de poner restricciones a los que están creando problemas. Por ejemplo, en la Comunidad de Madrid se amplían muchísimo las infraestructuras, tanto de transporte público como de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 16

autovías como de anillos de circunvalación. ¿Qué ocurre? Que tenemos una red fantástica de transporte público, pero lo que más se incrementan son los desplazamientos en coche. En la última encuesta que se conoció de la Comunidad de Madrid se ha visto que el incremento del uso del coche es mayor en porcentaje que el uso del transporte público, que se ha reducido claramente. Desde el año 2006 ya es más alto el porcentaje de desplazamientos que se hacen en transporte privado —en coche— que en ferrocarril. Para nosotros es muy importante esta idea: la doble estrategia de estímulo de lo positivo y de disuasión del transporte privado motorizado.

Querría repasar algunas de las estrategias que preveía el Plan nacional de mejora de la calidad del aire, que forma parte de las estrategias de movilidad sostenible. Era un plan que abordaba claramente el asunto dándole la relevancia que tiene el tráfico en la calidad del aire. Planteaba una serie de medidas en la línea en la que vengo insistiendo de reducir la densidad de vehículos en las ciudades. Hablaba de crear zonas urbanas de atmósfera protegida, las ZUAP, en las que se intervenga de forma intensa porque normalmente en los centros urbanos es donde hay más problemas de contaminación. Hablaba de crear carriles bus vao en vías interurbanas. Esta es una cosa para reflexionar, porque en Madrid existe el primer carril bus vao que se hizo en el mundo. Esta es una experiencia que ha funcionado muy bien durante veinte años y hemos tenido que esperar este tiempo para que ahora en Barcelona esté a punto de inaugurarse otro. Experiencias que han funcionado muy bien no se han llevado a la práctica y son realmente sencillas. Se ha optado por seguir ampliando autovías en lugar de medidas como dar facilidad al transporte público a través de carriles bus vao. Limitación de la velocidad máxima de circulación y velocidad variable, estas son unas medidas que se ha comprobado más eficaces y ha habido Gobiernos que las han puesto en práctica y luego se han retirado —todos lo conocemos—, a pesar de que no se está cumpliendo la ley en cuanto a calidad del aire. En cuanto a las medidas excepcionales durante episodios de alta contaminación, es obvio que si tenemos un pico de contaminación hay que intervenir de forma contundente.

Es curioso que había varias medidas que recogía el borrador del Plan nacional de mejora de calidad del aire que se cayeron en el documento que finalmente se aprobó, una de ellas era los peajes urbanos. Es una medida que ha funcionado muy bien en muchos países que la han implantado y rara vez se ha vuelto atrás. En particular quería destacar el caso de Estocolmo. Es una medida que siempre se interpreta como muy impopular —y de hecho lo es—, pero si se transmite y se comunica bien a lo mejor no lo es tanto. Este caso es un magnífico ejemplo. En Estocolmo se impuso esta medida y la gente estaba mayoritariamente en contra, pero el ayuntamiento planteó ponerla en práctica durante seis meses y después hacer un referéndum y decidir si se mantenía o no. Al cabo de esos seis meses, cuando la gente comprobó las ventajas de tener menos tráfico, congestión, contaminación, ruido y más espacio para la gente en su ciudad, apoyaron mayoritariamente que se mantuviera ese peaje urbano. ¡Ojo! que estamos hablando de un peaje mucho más duro de los que se han impuesto en otros lados, son seis zonas concéntricas que a medida que se penetra en la ciudad se paga más. En la medida que se comunica bien o que se arriesga políticamente a lo mejor luego la medida no es tan impopular. Otras que se cayeron fueron vincular la fiscalidad, como el impuesto de circulación, por ejemplo, a las emisiones de gases contaminantes. Se planteaban también medidas para favorecer vehículos más limpios y los modos no motorizados. Por ejemplo, incluir en las ITV que se controlase la contaminación, no solo el monóxido de carbono, que es lo que se mide ahora, sino las partículas y el dióxido de nitrógeno, es decir, los contaminantes que están dando problemas de salud.

Para terminar quería hacer referencia a una iniciativa que se ha puesto en marcha justamente este lunes. Una serie de colectivos europeos hemos presentado una iniciativa ciudadana europea ante el comisario europeo de Transporte, Siim Kallas, para pedir que se recomiende de forma generalizada un límite de velocidad a 30 kilómetros/hora en zonas urbanas. Esto no es una cosa disparatada, en países como Austria ya está absolutamente asumido e implantado, después de haberlo ensayado en varias ciudades. Esta es una medida que permitiría calmar claramente el tráfico urbano, reducir la contaminación y el ruido y, sobre todo, permitir la compatibilidad de usos de los distintos agentes que convivimos en la calle reduciendo la peligrosidad que suponen los coches, pero en el ámbito que aquí nos interesa también tendría unas consecuencias importantes en cuanto a la contaminación del aire.

Quiero destacar el vínculo tan estrecho y tan entrelazado que hay entre la contaminación del aire y la movilidad sostenible, y las repercusiones que tiene esto para la salud son muy obvias. Por eso es bueno que este tema se trabaje en esta Comisión con decisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Le agradecemos sus aportaciones, que son muy interesantes, complementarias con nuestro objetivo y absolutamente imprescindibles. Como presidente no puedo preguntar, pero le sugiero que en su segunda intervención, porque es un tema bastante desconocido y en el que vale la pena incidir, relate algo más sobre la mayor contribución de los vehículos diesel a la contaminación urbana que la de los vehículos de gasolina. Porque muchos ciudadanos desconocen este hecho y de forma muy intencionada compran un vehículo diesel pensando que compran un vehículo más ecológico y más conveniente. Hay que hacer un verdadero esfuerzo para poder hacer llegar este mensaje a la población. En primer lugar, somos los señores diputados quienes tenemos que recibir este mensaje tan relevante al que usted ha hecho referencia.

Sin más, y pidiendo disculpas por esta pequeña injerencia presidencial, le doy la palabra a doña Ascensión de las Heras, en nombre del grupo que ha solicitado la comparecencia.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: En primer lugar, quiero agradecerle a don Francisco Segura esta comparecencia y darle la bienvenida a esta Comisión. Se ha puesto de manifiesto algo absolutamente relevante que debe tenerse muy en cuenta por parte de todos los señores diputados en esta Comisión y es que la gravedad del asunto conlleva vidas humanas en números y cifras alarmantes, más allá de la preocupación que se tiene por la siniestralidad en las carreteras. Esto pone de manifiesto la necesidad de que se aborden medidas para erradicarlas —de la misma manera que se abordan medidas desde el ministerio y desde la Dirección General de Tráfico, que cuando se lo ha tomado verdaderamente en serio ha podido demostrar que es eficaz y que se pueden reducir los accidentes—, porque estamos hablando de vidas humanas. Hay que partir de esa idea troncal de la responsabilidad política que conlleva poner sobre la mesa medidas que erradiquen la muerte de muchas personas, como hemos visto con los datos que se han ofrecido.

Basándonos en que el tráfico rodado es el primer contaminante que produce esa pérdida de calidad de vida y conlleva la muerte de seres humanos, tendremos que tomar medidas desde la pacificación del tráfico —como aquí ya se ha dicho—, reduciendo los niveles de velocidad en las zonas urbanas, reduciendo el uso del coche y primando otros usos modales como es el transporte público colectivo. Todos sabemos que nos encontramos con una arquitectura urbanística determinada, sobre todo en las grandes ciudades, que tiene muchos límites, que los espacios están hechos fachada a fachada y hay que adaptarlos, por lo que deben de primarse los usos modales para que esas calzadas se den primero a las bicicletas y a los peatones para que podamos caminar. Esto no ocurre, entre otras cosas, porque las capacidades en competencias hacen que, por ejemplo, los planes de movilidad sostenible no se desarrollen o ni siquiera se inicien por los ayuntamientos. También es verdad que hemos hablado del nivel competencial de las comunidades autónomas que sí que los han desarrollado, unas más y otras menos. Vuelvo a incidir en la necesidad de que desde esta Comisión tengamos el compromiso de solicitar al Gobierno la elaboración de una ley básica de movilidad sostenible que permita dar los instrumentos y los mecanismos a las entidades locales, así como apoyo y complementación a las comunidades autónomas, para que estos planes de movilidad puedan llevarse a cabo.

Me consta que desde la asociación Ecologistas en Acción se ha hecho un gran trabajo de sensibilización, de educación y también de denuncia ante el incumplimiento sistemático que la Comunidad Autónoma de Madrid —que es la que mejor conozco— ha realizado con respecto a la directiva europea a la hora no solo de tomar medidas ante la superación de contaminantes y de calidad del aire, sino de qué trabas o impedimentos se encuentran —esto es algo que quisiera que desarrollara— a la hora de cumplir los protocolos de emergencia que esa directiva estipula cuando se superan, por ejemplo, en época estival los niveles de ozono troposférico. La ciudadanía necesita tener información, porque así lo estipula la directiva, y muchas veces no se lleva a cabo.

Otra de las cosas que me gustaría que nos pudiera aclarar el señor Segura —si es posible— es en qué términos las estaciones de medición de contaminación atmosférica se ubican en los sitios que recojan los niveles de la contaminación existente, porque algo que está sucediendo —y va en contra de nuestra responsabilidad política y de la dirección en la que tenemos que ir para disminuir esa contaminación— es la ubicación estratégica de esas estaciones en los sitios en los que posiblemente pueda haber menor contaminación. También incumplimos, por falta de mecanismos que deberíamos mejorar, esos protocolos de emergencia que hagan posible que toda la ciudadanía tenga la información necesaria para tomar las medidas de precaución. Estoy segura de que nos podrá indicar qué propuestas hay por parte de la asociación Ecologistas en Acción para que se tomen esas medidas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 18

Quiero compartir plenamente que si queremos acabar con la siniestralidad que se da por la falta de calidad del aire, que viene directamente provocada por el tráfico rodado, tenemos que tomar medidas serias y ponerlas en marcha ya.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con el turno de los grupos parlamentarios, el señor Guillaumes, portavoz de Convergència i Unió, tiene la palabra.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: En primer lugar, quiero darle las gracias por su intervención sobre un tema que de entrada no se pensaría que está directamente asociado, pero lo está mucho, a una Comisión de Seguridad Vial. Yo vengo de una zona de Barcelona de las que usted ha mencionado de denegación de prórroga. La principal contaminación —quizás usted me pueda decir por qué— es de ozono. No sé por qué es así. Se creó una tabla de movilidad sostenible, pero lo importante fue que hubo un cambio de mentalidad, la idea de que las ciudades son para los peatones, porque todos aceptamos con naturalidad que las autopistas son para los coches, que las carreteras también son para los coches, pero parece que hay más dificultad mental para aceptar que las ciudades tienen que ser el privilegio del peatón. Eso tuvo como consecuencia unas medidas mucho más *light* que las que usted ha mencionado, pero también un cambio de mentalidad a la hora de urbanizar: aceras mucho más anchas, vías para vehículos mucho más estrechas, elementos de disuasión de velocidad, cojines berlineses y otros elementos de este tipo. Se ha intentado también animar a la gente a que haga a pie los desplazamientos de menos de diez minutos e implementar el carril bici. Estoy de acuerdo en que ninguna de estas medidas es tan expeditiva como las que usted ha expuesto. Por cierto, he de decir que en esa mesa participaban activamente miembros de su organización, que en el Vallès están muy presentes. Sin embargo, después de ocho años de políticas de este tipo, los índices de contaminación continúan siendo muy altos. Yo me siento culpable, porque soy concejal de una de estas ciudades. ¿Por qué ocurre esto? ¿Quizás por el crecimiento del parque móvil? No lo sabemos, porque en este tiempo en muchas de estas ciudades se han hecho rondas para que no se pasara por el centro. Por tanto, reconociendo que las medidas no son ni remotamente parecidas a las tomadas en Estocolmo, hemos sido conscientes del problema y hemos trabajado con muy buena voluntad, pero la verdad es que el problema no solo no ha disminuido sino que ha aumentado, sobre todo en el caso del ozono. Me gustaría escuchar su comentario sobre este tema, mucho más autorizado de lo que puede ser el mío.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Guillem García Gasulla.

El señor **GARCÍA GASULLA**: Quiero dar las gracias al señor Segura, porque personifica de una manera muy clara la sensibilidad de la sociedad civil hacia un problema como la calidad del aire. Gracias por su comparecencia.

No voy a poder evitar, por mi profesión, hablar de un texto hipocrático sobre aires, aguas y lugares. Desde entonces ya sabemos que enfermamos por aquello que comemos, bebemos o respiramos, pero también por la orientación de las ciudades respecto a los vientos y al sol, por la calidad de las aguas y por la climatología. Hoy usted nos ha traído evidencias de que aquel saber hipocrático precientífico reivindicaba una calidad del aire para los ciudadanos.

Por otra parte, abundando en la salud, quiero recordar la más reciente definición de la Organización Mundial de la Salud, en la que se han ido incluyendo distintos elementos. En principio la OMS definió la salud no como una ausencia de enfermedad sino como un estado de bienestar, primero, somático y psicológico, luego añadió social y ahora añade ambiental, que es aquello relacionado con los factores físicos, químicos y biológicos externos a las personas y a la colectividad. Antes de su comparecencia, he estado revisando notas de prensa, y puedo decir que en lo que usted ha dicho hoy y en lo que ha dicho en anteriores declaraciones queda claro que hay una estrecha relación entre la mala calidad del aire y la calidad de vida. De aquellas intervenciones y de la de hoy entiendo que ni la Directiva 2008/50 ni el Real Decreto 102/2011, que la traspone, se han aplicado de manera rigurosa y eficaz en nuestras ciudades, por lo que no se han llegado a resolver en ningún momento los problemas que planteaba la guía de la OMS de 2005. Iba a enumerar las partículas, pero lo ha hecho usted correctamente. Quiero poner énfasis en que el documento de la OMS de 2005, aparte de la enumeración que hace, fija muy claramente cuáles son los mínimos que producen alteraciones en la salud y cuáles son las prioridades y los pasos que hay que dar para llegar a estar por debajo de estos niveles. Tanto la directiva europea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 19

como el Real Decreto 102/2011, que la traspone casi literalmente, aparte de fijar lo que decía la OMS —a veces con cierta rebaja—, establece muy claramente cuál es la competencia estatal, cuál es la competencia autonómica y cuál es la competencia local tanto en el control, la toma de medidas y la evaluación de estos contaminantes, como en la toma de decisiones en las diversas situaciones que pueden producirse cuando se alteran los elementos contaminantes. Además el real decreto hace algo que para mí es muy importante, y es que fija claramente cuál y cómo debe ser la información al público en situaciones de peligro.

Por todo ello, tenía previsto hacerle dos preguntas. De estar aquí el señor Cañete, ministro de Agricultura, o la señora Mato, ministra de Sanidad, que también tendría algo que decir, se las dirigiría a ellos, pero es a usted a quien se las dirijo. La primera, que era hasta qué punto se cumplía la normativa de la directiva y del real decreto, ha quedado contestada con lo que usted ha dicho, pero me gustaría saber hasta qué punto los recortes actuales, que tienen como consecuencia un vaciado definitivo —quizás intencionado— de las competencias en los ámbitos estatal, autonómico y local, van a frenar la evaluación de los contaminantes, la puesta en marcha de planes y la adecuada información a la población, porque puede ser que esa directiva y ese real decreto queden aún más vacíos de contenido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, doña Águeda Fumero Roque.

La señora **FUMERO ROQUE**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida a don Francisco Segura Castro y agradecerle que participe en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados en una semana en la que festejamos una cita muy importante, que es la Semana Europea de la Movilidad.

A lo largo de esta Comisión está quedando de manifiesto que estamos ante uno de los grandes retos de este país y, por tanto, ante uno de los grandes retos del Gobierno. De hecho, el Gobierno está dando pasos para intentar conseguir una movilidad más sostenible en beneficio de todos, porque, como también ha quedado de manifiesto, repercute de una manera directa en la calidad de vida de las personas. Se está trabajando de manera coordinada entre diferentes ministerios. Es fundamental trabajar desde el Ministerio de Economía, desde el Ministerio de Medio Ambiente, desde el Ministerio de Sanidad, desde el Ministerio de Fomento y también desde el Ministerio de Interior para aportar soluciones integrales, soluciones que garanticen sistemas de transporte que respondan a las necesidades socioeconómicas de este país y siempre desde el máximo respeto medioambiental.

Como saben, hay una apuesta clara por la movilidad sostenible, por la innovación y el desarrollo, por mejorar la red ferroviaria, por el transporte de mercancías, tanto por barco como por ferrocarril, por mejorar la planificación de los espacios urbanos y, en definitiva, por muchísimas acciones, por muchísimas iniciativas serias, adecuadas a la actual coyuntura socioeconómica que atraviesa España. Se ha mencionado la estrategia española de movilidad sostenible, que se aprobó en el Consejo de Ministros del 30 de abril de 2009 y es cierto que, aunque es un documento bueno y que todavía está en vigor, lamentablemente, no se llegó a aplicar, no se llegó a desarrollar, no se llegó a ejecutar. Nuestro grupo cree firmemente que es fundamental la coordinación entre todas las administraciones públicas, pero también la implicación de la sociedad civil, de las empresas, de las asociaciones no gubernamentales como las que usted representa y que está haciendo un gran trabajo, y, en general, de todos los agentes sociales si queremos conseguir entre todos este gran reto.

En materia de calidad del aire, en la que ha centrado su participación en esta Comisión y vinculada a la movilidad sostenible, desde el Ejecutivo se está trabajando para garantizar los niveles de calidad que resultan aplicables. También quiero decir, porque lo ha hecho público el ministro de Medio Ambiente, que se está desarrollando y se está revisando la Ley 34/2007, a la que se ha hecho mención, de calidad del aire y protección de la atmósfera, en los aspectos referentes a evaluación y gestión de la calidad del aire. También se va a implementar la Directiva 2008/50, relativa a la calidad del aire y a una atmósfera más limpia en Europa. Se ha hecho mención al Plan nacional de mejora y calidad del aire. En este momento se está trabajando en este plan, se está revisando. Como bien se ha comentado, el actual fue aprobado al final de la legislatura anterior, en noviembre de 2011, de una manera quizás un tanto precipitada. Fue un plan que no tuvo participación de las comunidades autónomas ni de los diferentes ayuntamientos, cosa que nuestro grupo entiende que es fundamental, por ese reparto de competencias, porque son ellos los que sufren directamente las consecuencias de una mala calidad del aire y son ellos también los que tienen que aplicar las medidas correctoras para mejorar esas situaciones. Desde nuestro punto de vista,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 20

era un plan con buenas intenciones pero con poco rigor. Usted ha hecho mención a muchas de las medidas que en él se detallan. Entendemos que se debería haber profundizado un poquito más en los plazos de ejecución, que se deberían haber valorado más los costes de cada una de esas medidas y, sobre todo, que se debería haber dotado en los presupuestos. Si no aparece dotado en los Presupuestos Generales del Estado, como ocurrió, difícilmente se va a poder llevar a cabo. Es un plan, desde nuestro punto de vista, muy teórico, amplio, pero de difícil aplicación. Lo que plantea el Gobierno y en lo que se está trabajando es en un plan en el que muchas de las medidas que se han ido desarrollando y que creemos oportunas se mantengan, pero que sea más trabajado, más al detalle, más serio —si cabe la expresión— y, sobre todo, que establezca un marco estratégico con objetivos que sean alcanzables. De nada nos vale plantear grandes planes, grandes estrategias, grandes objetivos si realmente no son alcanzables. No digo que sean menos ambiciosos, digo que deben de tener objetivos alcanzables y con indicadores que nos muestren si se están llevando a cabo o no. Por eso insistimos en que es imprescindible la coordinación entre los diferentes ministerios, pero también entre las diferentes administraciones públicas, por el tema de las competencias, si queremos que estas medidas se puedan adoptar de manera eficiente, que es de lo que se trata. Se está trabajando en otras acciones, como el desarrollo de protocolos de revisión de la ubicación de estaciones, que también se ha mencionado aquí esta tarde, y se están desarrollando una serie de herramientas que van a permitir disponer de una información completa y exhaustiva, que posibilite adoptar decisiones más correctas, disponiendo de todos los juicios de valor necesarios. Nos gustaría poner en marcha muchísimas medidas, muchísimas acciones que fomentasen la movilidad sostenible y mejorasen la calidad del aire. Como ha quedado de manifiesto, es un tema complejo, es un gran reto e, insisto, no hay que perder de vista, en el momento económico en el que estamos, con restricciones presupuestarias, que hay que establecer objetivos que realmente sean alcanzables.

Termino diciendo que el Gobierno está trabajando para transformar el modelo productivo de la nación poco a poco, pero con paso firme, en una economía en consonancia con la estrategia europea 2020: un crecimiento sostenible y una economía baja en carbono, donde la gestión eficiente, la coordinación y cooperación entre las administraciones públicas y el sector privado —que creemos que es fundamental— y la concienciación ciudadana sean decisivas. A nuestro grupo le gustaría preguntarle sobre dos aspectos. Sobre uno de ellos nos damos por respondidos, porque se refería a las iniciativas que se plantean para garantizar un derecho fundamental de las personas y de los ciudadanos, que es la calidad del aire. Creo que ha hecho una buena exposición tanto de las medidas que aparecen en el Plan nacional de calidad del aire como de otras que no aparecen contempladas en ese documento. Queremos trasladarle también otra cuestión. Nos gustaría conocer su opinión sobre el uso de la energía eléctrica en el transporte.

Termino como empecé, agradeciendo su participación en esta Comisión y la atención de todos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Segura, para responder a las preguntas y observaciones que se han formulado.

El señor **SEGURA CASTRO**: Contestaré brevemente, porque ya va avanzando la tarde y cada vez estamos todos más cansados.

Efectivamente, la contribución del diésel a los principales contaminantes del aire urbano es muy, muy notoria. Los diésel emiten de media hasta seis veces más partículas en suspensión que los vehículos de gasolina, pero eso es en condiciones normales de utilización. Cuando se desajusta un motor, los motores diésel pueden emitir hasta centenares de veces más partículas en suspensión que un motor de gasolina desajustado. Es el típico chorro de humo que vemos salir de los tubos de escape de un diésel. Algo parecido pasa con el dióxido de nitrógeno, cuyas emisiones son mucho mayores en los diésel que en los vehículos de gasolina, que a partir de la introducción de los catalizadores y de la eliminación del plomo en la gasolina han mejorado mucho. Efectivamente, la incorporación de los diésel ha supuesto una mejora en la reducción de emisiones de CO₂, porque son más eficientes —por kilogramo de CO₂ emitido a la atmósfera producen más energía motriz—, pero desgraciadamente han supuesto un incremento fortísimo en la contaminación del aire en las ciudades. Además hay un elemento que a menudo se nos olvida, que es la tremenda contribución de las furgonetas y los vehículos de reparto de mercancías, que a menudo no están mantenidos como deberían y son causantes de un porcentaje muy importante de la contaminación. Ahí es quizá mucho más fácil intervenir con vehículos de otra tecnología, eléctricos u otros.

Se ha planteado en qué medida se están aplicando protocolos de emergencia. El gran problema es que no hay protocolos de actuación prefijados y hay una tremenda arbitrariedad a la hora de establecer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 21

en qué momento hay que intervenir. Por ejemplo, en el caso del Ayuntamiento de Madrid, que es el que mejor conozco, se ha establecido un protocolo de emergencia según el cual cuando se alcancen unos niveles de contaminación hay que intervenir, pero se superan límites legales y no hemos llegado todavía al momento en el que se tomen medidas claras. Esa es una de las cosas que habría que ir fijando.

Otro tema que se ha planteado ha sido la ubicación de las estaciones. Aquí ha pasado exactamente lo mismo que con los protocolos de emergencia, es decir, cada ayuntamiento, cada comunidad autónoma ha hecho un poco lo que ha querido. Se ha oído hablar mucho de la reubicación de estaciones que se hizo en el Ayuntamiento de Madrid a finales de 2009, pero es algo que se lleva haciendo desde 2001. Prácticamente todas las ciudades de Castilla y León han cambiado la ubicación de sus estaciones y eso ha llevado a que en algunos lugares hayan desaparecido prácticamente las estaciones de tráfico, porque se han ido todas a otro lado. Así, se dan situaciones paradójicas. Hay muchos casos que son anecdóticos, pero de lo que se trata en el fondo es de barrer la contaminación debajo de la alfombra y que parezca que se está reduciendo por el procedimiento de llevarse estaciones a lugares más ventilados, a lugares con menos congestión o a parques. Así, como lo que se tratan son las medias, parece que estamos reduciendo la contaminación. Efectivamente, en el Plan de mejora de la calidad del aire se planteaba que hubiera unos protocolos claros de ubicación de las estaciones, pero aún no los tenemos, las estaciones se han movido bastantes veces y, casualmente, las que se mueven siempre son las que peores registros dan. Eso sucede en todas y cada una de las ciudades y de todos los colores políticos.

Se planteaba la paradoja que supone el ozono en algunos lugares. El ozono es un contaminante muy peculiar, porque no sale de ningún tubo de escape, sino que se forma a partir de una reacción fotoquímica con el dióxido de nitrógeno, que sí que sale de los tubos de escape, que es arrastrado por los vientos, cuando hay insolación grande, al cabo de un tiempo. Por eso a una distancia que puede ser de 20 o 30 kilómetros del foco principal de contaminación se dan altos niveles de ozono. Así, en Madrid, los peores episodios de ozono los tenemos en la sierra, en Buitrago de Lozoya, en Algete, en lugares en los que uno espera que va a tener una calidad del aire mejor. Algo parecido pasa en el prepirineo en Barcelona, en Cataluña y demás. Es un contaminante que tiene una casuística y da problemas alejados de las ciudades. No puedo entrar en ello con mucho detalle, pero su origen está nuevamente en el tráfico, porque el principal precursor del ozono es el dióxido de nitrógeno que sale sobre todo de los tubos de escape.

Las medidas que ha mencionado su señoría, efectivamente, son adecuadas. Todas y cada una de ellas contribuyen al objetivo de una movilidad más sostenible y de una mejor calidad del aire. El problema es que normalmente llevamos a cabo algunas actuaciones adecuadas pero luego hacemos otras muy grandes que van en sentido contrario. Obviamente, la calidad del aire no es algo que se pueda abordar desde un único municipio. Por ejemplo —pido perdón por poner ejemplos de Madrid, pero es el caso que mejor conozco—, si Alcorcón tuviera el mejor plan del mundo de lucha contra la contaminación —que no lo tiene— de poco le serviría, porque tiene la M-40, la M-45, la R-4 y la R-5 que rodean el municipio. Por tanto, por muy bien que se gestionara la movilidad en el municipio, le llegaría un aire no muy saludable desde otros lugares. Lo razonable es que haya planes regionales, de un ámbito mucho más amplio, que aborden este problema de forma conjunta, sin olvidar la acción local. El problema es que se pueden hacer intervenciones positivas en determinados municipios, pero puede haber otras actuaciones u otras infraestructuras de transporte, normalmente autovías, que tiren por tierra ese avance.

Efectivamente, hay un problema muy serio de información a los ciudadanos, como se ha planteado. No estamos dando una información adecuada a la gravedad del problema. Solo hay que pensar en la campaña de información que se ha hecho y se sigue haciendo —y me parece fantástica— sobre la siniestralidad vial, sobre los accidentes de tráfico, y lo poco que incidimos en la calidad del aire. Cuando abres un periódico, ves el agua que hay en los embalses, la temperatura estimada y demás, pero no ves qué contaminación vas a tener en tu ciudad. Es una información que dejamos de lado. El derecho a la información de los ciudadanos es imprescindible. Además, hay que tener en cuenta una cosa, y es que luchar contra la contaminación del aire es restringir el coche. Esa es una ecuación de la que no nos podemos salir, pero esas son medidas poco populares. En la medida en que el ciudadano no tiene información sobre la importancia y la gravedad que tiene la contaminación del aire, va a ser más reticente a perder lo que supuestamente es un derecho, cuando el derecho más importante debería ser respirar aire limpio.

En cuanto a lo que se ha señalado sobre el cumplimiento de la normativa, basta ojear el informe que se les ha repartido. Lo que está en gris es la superación de los niveles que recomienda la Organización Mundial de la Salud y lo que está marcado en negro es la superación de índices legales. Esto nos lleva a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 22

darnos cuenta de que es algo bastante generalizado. ¿Qué efecto pueden tener los recortes? Me temo que no demasiado. Es verdad que algunas políticas que se iban a llevar a la práctica ahora se dice que no se van a realizar por los recortes, pero estamos hablando del chocolate del loro, si me permiten la expresión. Un plan de movilidad ciclista, como el Plan director de la bicicleta en el Ayuntamiento de Madrid, cuesta lo que pocos cientos de metros de la ampliación de la M-30, pero aquello se hizo y esto no, y ahora se dice que no hay dinero para hacerlo. Si hubiera voluntad, realmente se podría hacer y además los estudios demuestran que ahorraríamos dinero en atención sanitaria y otras cuestiones.

En cuanto a los objetivos alcanzables, hemos dejado pasar mucho tiempo hasta que hemos empezado a ser conscientes de que tenemos que cumplir la ley. La legislación que tenemos ahora mismo sobre calidad del aire está vigente desde 2001, cuando se traspuso —nosotros lo hicimos con retraso, como suele ocurrir— la primera directiva europea que hubo. En esa directiva se nos dio un plazo de adaptación hasta 2010, por ejemplo, para el dióxido de nitrógeno. Al llegar 2010 sin que casi nadie hubiera hecho nada, empezamos a decir: No podemos cumplir. Eso es bastante cuestionable. Si se hubiera abordado el tema con tiempo, con información a la ciudadanía y con políticas coherentes, siempre en la misma dirección y no un paso adelante y dos atrás, que es lo que solemos hacer, otro gallo nos cantarían, por utilizar una expresión castiza. En cuanto a que sea económicamente viable, lo primero es lo primero, y lo primero es el derecho a la salud y el derecho a respirar un aire saludable.

Respecto a la contribución que puede tener el vehículo eléctrico, puede que en el futuro sea una alternativa razonable, pero hoy por hoy la movilidad eléctrica privada, el coche eléctrico, es más una promesa que una realidad. Es lo que tenemos. No podemos fiarlo todo a que dentro de diez o quince años haya ese cambio tecnológico. Respiramos un montón de veces por minuto y hay que garantizar desde el primer momento y cuanto antes que ese aire sea todo lo saludable que sea posible.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Francisco Segura, por sus aportaciones a esta Comisión, que son importantes. Le agradezco de forma muy especial la documentación que nos ha entregado. Pido al letrado que la haga llegar a todos los miembros de la Comisión, porque es un documento que vale la pena, muy pedagógico y muy explicativo. Se lo agradezco especialmente, porque este es un tema en el que hace falta muchísima, muchísima pedagogía. Espero que esta sesión haya contribuido a ello.

Suspendemos la sesión dos minutos para recibir al nuevo compareciente. **(Pausa)**.

DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP (RIOL JURADO), PARA INFORMAR SOBRE:

— **MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000076).**

— **LAS PROPUESTAS DE LA PTP PARA AVANZAR EN UN MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000077).**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en la última comparecencia, que es doble, solicitada por los grupos parlamentarios de Convergència i Unió y de La Izquierda Plural. Se trata de don Ricard Riol, presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público, PTP, para informar sobre movilidad sostenible, a petición de Convergència i Unió, y sobre las propuestas de la PTP para avanzar en un modelo de movilidad sostenible, a petición de La Izquierda Plural.

Señor Riol, bienvenido. Tiene usted veinte minutos para informar a la Comisión. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP (Riol Jurado)**: En primer lugar, quiero dar las gracias a la Comisión, especialmente a los grupos parlamentarios que han hecho posible que expongamos nuestro punto de vista hoy aquí, así como al resto de los miembros de la misma, porque esperamos que nuestra aportación sea de utilidad para no repetir algunos de los errores que creemos que ha habido en España en la política de infraestructuras, que es de lo que voy a hablar principalmente, porque tiene una incidencia directa en la movilidad y, por consiguiente, en la calidad del aire y en el cumplimiento del Protocolo de Kioto, etcétera.

Nosotros no hacemos este análisis crítico de la movilidad sostenible para buscar culpables, porque eso no sirve para nada —la historia nos lo dice— sino con afán pedagógico, porque creemos que hay voluntad de cambio y que va a servir como ejemplo para modificar un poco la preocupante dinámica de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 23

marcha de las infraestructuras en España. Me centraré, sobre todo, en políticas que dependen del Ministerio de Fomento. Ustedes saben que la mayor parte de la movilidad cotidiana está transferida a las comunidades autónomas, pero hay partes muy importantes de la movilidad metropolitana que siguen decidiéndose de forma centralizada, sobre todo en lo que se refiere a trenes de cercanías, etcétera.

Creo que tienen a su disposición un dossier en el que hay algunas infografías que irán siguiendo, más o menos, el orden de mi comparecencia. He agrupado este dossier en nueve apartados, unificando las dos peticiones, tanto la de valoración de movilidad sostenible, como la de propuestas para mejorar la política actual. En primer lugar, la súplica que hacemos para cambiar la política de infraestructuras es abandonar esta endemoniada carrera de batir récords mundiales en dotación de infraestructuras de cualquier tipo sin orden ni concierto. Esta es la primera petición que hacemos, porque creemos que hemos entrado en una fase, en la que ningún país está tan inmerso, de construir sin parar, a veces sin saber por qué, todo tipo de infraestructuras en paralelo, de medios que compiten entre sí sin una estrategia clara. Un repaso por la web del Ministerio de Fomento nos da idea de que lo que hace este ministerio es impulsar obra pública y no necesariamente garantizar movilidad de pasajeros. Tenemos más datos del coste de las infraestructuras, de si los puentes son pretensados, postensados, metálicos o de hormigón, que de los viajeros que van a llevar determinadas infraestructuras que están en marcha, que de las emisiones de CO₂ que se van a ahorrar o del tipo de mejoras que van encontrar los usuarios del transporte. Esto es muy evidente visitando la web del ministerio. El fomento de obra pública sin estrategia de transporte es una ruina económica para un país, sea el tipo de infraestructura que sea. De hecho, saben ustedes que ahora estamos pensando en cómo vamos a pagar todo lo que hemos hecho y lo que nos queda por hacer, porque realmente lo de España es un caso aparte. En los años ochenta este país invertía en infraestructuras lo mismo que la media europea, un 0,5 o un 0,6 % del producto interior bruto. En la década de los dos mil, en varias legislaturas de colores distintos, se llegó a alcanzar el 1,75 % del producto interior bruto, el doble de la Unión Europea. Somos el país de la Unión Europea que más dinero ha gastado en infraestructuras. Efectivamente, hemos conseguido varios récords. Primero, la dotación en valor absoluto de kilómetros de autopistas y autovías de Europa; no hay ningún país que tenga más. Esto puede ser un orgullo para algunos o una vergüenza para otros, pero es una certeza estadística que se puede consultar. Digo esto sin referirlo a población ni a dotación ni a territorio, solo a dotación absoluta. Si lo dividimos por población y territorio, superamos las medias de dotación de Estados Unidos. El segundo récord, que se conoce mejor porque ha sido más mediático que el primero, es que somos el país europeo con más kilómetros de alta velocidad. Esto podría tener la justificación de que como nuestro sistema ferroviario, efectivamente, estaba muy poco evolucionado, no había pasado por el siglo XX, se apostó directamente por dar el salto a la alta velocidad sin mejorar demasiado la infraestructura existente. Este también es un tema que nos tendríamos que haber replanteado, y creo que aún estamos a tiempo de hacerlo. Tenemos, además, un fastuoso sistema aeroportuario, centralizado como en Rumania, con casi un aeropuerto por provincia, compitiendo a veces en la misma aviones subvencionados con trenes subvencionados para demandas escasas y, por supuesto, generando pérdidas la mayoría de aeropuertos.

¿Cuál ha sido el motor de todo esto? Creo que es parte de la apuesta que en su momento hizo España por el sector de la construcción. El sector de la construcción tiene dos caras: la inmobiliaria y la de las infraestructuras. Esto ha ido bien durante una época de crecimiento, pero uno de los efectos que ha tenido ha sido una considerable sobredotación de infraestructuras. Además, se ha generado un motor territorial, que es el agravio comparativo. Todo el mundo quiere una estación de AVE, un aeropuerto y varias autovías. Desde el punto de vista del transporte, la peor promesa política que se ha hecho en España ha sido homogeneizar el territorio de forma artificial para situarlo a tres horas de Madrid en AVE y no reseguir los principales corredores de movilidad, mercancías y viajeros que había, como el corredor mediterráneo, el corredor del Ebro y otros que al no ser radiales no han sido bien considerados y que, en algunos casos, han sido abandonados.

Conclusión. Durante demasiados años a Fomento solo le ha interesado construir infraestructuras, a veces cuanto más caras mejor, por satisfacer ciertos clientelismos en provincias y la movilidad sostenible nos ha importado un bledo, porque no ha habido ninguna estrategia para la misma. Esto es así y no pasa nada, simplemente es una reflexión en cuanto a que la etapa que se nos avecina, seguramente forzada por la crisis, es gestionar lo que ya hemos construido, de forma que sea sostenible ambiental y financieramente, porque no está asegurada la continuidad de este sistema tan grande, tan poderoso. Por ejemplo, en cuanto a la alta velocidad, en la página 4 del dossier ustedes pueden ver que lo que ha conseguido el AVE ha sido frenar la sangría de viajeros de Renfe, pero no situarnos en una gran demanda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 24

de transporte ferroviario. Es decir, nuestros trenes no llevan más que los demás, aunque tengamos el récord de alta velocidad en Europa, y no llevan más que los de la red ferroviaria convencional en los años ochenta. Por tanto, pienso que todavía no hemos aprovechado —creo que somos capaces de hacerlo en un futuro— esta dotación de infraestructuras que hemos hecho.

No nos movemos con eficiencia, y prueba de ello es que solo el 7 % de viajeros se mueve por ferrocarril y en mercancías somos el país con menos transporte ferroviario de Europa. Hay países que llevan menos, como Andorra, pero es que no tienen ferrocarril. En transporte ferroviario, estar a la cola de los países con trenes, después de haber hecho una inversión tan grande en infraestructuras, nos lastra en competitividad. Los camiones nos congestionan, sobre todo las travesías urbanas, así como los corredores principales, lo que, en definitiva, hace más débil al sector logístico. Para que comprueben lo poco que le ha importado a Fomento la movilidad sostenible, les diré que solo se ha hecho un carril bus-vao en veinte años, que es el de la carretera de La Coruña, el de la A6. Están planificados algunos más, pero de momento solo tenemos este. Creemos, a la vista de los resultados en movilidad, que la política de infraestructuras española no ha respondido a criterios de transporte y ha fracasado en cuanto a eficiencia. También se sabe cómo está nuestro país en datos macroeconómicos. Esta ambición exagerada por las infraestructuras no nos ha hecho más ricos ni ha hecho que tengamos menos paro que otros países más moderados, aunque más ricos, en sus inversiones en infraestructuras.

Otro ruego es que precisamente aprendamos de lo que hemos hecho y no continuemos fabricando catálogos de infraestructuras caras como principal promesa o aportación del Ministerio de Fomento al territorio. Ahora se va a cambiar el PEIT, el Plan estratégico de infraestructuras de transporte, por el Pitvi, que integrará vivienda; pero en vez de ser famosos por los kilómetros que vamos a construir, tendríamos que ser capaces de plantear el documento, por ejemplo, con los millones que vamos a ahorrar en congestión, con las toneladas que vamos a ahorrar en emisiones, cuál va a ser la cuota modal de los transportes, cuáles van a ser las emisiones y el consumo energético de todos los transportes, porque un plan de transportes debería apostar por la independencia energética o avanzar en la autonomía energética del Estado, cuál va a ser el coste de la movilidad para los ciudadanos, etcétera. Hay muchos indicadores de planes inteligentes de transporte que deberían gobernar el futuro plan, el Pitvi, pero no se debe hacer un catálogo más de infraestructuras, porque algunas se cumplirán y otras no. Incluso hay planes que hablan de población residente próxima a una estación de cercanías, lo que podría ser un buen indicador. Esto sería mejor que el hecho de que fuera un mero catálogo de infraestructuras. En el PEIT vimos que la mayor inversión del ferrocarril, un 77 %, iba a líneas de alta velocidad, pese a que suponían el 1,4 % de la demanda en Renfe. Se trata de que el futuro plan de infraestructuras sea más finalista, de que vaya a buscar la demanda donde esta se concentra, que es en áreas metropolitanas y en determinados ejes, y que se ajuste con infraestructuras, no necesariamente de alta velocidad o ferroviarias, para dar una solución económica al transporte que sea más sostenible que la actual.

No hacen falta los 350 kilómetros por hora en todas las provincias. Hay que ser valiente y en vez de tener esta ambición pueril hay que prometer transporte. ¿Por qué no prometemos a Soria, en vez de un tren que circule a 300 kilómetros por hora, que parece que la demanda no lo justificaría, un servicio de transporte público, con cadencia horaria, para su entorno metropolitano y regional más próximo? ¿Por qué no damos a la gente autonomía para moverse sin depender de un coche, en vez de proponerle una velocidad máxima o un tipo de infraestructura concreto? A nuestro juicio, un buen plan de transporte es el que te da autonomía personal, movimiento, el que es asequible, el que es capaz de reducir las emisiones de CO₂ y generar empleo, porque el transporte sostenible genera mucho más empleo. Del mismo modo, no nos haría falta un aeropuerto en determinadas provincias. Aquí tengo que hacer una autocrítica, porque tampoco nos haría falta un aeropuerto en Lleida si con el tren de alta velocidad que ya tenemos fuéramos capaces de conectar esta ciudad con el aeropuerto de El Prat. No podemos hacer un *hub* aeroportuario por provincia.

Otro ruego sería frenar el desarrollismo viario, pero no como una venganza contra el sector de la carretera —aquí no estamos los buenos contra los malos—, sino por una cuestión de puro realismo. ¿Cómo vamos a financiar esta enorme red viaria que tenemos? Hay que pensar en esta financiación y conseguir, a través de un sistema tarifario inteligente, por un lado, recaudar el dinero para su financiación a través de quien provoca el desgaste de las infraestructuras y, por otro lado, financiar una alternativa a través de las personas que pagan tributos a la movilidad. Quizá sería justo cobrar peaje en ciertas autovías a cambio de que el mismo vaya destinado a la mejora de movilidad en ese corredor, porque esos conductores van a tener un transporte público en paralelo y aunque no vayan a ser usuarios directos les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 25

va a dar fluidez en su vía de circulación. El transporte público es una inversión transversal que no solo beneficia al propio usuario sino a todos los de las vías colindantes, aunque no sean de transporte público. Hay que pensar en algo así, porque la financiación va a ser el reto de la próxima década, más que seguir con la construcción de pirámides. Un elemento que tenemos que aplicar —la Unión Europea cada vez nos acorta más los plazos— es la euroviñeta, que aunque está pensada para vehículos de transporte pesado se ha propuesto que sea también para vehículos ligeros, para automóviles.

¿Por qué no financiar a través de las autopistas y autovías las alternativas de la movilidad sostenible? ¿Qué hacemos con infraestructuras solapadas, como la A7 y la AP7? En otros corredores de España se da la misma situación. Aparte de haber invertido dinero público en desdoblamiento de una autopista con una autovía paralela —cosa inédita en Europa, busquen algún país donde se haya hecho algo así—, de habernos gastado el dinero tontamente en duplicar una infraestructura que no opera como una sola, tenemos que compensar al operador por las pérdidas de tráfico generadas sobre la autopista de pago. Esto es verdaderamente ruinoso y es la manera de planificar infraestructuras que había en la época de las vacas gordas. Por eso ahora es bueno hacer autocritica, mirar hacia atrás y ver cómo lo arreglamos.

Otra cosa que hay que reorientar, y es nuestra quinta petición o propuesta, es la política de infraestructuras ferroviarias. Durante diez años, hablar de ferrocarril en España ha sido hablar de la alta velocidad y punto. Este es otro exotismo como el de desdoblamiento de autopistas con autovías. Mientras la mayoría de los Estados de Europa tienen más kilómetros de ferrocarril antiguos adaptados a mercancías y viajeros a 200 kilómetros por hora, lo que se conoce como líneas mixtas, aquí se ha optado, sobre todo, por líneas exclusivas de muy alta velocidad que no benefician en nada a las mercancías, y no digamos ya al tráfico regional. Aquí tienen una tabla de la cuota ferroviaria de países como España, Francia, Italia, Alemania y Suiza. Indiscutiblemente, nosotros tenemos el récord de alta velocidad, pero el récord de transporte ferroviario lo tienen los suizos, que con solo 35 kilómetros de alta velocidad tienen un 18 % de cuota modal. Nosotros, con 2.200 kilómetros en marcha, no tenemos ni la mitad. Esto significa que en el ferrocarril hemos apuntado demasiado alto o quizá demasiado mal, porque no por ser más caro es mejor. Por tanto, la apuesta sería integrar la alta velocidad que tenemos ahora con la red clásica y seguir actualizando esta última, que es la que al final va a soportar el mayor tráfico de personas, vía cercanías y regionales, y, por supuestísimo, de las mercancías que no van en las líneas exclusivas de muy alta velocidad.

Otra de las cuestiones que hay que replantearse, aparte de no tanta alta velocidad y sí más ferrocarril convencional de uso mixto, es la manera en la que hemos construido ciertas estaciones de alta velocidad. Un caso que se me clava en el alma son los 19 pasajeros que lleva el tren regional de alta velocidad entre el Camp de Tarragona y Barcelona Sants. El tren regional por vía convencional lleva quince veces más pasajeros, porque va al centro de la ciudad. Como el caso del Camp de Tarragona, tenemos el de Burgos, Rosa de Lima, que es una estación que fue suprimida del centro y que ahora lleva menos viajeros que antes, pese a que los trenes son más rápidos. También existen en España importantes tramos sin electrificar, que crean islas o donde no se puede continuar con tracción eléctrica, por tanto, con ferrocarril eficiente. Hablo de regiones como Murcia o Galicia. En nuestro ferrocarril tenemos importantes cuellos de botella, pese a haber hecho esta inversión tan grande en alta velocidad. Esto afecta, sobre todo, a travesías de cercanías, Valencia, Barcelona, Madrid, en parte, y a tramos de vía única importantísimos. Ferroviariamente, fuera de la alta velocidad, España es un país que funciona en vía única, y esta es una de las grandes diferencias entre el sistema ferroviario español y el del resto de los de la Unión Europea.

Lo que pedimos en el punto sexto es un análisis, un chequeo de la oferta ferroviaria. Nosotros ya lo estamos haciendo y nos ofrecemos a la Comisión para participar, una vez que lo tengamos, en las conclusiones del estudio de la oferta ferroviaria nuestro país. Aquí pueden ver un mapa con las circulaciones por cada tramo de vía ferroviaria en función de la población residente en las grandes ciudades. Hay cosas increíbles, como que en la mayoría de los tramos de vía férrea de España pasan 6 trenes al día. Fuera de las cercanías importantes, España está vacía de trenes. Tenemos una red ferroviaria de más de 14.000 kilómetros que en la red convencional está prácticamente vacía. Por ejemplo, de Murcia a Cartagena, que tendría que haber un tren eléctrico cada veinte minutos, hay un cacharro diésel que funciona 6 veces al día. Nadie puede decir que esta línea no tiene demanda. Cualquier tramo equivalente con este corredor que he puesto como ejemplo, porque hay muchos más, tiene un servicio, como mínimo, cada treinta minutos. No hay un plan de servicios, solo ha habido planes de infraestructuras, y lo que le importa a la gente es moverse, tener capacidad de desplazarse. ¡Qué me importa si mi provincia tiene una línea de alta velocidad si no la puedo utilizar o tiene un servicio al día, como pasa en la estación de Huesca! En la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 26

página 11 verán uno de los numerosos ejemplos a los que vergonzosamente me tengo que remitir. Está en Hungría, en una región bastante pobre. Por cualquier pueblo de 15.000 habitantes el tren pasa, como mínimo, cada hora y coinciden los nodos principales con otras líneas coordinadas horariamente. Las poblaciones que no llegan a 15.000 habitantes tienen un servicio ferroviario, como mínimo, cada dos horas. No hay ningún sitio en España donde pueda hacerse esto. Otro sitio en el que podemos ver esta política ferroviaria basada en la cadencia es en Marruecos. Estoy hablando de Hungría, de Marruecos, de Mecklemburgo, la región más pobre de Alemania, y de diversas regiones francesas e italianas. ¿Qué ha pasado en España que todavía no hemos hablado de transporte público? Hemos hablado de sus infraestructuras, pero no de lo que es la esencia del transporte público, que es ser capaz de coger un billete y sin dejarse un riñón poder viajar a escala regional o estatal para venir aquí y compartir estas reflexiones con ustedes, que también es importante, aunque lo es más aún la movilidad cotidiana.

Otra reclamación que hacemos al ministerio, en esta línea de generar un plan de servicios, es que deje de mirar al sector ferroviario como un gran depredador de recursos públicos, que efectivamente es deficitario, y haga un plan de estímulo de oferta, como es el de la automoción. España tiene un gran potencial de economía verde, pero aquí solo se ven planes Prever y coche eléctrico. Esto me parece muy bien, pero me gustaría más ver un plan de servicios de autobús y de Renfe, porque el autobús forma parte de esta estrategia; un plan para ver cómo dotamos nuestra geografía de transporte público y cómo hacemos que sea ambiental y de autonomía energética respecto al exterior; también me gustaría ver cómo integramos esta política de transporte público con el uso eficiente del vehículo privado, que también defendemos.

Todo esto necesita financiación, y ahí viene el punto séptimo. Está claro que hay unas competencias que están transferidas y otras que no, que pertenecen al ámbito del transporte cotidiano. Lo que estamos pidiendo es que o bien repartimos más dinero entre las comunidades autónomas, que son las prestatarias de los servicios públicos básicos, entre ellos el transporte, y dejamos de invertir en obras faraónicas, que a veces no tienen una rentabilidad social y ambiental justificada, o directamente hacemos que el Ministerio de Fomento invierta más en transporte cotidiano. Hay ejemplos para fijarse, como los PDU franceses. Las ayudas estatales francesas han permitido que 20 ciudades recuperen el tranvía. Esta no es una proclama política para utilizar el tranvía como un símbolo, aunque luego pueda no ser útil, como pasa en algunos proyectos españoles, sino que les quiero decir que cuando en Francia se hace un tranvía, funciona económicamente, activa un sector industrial poderoso, que da mucho trabajo, que es Alstom, y, además, genera un cambio de movilidad y un importante volumen de pasajeros en transporte público. En esto también está implicado el Estado, pese a tratarse de movilidad urbana. No puede ser que, por un lado, el ministerio recorte recursos en la ATM de Barcelona y en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que cada año haya menos recursos para la movilidad de las personas que todos los días se desplazan para ir a trabajar o para desarrollar su vida en todos sus aspectos, y que, por otro lado, lo invierta en obras que no tienen retorno social. Es decir, Fomento puede coger otro rol con la movilidad cotidiana, bien dando más dinero a las administraciones que prestan el servicio público o bien implicándose, y condicionándolo a las áreas metropolitanas que lo hagan bien, en un plan de ayudas, como han hecho en Francia. En Francia ha funcionado, porque allí, además, los tranvías van por el centro, no se quitan de ahí como si molestaran. Menuda guasa cerrar un tranvía moderno en España. Es la primera vez que esto pasa en Europa. Esto sucede porque a veces las infraestructuras se han hecho al tuntún, sin ir a los focos de demanda, que son los centros urbanos en el caso del tranvía; es decir, se han hecho por puro prestigio y no por utilidad.

Nosotros apostamos por que Fomento se implique en la movilidad cotidiana con una fórmula financiera, transparente y con un criterio más universal —se lo dice un catalán—, pero sepan ustedes que contratos programa especiales para la financiación del transporte metropolitano solo los tenemos en Barcelona, Madrid, Valencia y Canarias. Sería bueno generar una fórmula generosa para financiar el transporte público metropolitano de todo el mundo, con la fórmula que sea. Porque es muy injusto que el ministerio se gaste más dinero en trenes puntuales que en trenes o autobuses cotidianos, que lo están pasando muy mal y algunos con la demanda creciente en algunos corredores, pese a la crisis, porque la gente está viniendo al transporte público.

Punto número ocho —y muy preocupante sobre todo por los plazos con los que estamos trabajando—, hay que buscar una solución económica para Renfe. Como ustedes sabrán hay un plan de división de Renfe en cuatro sociedades, que esconde una voluntad de recorte de la subvención pública que recibe el operador por prestar servicio de viajeros. Primero, me gustaría —y sin esquivar el problema de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 27

financiación— desdramatizar los gastos corrientes. Renfe, en toda España, en sus servicios de obligación pública, cercanías y regionales, gasta menos que la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona o que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid; estamos hablando de un territorio que es toda España. Lo dramático que tiene Renfe es que no tiene partidas presupuestarias anuales del Ministerio de Fomento o de Administraciones Públicas para cubrir ese déficit de unos 600 millones anuales y lo hace vía endeudamiento. El problema es la pelota financiera de deuda que se está generando en esta empresa pública, no sus gastos corrientes.

En la página 13 verán ustedes que por coste de viajero/kilómetro no estamos ante una ruina, como antes lo fuera Renfe o Televisión Española, estamos con unos costes a veces comparables a según que rutas de autobús. Por tanto, hay que desdramatizar esto, aunque se puede mejorar, y tenemos que hacerlo. ¿Qué presenta Renfe como problema? Una falta de dinamismo importante para captar el mercado potencial. Solo hay que entrar en la *web* de Renfe para ver que a veces impiden que te compres un billete o que encuentres un horario. Esta es una visión de *marketing* que hay que mejorar, pero no es para acabar con la empresa pública. Incluso Estados Unidos tiene un operador público y uno ferroviario, dos exotismos en el mundo de Estados Unidos. El reto de Renfe es incrementar demanda, oferta y productividad, más que empezar a echar a gente y recortar servicios, y hay un margen enorme para hacerlo.

En la página 14 les pongo un ejemplo de una política dentro de Renfe que ha sido nefasta como es la compra indiscriminada de trenes nuevos sin un plan de servicio —que estamos reclamando—, pasando de un tren tamaño autobús, que opera en líneas de débil tráfico como la de Zamora, a vehículos que son un tanque, son 200 metros de vehículo, que reparten una demanda pequeña en un vehículo más grande. A continuación, después de hacer una compra en material móvil enorme, como se ha hecho en los últimos años, ¿qué problema nos produce? En primer lugar, se incrementan los gastos de amortización, que repercuten en la explotación del transporte público, por lo que un transporte que podía hacerse con un tren viejo en buenas condiciones se hace más caro. En segundo lugar, vienen los estadistas y nos dicen: la ocupación de este servicio se ha reducido considerablemente, porque llevamos la misma gente que antes repartida entre más asientos libres. Acto seguido se plantea cerrar la línea. ¿Por qué? Porque no ha habido una política de oferta coherente y ha habido una política de material móvil no demasiado eficiente en Renfe. Incluso en paralelo a esto, si pasan a la página 15, tenemos cómo desguazamos trenes antes del final de su vida útil cuando hay aglomeraciones de pasajeros en algunas líneas de regionales. Por ejemplo, estas fotos están hechas en Cataluña. Esta en Tarragona y esta a 40 kilómetros, en Mora la Nova. Trenes con gente de pie, cuando podían ser dobles van simples, porque entre otras cosas estamos desguazando trenes de forma un poco prematura. Como no hay un plan de servicios ni una hoja de ruta tenemos que asistir a este tipo de gasto público innecesario.

En cuanto a la política de personal, para no estigmatizar al personal ferroviario, que como saben ustedes tiene un sindicato corporativo y todo lo que ello conlleva a nivel de huelga, de costes, etcétera —y para superar este debate que está ahí, pero no es el único—, los salarios y descansos se regulan por órdenes ministeriales. La liberalización o la hipotética privatización de parte de Renfe no van a provocar que los maquinistas cobren menos. Este tema hay que considerarlo. Hay medidas para que los maquinistas sean más productivos, no quitándoles derechos laborales, simplemente es que a veces la ubicación de los maquinistas no está donde está el principal mercado potencial de la compañía. Esto está pasando. Hay maquinistas que no cumplen el máximo de horas que pueden hacer porque no les asignan servicios, así de puro y llano. En cambio hay núcleos —y no solo hablo de Cataluña— que tienen un déficit de maquinistas. Además hay medidas económicas como la posibilidad del agente único en el tren, aunque les pueda parecer una tontería. Si es un tren pequeño puede llevar un solo maquinista sin interventor si es una ruta pequeña del tipo regional. En España se da la casualidad de que trenes de dos pisos de Madrid con 1.000 personas van solo con el conductor y un regional de 56 plazas va con conductor e interventor. ¿Qué nos falta? Una hoja de ruta más que suprimir o recortar una empresa pública.

Si no tenemos una estrategia en Renfe es porque el Estado no la tiene. Ahora que se quiere correr tanto y hacer en seis meses lo que no hemos hecho en años, pediría un poquito de tiempo y de análisis, para ver cómo incrementamos la productividad, la oferta y la demanda en Renfe, porque corremos el riesgo de iniciar una serie de recortes sin precedentes en el servicio desde 1984 y, lo peor de todo, de hacer estos recortes sin criterio, porque si usamos medidas como la ocupación, cuando hemos cambiado trenes de la manera en la que lo hemos hecho antes, no vamos a ir a buen puerto. Necesitamos conocer la potencialidad de nuevos mercados con estudios del sistema ferroviario actual. No por llevar poca gente significa que no podamos llevar más. En este sentido, estamos haciendo un estudio para ver dónde hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 28

que centrarse, porque no hay que poner servicio para pasear hierro por toda España, pero se pueden hacer nuevos modelos *low cost* y encontrar nichos de mercado que no se han captado por falta de liderazgo administrativo.

Voy a poner dos ejemplos de empresas que lo han hecho. Una son los ferrocarriles alemanes que hay años que generan beneficios, nada de pérdidas, aunque ellos internamente reequilibran sus cuentas para dotar de transporte público a todas las regiones. Otra son los ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, prácticamente con un 90 % de cobertura económica, habiendo heredado un sistema ruinoso de FEVE. No se ha hecho quitando maquinistas ni recortando oferta, esto es un poco lo interesante que podríamos hacer con Renfe si nos lo tomamos con tiempo y no corremos.

El último punto es un sistema tarifario global de la movilidad en España que resulte eficaz para el cambio modal y para la financiación de infraestructuras actuales. En la movilidad sostenible tenemos que dejar de ser vistos como un servicio público subvencionado para convertirnos en un motor económico del Estado. Si contamos todo el ciclo económico, no solo las cuentas de explotación de las compañías —que es lo que llega a esta casa—, veremos que el transporte público y la movilidad sostenible generan riqueza en España, nos ayuda a importar menos petróleo y a que la gente pueda acudir al puesto de trabajo en mejores condiciones, con mayor puntualidad y que todo el mundo pueda acceder, porque sería inviable que todo el mundo llegara en coche a trabajar. Además reduce costes por congestión, que lastran el sistema logístico español. Estoy hablando de movilidad en global, de un sistema tarifario que asuma que el transporte público y la movilidad sostenible generan riqueza y no es solo subvención, porque solo estemos examinando las partidas de las empresas. Todos los estudios que conocemos en la Unión Europea establecen que la movilidad sostenible genera el doble de empleos por vehículo/kilómetro, teniendo en cuenta todo el ciclo de la movilidad, desde las factorías de automóviles hasta la explotación de los vehículos en su vida útil. Ha de ser un motor económico y dejarse de ver como un servicio subvencionado. Para que esto no sea una retórica de hoy tenemos que buscar un sistema de financiación robusto y lógico con el sistema económico. Por ejemplo, estudiar como la euroviñeta puede mejorar, aparte del mantenimiento de las carreteras, su fluidez a partir del transporte público; hacer entrar al sector aéreo que es el que más emisiones está generando en el protocolo de Kioto —misiones por kilómetro—; aplicar nuevas figuras impositivas, pero lógicas con lo que devuelve el transporte público a la sociedad, como el *versement transport* francés, que es un impuesto sobre empresas de más de cinco empleados en el cual se financia el transporte público de los trabajadores. Esto redundará en la mejora, no solo del sistema logístico, sino del productivo. Pago por uso de autovías, como hemos comentado antes, aunque sean públicas. En Cataluña tenemos un excelente ejemplo que son los túneles de Vallvidrera, un peaje público de la Generalitat con el cual, vía tarifa, se regula la congestión a los usuarios del coche, porque se ponen tarifas más caras en hora punta, y además con la recaudación se ha conseguido construir el que será el primer carril bus vao de Cataluña en la C-58. Es un sistema perfecto, no estoy hablando de Robin Hood, de quitar dinero a unos para dárselo a los otros por ideología, si el transporte público elimina costes de congestión es bueno financiarlo con quien los crea. Esto lo hacen ciudades tan liberales en lo económico como Londres y Nueva York, con Transport for London y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Manhattan, respectivamente. Cobran a los conductores para darles fluidez en tráfico y alternativas en transporte público. Por eso me sumo a las peticiones que se han hecho aquí de una ley de movilidad sostenible con una ley de financiación adecuada. No más endeudamiento de empresas públicas para asumir el gasto corriente. Recortemos de lo que sea, pero el gasto corriente hay que asegurarlo por la vía presupuestaria y no por la vía de deuda de Renfe, porque sinceramente se está haciendo una pelota gigante y no es justo lo que el transporte público está devolviendo a la sociedad, no lo digo en términos socioambientales, sino directamente económicos.

Quiero agradecer su paciencia si me he extendido en el tiempo, que supongo que sí, por lo que les pido disculpas, y mostrar la disponibilidad de nuestra entidad para todo lo que pueda ser de utilidad en cuanto a movilidad sostenible y en cuanto al chequeo de la red ferroviaria —cuando lo acabemos—, volveremos —si lo permite la Comisión— para poder compartir con ustedes la diagnosis y las conclusiones de cómo afrontar el reto de sacar partido a Renfe y al ferrocarril en España en tiempos de crisis.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Riol, por sus aportaciones y por la cantidad de datos y propuestas que ha realizado en un breve tiempo.

Es el turno de los grupos que han solicitado la comparecencia, en primer lugar de doña Ascensión de las Heras, en nombre del Grupo de La Izquierda Plural.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 29

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Muchas gracias, señor Riol Jurado, por todos los datos que nos ha ofrecido, por las demandas que ha hecho —que espero que se recojan— y, como a todos los anteriores comparecientes, le doy la bienvenida a esta Comisión.

Desde La Izquierda Plural tenemos que manifestar que hay muchas razones que usted ha desgranado que compartimos plenamente, no todas, pero muchas. Entre ellas una que creemos que es fundamental, que en este país se ha trabajado mucho y se han gastado muchos esfuerzos —que ahora tenemos que pagar muy injustamente— por la infraestructura. Esto es lo que realmente se ha hecho y nos hemos olvidado de que las obras son el medio —y que nunca pueden ser el fin— para garantizar el derecho de la movilidad que facilite el acceso a bienes y servicios de todas las personas por igual y de manera democrática. En este principio fundamental es en el que tenemos que caer ahora, tras el pelotazo de la burbuja urbanística ya pinchada, cuando los recursos son mucho menores; no nos queda otro remedio. Esperemos que por lo menos sirva para reconducir las políticas y que desde el Ministerio de Fomento, en la próxima presentación de su nuevo plan de infraestructuras, transporte y vivienda, el Pitvi, se tenga muy en cuenta esta coyuntura para racionalizar el transporte en nuestro país de una vez. No voy a repetir lo que he desgranado aquí en varias ocasiones, cuando he tenido oportunidad, porque ya lo ha hecho usted, señor Riol, con respecto al número de kilómetros de AVE, de carretera, etcétera, en el que somos campeones.

Como usted bien sabe y también lo ha mencionado, se ha presentado —y es algo sobre lo que nos gustaría contar con su opinión—, por parte del Ministerio de Fomento, una ley de liberalización del transporte ferroviario que desde todo punto de vista permite la privatización de este transporte y fomenta el interés empresarial, el negocio, priorizándolo frente al carácter social y ambiental que, desde nuestro punto de vista, tiene que tener el tren. Desde esta perspectiva, nos gustaría que nos dijera, con su demostrada experiencia y desde lo que se haya podido consensuar en su plataforma, qué consecuencias cree que va a tener para la seguridad de los ciudadanos a la hora de utilizar el transporte, fundamentalmente el tren, y cómo afectará esta liberalización del transporte a la liberación de líneas, a la accesibilidad a las poblaciones más alejadas de los núcleos urbanos.

Ha mencionado algo que es muy importante y es el modo del tren de cercanías como instrumento fundamental para garantizar una movilidad sostenible. En qué lugar cree que debería estar y cómo podríamos potenciarlo y fomentarlo para que la consecución de la movilidad sostenible sea un hecho. Reitero las gracias por su presencia.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora en nombre de Convergència i Unió tiene la palabra su portavoz en la Comisión, don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida a esta Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible a don Ricard Riol Jurado, que viene hoy al Congreso de los Diputados representando a PTP, que es la Asociación para la Promoción del Transporte Público. En su intervención agradecía la atención que le habíamos demostrado los grupos esta tarde, pero también quería agradecerle a él directamente y a su asociación la intensa labor realizada con rigor —no improvisada— para buscar alternativas, estudios y soluciones que vengán a promocionar un uso más racional del transporte público y de la política de infraestructuras en su conjunto. Lo sé bien, porque incluso hemos tenido ocasión de debatir en mi circunscripción, que es Tarragona, algunos aspectos concretos de movilidad y sé directamente la buena labor que realizan. Desde esta tribuna pública, que es el Congreso de los Diputados, es bueno ponerlo en valor y agradecerle muy sinceramente esta comparecencia y la exposición que nos ha realizado.

Hay un aspecto que también merece una reflexión global. Usted hablaba de que en algunas ocasiones se ha producido un sobredimensionamiento de infraestructuras. Preside esta Comisión precisamente un experto en infraestructuras, como es el doctor don Pere Macias, que conoce muy bien lo que se ha realizado durante estas últimas décadas a nivel de construcción de autovías, autopistas, vías y kilómetros de AVE y conocemos muy bien cuál es el mapa global aeroportuario existente y podemos coincidir en ese sobredimensionamiento, que incluso se da hoy en planificaciones actuales, que deberían replantearse a la vista de los escasos medios que tenemos y de las prioridades que deberíamos atender. No quiero dar ejemplos para no entrar en lo que podría ser una política de agravios comparativos entre territorios. Cierto es que esta reflexión la podríamos hacer a presente y a futuro, por lo que merece esa reflexión global. Ese sobredimensionamiento ha tenido una característica muy radial, pero también hablamos —y usted lo conoce— de tramos del corredor del Mediterráneo, como el que discurre entre Vandellós y Vilaseca, que sigue con ancho ibérico, sin ni siquiera una doble vía. Si se atasca un ferrocarril de mercancías, las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 30

personas que quieren desplazarse con transporte público ferroviario a Tortosa quedan absolutamente colapsadas, porque hay una única vía y es una situación incomprensible que habiendo sido capaces de realizar tantos y tantos kilómetros estemos aún en ese colapso en tramos vitales para lo que es el corredor de viajeros y de mercancías. Compartimos ese sobredimensionamiento, pero a la par tiene también un déficit enorme en determinados tramos.

Usted ponía el ejemplo de haber construido una A-7, autovía gratuita, en paralelo a una AP-7, que es autopista de pago, en lo que sería el tramo del Mediterráneo, pero también coincidirá en que a la hora de intentar analizar cuáles son aquellos excesos —que deberíamos haber limitado—, al comprobar cómo discurre hoy la N-340 en determinadas comarcas de Cataluña haría aconsejable que esa A-7, que en el tramo de Tamarit está absolutamente paralizada, pudiera continuar hacia el norte, quizás aprovechando el mismo trazado de la autopista, pero no es lógico sufrir, como se están sufriendo, colapsos en la vía más transitada del Estado. Son reflexiones que compartimos, pero que quizá deberían aplicarse a una crítica global a lo que en ocasiones ha sido un exceso de visión radial y no de visión del conjunto, que es lo que debería ser más prioritario.

Desde Convergència i Unió —y lo sabe bien—, si se realiza lo que debería de ser una liberalización ferroviaria bien hecha, no estaríamos en contra de la misma, pero debe hacerse con esos parámetros que guíen una política de movilidad para el conjunto del territorio. Al igual que la euroviñeta, usted se ha referido a ella. Seguramente esos excesos en la construcción de autopistas y autovías llevarán aparejados unos costes de mantenimiento global que no van a ser asumibles en un contexto de clara crisis económica, de reducción de ingresos y de necesidad de limitar gastos. Por tanto, no nos podemos permitir que esas autovías construidas no tengan el mantenimiento necesario y para ello, en un territorio de tránsito como el peninsular, sería lógico poder implantar medidas como la euroviñeta y es uno de los aspectos que también ayudarían de manera muy clara a esa reordenación del transporte público.

Termino ya poniendo en valor nuevamente el trabajo realizado, agradeciéndole la exposición ordenada de buena parte de la labor que están realizando desde hace años y aceptarle ese ofrecimiento final que realizaba el señor Riol en el sentido de poder exponer en un futuro todas esas auditorías que están realizando en esta Comisión, que había iniciado sus trabajos hace dos legislaturas como Comisión de Seguridad Vial y ha tenido el acierto de avanzar hacia ese concepto de movilidad sostenible, por lo que tiene aquí su encaje plenamente la Asociación para la Promoción del Transporte Público, le agradeceremos que nos mantenga informados a lo largo de la legislatura y que podamos seguir intercambiando, a través de comparecencias o de encuentros con la Comisión, ese trabajo fructífero y del que le damos la enhorabuena, justamente esta Semana de la movilidad sostenible en la que hemos tenido también el acierto de poder realizar una sesión de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz en la Comisión, don Juan Carlos Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Señor Riol, bienvenido en nombre del Grupo Parlamentario Socialista a esta Comisión, gracias también por sus aportaciones sobre la movilidad y, en este caso, sobre el transporte público. Le animo también a que traslade sus reflexiones a la Comisión de Fomento, estoy seguro de que allí también estarán muy interesados en escucharle. Obviamente, mi grupo comparte alguno de los análisis que usted ha planteado, aunque en otros podríamos discrepar. Me quedo con aquellos puntos que compartimos y quisiera hacerle una pequeña reflexión, algo más allá del ferrocarril, para ir hacia la movilidad sobre todo en las ciudades.

Comparto con usted la idea de que no se pueden hacer recortes sin criterio, hay que hacer un análisis, en eso estaríamos de acuerdo. Sería interesante cambiar la mentalidad de este Ministerio de Fomento para que fuera realmente un ministerio de transportes. Recuerdo que el anterior director general de Tráfico, don Pere Navarro, en numerosas ocasiones hablaba de esta necesidad de cambiar esa mentalidad del Ministerio de Fomento por ministerio de transportes. Un ministerio que, como ya se ha dicho aquí esta tarde, existe en muchos otros países y que también ayudaría a cambiar la mentalidad con respecto a la movilidad. Me parece interesante el plan de servicios de transporte público que usted comentaba. Sería importante que nos pudiera desarrollar un poco más esta idea. Comparto absolutamente la idea de que la movilidad no tiene que verse como un coste económico, sino todo lo contrario, que puede ayudar a generar riqueza. Con cerca del 80 % de los europeos viviendo en entornos urbanos para el año 2020, según nos están diciendo los expertos, es evidente que el transporte público va a ser esencial para garantizar la calidad de vida y para lograr un crecimiento sostenible. Estamos de acuerdo en que es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 31

necesario alentar el cambio de medios de transporte motorizados al transporte público, para desbloquear así la congestión de las ciudades, reducir el consumo de energía —usted también lo apuntaba— y reducir las emisiones de gases, que también nos han apuntado otros expertos. Tal como se ha señalado también aquí a lo largo de esta tarde y usted mismo nos lo decía, el transporte público juega un papel importante desde el punto de vista socioeconómico, porque permite el acceso a la educación, por ejemplo, a los servicios de salud, a las actividades económicas, al trabajo, entre otros, permitiendo funcionar adecuadamente todos estos servicios y proporcionando al mismo tiempo a todos los ciudadanos una forma de movilidad asequible y menos agresiva con el medioambiente.

La Asociación Internacional de Transporte Público ha advertido que para garantizar la movilidad urbana sostenible es necesario que exista un marco jurídico: una ley de movilidad sostenible. Algunos de los grupos de esta Cámara lo pensamos así. ¿Cree usted que es necesaria esta ley? Entiendo que sí, porque así lo ha apuntado en su intervención. ¿A su juicio, qué elementos debería contemplar esta ley? Dicha asociación recomienda una planificación urbana integrada que prevea la convivencia de los diferentes sistemas de transporte en el diseño urbano y también pide voluntad política. Le pregunto, señor Riol: ¿Percibe usted esa voluntad política por parte del Gobierno de España y de Cataluña, ya que usted procede de Cataluña?

Finalmente, nos señala una prioridad por el transporte público y los medios de transporte no motorizados. Pues bien, usted lo decía en su intervención, no corren buenos tiempos para el transporte público en nuestro país y por tanto se nos antoja un poco lejos ese objetivo de la movilidad sostenible. Hoy esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible ha dedicado su trabajo a escuchar a expertos, entre ellos a usted; a escuchar la opinión que tenían respecto a los retos de la movilidad, coincidiendo también con esta Semana de la Movilidad Europea. Hoy todos los grupos hemos sido capaces de acordar un manifiesto, que hemos leído al inicio de esta Comisión, en defensa, entre otros elementos, del transporte público como principal solución a los problemas de la movilidad, pero hoy también la realidad nos dice que tenemos las tarifas de transporte público más caras que hemos tenido nunca y que las privatizaciones, como usted también señalaba, amenazan con dar fin a parte de lo público. Esta misma semana hemos asistido a movilizaciones importantes, tanto en Madrid como en Barcelona, de trabajadores del transporte público, en defensa de sus derechos, pero también en denuncia del preocupante encarecimiento y deterioro de estos servicios. Mi grupo parlamentario lamenta que la crisis económica, en lugar de ser una oportunidad para incentivar el transporte público y los modos de transporte no motorizados, haya llevado a ver esto como un gasto. En este sentido, hay que hacer una apuesta por una economía sostenible. En muchos casos ha sido además el pretexto para impulsar privatizaciones e incrementar las tarifas, lo que nos parece malo —véase la ciudad en la que nos encontramos, la ciudad de Madrid—, agranda la brecha social y castiga doblemente a los que menos recursos tienen. ¿En qué medida cree usted, señor Riol, que pueden perjudicar ya no al ciudadano, al que evidentemente perjudica, sino a la economía del país las subidas desmesuradas que se están produciendo en las tarifas del transporte público? Está demostrado que además de contribuir a la mejora del medio ambiente es socioeconómicamente beneficioso; usted nos lo volvía a decir, pero nos lo han dicho todos los comparecientes esta tarde. Hoy el Grupo Parlamentario Socialista se adhiere a todas las acciones promovidas en el marco de esta Semana Europea de la Movilidad, pero lamenta que la defensa del transporte público, como una de las soluciones apuntadas, no vaya más allá de los manifiestos y, muy al contrario, la realidad nos contradiga con las acciones de los Gobiernos. **(El señor Olabarria Muñoz pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Olabarria, en nombre del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Gracias, señor presidente, sin ánimo de perturbar. Me llamaba la atención el orden de la concesión. Muy agradecido.

En primer lugar, quiero felicitar al compareciente por la erudición de su exposición. Además quiero decirle que la comparto en su totalidad. Usted se habrá sorprendido o no, porque habrá comprobado una ligera perversión de la dinámica parlamentaria, que es que los partidos, fundamentalmente los mayoritarios, utilicen la cara del compareciente, por no utilizar otro órgano del cuerpo, para establecer sus querellas y diatribas dialécticas, que todos conocemos. Para eso se utiliza al compareciente y sus palabras, tanto las que favorecen las posiciones de unos como las que favorecen las de los otros. No se sorprenda. Forma parte de la naturaleza de las cosas, parafraseando a Lucrecio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 32

Yo estoy de acuerdo absolutamente con todo lo que usted ha dicho, quizás desde una perspectiva más marginal por no tener tantos intereses concernidos con la gobernabilidad del Estado español, pero le quiero decir otras cosas. Vengo de presidir otra Comisión, la relativa al cambio climático, y conozco los efectos perversos en el cambio climático de una mala configuración de la política del transporte ferroviario. Quiero felicitar también al presidente de la Comisión, el señor Macías, por la vis expansiva que está proporcionando a esta Comisión, porque veo que aquí no solo estamos hablando de seguridad vial, estamos hablando de transporte en el sentido más amplio de la expresión. Esto es algo muy pertinente y responde a la eficiencia de su condición de presidente.

Quiero felicitarle por sus reflexiones, en primer lugar, respecto a la errática política que se ha practicado en este Estado en relación con el ferrocarril de alta velocidad —errática, por no utilizar otra expresión seguramente más correcta—, vicaria de intereses políticos bastardos en la mayoría de las ocasiones. Cuando observamos que la conexión con Europa de la alta velocidad empezaba por Sevilla, con la conexión Madrid-Sevilla, nos pusimos en guardia inmediatamente. Nos llamó poderosamente la atención esta opción política, que no vamos a decir que no fuera legítima, porque tenía la legitimidad de tener suficientes votos, pero solo esa y tanto como esa, que es la legitimidad parlamentaria relevante. Luego hemos visto que ha seguido sucediendo lo mismo según fuera la procedencia del ministro de turno que ostentaba las competencias en materia de Fomento. De repente, cuando el ministro procedía de la Comunidad Autónoma de Galicia, era absolutamente indispensable, para articular una buena conexión de las redes de alta velocidad, conectar con Galicia las redes de alta velocidad; si procedía de Castilla-La Mancha, era absolutamente indispensable, para configurar una conexión adecuada con Europa, conectar con Castilla-La Mancha las redes de alta velocidad. Desde esta perspectiva, paradójicamente, esas quejas que en este momento se siguen manteniendo por algunos, no solo en relación con la alta velocidad sino también con las autopistas de pago y de no pago, son nuestras reivindicaciones. Hay dos grandes ejes europeos de comunicaciones. Uno es el mediterráneo, que está muy bien financiado y muy bien configurado en todos los países de la Unión Europea, incluso en este, y otro el eje atlántico, que en este momento padece el quebranto de un grandísimo agujero, el del Estado español. Cuando no ha habido financiación, lo que ha hecho la Comunidad Autónoma del País Vasco ha sido buscar fórmulas de autofinanciación, como lo hemos hecho con las carreteras. A nosotros, en Euskadi, nadie nos ha regalado ninguna autopista; hemos tenido que recurrir a empresas privadas a través de la concesión y el peaje. En Euskadi no hay ni una sola autopista que no sea de pago. Luego aquí hay muchas reivindicaciones legítimas, pero las quejas de algunos —muchas también legítimas— son las reivindicaciones de otros. Es un poco la alegoría de lo que está pasando últimamente en el Estado español. Con esto ya estoy diciendo más de lo que debería decir. Al margen de estas circunstancias, estoy absolutamente de acuerdo con usted en lo errática que ha resultado la política en materia de alta comunicación, que está provocando problemas no solo de incremento de la deuda, atinentes a la deuda soberana, que es el problema fundamental de la economía del Estado español, sino también de crédito sobre la política del Estado español, y en el ámbito de la economía de la Unión Europea, el crédito, la veracidad, el buen hacer y la probidad son elementos que se valoran por los mercados, se valoran por la Troika, se valoran por el Ecofin y se valoran por el Fondo Monetario Internacional. Desde luego, en el ámbito de la alta velocidad poco crédito estamos proyectando, y ese crédito se convierte, tengo la absoluta convicción, en incremento de la prima de riesgo, en incremento del diferencial y de todo lo demás que usted se pueda imaginar.

Dicho esto, quiero felicitarle e invitarle a que esas auditorías que algún grupo político le ha reivindicado las presente con la mayor publicidad posible, porque todos vamos a hacer valoraciones políticas en relación con ellas. Seguramente esas valoraciones políticas van a ser discrepantes, pero algunos de los que pueden pensar *ab initio* que las auditorías van a legitimar su gestión, se pueden encontrar con la sorpresa de que no la legitiman tanto, y algunos que piensan que se va a deslegitimar la gestión de otros, se van a encontrar con la sorpresa de que tampoco son tan deslegitimadoras. En definitiva, en este ámbito como en tantos otros en esta vida y en la vida política lo que se impone es la profesionalidad, la neutralidad, la honestidad y la veracidad. Y como yo he percibido en sus palabras todos estos valores, quiero sencillamente felicitarle por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Olabarriá, le pido disculpas por mi despiste nocturno, pero felizmente ha podido usted intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Gema Conde Martínez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 33

La señora **CONDE MARTÍNEZ**: Como el resto de mis compañeros, quiero darle la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Popular y en el mío propio y agradecerle las reflexiones que nos ha hecho llegar esta tarde. A mí, a diferencia del señor Olabarriá, sí que me han causado cierta sorpresa algunas de las cuestiones que usted ha planteado y cierta contrariedad las cuestiones vinculadas al número de kilómetros en carreteras, en infraestructuras e incluso en la red ferroviaria española, sobre todo porque es cuanto menos curioso que este tipo de indicadores en organizaciones internacionales, en la OCDE, sean valorados como índices de desarrollo de los distintos países. Se lo agradezco, porque distintas opiniones siempre enriquecen, pero me ha llamado poderosamente la atención. Por eso, repito, se lo agradezco especialmente. A mí me gusta ver las cosas desde un punto de vista positivo. Creo que en este país se han hecho cosas en materia de infraestructuras. Eso no quiere decir que no se pueda seguir mejorando siguiendo sus planteamientos u otros. Sin duda su exposición aquí hoy puede ayudarnos en esta línea.

Un buen plan de transporte, aparte de cuestiones territoriales, que también se han puesto de manifiesto esta tarde, es importante que responda a demandas ciudadanas y a veces hay servicios deficitarios. Usted hablaba de determinadas infraestructuras que son subvencionadas y con las que, al parecer, no estaba en exceso de acuerdo; si me equivoco, corrija me en su siguiente intervención. Me encantaría que usted me diera, si puede hacerlo, algún ejemplo concreto de una ciudad pequeña o mediana que tenga un servicio de transporte público que no sea en su mayoría subvencionado, porque la mayor parte de los servicios de autobuses urbanos de las ciudades pequeñas o medianas son bastante deficitarios en términos generales.

Le agradezco, se lo vuelvo a decir, esta exposición que ha hecho, centrada especialmente en las infraestructuras del Estado y, más concretamente, en el transporte ferroviario, pero he echado de menos alguna referencia en su intervención a cómo ha evolucionado la movilidad sostenible aplicada al transporte público en las ciudades, porque hay múltiples iniciativas europeas, basadas fundamentalmente en el programa europeo Civitas, que supongo que usted conoce, que facilitan financiación para mejorar los sistemas de transporte público en las ciudades, iniciativas muchas de ellas subvencionadas dentro del ámbito comunitario. Respecto a esta cuestión, me gustaría formularle dos preguntas. La primera está relacionada con las ciudades que han llevado a cabo este tipo de programas, buscando una mayor eficacia y una mayor eficiencia en el transporte público. Afortunadamente, en términos generales, en el diseño de los planes generales de ordenación urbana, particularmente en los nuevos desarrollos urbanísticos, en la mayor parte de las ciudades sí que se están teniendo en cuenta criterios de movilidad y flujos de tráfico, tanto en transporte colectivo como de mercancías, pero el problema esencial quizás no esté en estos nuevos desarrollos urbanísticos, sino en los accesos a los centros históricos, sobre todo —cuestión que ha sido planteada esta tarde aquí por algún miembro de algún grupo parlamentario— cuando muchas de las ciudades apuestan por ganar espacios para el peatón limitando el acceso motorizado a sus centros urbanos, a sus centros históricos, y en estos lugares hay una gran actividad comercial y hostelera que requiere un reparto constante de mercancías. Es cierto que algunas ciudades han apostado por los vehículos eléctricos y un centro logístico en el que se depositan las mercancías que se llevan a los centros históricos. Mi pregunta es la siguiente: ¿Qué hacemos con la distribución, por ejemplo, de gran tonelaje? ¿Hacemos un mayor número de viajes repartiendo la carga para que pueda ser distribuida por este tipo de vehículos eléctricos, manteniendo en todo caso mayor presencia móvil en estas zonas ganadas para el peatón?

Por último, hay una cuestión referida ya no al transporte mercancías sino al transporte colectivo de viajeros. Yo provengo de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Allí, el Gobierno regional está muy implicado en un proyecto con una empresa automovilística radicada en la propia comunidad para la fabricación de vehículos eléctricos —usted ha comentado esta cuestión—, pero son vehículos eléctricos de uso particular. Me gustaría saber si usted conoce alguna iniciativa en alguna ciudad española o europea en la que se estén utilizando vehículos eléctricos para el transporte público o, si no son vehículos eléctricos puros, de un sistema mixto, porque hay otros sistemas como el gas natural comprimido, que sé que se han aplicado en algunas ciudades y que ha habido ciertos problemas con ellos.

Termino agradeciéndole de nuevo su exposición, y como en algún caso le he planteado mis discrepancias, quiero decirle también que me ha parecido muy enriquecedora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el compareciente, para responder a todas las observaciones que le han formulado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 34

Recuerdo a los señores y señoras miembros de la Mesa y junta de portavoces que una vez que acabe la Comisión, tendremos una reunión breve para preparar la próxima sesión. Serán cinco minutos.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP** (Riol Jurado): Intentaré dar respuesta a las preguntas que se me han formulado. Si no, dejo mi contacto aquí, a su entera disposición, por si ha quedado algo en el tintero.

Sobre las privatizaciones y la liberalización, me gustaría hacer una puntualización, porque no es un tema sencillo. Primero, no es lo mismo liberalizar que privatizar. En este caso he mostrado preocupación por el proceso encubierto de privatización de Renfe, porque si una empresa se trocea es para venderse parcialmente. Renfe tiene una estructura jurídica capaz de afrontar la liberalización. Este es un proceso con el que sí que estamos de acuerdo, un proceso que puede convivir con empresas públicas potentes y suele hacerlo. De hecho, en los países referentes de la liberalización del ferrocarril —no el Reino Unido, donde se privatizó la infraestructura, sino países que han mantenido la infraestructura pública y han dado concesiones de algunas líneas a operadores privados—, como Alemania, hay un operador público, DB, muy fuerte y un operador privado especializado en algunas rutas, que en general no son rutas principales. Incluso hay operadores públicos no estatales operando en la red ferroviaria estatal, porque lo importante es que se mantenga pública la empresa titular de la infraestructura, para mantener las condiciones de seguridad e imponer los condicionantes a los operadores de la naturaleza que sean. Además hay que recordar que este es un imperativo europeo. Actualmente hay trenes de mercancías —el tema de mercancías ya está liberalizado, pero no la infraestructura, obviamente— que deben tener una libre circulación por todo el territorio de la Unión Europea, más teniendo en cuenta que las economías de escala del ferrocarril se incrementan con la distancia. Nos interesa mucho que los trenes, sean del operador que sean, entren en España y que no tengamos el traspaso de camión a ferrocarril fuera de nuestras fronteras. Por tanto, liberalización sí, con muy fuertes condicionantes de servicio público, con contratos de concesión claros y transparentes en aquellos servicios en los que debería concurrir Renfe también, aunque es posible que por la estructura de Renfe en algunas líneas sea más interesante conceder el servicio a un operador autonómico o a un operador que ya efectúe transporte por carretera. Dependerá de cada caso. De cualquier manera, nuestro posicionamiento es contrario a que Renfe sea más eficiente por el hecho de privatizarse, porque el problema es que no ha recibido buenas directrices políticas. Además, en el tema de Renfe es importante no segmentar lo que da beneficio de las obligaciones de servicio público y, por tanto, déficit, porque es una vía encubierta para perder financiación del transporte público. Si ahora segmentamos la explotación de alta velocidad, lo que estamos haciendo es debilitar el sistema de financiación del transporte público. Por tanto, una privatización parcial del servicio de alta velocidad en Renfe significaría perder muchos trayectos de largo recorrido regionales que ahora se subvencionan gracias al superávit de esta otra parte de la explotación. Aprovecho esta reflexión para indicar que, pese a que mi obligación es aprovechar el tiempo que me han dado hoy aquí para poner un acento crítico, no todo, absolutamente todo se ha hecho mal. Por decir algo, uno de los grandes cambios positivos que ha afrontado España después de un siglo y medio es el cambio de ancho. Esto ha evolucionado. Hace diez años no teníamos el ancho europeo para mercancías en la agenda política tal como lo tenemos ahora y con algunas ejecuciones ya realizadas. Podemos criticar que no es suficiente, pero es un ejemplo de una cosa que ha evolucionado en positivo.

Para fomentar el transporte de cercanías tenemos que tener un sistema de financiación fuerte. Actualmente, el sistema de financiación del transporte público, tanto en Cataluña como en Madrid y como en el resto de España, es débil, porque no está asegurado en los presupuestos y se tiene que recurrir a endeudamiento. Esta es la parte que tenemos que integrar en los Presupuestos Generales del Estado. Hay que evaluar de qué partidas se saca, y si hace falta suprimir cosas más prescindibles, por ejemplo algunas infraestructuras, lo hacemos, porque es más importante este gasto corriente que las otras inversiones. Es un gasto corriente fundamental. Después de la educación y la sanidad, esta es una parte fundamental del Estado de bienestar. Por tanto, para fomentar el tren de cercanías, sin particularizar, o el transporte urbano por carretera hay que tener una financiación robusta, que es lo que nos falta, porque al final siempre topamos con el problema de la financiación. En el transporte público, podemos tener buenas ideas, podemos tener planes de buenas prácticas muy bien hechos, pero el tema de la financiación no acabamos de arreglarlo.

Voy a responder ahora al señor Jané. En cuanto a la radialidad de las infraestructuras, una de las críticas que he hecho al principio es que el criterio de crecimiento de la red ferroviaria ha sido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 35

fundamentalmente el de las tres horas desde Madrid; hay excepciones, por ejemplo, el plan de cercanías de Madrid, del cual me declaro un fan absoluto. Las cercanías en España tendrían que funcionar como las cercanías de Madrid, con una inversión sostenida en el tiempo y unas actuaciones emblemáticas, como el túnel de Sol-Gran Vía, con esa estación fantástica en el centro de Madrid. Francamente, me da una sana envidia y considero que es un buen ejemplo para el resto de España. Se pueden hacer las cosas bien con financiación. El exceso de radialidad lo mostramos en la tabla de la página 9. Para hacer una línea de alta velocidad exclusiva de viajeros Madrid-Barcelona, doce años, 660 kilómetros; Madrid-Valencia, ocho años, 438 kilómetros. Para duplicar una vía única existente y hacer minirreparaciones del trazado, 345 kilómetros, llevamos veintiséis años y no está acabada. Es el famoso corredor del Mediterráneo, que es uno de los estrangulamientos más importantes de España; también hay otro en Asturias. Por tanto, observar el mapa de movilidad de España, los cuellos de botella y los flujos principales de movilidad, es más que suficiente para reordenar las prioridades. Comparto que ha habido un exceso de radialidad, y no lo digo en contra de Madrid ni mucho menos. Es justo que líneas como el puente aéreo Madrid-Barcelona hayan pasado a la alta velocidad por hechos de demanda, pero no por un criterio uniformador territorial que se sigue manteniendo.

Me ha hablado de las variantes y de pasar a autovías. Hay muchos estadios entre la variante y la autovía, sobre todo cuando ya existe una autopista. El problema es que son vías muy parecidas, que no tienen una operativa conjunta y que han dado paso a que el operador de la autopista exija compensaciones. Nosotros somos muy partidarios de la visión sueca en las infraestructuras viarias, la visión cero de la mortalidad, es decir, la reedición de la carretera tradicional sin llegar a ser autovía, pero preparada para la mortalidad cero. A veces son inversiones mucho más pequeñas e igualmente funcionales. Por ejemplo, en Girona, con el problema que hay en la N-II, habría que tomar medidas más a la sueca en vez esperar a una autovía nueva, pero esto lo dirán el tiempo y los debates.

En respuesta a Juan Carlos Corcuera, del Grupo Socialista, quiero decirle que compartimos la necesidad de la ley de movilidad. En Cataluña tenemos un precedente importante, de hecho un precedente a nivel europeo. Lo que tiene que incluir una buena ley de movilidad es básicamente una asignación de directrices. El país se tiene que posicionar y no hacer como hasta ahora, es decir, repartir para todos y hacer clientelismo, ya no territorial, que es evidente, sino sectorial: una cosa para el sector de la automoción, otra para el transporte público... Aquí hay que tener una estrategia, que, obviamente, será multimodal, pero no repartir por repartir. Hay que tener una asignación de costes. Los costes en el transporte tienen unas causas. Los costes por congestión no los provocan las bicicletas, los provoca el camión, los provoca el coche, y las alternativas normalmente las pagamos con dinero público sin recurrir a captar fondos que pueden estarse entregando por la movilidad privada pero no con objetivo finalista. Por tanto, es necesaria una asignación de costes que incluya la financiación de la movilidad sostenible, básicamente el transporte público, porque el resto de movilidad sostenible es superbarato. Hay que considerar en el urbanismo el transporte como si fuera el gas, la electricidad o el alcantarillado. Los promotores urbanísticos tienen unas obligaciones de tender servicios públicos sobre la base de las plusvalías que sacan al terreno. Lo que se hace en la Ley de Movilidad de Cataluña es elaborar un informe de movilidad generada en una nueva actuación urbanista —si supera equis metros cuadrados y demás— y calcular sobre él las necesidades de movilidad. La autoridad del transporte metropolitano tiene que aprobar el plan de movilidad generada y durante diez años esta promoción se tiene que hacer cargo de parte de los costes del transporte público, costes operativos, gastos de gestión. Si es una infraestructura magna, también debe hacerse cargo, por ejemplo, de construir una plataforma segregada del transporte público, si se tiene que hacer. Es una ley potente si tiene un buen reglamento y una buena autoridad de transporte. Es fundamental tener una autoridad del transporte para poder aplicar una ley de movilidad.

Al señor Olabarriá quiero darle las gracias. No me ha formulado una pregunta directamente, pero quiero hacerle una reflexión. Estamos dibujando el plan con criterios demográficos y criterios de lo que ya se ha hecho y lo que no. Sobre esa base, plantearemos sobre todo servicios. Conozco la oferta de Euskotren, que es una infraestructura modesta pero un gran servicio cadenciado horariamente, y el nefasto servicio de Renfe en Euskadi. Por ejemplo, a escala regional, no se puede ir ni de Vitoria a Bilbao. Sabemos que es más rápido ir en bus, pero puede ser interesante ir por los pueblos intermedios y no se puede; pero es que no se puede ni siquiera transbordando en Miranda. Eso es grave. Será un plan de servicios adecuado a la demanda que creemos que hay, aunque no en todas las líneas.

Hablando de temas urbanos, la señora Conde, del Grupo Popular, me pedía algunos ejemplos de ciudades. Ya he citado algunas cuestiones interurbanas que creo que se han hecho bien. Por ejemplo, el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 36

Plan de cercanías de Madrid, el ancho europeo, algunas líneas nuevas que se han hecho bien, como la línea de Málaga, que tiene una demanda importante, así como la de Barcelona. A mí me gusta hablar de Vitoria porque combina muchas cosas: modos de transporte distintos, porque han incluido el tranvía, pero también han realizado una reformulación muy moderna de la red de autobuses; se está planificando una variante del ferrocarril que incrementa la conectividad de la estación y en lugar de expulsarla del núcleo urbano se soterra en un nodo que ya está preparado como nodo de transportes municipal. Actualmente, en Vitoria no tienen acceso a la estación de Renfe ni el autobús ni el tranvía, pero en el futuro con la variante lo van a tener y sigue siendo céntrica. Es un modelo ejemplar. Hay una cosa que me gusta explicar, y es que están involucrados todos los partidos. Vitoria es una ciudad con un equilibrio político débil, cosa que favorece la rotación democrática; no es monocultivo, lo que enriquece la política como si fuera el campo. También tiene una cosa muy particular, y es que todos los partidos pactan la subida del área verde, del aparcamiento de coches, que es finalista para financiar la red Tuvisa, de transporte urbano municipal. Por tanto, es un modelo que invito a todo el mundo a visitar. Además, es Capital Europea de la Cultura, desbancando, por ejemplo, a Barcelona, creo que merecidamente.

Valladolid ha hecho unas peatonalizaciones importantes a lo largo de su historia y una red de autobuses bastante eficiente. También tengo que destacar el caso de Barcelona, porque creo que como gran ciudad no se ha limitado a hacer metro y a no tocar la superficie. Además, para su tamaño ha dado un correcto impulso a la bicicleta; es cierto que teníamos tradición, porque tenemos al padre del urbanismo moderno, que nos hizo l'Eixample, que es Ildefons Cerdà, y creo que esto quita un poco de mérito a los políticos sucesores. Se ha mantenido, es una ciudad ciclable, en la que se puede caminar y no por ello ha dejado de ser una gran ciudad. Creo que Vitoria, Valladolid y Barcelona son buenos ejemplos de ciudades de distinto tamaño.

Temas de subvención. Se puede reducir el déficit del transporte público, incluso podríamos hacer que no se plasmara en las cuentas como tal si lo integramos en un *pack* de transportes como en la Metropolitan Transit Authority de Nueva York. Es uno de los subcapítulos de la autoridad del transporte y el global está equilibrado con las tarifas del automóvil que entra en Manhattan, principalmente porque consideran la movilidad un todo, que creo que es el estado de perfección para interpretar la movilidad en vez de hacer un análisis sectorial. Yo lo hago porque tengo que hacer de contra-lobby de lo que impera, pero lógicamente no aspiro a la supresión del automóvil sino a su integración y a su equilibrio con otros modos.

En cuanto al acceso a centros históricos, creo que vamos de la mano los del transporte público y los de la actividad económica, aunque a veces nos tiramos los trastos a la cabeza, porque necesitamos descongestión, ellos para el movimiento económico y nosotros para el movimiento de personas. El transporte público de alguna manera facilita la distribución urbana de mercancías, que no tiene una norma igual para todos. Por ejemplo, fraccionar y meter en vehículo eléctrico una carga puede ser interesante, pero según el tipo de carga y el tipo de casco histórico, porque, de hecho, se están haciendo pruebas, se está volviendo al tráiler grande que va de noche a descargar a un supermercado que tiene doble puerta y deja la mercancía allí. Es un análisis que no se presta a normas generales, pero sí tiene un punto en común, y es que no convive bien con la congestión. A medida que vaya creciendo el ecomercio, como lo está haciendo, este será un tema serio, no ya desde el punto de vista de salud pública, que creo que es el principal problema al que tendríamos que atender en las ciudades, sino de la supervivencia, porque una ciudad congestionada no funciona. Esto fue lo que llevó a Londres a tarifar el tráfico de entrada en la ciudad. Hay ciudades que ponen tasas ambientales y demuestran otra sensibilidad, pero en Londres se llama tasa de congestión. Al final es lo mismo, porque se trata de pagar y de gestionar la movilidad de forma integrada.

En el tema de nuevas tecnologías para el transporte público, tenemos las que queramos. Transports Metropolitans de Barcelona ahora mismo tiene la flota más limpia de Europa, pero no es homogénea, porque tiene gas natural e hibridación de coches antiguos que solo iban con diésel, que han vuelto a la fábrica para que les pongan un motor híbrido. Creo que puramente eléctrico de gran tamaño solo hay un vehículo en pruebas chino. Todo lo que está funcionando es vehículo pequeño, es decir, microbús, por el problema del peso. Yo defiendo un vehículo eléctrico que lleva casi dos siglos funcionando, que es el tranvía, y lo hago porque en áreas urbanas muy densas y con demanda crítica ha dado buenos resultados. Eso sí, que no lo echen del centro, que vaya al centro urbano y coja a demanda. Voy a comentar el caso de una ciudad, sin decir su nombre. Empezó el proyecto siendo un tranvía céntrico, con su demanda y su financiación del Banco Europeo de Inversiones. Luego se les ocurrió sacarlo del centro porque molestaba. Uno piensa: Si crees que molesta, si erróneamente crees que no va a sustituir al tráfico, no te metas ni en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 161

19 de septiembre de 2012

Pág. 37

la obra. No tuvieron bastante con quitarlo del centro, con llevarlo a la periferia, que además le hicieron pasar la ciudad en túnel. Cuando esta obra se inaugure —estoy dando ya una pista más cerrada, porque no está en servicio— no va a llevar a nadie; va a arrastrar un déficit bestial, porque va a tener menos demanda y como la obra hay que pagarla, el retorno de la inversión va a ser malo. Pero no satanicemos al tranvía, que es el mejor transporte eléctrico de ciudad media. En Francia lo han hecho bien. No es la única solución, pero como transporte eléctrico tiene autonomía infinita, gran capacidad y bajo nivel de consumo, espacio y ruido; en general, lo que aporta el ferrocarril. En Valencia se redescubrió, y ha tenido bastante éxito el formato de tren-tranvía en Alicante. Tenemos bastantes ejemplos. Pero los contraejemplos están claros: expulsión del centro urbano y cosas periféricas sin demanda. Los vehículos eléctricos van a ir en aumento. Hay una cosa importante. A igualdad tecnológica, el transporte público sigue manteniendo el *gap* ambiental con el privado, es decir, al comparar el vehículo eléctrico con un bus diésel se demuestra que es bastante eficiente en términos energéticos, y no hablamos de accidentes ni de consumo de espacio, que sigue siendo lo de siempre. A igualdad tecnológica tenemos lo mismo: primero, los no motorizados; después el transporte urbano colectivo; luego la moto y el coche. No cambia la movilidad sostenible, aunque el lobby de automoción intenta desdibujar este tema haciendo un análisis con todo el ciclo de la energía, desde la primaria hasta la final. Hay que introducir tecnología moderna en todos los medios de transporte, faltaría más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Riol, nos ha dado un auténtico baño de ideas y de datos; sobre todo, ha señalado aspectos muy sugerentes.

Quiero dar una información complementaria. Como me parece que la señora diputada del Grupo Popular es de Valladolid...

La señora **CONDE MARTÍNEZ**: Soy de Burgos.

El señor **PRESIDENTE**: Esto es peligrosísimo, es peor que los de Sabadell y Tarrasa.

En cualquier caso, diré que la Comisión tiene prevista una visita a la factoría de Valladolid y al ayuntamiento para conocer sus experiencias. Veo que hemos acertado y cumplimos una de las recomendaciones que nos hacía el señor Riol. Además, ni a usted ni al presidente nos van a acusar de parciales, porque hemos escogido una ciudad de Castilla y León, aunque no sea en este caso la de Burgos.

Se levanta la sesión.

Eran las ocho y diez minutos de la noche.

cve: DSCD-10-CO-161