



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 410

Pág. 1

## PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. EMILIO OLABARRÍA MUÑOZ

Sesión núm. 10

celebrada el jueves 26 de septiembre de 2013

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor vicepresidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac (Armero Montes), para informar sobre la repercusión del Plan PIMA-Aire en el sector de la automoción y sobre la materia que constituye el objeto de la Comisión. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000258) ..... 2

### Proposiciones no de ley:

— Sobre la aprobación de una ley de lucha contra el cambio climático. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001976) ..... 9

— Por la que se insta al Gobierno a evitar la desaparición del Observatorio español para la sostenibilidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001725) ..... 10

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC (ARMERO MONTES), PARA INFORMAR SOBRE LA REPERCUSIÓN DEL PLAN PIMA-AIRE EN EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN Y SOBRE LA MATERIA QUE CONSTITUYE EL OBJETO DE LA COMISIÓN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000258).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión para el Estudio del Cambio Climático con una de las comparecencias que hemos optado por priorizar, la de Anfac, que es la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Nos acompañan a efectos de ilustrarnos en los trabajos de la Comisión don Mario Armero, vicepresidente de Anfac, y don Fernando Acebrón, que es el director de producción, de fabricación.

En esta Comisión de naturaleza más o menos informal, porque no somos tan tributarios del reglamentarismo que a veces se practican en esta institución, el sistema consiste en conceder un turno de intervención no muy largo al compareciente y a partir de ahí se inicia un turno para los grupos parlamentarios. Por tanto, tiene la palabra el señor Armero para explicar, por un tiempo de diez o quince minutos, lo que tenga a bien explicar.

El señor **VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES Y CAMIONES, ANFAC** (Armero Montes): Presidente, señoras y señores diputados, quiero darles las gracias por darnos la oportunidad de comparecer aquí. Hemos comparecido en la Comisión de Industria para hablar de la industria del automóvil y nos encanta estar ahora en esta Comisión sobre el Estudio del Cambio Climático. Representamos a los fabricantes y comercializadores de vehículos en España, una gran industria. La idea que tengo hoy es exponerles la relación que existe entre la industria del automóvil y el cambio climático, y en especial entrar en el Plan PIMA-Aire que ha lanzado el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Pero para posicionarles me gustaría que me dieran unos minutos para que les pueda trasladar la importancia de la industria del automóvil aquí, en España.

España es una gran potencia en el mundo del automóvil: somos el segundo fabricante de toda Europa, el undécimo en el mundo —hace un mes superamos a Rusia, que era el undécimo, pero ahora lo somos nosotros— y somos el primer fabricante de vehículos comerciales —furgonetas— en toda Europa; una gran potencia. Además en los últimos años, y muy en concreto en los últimos meses, nos hemos convertido en el principal destino de atracción de inversión nueva en economía productiva, en nuevos modelos para nuestras plantas instaladas en España. En los últimos dieciséis o dieciocho meses se han anunciado más de 3.500 millones de euros de inversión en nuestro país en todas las plantas, inversiones que se sustentan en la atracción para España, la ubicación en España de nuevos modelos. Opel Zaragoza ha anunciado que el Opel Mokka se va a fabricar en Figueruelas en vez de en otro sitio y lo mismo ocurre con otros vehículos en Ford en Castilla y León, en Cataluña y en otras comunidades autónomas. Nuestros fabricantes han anunciado más de 3.000 millones de inversiones en estos últimos tiempos.

La industria emplea en fábricas a más de 60.000 personas. Es verdad que hemos tenido una reducción de empleo desde el inicio de la crisis, pero hemos reducido un 10% el empleo en la industria del automóvil, en la fabricación de vehículos, frente al 20% que ha sido la media de reducción en la industria en términos generales. Tenemos ahora mismo más de 60.000 empleados en nuestras fábricas de producción y cuando contemplamos las fábricas de componentes, aguas arriba, y lo que es la red de concesionarios, aguas abajo, el total de población directamente involucrada en el automóvil supera los 300.000 puestos de empleo.

Además somos un claro contribuyente a la espectacular mejoría de la balanza de pagos. Presidente, tenemos unas transparencias que estoy enseñando a sus señorías que muestran la evolución de las exportaciones y la balanza de pagos en los últimos tiempos. Solamente quédense con algunos datos. En los primeros siete meses de este año el saldo positivo de exportación de vehículos frente a importación ha superado los 10.500 millones de euros, con un 20% de crecimiento respecto al año 2012. Estamos exportando además un 8% más en lo que llevamos de año respecto a 2012; exportando vehículos a todo el mundo, puesto que nuestros países comparables, como son Francia, Italia, Alemania, tampoco están muy bien en cuanto a mercados internos. Por eso diversificamos nuestros destinos de producción a países como Argelia, Turquía o Estados Unidos, donde, por ejemplo, el taxi que ya funciona más por toda Nueva York es un taxi fabricado en Cataluña y en Ford, en Almussafes, y eso es motivo de orgullo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 3

Asimismo estamos produciendo más, que eso es importante. En un año crítico, nosotros creemos en la industrialización de nuestro país; creemos que cuando se habla de un nuevo modelo productivo hay que pensar en la industria, y es fundamental exportar y para ello hay que producir más. Este año estamos produciendo un 7% más que en el año 2012. Nuestro objetivo es acabar este año con un 10% de aumento de producción, superando los 2.100.000 unidades producidas aquí en España.

Nos ocupamos en Anfac y en la industria lógicamente de dos áreas: por un lado, la fabricación, la producción de vehículos y, por otro lado, el mercado. Es decir, nos ocupamos de fábricas pero también del producto, que es el automóvil, el vehículo, el camión. Tenemos diecisiete plantas industriales instaladas en España distribuidas por casi todas las comunidades autónomas y todas ellas —hablando de lo que es CO<sub>2</sub> y programas de eficiencia energética— a nivel de fabricación —no de producto— todas ellas están inmersas en un proceso de mejora continua de reducción de emisiones. Se aplican las mejores tecnologías en procesos de fabricación y en la generación de energía necesaria para fabricar. Disponemos de plantas de cogeneración, de plantas de energías renovables para utilizarlas en la fabricación de vehículos, con lo cual tanto en los procesos de fabricación como en la alimentación energética estamos siempre por debajo de los límites y de las reglamentaciones en lo que es CO<sub>2</sub> a nivel de fábrica.

Pero estoy aquí para hablar del producto, del impacto del sector transporte, el producto y su uso, el vehículo y cómo lo usamos, y el impacto que tiene en el sector transporte a efectos del cambio climático. La primera idea que quiero trasladar —y que apunto en esta transparencia— es que no puede haber una aproximación inteligente sin llevar a cabo una visión integral de lo que es el ciclo y el impacto del CO<sub>2</sub>. La mayoría de la movilidad en el transporte se fundamenta en nuestros días, en España y en cualquier país, en derivados de petróleo. Eso es un hecho. Más del 97 o el 98% mundial del transporte depende del petróleo y los fabricantes estamos volcados en reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas con este uso del petróleo, con la actividad de quemar carbono. Nuestro objetivo, claramente, es quemar menos carbono, pero entendamos que seguimos en una industria que depende fundamentalmente de derivados del petróleo, a pesar de las innovaciones que se están incorporando. Trabajamos en la eficiencia energética incentivando e innovando en tecnología. Pero la innovación no es suficiente y dedicamos mucho dinero —somos el segundo inversor en I+D de toda Europa— a hacer motores más eficientes de combustión tradicional y también de nuevas alternativas tecnológicas. Pero la innovación no es suficiente. Esto requiere un tratamiento integral, con lo cual hay que considerar también cómo se traslada esa innovación al mercado, al consumidor; hay que pensar que es fundamental tener una gestión de infraestructuras adecuada. Por ejemplo, un camión en una autovía, si para tres veces por una situación de congestión, multiplica por tres sus emisiones de CO<sub>2</sub>. Hay que pensar también en lo que son las infraestructuras nuevas que van en torno a los combustibles alternativos, en concreto en la infraestructura eléctrica, que se tiene que seguir desarrollando en España. Y hay que pensar también en la fiscalidad. Innovación tecnológica sí, hay que trasladarla al parque, hay que tener buena gestión de infraestructura, hay que trabajar en los combustibles alternativos de calidad, pero también tenemos que ver elementos como la fiscalidad para que la fiscalidad incentive el uso de un coche eficiente en lo medioambiental.

Por último, y muy importante en esta gestión integral, la conducción eficiente. Tenemos que educar al ciudadano para que pueda conducir el coche de una forma que sea mucho mejor desde el punto de vista medioambiental. Hay estudios que dicen que una conducción suave reduce un 15% las emisiones de CO<sub>2</sub>. La innovación en los vehículos gira en torno a la eficiencia energética. Queremos quemar menos, ser más eficientes energéticamente y emitir menos CO<sub>2</sub>, y estamos en esa senda desde hace muchos años. Y la innovación también se dirige a la calidad de aire, óxidos de nitrógeno, partículas NO<sub>2</sub>, englobando por ello la totalidad del impacto medioambiental. En la combustión tradicional, diésel y gasolina, se está en una tendencia de aprovechamiento máximo, con ganancias de eficiencia energética vinculadas también a nuestra obligación de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Dos reglamentos europeos nos afectan y los estamos cumpliendo. Solo decirles algo, en los últimos quince años se ha reducido un 25% el nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> en todas las tecnologías, tanto en diésel como en gasolina. Pero si nos vamos al componente de calidad del aire, ahí la reducción en los últimos quince años ha sido de cien a uno con la introducción de catalizadores y partículas; inmensas mejoras y no nos vamos a quedar ahí, todavía hay una senda de crecimiento y de mejora.

En el desarrollo de combustibles alternativos también estamos trabajando para tener combustibles con menores emisiones, como pueden ser el GLP, el gas natural; y trabajamos en la hibridación, que cada vez se está haciendo más popular entre nosotros, coches híbridos que funcionan con gasolina y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 4

electricidad o ya con diésel y electricidad; híbridos no enchufables pero también híbridos enchufables. También estamos trabajando, como bien saben, en la electrificación, donde España tiene una voz puntera, ya que en Valladolid, a través de la empresa Renault, se han lanzado grandes proyectos y hay una actividad importante de nueva ingeniería, de nuevo lanzamiento de proyectos en torno al vehículo eléctrico. Por ello, ¿qué les digo? Estamos trabajando en el motor, estamos trabajando en las mejoras de eficiencia, tenemos reglamentos que nos obligan a ello, y ahora voy a hablar un poco sobre esto, y además estamos viendo un mix de tecnologías. Al final, dentro de diez años, nuestra carretera será, gasolina o diesel, con enormes eficiencias, motores que reducen los consumos inmensamente, pero retendremos también gas natural, GLP, y tendremos vehículo eléctrico, a la espera de la nueva frontera, que es el hidrógeno.

Queremos ofrecer los coches de menor consumo por ahorro de costes —no somos una ONG, eso no hace falta que se lo diga— para nuestros clientes, que reducen consumos; porque el cliente lo quiere, quiere comprar un vehículo medioambientalmente amable, y también, por qué no decirlo, porque tenemos obligaciones europeas que nos obligan. En concreto quiero decirles —en este cuadro se enseña un poco— que Europa ha establecido de la forma más rápida posible los objetivos de reducción más fuertes que ha habido nunca, incomparables en su exigencia respecto a Estados Unidos, respecto a Asia, Corea, China o Japón. Europa va más deprisa con menos emisiones y la industria del automóvil se está adaptando a esos periodos de incorporación de nuevos requisitos que nos llevan a 120 gramos en el año 2015 y a 95 gramos en el año 2020. Estamos trabajando e invirtiendo mucho dinero en tecnología para adaptarnos a esos nuevos contextos. Pero quédense con una idea clara: España, como parte de la Unión Europea, está en el primer nivel de exigencia mundial en torno a emisiones de CO<sub>2</sub> aplicables al transporte.

Volvamos al parque español y sus emisiones. España tiene un problema fundamental que me gustaría que asumieran y que tuvieran en cuenta en sus diversas actividades: el problema fundamental es que raíz de la crisis España es un país con un parque de automóviles muy envejecido; ahora mismo el 50% de los vehículos que circulan por España tiene más de diez años. Un coche de hace doce años no tiene nada que ver con un coche de hace dos o tres años, nada que ver desde el punto de vista de emisiones, consumos —CO<sub>2</sub>—, calidad de aire, partículas y seguridad vial, porque es importante decir que los vehículos innovadores no solo compatibilizan las emisiones y la calidad de aire sino también la seguridad vial, un coche nuevo es mucho más seguro que un coche antiguo. Ya saben que el ministro del Interior ha alertado respecto a su preocupación acerca del envejecimiento del parque y la incidencia que puede tener en seguridad. Más del 50% de los turismos y vehículos comerciales tienen más de diez años, y por ello el Gobierno ha lanzado los planes PIVE enfocados a turismos con un espectacular impacto en ingresos fiscales. Ya saben ustedes que el automóvil tiene otra característica: que es un cajero con ruedas, porque genera mucha recaudación. Hay nueve tributos en torno al automóvil, con lo cual cuando se hace un plan de incentivos como ha hecho el Gobierno con los planes PIVE uno de los buenos retornos que tiene es el impacto fiscal: IVA, impuesto de matriculación, impuesto de circulación, impuestos especiales. Es decir, en un plan PIVE como el que enseñamos aquí en este gráfico verán que por 150 millones invertidos se reciben 430 millones de euros de impacto fiscal. Se pagan con creces vía fiscalidad.

Pero no es eso lo fundamental, siendo importante, de los planes PIVE, porque siempre han ido orientados a la mejora del parque a través de introducir en el mercado coches más eficientes. El plan PIVE, se lo recuerdo si no lo saben, y luego hablaremos del plan PIMA, es muy sencillo, es un proyecto de economía real, aquí yo no estoy hablando de grandes financiaciones en la sombra como dicen algunos, sino de cosas reales que llegan a la gente y que son útiles para la sociedad, que es: usted tiene un coche antiguo, lo lleva a un sitio, ese coche va a ser achatarrado, reciclado en un 95% y la Administración le da 1.000 euros y la marca del coche que compre nuevo le da otros 1.000 euros, y con eso conseguimos retirar un coche viejo que acabe en la industria del reciclado y además poner en el mercado un coche más eficiente. Está funcionando y está funcionando adecuadamente.

El Plan PIMA-Aire es el principal objetivo de mi comparecencia hoy. El Plan PIMA-Aire, lanzado por el Ministerio de Medio Ambiente, por la Dirección General de Cambio Climático y la Dirección General de Calidad Ambiental, es un excelente programa destinado a renovar la flota de vehículos, especialmente centrado en los vehículos comerciales, las flotas de reparto. En España hay un problema, que es el envejecimiento del parque, como decíamos antes; pero ese envejecimiento es aún mayor en el caso de las furgonetas, de los vehículos de reparto, y España tiene ciudades, y no ciudades, en las cuales las flotas de reparto hacen muchos kilómetros al cabo del día, como le pasa al reparto de prensa, al panadero,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 5

al fontanero, que van con su pequeña furgoneta. Eso es lo que el Plan PIMA-Aire quiere afrontar: cómo ayudar a la gente para renovar ese vehículo y pasar un vehículo antiguo a uno nuevo, más eficiente en CO<sub>2</sub>, con menos emisiones y mejor en calidad de aire. El objetivo del plan es reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire con vehículos eficientes e innovadores. Es un estímulo de proyecto, como digo, a la economía real.

El Plan PIMA-Aire está ahora mismo en marcha y tiene como objetivo renovar casi 30.000 vehículos, fundamentalmente de pymes y de autónomos, vehículos que son comerciales, de reparto. Solo quiero comentar algunas de las implicaciones de este plan, que es muy positivo. Con este plan se van a reducir un 70% las emisiones en óxido de nitrógeno; me refiero a las emisiones de la flota reemplazada, de los 30.000 vehículos antiguos que hay para achatar, que se cambian por nuevos. Los nuevos representan un ahorro del 70% en NOx, un 94% de emisiones de partículas. Ya saben que algunas ciudades tienen dificultades con las partículas, como Madrid y sobre todo Barcelona. Y, en el caso del CO<sub>2</sub>, gracias al PIMA, la flota renovada ofrece un 15% de ahorro de emisiones de CO<sub>2</sub>. Esto se cuantifica en los ahorros de gasolina: 15 millones menos de consumo de gasolina por parte de esa nueva flota que ha salido a raíz del PIMA, lo cual en términos de dinero nos lleva a 21 millones de euros ahorrados cada año por los vehículos nuevos, y España tiene que ahorrar en su factura energética, como sabemos todos. Es un plan que está funcionando, que está siendo utilizado por las pymes y autónomos porque, repito, se trata de afrontar la flota de reparto, la distribución comercial, y ayudar a la gente para que pueda tener un vehículo nuevo. Saben que para conseguir un incentivo PIMA hay que dar un coche viejo. Quiero decirles que la edad mínima que tiene que tener ese coche son siete años, pero la media real de lo que se está llevando para cambiar un coche y conseguir uno nuevo es de catorce años. Eso significa que una parte de los vehículos que está circulando tienen quince, dieciséis, diecisiete o dieciocho años, que no tienen nada que ver en seguridad o en medio ambiente con un vehículo reciente.

El PIMA, además, no solo ayuda en eficiencia energética, en calidad de aire, sino que además ha tenido un impacto importante en la actividad industrial y comercial en nuestro país. Empezaba diciéndoles que la industria del automóvil es la que está apostando más por este país, y se lo digo a los de la industria agroalimentaria y del turismo, que lo están haciendo también muy bien, pero se lo digo claramente porque es una de las que más apuesta. Además, lo que está haciendo el PIMA-Aire es frenar la caída de las ventas del mercado en ventas de comerciales; gracias al Plan PIMA-Aire, en los últimos meses estamos creciendo un 6% en ventas de vehículos comerciales. Si no tuviéramos Plan PIMA-Aire, estaríamos en un menos 15%. Desde el 1 de enero, en total, hemos crecido algo en vehículos comerciales, que es donde hace falta ayudar más, porque recuerden que hay dificultades de financiación en España, pero los que tienen más dificultades son las pymes y los autónomos; los particulares tienen más acceso a financiación que las pymes y los autónomos, por eso hace falta reforzar como beneficiarios a pymes y autónomos. Ha supuesto ya 10.000 vehículos y lo que queremos es ejecutar este plan para que sea un éxito.

Presidente, señoras y señores diputados, esta era mi exposición; espero que no haya sido muy larga. Solamente, como resumen, les digo que la industria del automóvil invierte, crea empleo, compra, vende, hace tecnología, se vuelca en I+D en España y lo que queremos es seguir trabajando en estos planes de adecuación al CO<sub>2</sub>.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Armero, por su, si me permite el calificativo, brillante exposición. Ya nos conocemos usted y yo porque la anterior Comisión que presidí fue la de Seguridad Vial precisamente, y desde otro enfoque analítico ya tuvimos oportunidad de hablar de los problemas de la industria del automóvil, que evidentemente está adquiriendo la dimensión de pionera absolutamente en una de las variables —sin entrar en polémicas estériles— que están resultando positivas para la recuperación de la economía española. Pero no vamos a entrar en eso, este es un debate que con mucho gusto el señor de Guindos y yo, que hemos debatido con cierta acritud esta mañana, hubiésemos podido articular, pero se trata de analizar el problema desde la perspectiva del cambio climático, que me imagino que es lo que interesa a la compañera que ha pedido su comparecencia. Por tanto, siguiendo las previsiones reglamentarias y los usos de esta Comisión, le voy a ceder la palabra a la señora Fumero, que es la que ha solicitado su comparecencia.

La señora **FUMERO ROQUE**: En primer lugar, en nombre de mi grupo, del Grupo Parlamentario Popular, quisiera agradecer su presencia y darle la bienvenida a esta Comisión para el Estudio del Cambio Climático a don Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Quiero pedirle disculpas por el cambio de hora en la celebración de esta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 6

Comisión, y agradecerle de verdad esta exposición que ha hecho, tan clara y con unos datos tan interesantes, datos que interpretamos como muy positivos, son unos datos que reflejan cómo en los últimos años, a pesar de estar inmersos en una crisis económica importante y en un entorno difícil para este sector, un entorno con mercados en recesión y sobreabundancia de oferta, el sector de la automoción en el mercado español ha incrementado, como bien ha dicho, el número de modelos, y vemos también cómo las previsiones a corto plazo también parece que son buenas. El sector de la automoción es uno de los sectores más importantes para nuestra economía, para la economía de España, y creo que está siendo un claro ejemplo del nuevo modelo industrial y económico que necesitamos en este país, un sector dinámico que apuesta —como bien ha resaltado— por la innovación, por modelos más eficientes, muy importante para combatir los efectos del cambio climático, y que está implantando sistemas de gestiones ambientales y de energía para mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, y con factorías certificadas en sistemas de gestión ambiental, como hemos podido observar.

En este marco de crisis económica el Gobierno está impulsando una serie de reformas encaminadas a la recuperación y a la generación de empleo, siempre con políticas sostenibles no solo desde el punto de vista medioambiental, sino también desde el punto de vista económico. Se está trabajando de una manera transversal porque —como bien ha dicho— el enfoque para combatir los efectos del cambio climático tiene que verse de una manera integral y se está trabajando también de forma coordinada entre los diferentes ministerios, también con otras instituciones y por supuesto de la mano del sector primario. Permítame poner como ejemplo de este modelo de colaboración público-privada el convenio de colaboración firmado el pasado 18 de septiembre entre el Ministerio de Fomento, ADIF y Anfac para impulsar el transporte de automóviles por ferrocarril, con objeto de mejorar la competitividad de las plantas españolas de fabricación de automóviles, un esfuerzo compartido el que se está haciendo para mejorar la gestión en términos de calidad, fiabilidad y eficiencia, aprovechando sobre todo, teniendo en cuenta que los recursos son muy limitados, las infraestructuras existentes.

En materia de medio ambiente y lucha contra los efectos del cambio climático el Gobierno ha diseñado, como decíamos, una estrategia global, una estrategia amplia con varios planes de actuación, que abarcan, entre otras cuestiones, reducir de forma significativa las emisiones de contaminantes atmosféricos: el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera, el programa al que usted ha hecho mención, el PIMA-Aire, o el PIMA-Sol, entre otros que se darán a conocer en breve. Usted ha dado datos muy interesantes, hablaba de que más del 50% de los turismos tienen más de diez años de antigüedad y las consecuencias, las repercusiones que tiene, pero el Gobierno también es consciente de que en los vehículos de reparto que se utilizan en ese día a día que usted describía bien en nuestras ciudades, en las ciudades españolas, el porcentaje es mayor, hablamos de un 70% de vehículos que superan los siete años. Además, como su actividad diaria se centra en las ciudades y es allí donde tenemos más problemas de emisiones a la atmósfera, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente creyó que era necesario poner en marcha el Plan de impulso al medio ambiente—el PIMA-Aire, como se ha denominado—, con el objetivo claro de conseguir una mayor eficiencia energética, menores emisiones de CO<sub>2</sub> y, a la par, dinamizar el sector de la automoción. Resalto el esfuerzo conjunto, no solo del Gobierno sino también de los fabricantes, de los importadores y por supuesto de los comercializadores para sustituir con este plan un total de 30.000 vehículos por otros menos contaminantes y más eficientes en nuestras ciudades.

Usted ha hecho balance de resultados del PIMA-Aire tanto en términos de impacto económico como de ahorro energético y reducción de emisiones y ha puesto de manifiesto que gracias a este plan, como bien trasladaba, se ha frenado la caída que estaban sufriendo en cuanto a ventas de vehículos comerciales que se venía dando ya durante los últimos dieciocho meses. A nivel de la Unión Europea vemos como la caída es en torno a un 5% en agosto frente a un 3,6 en nuestro país. El Grupo Popular está convencido de que el PIMA-Aire ayudará a que España se consolide como uno de los mercados más eficientes energéticamente y con menor impacto ambiental de Europa. Decía usted que son los autónomos, que son los emprendedores, esos pequeños y medianos comerciantes los que están haciendo uso o están siendo beneficiados con este programa y es que este plan se enmarca dentro de la estrategia de apoyo a los pequeños y medianos comerciantes, de apoyo a los emprendedores.

Por otro lado —y voy terminando— quiero resaltar el programa de incentivos al vehículo eficiente, los denominados PIVE —se han hecho tres convocatorias y, seguramente viendo la demanda, esperemos que el Gobierno haga un esfuerzo por seguir sacando adelante estas convocatorias—, con un presupuesto de casi 300 millones de euros, también con un esfuerzo dentro de los Presupuestos Generales del Estado. Doy unos datos muy breves que me gustaría resaltar. Con la convocatoria del PIVE 2 se consiguió la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 7

sustitución de cerca de 150.000 vehículos y unos ahorros anuales de 78 millones de litros de combustible y 262 toneladas de CO<sub>2</sub>. A este resultado hay que sumarle los cerca de 75.000 vehículos reemplazados por otros más eficientes en la primera convocatoria —en el PIVE 1— y los ahorros anuales previstos en la última convocatoria de 36 millones de litros de combustible y 122.000 toneladas de CO<sub>2</sub>.

Coincidimos con que el balance de las diferentes convocatorias de programas de incentivos al vehículo eficiente es positivo, de éxito total si me permite la expresión, que además de los beneficios anteriormente detallados ha supuesto —como también se ha dicho— una recaudación fiscal de en torno a 430 millones de euros y la generación, que creo también sumamente importante, de más de 4.500 puestos de trabajo. Son programas y planes que entre otros nos ayudarán a cumplir con los compromisos internacionales en cuanto a la sostenibilidad ambiental y limpieza de aire en las ciudades, a la vez que dinamizamos un sector fundamental como es el de la automoción en la economía española.

Termino reiterando el agradecimiento en nombre del Grupo Popular por su comparecencia esta tarde en esta Comisión de estudio para combatir los efectos del cambio climático y trasladándole algunas cuestiones, aunque a algunas ha contestado ya parcialmente. Quiero insistir en cuáles son los planes de futuro, esa hoja de ruta del sector de la automoción en dos niveles que usted ha resaltado en su comparecencia, tanto a nivel de mercado como también de la industria y de su aportación en la lucha contra el cambio climático. Ha dejado entrever algunas líneas, pero, insisto, ¿cuáles cree usted que deben ser las líneas de actuación en las que debería trabajar el Gobierno para mejorar la competitividad del sector de la automoción? ¿Cuáles son las desventajas competitivas de nuestras fábricas con respecto a las de otros países? ¿Por qué cree usted que la demanda de vehículos eléctricos no está cumpliendo con las expectativas marcadas, con las expectativas que estimábamos? ¿Cómo podríamos activar la demanda del vehículo eléctrico? Por último, ¿considera la sostenibilidad como una vía para impulsar el crecimiento y la innovación, además de una posible ventaja competitiva en su sector?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la señora Hernanz en nombre del Grupo Socialista.

La señora **HERNANZ COSTA**: Agradezco al señor Armero su comparecencia y su paciencia con esta Comisión por el retraso que ha tenido.

Me ha parecido muy interesante su exposición, señor Armero, porque, además, nos ha dado unas cifras que invitan al optimismo en tiempos en los que es muy necesario. Se trata de un sector fundamental para nuestra economía, sobre todo para poder reactivarla. Estamos en la Comisión de Cambio Climático y por lo tanto vamos a hacer especial hincapié en lo que pueda aportar, como decía el compareciente, la industria del automóvil a la eficiencia energética y a paliar esos efectos del cambio climático. El compareciente se ha referido a los efectos que pueden esperarse de esos diversos planes o estrategias que ha puesto en marcha el Gobierno en relación con el sector del automóvil en un doble sentido, en el sentido de ayudar a activar económicamente al sector y también en el de conseguir ese producto final, unos vehículos más eficientes desde el punto de vista medioambiental.

En ese aspecto nos comentaba el funcionamiento del PIMA-Aire. Ese plan fue aprobado en febrero de 2013 y tuvo una modificación en el pasado mes de agosto. En su última revisión se incluyeron también los turismos y los vehículos eléctricos, los híbridos enchufables y de autonomía extendida. Cuando hablamos de eficiencia energética en el sector del automóvil son fundamentales este tipo de vehículos, lo decía también la diputada del Grupo Popular. Uno de los objetivos —y quiero saber si usted comparte esa opinión— debe ser el fomento de la compra y utilización de ese tipo de vehículos. En ese aspecto hemos hablado de los beneficios del PIMA e incluso de las diferentes ediciones del PIVE. Le quiero preguntar si también podemos hablar de una compensación en ese aspecto, porque hemos hablado de la puesta en marcha de este PIMA-Aire, que supone 38 millones de euros, y afortunadamente hemos visto que se ha vuelto a editar el PIVE, pero con una cuantía bastante más limitada que la de la edición anterior.

Hay otra cuestión que me preocupa y sobre la que quiero saber su opinión en relación con los coches eléctricos, que es la reducción importantísima que ha habido por parte del Gobierno de los presupuestos destinados a los programas de fomento de la demanda de estos vehículos. En el año 2011 la partida dedicada por el Gobierno para incentivar su uso era de 80 millones, en el año 2012 fue de 10 millones y en este último año 2013 es de 8 millones. Cuando estamos hablando de eficiencia en el sector del automóvil, el vehículo eléctrico tiene que ser uno de los objetivos, y así lo ponía de manifiesto la diputada del Grupo Popular.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 8

Me gustaría saber si ambos efectos se compensan, si realmente ante las medidas y los planes que están ahora en marcha podemos hablar de que hay un incentivo real de la utilización de este tipo de vehículo, mucho más eficiente desde el punto de vista energético, o si sería necesario que el Gobierno aumentara las medidas destinadas al fomento de su utilización. Era una de las preguntas que se planteaban antes, que yo reitero poniendo las cifras encima de la mesa.

También me interesa saber si en orden al fomento de dicha utilización cree usted que deberían adoptarse medidas fiscales o si hay medidas de fiscalidad que pudieran fomentar su uso, que sin duda alguna permitirá tener una flota mucho más eficiente y obtener mayores beneficios medioambientales, sin dejar de cumplir un objetivo que no podemos obviar y que es fundamental, que es el de la fortaleza del sector, que, como ya he dicho, es un sector fundamental para la economía de este país.

El señor **PRESIDENTE**: No encontrándose en la sala ningún otro grupo parlamentario, señor Armero, tiene un turno de explicación.

El señor **VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (Armero Montes): Muchas gracias por las preguntas, intentaré contestar a todo en lo que yo pueda. Aglutinaré lo del vehículo eléctrico para contestar a las dos diputadas que me han preguntado sobre el particular. Diputada del PP, nosotros creemos totalmente en el equilibrio económico y medioambiental, es decir, cuando nosotros hablamos del esfuerzo tecnológico que se está haciendo, creemos que ese esfuerzo, que además está bajo unos reglamentos como decía muy estrictos, tiene que ir acompañado del desarrollo de la tecnología. No podemos anticipar tecnologías y tenemos que ver que competimos con otros bloques donde los requisitos y las obligaciones son mucho más ligeros que los nuestros. Por eso, en cuanto a planes de futuro —y me gusta esa pregunta, intento ser muy sencillo porque soy partidario de la simplificación al máximo en mi vida—, creo que en España, pensado en el CO<sub>2</sub>, en lo que nos ocupa aquí hoy, en emisiones y también en impacto ambiental y en calidad de aire, tenemos que hacer todo lo posible para seguir adelante con la renovación del parque. El parque español, por esas edades que comentábamos antes, se acerca ya al parque de Rumania en cuanto a tipología de edad, y eso no es bueno, ni desde el punto de vista industrial, comercial, de los concesionarios, del empleo en las fábricas ni del medio ambiente ni, desde luego, de la seguridad.

Tenemos que seguir trabajando en esas líneas de los planes de renovación, que además han sido planes pioneros. Ya se hicieron aquí con anterioridad en el pasado y ahora, en esta nueva oleada que se ha hecho en el año 2012, son pioneros y, de hecho, el presidente Hollande hizo hace quince días un gran anuncio respecto a lo que es la nueva Francia industrial, muy basada en el automóvil, porque están perdiendo posiciones respecto a España, eso hay que reconocerlo y sin duda se está ilustrando mucho en los planes de incentivos españoles. Hay que seguir renovando, repito, con un programa que además es —me va a permitir el presidente un anglicismo, que es un poco cursi— lo que dicen los americanos, un *win win*, que todo el mundo gana: gana Hacienda, gana el medio ambiente, gana el fabricante de coches, gana el concesionario, gana el fabricante de componentes, gana el trabajador y además gana la sociedad, porque con estos planes ha ocurrido algo también fundamental, que han caído los precios de los coches. Cuando vemos que sube la luz, cuando vemos otras noticias que todos revisamos por las mañanas, démonos cuenta de que el precio del automóvil desde el año 2008 ha bajado proporcionalmente al IPC 15 puntos. Nos encontramos con anuncios de coches —los vemos todos, porque es un tema que todos vivimos— a 12.000, a 13.000, a 14.000 euros que incorporan todas las mejoras medioambientales en filtros, en partículas y en motores de alta combustión y de bajo consumo. Ese es un efecto, eso significa que son planes útiles para la sociedad, que es lo importante también. Entonces tenemos que ir a planes de renovación en competitividad, y me gusta no distinguir el producto de la industria, porque para nosotros está íntimamente ligado. Tenemos que seguir trabajando en la competitividad española.

España ha ganado competitividad y gracias a eso hemos anunciado 3.000 millones de euros de inversión. La competitividad viene por la moderación salarial que se ha producido en este país. Sé que en algunas corrientes o movimientos es criticable, pero creemos que hacía falta una moderación salarial frente a lo que había ocurrido durante diez o quince años de subidas continuadas. También se ha producido porque el trabajador español lo hace bien, hay talento y porque nuestra industria del automóvil tiene algo muy diferente a muchos otros segmentos, que es una enorme cultura de negociación. Se han cerrado convenios colectivos en todos los centros introduciendo flexibilidad. Para nosotros la productividad laboral es flexibilidad, no necesariamente salarios.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 9

Para terminar tengo que decir que nosotros estamos a favor del crecimiento sostenible, lo que me lleva al tema del vehículo eléctrico, sobre el que las dos diputadas me han preguntado. Creemos en el vehículo eléctrico, pero tenemos que creer en él en un tono de moderación, porque no va a sustituir a la combustión interna, al vehículo tradicional. No lo va a hacer ni mañana ni pasado mañana, pero sí se puede hablar de que de aquí a diez años en Europa habrá entre un 5 y un 10% de electrificación en vehículos para un uso además muy determinado, el mismo uso en los repartos del que hablábamos antes, el uso urbanita, la persona que hace siempre los mismos desplazamientos.

Ahora mismo en España tenemos 2.000 vehículos eléctricos en el parque sobre un total de 22 millones —porque el tema del vehículo eléctrico es muy novedoso—, lo que provoca que tengamos que pensar qué hacer para ayudar al vehículo eléctrico, y no solo lo que tienen que hacer las marcas, que desde luego tienen que desarrollar más autonomía en las baterías, que es fundamental, sino también las infraestructuras de recarga. No olvidemos que con la crisis también se ha parado el desarrollo de las infraestructuras de recarga. Yo vivo muy cerca de aquí y tengo un punto delante de mi casa que no suele funcionar, por lo que sería un poco arriesgado que intentara conectarlo por la noche. Hace falta mejorar la infraestructura de recarga, pero creemos en el vehículo eléctrico porque tiene una funcionalidad adecuada.

En cuanto a impuestos, a la fiscalidad, dentro de poco va a salir en España un nuevo impuesto de circulación, eso es lo que leemos en los periódicos, y nosotros estamos muy interesados. Les digo que el sector del automóvil ya no admite más presión fiscal. Estamos intentando salir adelante en un entorno de crisis brutal y gracias a los planes de incentivo estamos aguantando el tipo. Esto ocurre en España, en Francia y en Italia, pero no aguantamos más presión fiscal. Ahora se trata de modificar el impuesto de circulación actual, que gira en torno a caballos-potencia fiscal, que sin duda es un concepto antiguo y trasnochado y hay que adaptarlo al entorno de las consideraciones medioambientales actuales, pero tenemos que tener cuidado con ese impuesto y trabajar todos juntos para que premie a los que contaminen menos y penalice a los que contaminen más. Eso es un impuesto verde; otros, y yo lo respeto, pueden ser elementos de redistribución de la renta social, pero, si se habla de tributación verde, es esto. Si hablamos de otro tipo de redistribución de renta económica, será otra aproximación, pero esto es lo que tiene que ser el impuesto de circulación.

El señor **PRESIDENTE**: Muy amable, muchas gracias, señor Armero. La verdad es que en mi condición de presidente voy a intentar hacer un esfuerzo de autocontención, porque no dejan de tener carácter polémico algunas de sus reflexiones, particularmente las vinculadas a lo que eufemísticamente ha llamado moderación salarial, al incremento de la presión tributaria y a las razones por las cuales el vehículo eléctrico no se termina de consolidar. Por cierto, no solo la empresa Renault, como el vicepresidente de Anfac conoce, está trabajando en este ámbito, sino todas las multinacionales del automóvil y multinacionales que no son del automóvil, por poner un ejemplo, el grupo de cooperativas de Mondragón. Es una reflexión de prospectiva profuturo y espero que a corto plazo pueda volver otra vez para hablar de una situación mucho más favorable.

El señor **VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES, ANFAC** (Armero Montes): Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Pido a los portavoces que se acerquen a la Mesa antes de continuar con el orden del día y una vez que abandonen la sala los comparecientes. **(Pausa.)**

### DEBATE Y VOTACIÓN DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA APROBACIÓN DE UNA LEY DE LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001976).**

El señor **PRESIDENTE**: Me informan que la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán ha sido retirada.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 10

### — POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EVITAR LA DESAPARICIÓN DEL OBSERVATORIO ESPAÑOL PARA LA SOSTENIBILIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001725).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley para evitar la desaparición del Observatorio español para la sostenibilidad, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en relación con la cual el propio Grupo Parlamentario Socialista ha anunciado a esta Mesa que va a presentar una autoenmienda. A estos efectos, señor Sánchez, tiene la palabra.

El señor **SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN**: Muy brevemente, señor presidente, porque la autoenmienda creo que explica muchas de las razones por las cuales presentamos esta iniciativa. Saben ustedes que el Observatorio para la sostenibilidad cerró lamentablemente sus puertas el pasado 31 de mayo. Nosotros presentamos una iniciativa parlamentaria a esta Comisión ocho o nueve días antes, creo recordar que fue el 21 de mayo, para solicitar evitar dicho cierre. Por desgracia no ha sido así, ha cerrado y en consecuencia lo que solicitamos en esa autoenmienda es básicamente su reapertura y dar mayor protagonismo al Observatorio de la sostenibilidad del que tenía hasta el momento.

Como ustedes saben, el observatorio dependía financieramente de dos instituciones, ambas públicas, el Ministerio de Medio Ambiente por un lado y la Fundación Biodiversidad por otro. El Ministerio de Medio Ambiente decide acabar en el año 2012 con la partida presupuestaria que ayudaba a la financiación de este Observatorio español para la sostenibilidad y asimismo la Fundación Biodiversidad decide no prorrogar ese convenio de colaboración con el mismo a finales de dicho año, exactamente el 28 de diciembre de 2012.

Si analizamos el caso como el de un observatorio, no entraríamos a justificar de verdad la explicación de esta iniciativa, y es que este observatorio destaca no solo por toda la trayectoria acumulada por los datos, por la inteligencia medioambiental, por la capacidad analítica que durante sus últimos ocho años ha acumulado para interpretar, también analizar y ayudar a la política a afinar sus instrumentos para luchar contra el cambio climático y analizar e interpretar la sostenibilidad de nuestro país, no solamente, como digo, destaca por esos motivos, sino también como consecuencia de ese mayor reconocimiento público que se ha hecho por parte de la comunidad científica en nuestro país, Latinoamérica e incluso también por las instituciones comunitarias, que han permitido que este observatorio liderara muchos de sus proyectos en relación con la sostenibilidad.

El argumento que ha utilizado el Gobierno —y hemos recibido una respuesta escrita muy lacónica por parte del ministerio— ha sido que efectivamente hay que ajustar los presupuestos y, en consecuencia, tenemos que cerrar este observatorio. Sinceramente, y luego después a lo largo de mi intervención intentaré explicar por qué creo que, más que una cuestión de ajustar las cuentas presupuestarias, estamos ante un ajuste de cuentas a muchas de las instituciones que en este país, que no son muchas por cierto, han intentado investigar la sostenibilidad, el cambio climático y que, por desgracia, ante la insensibilidad de este Gobierno, están siendo eliminadas o suprimidas a lo largo de estos últimos años de Gobierno del Partido Popular.

Nosotros damos por bueno que efectivamente la Administración General del Estado tiene que ajustarse el cinturón, que tenemos que reducir el déficit público. También podemos decir que, si miramos cuáles son los datos agregados de la evolución del déficit público durante los últimos siete u ocho meses en nuestro país, tampoco se justifica que el Observatorio de la sostenibilidad sea cerrado, porque tenemos un 5% de déficit público, y, por cierto, la Administración General del Estado ha sido la que ha liderado esa evolución del déficit público. Lo que sí que vemos, y es lo que nos preocupa, es que en muchas ocasiones ese recorte del déficit público se está utilizando como parapeto para acabar con muchas instituciones que desde nuestro punto de vista son fundamentales para interpretar fenómenos muy complejos como es el del cambio climático y que exigen un análisis riguroso, científico, independiente y, por qué no decirlo, también crítico para afinar en las decisiones políticas que se pongan en marcha por el sector público.

Se preguntaban por ejemplo las ONG el 31 de mayo por qué se cerraba el Observatorio de la sostenibilidad —me refiero a las ONG ecologistas—. En nuestra opinión, por la misma razón que el Gobierno evita las comparecencias de científicos, por ejemplo en el debate de la Ley de Costas, que ha sido bastante criticada por el mundo científico, o por la misma razón que este Gobierno lo que hace es recortar en más de un 30% los presupuestos destinados a la investigación científica, es decir, no solamente se les deja a los científicos sin apoyo financiero, sino también sin ventanas de expresión, como es por ejemplo el Observatorio de la sostenibilidad, para que muchos de esos científicos aporten su sabiduría,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 11

sus datos, su buen hacer y ayuden a la política y también a la sociedad a saber comprender y luchar más eficazmente contra el cambio climático.

Señorías, si hablamos de costes hablemos por tanto de todos, porque es mayor el coste de oportunidad —que dicen los economistas— de prescindir de instituciones como el Observatorio de la sostenibilidad de nuestro país. Si damos un salto y nos vamos a Australia, en estas dos últimas semanas el Gobierno australiano —de reciente elección, por cierto, conservador también— ha cerrado la Agencia para la investigación de la lucha contra el cambio climático. Ante la polvareda que esta cuestión ha suscitado en la opinión pública australiana, el Gobierno conservador ha reabierto dicha agencia, es verdad que con financiación privada, pero la ha reabierto. La cuestión importante aquí es lo que decía el director de esa agencia en Australia y es que es importante conservar instituciones de este calibre, que aportan muchos datos científicos, interpretaciones científicas a un hecho muy complejo para poder interpretar y poder comprender por parte de las sociedades, en este caso la sociedad australiana. Este director decía incluso que era positivo para la democracia preservar instituciones que ayudan a comprender mejor las sociedades en el siglo XXI.

Por tanto no es una cuestión solamente presupuestaria, es una cuestión de coste de oportunidad de aquello de lo que estamos prescindiendo para saber interpretar fenómenos, insisto, complejos, como es el del cambio climático.

Si nos vamos al ejemplo español, en el caso del informe de la sostenibilidad de España de 2012, que es el último que hace el Observatorio de la sostenibilidad de España —recomiendo su lectura, porque entre otras cuestiones lo que hace es criticar la Ley de Costas del actual Gobierno; no creo en las casualidades y es muy curioso que este sea el último informe del Observatorio de la sostenibilidad—, el secretario de Estado de Medio Ambiente, el señor Ramos, ponía como ejemplo textualmente en su carta introductoria a este informe la buena colaboración y el buen clima que existía entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Observatorio de la sostenibilidad de España. Decía incluso que este era un ejemplo que demostraba la transparencia, el buen gobierno, la voluntad de incorporar análisis críticos al estudio del medio ambiente y del cambio climático por parte del Gobierno. Este compromiso, este orgullo duró lo que duró, señorías, es decir, nada, porque a los dos meses se suprimió el Observatorio de la sostenibilidad de España, el Ministerio de Medio Ambiente decidió acabar con el convenio, y más que un compromiso serio lo que vemos en esta cuestión es una pose estética, más que de fondo y de compromiso, para analizar e interpretar el cambio climático.

Lo que sí hay en esta y en otras muchas cuestiones vinculadas con el medio ambiente y con los organismos reguladores, señorías, es una cierta incomodidad por parte del Gobierno de España. Me explico. El Gobierno de España cuando recibe informes críticos del mundo científico a una Ley de Costas, como hizo por ejemplo el Observatorio de la sostenibilidad de España, tiene dos opciones: una, escuchar el mensaje, interpretarlo y actuar en consecuencia; dos, prescindir del mensajero, del mensaje o del mensajero. Con la supresión del Observatorio de la sostenibilidad, como en muchas otras cuestiones, este Gobierno ha optado por la solución más rápida, la más simple, pero es verdad que la más costosa, no económicamente, pero sí desde el punto de vista social y político, que es prescindir de un instrumento fundamental para la interpretación de la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático en nuestro país.

Fíjense en la persecución que hace el actual Gobierno a todo aquello que lleva un apellido de sostenibilidad y de cambio climático, que en el último informe presentado el pasado viernes por parte de la vicepresidenta del Gobierno, de la Oficina para la Ejecución de la Reforma de la Administración, en la página 11 del anteproyecto de ley para la racionalización del sector público y de medidas de reforma de la Administración, de 20 de septiembre de 2013, se anuncia también no solamente la supresión del Consorcio de Estudio e Investigación del Cambio Climático, que está localizado en la ciudad de Zaragoza, sino también la supresión del Observatorio de la salud y del cambio climático. Al calor de estos ajustes de las cuentas públicas a nuestro juicio se produce un ajuste de cuentas absolutamente injustificable en relación con cuestiones básicas esenciales para saber interpretar el medio ambiente, y saber combatir eficazmente el cambio climático en el corto y medio plazo.

Nuestra iniciativa, señorías, que tienen ustedes reflejada en la autoenmienda, trata en primer lugar de denunciar esta pérdida de inteligencia medioambiental, que supone la supresión del observatorio, y de revertir esta situación. ¿Cómo? Reabriendo el observatorio, dándole un mayor protagonismo al garantizarle no solamente un apoyo presupuestario, sino también una personalidad jurídica, la que considere el ministerio, puede ser una fundación pública o un convenio, como ha venido actuando hasta

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 12

el año 2012, y también la de elaborar informes y memorias de sostenibilidad para que acompañen la redacción de los Presupuestos Generales del Estado. Nosotros habíamos previsto no solamente en la iniciativa anterior, de Convergència i Unió, que ha decaído, sino también en esta que en una hipotética ley de cambio climático los Presupuestos Generales del Estado vengán acompañados de unos presupuestos del carbón, y también de una memoria de la sostenibilidad, que redactaría este Observatorio de la sostenibilidad española.

Termino, señor presidente. Lo importante es recuperar la inteligencia perdida, enmendar el error que ha planteado el Gobierno, decirle al Gobierno que es importante que existan instrumentos independientes, científicos, solventes, sólidos, que planteen cuestiones que a lo mejor incomodan al Gobierno, pero que desde luego ayudan a comprender, interpretar, y afinar muchas de las políticas medioambientales y de lucha contra el cambio climático que exige nuestro país. Este es el objeto de nuestra iniciativa y espero que cuente, aunque a lo mejor es mucho pedir, con el apoyo de todos los grupos parlamentarios de esta Comisión. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para usar o un turno en contra o de fijación de posición, cuyos efectos reglamentarios son exactamente los mismos, tiene la palabra la señora Bajo.

La señora **BAJO PRIETO**: Señor Sánchez, el Gobierno no suprime organismos; los fusiona y los reagrupa para racionalizar el gasto, y a lo mejor el gasto no lo entendéis mucho en el Partido Socialista.

En la primavera de este año cesó en su actividad el Observatorio de la sostenibilidad en España. Se puso en marcha en marzo de 2005 como resultado de un convenio suscrito entre la Fundación General de la Universidad de Alcalá de Henares, la Fundación Biodiversidad, y el Ministerio de Medio Ambiente. Por tanto el OSE estaba adscrito como centro de investigación de la Fundación General de la Universidad de Alcalá de Henares, y no se incluía en el organigrama de instituciones del Estado. Es decir, era un organismo autónomo y así fue diseñado por la entonces ministra Cristina Narbona. Es verdad que podía haberlo adscrito al ministerio, porque eran tiempos de bonanza económica, pero desconozco las razones y se creó como entidad privada.

El pasado 26 de febrero de este año compareció en esta Comisión el director del observatorio, el señor Herrero, que nos hizo la crónica de una muerte anunciada al suprimirse la dotación presupuestaria del ministerio para dicha entidad. En este foro el director dijo textualmente, y abro comillas: A partir de ahora nos tenemos que reinventar, cambiar el modelo de subvención pública a un modelo de financiación privada. Cierro comillas. Pues bien, el Grupo Popular lamenta la desaparición del Observatorio de la sostenibilidad en España porque siempre hemos valorado el seguimiento integrado de la sostenibilidad, el informe anual de sostenibilidad en España, basado en indicadores, y los informes sectoriales y temáticos sobre los distintos aspectos relacionados con la sostenibilidad. En cualquier caso creo que no está de más recordar que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente publica y sigue publicando el informe anual de indicadores, el cual servía de fuente principal al observatorio para elaborar su propio informe. En esa comparecencia, señor Sánchez, usted dijo que le preocupaba esta situación, y por supuesto tildó de austeridad poco inteligente —entrecomillado lo de la austeridad poco inteligente— la política del ministerio. A lo mejor para usted política inteligente es dejar a un país al borde de la quiebra.

Las reducciones presupuestarias en los ejercicios 2012 y 2013 han limitado la inversión total de los programas presupuestarios del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que han tenido que llevar a cabo sus obligaciones y políticas con menos medios de los que disponían hasta la fecha. Concretamente el ministerio dispone en el presente ejercicio económico cerca de un 30% menos de financiación respecto del año 2012, por lo que está obligado a la limitación de sus inversiones y a una priorización de las mismas mediante la revisión de las anualidades comprometidas. No obstante en el pasado Consejo de Ministros, por si sus señorías no lo saben, el Gobierno aprobó un real decreto por el que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a entidades del tercer sector, colaboradoras de la Administración del Estado, u organizaciones no gubernamentales que desarrollen actividades de interés general, consideradas de interés social en la protección del medio ambiente. La ley aplicable considera que la protección del medio ambiente es una actividad de interés general, que debe ser atendida con los ingresos que se generan cuando los ciudadanos marcan la casilla de interés social en su declaración del IRPF. Estas subvenciones se otorgarán por el procedimiento de concurrencia competitiva.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 410

26 de septiembre de 2013

Pág. 13

Y permítanme, señorías socialistas, que no ponga en entredicho la inteligencia del G-20, de la OCDE, de Funcas, de Morgan Stanley ni del comisario europeo, el señor Rehn, organismos muy diferentes que reconocen los esfuerzos que ha hecho España, y cómo está la senda de la recuperación. Señorías, no es el Gobierno del Partido Popular quien prescinde de un organismo independiente, que como bien saben es lo contrario a dependiente. Desaparece, utilizando las palabras del señor Herrero, porque no ha encontrado financiación privada o porque no ha sabido reinventarse, como ha hecho la agencia australiana que usted ha mencionado, que por lo visto se ha reinventado y ha conseguido financiación privada. Esto no quiere decir que no valoremos el trabajo de recopilación que ha desarrollado dicho observatorio ni la de su director o la de sus trabajadores, porque la valoramos. No obstante le recuerdo que se ha aprobado un real decreto que regula las subvenciones a entidades colaboradoras de la Administración y ONG que trabajan para proteger el medio ambiente, con cargo a la asignación tributaria del IRPF para fines sociales, y aquí posiblemente se podría acoger el nuevo observatorio. Este grupo parlamentario entiende y comparte las medidas presupuestarias inteligentes que adopte el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en función del interés general de nuestro país.

En cuanto a la autoenmienda presentada por su grupo a su propia iniciativa tengo que decir que me parece un tanto surrealista que los Presupuestos Generales del Estado deban ir acompañados de una memoria de sostenibilidad, a elaborar por el nuevo OSE. Me pregunto: ¿habría que dar el borrador de los presupuestos al observatorio antes de su aprobación en el Consejo de Ministros? ¿Cuánto tiempo sería necesario para que el observatorio elaborara esta memoria? ¿Es razonable que una entidad privada independiente sea la que realice este trabajo? ¿Cuándo se aprobarían entonces los presupuestos? ¿Un año después de presentar el borrador al OSE? ¿Cuándo ya se esté ejecutando el borrador? ¿O estamos haciendo una prórroga de presupuestos?

Sobre articular una vinculación institucional con el Congreso también tengo varias dudas. ¿Qué se propone? ¿Que el presidente sea nombrado por el Parlamento? ¿Usted de verdad cree que es conveniente que una entidad privada realice las funciones de una entidad pública? Porque parece que lo público y lo privado en este caso se están confundiendo.

Ustedes en mi opinión hacen oposición sobre la base de tres directrices. Una, el ya veremos; dos, recurrir al Tribunal Constitucional, y tres, anunciar la derogación de las leyes aprobadas. Yo les recomiendo por su bien que hagan realidad la frase del señor Rubalcaba de que, mientras no tengan alternativa programática, será muy difícil que sean alternativa de Gobierno. Por lo tanto, señorías, mi grupo parlamentario votará en contra de esta proposición no de ley. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez, en tanto en cuanto formo parte de esta Comisión y humildemente tengo la impresión de que he oído reflexiones colaterales al fundamento y al contenido de la proposición no de ley, por un tiempo de tres minutos puede replicar. **(Denegación.)**

Vamos a proceder a votar entonces la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, con la incorporación de la autoenmienda.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 8; en contra, 23; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.  
Señorías, muchas gracias por su asistencia.  
Se levanta la sesión.

**Eran las cinco y quince minutos de la tarde.**