



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

### CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

#### COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 562

Pág. 1

## SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

Sesión núm. 19

celebrada el miércoles 7 de mayo de 2014

Página

#### ORDEN DEL DÍA:

#### Comparecencias:

- Del señor presidente de la Associació per la Promoció del Transport Públic (Riol Jurado), para explicar el proyecto TREN 2020 que consiste en una propuesta que parte de un análisis riguroso para estimular el transporte de viajeros por ferrocarril. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000309) ..... 2
- Del señor presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público, PTP (Riol Jurado), para explicar la propuesta ferroviaria 2020. A petición del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 219/000617) ..... 2
- Del señor director de relaciones institucionales de Renault España y director de la Fundación Renault para la movilidad sostenible (Salas Hernández), para que explique sus propuestas sobre movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000583) ..... 13
- Del señor vicepresidente de Anfac, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Armero Montes), para que explique sus propuestas sobre movilidad sostenible. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000585) ..... 18

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las seis y treinta minutos de la tarde.

### COMPARECENCIAS:

- DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (RIOL JURADO), PARA EXPLICAR EL PROYECTO TREN 2020 QUE CONSISTE EN UNA PROPUESTA QUE PARTE DE UN ANÁLISIS RIGUROSO PARA ESTIMULAR EL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 219/000309).
- DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO (PTP) (RIOL JURADO), PARA EXPLICAR LA PROPUESTA FERROVIARIA 2020. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 219/000617).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, como la hora de esta Comisión es extraordinariamente singular, creo que debemos ser puntuales y cumplir el horario.

La Comisión hoy tiene como objetivo la celebración de tres comparecencias sobre temas referidos a movilidad sostenible. En primer lugar, la del presidente de la Associació per la Promoció del Transport Públic, don Ricard Riol Jurado, que ha sido solicitada tanto por el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió, como por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural; en segundo lugar, don José Vicente de los Mozos, director de la Fundación Renault; en tercer lugar, don Mario Armero Montes, vicepresidente de Anfac. Para poder sustanciar estas comparecencias en el tiempo previsto, vamos a dar la palabra, en primer lugar, al señor Riol; a continuación habrá un turno de portavoces y replicará el señor Riol.

Bienvenido, amigo Riol. Ya conoces la casa porque has venido otras veces. Creo que es importante que tengas ocasión de presentar este plan ante los diputados de esta Comisión en nombre de esta asociación, pero también del conjunto de entidades que promovisteis esta propuesta ferroviaria.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP** (Riol Jurado): En primer lugar, cómo no, quiero agradecer a la Comisión que nos permita explicar esta propuesta ferroviaria, de cuya presentación en Madrid mañana se cumple un año, basada en una diagnosis sobre el sistema ferroviario español, que nos llevó aproximadamente dos años —este estudio empezó hace tres años—, que contiene un conjunto de propuestas para abrir un debate sobre el modelo ferroviario español, con el fin de que responda a los objetivos que se piden al tren. Aunque esta sea la Comisión de Seguridad Vial, creemos que es oportuno presentarlo aquí y que a través de sus señorías se pueda trasladar a otros diputados que estén en la Comisión de Fomento o en otras, porque el ferrocarril es un tema muy transversal.

Soy el presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público, que fue la entidad que dirigió técnicamente el proyecto Tren 2020 por encargo de Comisiones Obreras, Greenpeace y WWF. ¿Por qué hicimos una propuesta ferroviaria alternativa? Básicamente hay tres grandes razones. En primer lugar, razones económicas y energéticas. España importa cada año combustible fósil por valor de 45.000 millones de euros, y creemos que es un lastre para la economía española, que nos hace depender del exterior. El modelo de transporte, como todo el mundo sabe, depende de la carretera, a pesar de las grandísimas fortunas que se han invertido en ferrocarril, lo que nos dio un toque de atención sobre la eficiencia de las inversiones realizadas hasta ahora. Una de las motivaciones del Plan Tren 2020 fue, por un lado, hacer algunos cambios en la estrategia ferroviaria nacional y, por otro, incrementar la productividad de lo que ya está hecho. Es decir, no se niega la realidad, lo hecho hecho está, pero en los tiempos que corren, con la crisis económica ya no nos valen los mismos principios de infraestructuras megalómanas para todos teniendo en cuenta el nivel de deuda de ADIF y el del Estado en su conjunto.

En segundo lugar, razones sociales. Cada vez va a ser más difícil sostener la movilidad privada, tanto para las cuentas del Estado como para las familiares. Mantener un vehículo privado, teniendo en cuenta la amortización del vehículo y los gastos, a cada familia le puede suponer entre 4.000 y 6.000 euros al año, y cada vez hay más gente en riesgo de exclusión laboral por motivos de movilidad. Por último, en tercer lugar, razones de seguridad vial. Como todo el mundo sabe, el ferrocarril es el medio de transporte terrestre más seguro que hay, y por eso creo que esta presentación tiene un buen encaje en la Comisión.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 3

Hicimos un diagnóstico donde vimos señales de alarma para plantear que en España las cosas no se estaban haciendo bien ni en el PIT ni en el Pitvi, y es que pese a ser el primer país europeo en kilómetros de alta velocidad, cuando miramos los kilómetros de ferrocarril que recorre de media al año cada habitante vemos que ocupamos un modesto puesto 16. Ahora estamos de enhorabuena, porque Renfe ha empezado a despertar de su letargo y están yendo mejor las cosas en lo que se refiere a la demanda, pero no tanto como para cambiar nuestro posicionamiento en esta comparativa europea. No deja de ser preocupante que tengamos récords en infraestructuras y que no estemos al menos en los diez primeros puestos en kilómetros recorridos en ferrocarril por habitante. Esta es una señal de alarma.

Otra señal es que las inversiones ferroviarias, al margen de cómo se han hecho, no han ido en solitario, no han sido una apuesta por el ferrocarril, sino que, en general, se enmarcan en una apuesta por la obra pública y no por la movilidad sostenible. En casi todas las provincias de España se ha apostado por la triple A: el AVE, la autovía gratis y el aeropuerto, sin una estrategia que priorizara unos modos frente a otros. No parece sensato mantener aeropuertos ultradeficitarios en capitales de provincia que tienen AVE a Madrid, cuando la mayoría de estos vuelos vienen a esta ciudad. Entendemos que esto ha sido un gran fracaso en la política de infraestructuras que hace que no tengamos más pasajeros por ferrocarril. Incluso atreviéndonos a dar por buena la inversión ferroviaria, que ha sido la más grande de Europa, no tenemos un acompañamiento de la demanda porque se ha invertido en todos los modos de transporte. Una cosa preocupante de esta inversión es que la carretera se ha hecho prácticamente gratis para el usuario. Con la nueva política de infraestructuras, en España casi todo son autovías libres de peaje. Esto provoca un abaratamiento extraordinario de los costes logísticos del camión y del coche, que bajan en picado, lo que va en detrimento del ferrocarril. El problema no solo es que tengamos la primera red de alta capacidad de Europa, que es otro récord, sino que además es prácticamente gratuita, a diferencia del resto de países de Europa, en los que si bien a veces, por ejemplo en Alemania, los coches no pagan la red viaria de alta capacidad, sí lo hacen todos los camiones a través de euroviñetas o tasas similares. España tiene la mayor red viaria de alta capacidad de Europa, pero generalmente es gratuita para camiones y para coches, que es una disfunción notable cuando nos comparamos con el resto de Europa. Si analizamos lo que ha pasado en el Estado desde el año 1990, vemos que se ha duplicado la red de alta capacidad, pasando de unos 5.000 kilómetros a cerca de 14.000 en unos veinte años, y que en este periodo lo que hace la demanda de miles de millones de vehículos/kilómetro al año es duplicarse en vehículo privado y multiplicarse 2,5 veces en camión. Por tanto, esta inversión en ferrocarril ha tenido una competencia bastante barata y dura.

¿Por qué nos obsesionamos con el tren? Porque hemos hecho un plan ferroviario. Si hubiéramos podido habríamos hecho un plan de movilidad nacional o al menos tendríamos que aspirar a eso. Para reconducir la parte ferroviaria, en primer lugar hemos hecho una verificación del ferrocarril. ¿Qué nos aporta el tren? ¿Por qué es bueno el tren? Este medio de transporte tiene tres ventajas intrínsecas que se combinan. La primera, es la seguridad. La segunda, la eficiencia energética, porque un vehículo ferroviario eléctrico, incluso comparado con un vehículo eléctrico por carretera, tiene ciertas ventajas de consumo energético por el bajo rozamiento de la rueda con el carril. La tercera, es una ventaja de capacidad. Hay que aprovechar la capacidad en áreas metropolitanas densas y en el transporte de mercancías. Estas tres ventajas son las que hemos verificado comparando todos los medios de transporte, incluso en un escenario utópico —porque todavía es una utopía— en el que la carretera se pueda electrificar. Aún imaginando un escenario muy optimista de un 20% de transporte eléctrico en carretera —que tardará muchísimo en llegar—, el ferrocarril no pierde su sentido, porque si está bien aprovechado suele suponer un 20% de ahorro de energía primaria frente a otros modos eléctricos por carretera. Lo malo es que en España aparte de la ampliación del AVE no ha habido planes de electrificación del transporte desde las grandes crisis del petróleo. El último gran proyecto de electrificación nacional es del año 1979. Lo que se ha hecho después básicamente va asociado al AVE o a alguna electrificación muy puntual. Sí se ha electrificado bastante más en FEVE, ferrocarriles de vía estrecha y ferrocarriles autonómicos, pero vemos que ha faltado una estrategia medioambiental y de incremento de la demanda. Ha habido una estrategia de obra pública, pero no de movilidad. Esto es lo que hemos querido cambiar con la propuesta que hoy os presentamos.

¿Por qué usamos tan poco el tren en España? Hay varias teorías, seguramente reales, cada una en su porcentaje. Por un lado, una oferta que a veces es poco competitiva, ya sea por tarifas o por frecuencia, incluso en algunos casos el tren no es competitivo ni en velocidad comercial. Por otro lado, la estructura demográfica poco agraciada. España es un país precioso en paisajes, pero es un drama geográfico a la hora de establecer una línea de ferrocarril, porque tiene todo lo malo: un perfil muy montañoso —es de los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 4

países más montañosos de Europa— y ciudades muy alejadas entre sí, por lo que la inversión para conectar dos ciudades siempre es muy elevada y la demanda escasa. Se pueden detectar algunos corredores con ciudades cada 100 kilómetros, toda la costa. Tenemos una estructura muy propicia para la ubicación de una línea de ferrocarril que sea rentable o muy utilizada, como las del centro de Europa, Italia o el norte de Francia, pero en general tenemos un gran donut, y excepto en Castilla y León y en el valle del Guadalquivir hay muy poca demanda. Además, sobre todo se ha invertido en alta velocidad, que no es movilidad cotidiana. El 80 % de los desplazamientos diarios en España se resuelven en menos de cuarenta y cinco minutos, con lo cual, centrar nuestra atención en líneas cuyas estaciones se separan cada 100 o 200 kilómetros, seguro que tampoco ha ayudado a incrementar esta cuota modal.

¿Qué ha pasado en el resto de Europa mientras España apostaba tanto por el AVE? Obviamente, también se ha apostado por la alta velocidad, pero ha habido mucha más inversión en el ferrocarril convencional, que es el sustrato no solo del largo recorrido, sino también de mercancías, regionales y cercanías. Suiza, que es el país con mayor cuota ferroviaria de Europa, con un 20 % de los kilómetros viajados al año, tiene una red unitaria que mezcla mercancías y viajeros. España tiene una cuota del 7 %, que afortunadamente se va incrementando, pero aún está lejos de Suiza. Lo que impera en Europa son modelos apoyados en el ferrocarril convencional, con algún tramo de alta velocidad que les da impulso, y sobre todo en planes de servicio. He aquí la gran novedad que venimos a exponer. En España nunca se ha planteado un plan de servicios por ferrocarril, siempre se ha hecho un plan de inversiones, de obra pública. En función de la demanda, el reto sería establecer un plan de servicios, y una vez que lo hayamos hecho, habrá que ver cómo están las vías. A veces no hará falta tocar nada porque la vía está bien, incluso hay veces que la vía está bien pero no hay servicio; otras veces habrá que mejorar el trazado sin necesidad de alta velocidad, y en algún tramo habrá que plantear algo como la Y vasca, porque la red actual no da para otra cosa que no sean viajes de cercanías. La gran diferencia que encontramos con Europa son los planes de servicio. Estos planes dependen de la demanda, no son homogéneos para todo el territorio, como se ha querido hacer en España con los planes de infraestructuras; pero homogéneos, atención, hacia Madrid, porque los planes radiales para la movilidad cotidiana de los territorios no dan igualdad de oportunidades.

Estos planes de oferta, que abundan, tienen su *focus* en la movilidad metropolitana y regional mediante sistemas de horarios cadenciados. Esto quiere decir que se establece que el tren tiene que pasar cada hora, en el mismo minuto, o cada dos horas y establecer correspondencias en los nodos principales. Esto es lo ideal, y lo que hace que a veces el tren se use tanto fuera de España, sin tener necesidad de poner una línea origen-destino para cada relación, sino cumpliendo horarios y llegando a los nodos. En Suiza se funciona así, no hay trenes directos entre todas las ciudades, sino que existe la posibilidad de cambiar, como si fuera una red de metro, y en vez de funcionar por frecuencia funcionan por horario; es decir, a las estaciones de transbordo llegan los trenes en punto y salen a y cinco. Este es el ejemplo Suizo, el del Benelux y el de los Länder alemanes, incluso del más pobre de ellos. ¿Dónde podríamos aplicar esto? En muchos puntos de España. Hemos puesto como ejemplo la red de Andalucía, que aproximadamente con cuatro líneas, coordinadas en Antequera-Santa Ana, podrían cubrir casi todos los orígenes-destino referidos a la capital-provincia. Son ideas que no se han llegado a plantear, que no son objeto de debate habitualmente. A veces, sin pensar en las consecuencias ni en los costes, debatimos sobre si nos ponen un Alvia a 250 kilómetros o un AVE a 300 kilómetros, que es una cosa poco importante, y no hablamos de cómo llegar rápida y cómodamente de Granada a Algeciras o de Sevilla a Córdoba.

Hemos analizado la política ferroviaria reduciendo la velocidad. Si fuera solo velocidad tendríamos más demanda que nadie, pero al final el tren hay que insertarlo en una cadena modal, entre un origen y un destino. Casi nadie tiene una estación en la puerta de casa. Aquí pongo el ejemplo del Tarragona-Sants, que lo puedes hacer en treinta y cuatro minutos desde el medio del campo o desde una estación céntrica, como es la de Tarragona ciudad en setenta minutos. Si fuera por tiempo, todo el mundo iría en el tren de alta velocidad, pero resulta que la línea convencional lleva cien veces más demanda debido a que el tren —en el caso del ferrocarril clásico— está inserto en una cadena modal, porque se puede llegar a la estación a pie, en bicicleta, en autobús urbano y se puede ir a la playa o al centro andando. En una estación que está en medio del campo, como ha sucedido en bastantes lugares de España, la demanda del ferrocarril se limita al largo recorrido, no hay demanda regional. Por tanto, no solo hay que analizar velocidad, sino la frecuencia, la intermodalidad y la accesibilidad.

El Plan Tren 2020 es un estudio ferroviario inédito en España, porque es la primera vez que se hace público este diagnóstico, es decir, que este estudio del ferrocarril no solo presta atención a los tiempos de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 5

viaje entre dos puntos de un mapa, sino a cómo llegamos a las estaciones, qué posibilidad de intermodalidad hay, etcétera. En el Plan Tren 2020 hay fichas para las grandes estaciones, hay un estudio línea por línea y todas las estaciones están calculadas respecto a la distancia de sus centros urbanos. Basándonos en ello se ha hecho una parametrización de distancias respecto al núcleo histórico, respecto al núcleo poblado, etcétera, para poder medir la accesibilidad de la población al ferrocarril. No es lo mismo la población que tiene acceso al tren en Segovia-Guiomar que en la estación de Ávila. Está parametrizado en todas las estaciones de España, lo que permite elaborar lo que llamamos una primera radiografía de la cobertura demográfica del sistema ferroviario español. Está pintado con distintos colores. Cuanta más carga tenga de habitantes por kilómetro de línea se intuye que la demanda será mayor. Ustedes pueden pensar que este estudio es muy grosero al dividir población entre kilómetros de línea. Efectivamente, es una primera aproximación, porque lo que se pretende es abrir un debate. ¿Se podría perfeccionar? Sí. Lo que le pedimos al Pitvi es que en vez de calcular los habitantes por kilómetros calcule la demanda real por corredor, ya que el ministerio tiene instrumentos, o debería tenerlos, para poder hacerlo.

También es cierto que esto nos permite hacer una primera aproximación de dónde está la demanda del sistema ferroviario español, porque aunque no es muy fino sí permite intuir por dónde van los tiros. Obviamente, en Madrid se nota la radialidad, porque tiene líneas con alta concentración de población a su alrededor. Luego podemos observar el corredor atlántico Ferrol-Vigo; el País Vasco; Pamplona-Zaragoza y el corredor central de Castilla y León. Burgos aparece muy mal precisamente porque la estación está en la quinta chimbamba, lejos del centro y esos pasajeros, esa población no carga en el Excel. Como hemos buscado algo parametrizable porque necesitamos priorizar las inversiones, Burgos cae porque, desde nuestro punto de vista, tomó una mala decisión urbanística. En cambio, Valladolid carga casi todo su potencial ferroviario en la línea, y por eso la línea que parte de Valladolid hacia Palencia es una de las que tiene más carga de habitantes por kilómetro en España. Obviamente el sistema de Cataluña, el corredor mediterráneo y el del valle del Guadalquivir también destacan por la alta carga demográfica.

Cuando hablamos de demanda desaparece aquella utopía de la homogeneidad, del AVE para todos y de esta promesa que ha alimentado un motor de obra pública imparable pero que ha dado pocos resultados. Este mapa se puede mejorar, por supuesto, pero ya se intuye que primero habrá que invertir en unos sitios, después en otros, y de esa forma ir recuperando las inversiones. El estudio también hace un diagnóstico de cuántos trenes pasan por las líneas, cuántos regionales, cuántos de largo recorrido, etcétera. Por el 18% de la red ferroviaria en España pasan menos de cuatro trenes al día, que es de una ineficiencia máxima, y el 45%, casi la mitad de la red, soporta menos de ocho trenes al día, aparte del largo recorrido, que no necesita un tren cada hora. ¿Qué tipo de movilidad cotidiana aspiramos a captar con estas circulaciones? Hay que tener en cuenta la realidad. Seguramente no se puede poner un tren cada hora a todas partes, pero necesitábamos establecer criterios de demanda, como hemos hecho antes.

Las velocidades medias no son tan malas como podría parecer en un país montañoso. Mezclando alta velocidad con convencional, cogiendo el tren más rápido por cada segmento de línea, la media son 99 kilómetros por hora, lo que nos hace intuir que hay corredores que sin mucha inversión, o prácticamente cero, podrían establecer un servicio ferroviario cadenciado e integrado. Se han pintado de color rojo las líneas que no son competitivas bajo ningún concepto y hemos puesto más de un 15% del tiempo de viaje respecto al coche. ¿Qué nos aparece? La red de FEVE para el tráfico regional de 100 kilómetros, de largo recorrido, y algunas líneas como el Teruel-Valencia —son cosas que se intuían— o el directo de Burgos, que en principio no puede captar gran cosa, porque aunque es uno de los símbolos de las reivindicaciones ferroviarias, mirando la demanda que puede captar esa línea comprobamos que seguramente no tendríamos que empezar por ahí. Para el largo recorrido también se ha tenido en cuenta el tiempo de viaje; aquí es más laxo el tema de la centralidad de las estaciones, no pesa tanto. Cuando hay alta velocidad o tramos de alta velocidad —no hace falta que la velocidad llegue al final— ya se compite con la carretera. Incluso el Alvia de Galicia es competitivo en estos momentos con la carretera, aunque no está acabada la línea entera.

Frente a esta diagnosis compleja de dónde están las estaciones, de cuántos trenes tenemos y de la intermodalidad, el Pitvi nos propone lo mismo que el PIT, pero un poco más ampliado, que es lo del AVE para todos. Este es un mapa totalmente surrealista y creo que tendríamos que ser honestos al menos marcando prioridades. No podemos pintar toda España con rayas, porque esto no se lo cree nadie, y hoy en día menos. Contra este modelo de AVE para todos, proponemos un modelo de servicios que tenga en cuenta el transporte público provincial-regional de cercanías, máximo aprovechamiento de la red actual,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 6

alta velocidad y convencional, red cadenciada integrada, como consecuencia del plan de servicios, y modelo de oferta. En cuanto al tema de los túneles urbanos, hay que empezar a integrar el ferrocarril, como hacen en Europa, de forma más barata. Al combinar plan de servicios y de infraestructuras, y estableciendo los plazos adecuados, empezaríamos a invertir en las líneas con más carga demográfica y menos requerimiento de infraestructuras con servicio; en las líneas con más carga demográfica pero peores prestaciones, mediante un plan de inversión en infraestructuras, y, finalmente, se podría abordar un plan para todos. Se han establecido también criterios para nuevos servicios de cercanías; un servicio mínimo bihorario para líneas con más de 2.000 habitantes por kilómetro y ciudades con más de 50.000 habitantes. Se trata de criterios transparentes que se puedan parametrizar para priorizar las inversiones.

Si tuviéramos que hacer algo para el año que viene, aquí pueden ver un plano con los primeros segmentos en los que se podría empezar a plantear un sistema ferroviario integrado, cadenciado, Murcia-Cartagena, Murcia-Alicante, Palencia-Valladolid-Medina del Campo, Vitoria-Pamplona, Huesca-Zaragoza, etcétera, que son sitios donde el tren ya compite en tiempos de viaje, pero en los que a lo mejor vas a la estación y hay tres trenes regionales al día —y no es broma—. El caso de Murcia-Cartagena es flagrante, porque tiene la vía, tiene el tren, pero no funciona. También se han propuesto medidas más económicas para el largo recorrido que se basan en el aprovechamiento de la red convencional.

Básicamente pasamos del mapa de todo en rojo y líneas a todas partes a uno en el que se aprecian matices, como los de velocidad máxima. No siempre hace falta ir a 300 kilómetros, porque a veces yendo a 160 kilómetros, como el Cataluña exprés, que yo citaba, de Tarragona a Barcelona, ya se compite, aunque el pobre no cumple horarios, pero si lo hiciera sería competitivo. Hay que ver estos matices y no pensar solo en alta velocidad. Como veis, aparecen los territorios insulares, porque si hablamos de transporte metropolitano resulta que hemos descubierto que en Gran Canaria y en Tenerife tenemos una de las mayores bolsas de población europea sin tren; también está la cuestión del ferrocarril incompleto de la isla de Mallorca. Hay que desarrollar políticas, como se ha hecho en los ferrocarriles autonómicos, especialmente los de la Generalitat, y nuevos criterios ante las líneas de débil tráfico. Contra el plan de Ineco, que era muy burdo, de cerrar lo que no funciona, hay que intentar establecer mecanismos para abaratar costes en esas líneas. ¿Cómo? Con trenes de menor consumo, que no necesiten tanto personal de mantenimiento ni de explotación, con trenes más parecidos al tranvía. Parece mentira que el país que ha desarrollado el tren modular más avanzado del mundo, que es el Talgo, no haya sido capaz de aplicar el concepto, más allá de la alta velocidad, a un tren modular, como ha hecho el sector del tranvía. Incluso contemplamos la posibilidad de elaborar el primer tren modular regional *made in Spain* porque de los grandes operadores de Europa, Renfe es el único que ha pasado olímpicamente del tema de las líneas de débil tráfico y de los trenes pequeños; es el único que no tiene trenes nuevos pequeños, y eso que tenemos tecnología única. Además, hay que contemplar modelos de gestión de ferrocarril, porque había líneas amenazadas, por las que nadie daba un duro, que ahora tienen una cobertura económica del 90%. Hay que investigar nuevas vías.

Hemos intentado reducir el coste de inversión respecto al plan oficial, aunque no es mucho menor, porque al tener que renovar líneas de ferrocarril y trazados no nos alejamos tanto en coste de una línea nueva; es decir, no quitamos un orden de magnitud al problema. Lo que proponemos en inversión ferroviaria es pasar del 0,39% del PIB al 0,24% mediante el abaratamiento de las propuestas; una moratoria en el plan de autovías, porque creemos que la red viaria de España está madura y la red ferroviaria convencional no tanto; una racionalización de aeropuertos —hemos pasado de los 4.400 millones de euros anuales a 2.500 millones—; y dar un fuerte impulso al servicio. No hay que invertir solo en infraestructuras, sino asegurar planes de cercanías metropolitanas y regionales, dialogando con las comunidades autónomas, para dar servicio, que es lo que la gente pide. Cuando la gente se sube a un tren pide un servicio y no le importa si los radios de curva son de una manera o de otra.

En cuanto al objetivo 20-20-20 de reducción de emisiones, creemos que es una parte a tener en cuenta. Si no hemos conseguido demasiados éxitos, pese a la mejora de Renfe en los dos últimos años, tenemos objetivos ambientales y económicos suficientemente importantes como para replantear los planes de infraestructuras y abordar un plan de servicio.

No sé si me he ajustado a los veinte minutos o me he pasado un poco. De todas formas, estoy a vuestra disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que ha estado perfecto, impecable. Además, supongo que va a dejar un ejemplar del informe para que se pueda distribuir a todos los miembros de la Comisión, a los que están

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 7

presentes y a los que no han podido venir. Creo que vale la pena disponer de esta documentación. Le agradezco muchísimo su aportación.

Comenzamos con las intervenciones de los diputados. En primer lugar, por el Grupo de La Izquierda Plural, tiene la palabra la señora Ortiz.

La señora **ORTIZ CASTELLVÍ**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida al compareciente, al señor Riol, que no es la primera vez que viene. Conocemos el buen trabajo que ha venido desarrollando la plataforma por el transporte público, pero queremos felicitar por él no solo a la plataforma sino también a Comisiones Obreras, a Greenpeace y a Adena, que trabajaron conjuntamente en este encargo. Es un informe excelente, que ya tuvimos la oportunidad de comentar, porque nos lo presentaron a los grupos parlamentarios. Es el tipo de estudios que debería hacer cualquier Gobierno, porque la sociedad debe cubrir esa laguna evidente que existe sobre la forma de abordar la movilidad de manera integral o sobre cómo cambiar el modelo.

Hay otra cuestión que sale del contenido de la intervención, pero que quiero comentar. Más allá de las dificultades, debidas al embudo existente, para que todas las comparecencias puedan tener lugar, sería bueno trasladar a los miembros de la Comisión de Fomento este informe, para que todos los diputados puedan disponer de él. Más allá de las comparecencias, en las que estamos, conociendo los ritmos del Congreso, sería oportuno.

Como decía, es un excelente informe, porque además de abordar el tema concreto del ferrocarril, nos da la oportunidad de ver una radiografía de cómo estamos, de cómo hemos hecho las cosas y de hacia dónde deberíamos ir. En La Izquierda Plural, cuando hablamos de movilidad, entendemos que estamos hablando de una cuestión estratégica para cualquier país. La movilidad tiene un impacto directo no solo en la forma de movernos, sino también en el medio ambiente, en la salud de las personas y en el planeta. Según el reciente informe del Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático, España es de los países que peor ha hecho los deberes, sobre todo en el sector del transporte, en cuanto a su contribución a las emisiones, y ahí están las cifras. Una de las cosas que se indican en términos medioambientales es que España es muy ineficiente en la forma de moverse, en términos de consumo energético y de emisiones, y una de las causas principales es la falta de movilidad en ferrocarril y la falta de electrificación de esa movilidad. Si comparamos las cifras, podemos ver que estamos a la mitad de la media europea en transporte de mercancías por ferrocarril. Esa es una de las grandes causas de que el sistema de movilidad español contribuya mucho más a las emisiones.

Más allá del tema de medioambiente, que para nosotros es fundamental, está la cuestión de la equidad. Cuando hablamos de movilidad hablamos también de un derecho de la población a poderse mover libremente. Estamos en un país en el que la mitad de la población no tiene carné de conducir y no se ha hecho una política que garantice el derecho a la movilidad. Cuando hablamos de equidad hablamos, primero, de garantizar que la gente se pueda mover, y segundo, de que pueda hacerlo independientemente de la renta, es decir, que los precios sean accesibles. El impacto de las tarifas es un debate creciente tanto a nivel metropolitano, como de cercanías y regionales, sobre el que nos gustaría que el compareciente se extendiera un poco más. El hecho de optar por un modelo de alta velocidad ha tenido impacto no solo en el desplazamiento o cierre de servicios de ferrocarril de proximidad o más cotidianos, sino también en las tarifas, a las que mucha gente no puede acceder. También hablamos de equidad a nivel territorial. Hay zonas que tienen muy limitado su derecho a movilidad porque no forman parte de los grandes ejes. Con esta filosofía de las grandes infraestructuras y de que somos los campeones del mundo en la tecnología de la alta velocidad, se nos ha olvidado que el objetivo último es garantizar el derecho a la movilidad. A lo mejor, haciendo trenes más pequeños, no tan rápidos y menos costosos, tranvías o adaptaciones de tranvías, podríamos garantizar que más gente accediera a ese derecho.

Otro tema es la economía. Al principio del informe plantean que España ha gastado el doble y el triple de la media europea en inversión en infraestructuras en los años de bonanza. Cuando a todo el mundo le iba bien, nosotros gastábamos tres veces más. Se puede decir que teníamos un déficit de infraestructuras. Seguramente era así, pero no se ha gastado todo lo bien que se debería haber gastado, porque ahora la mayoría de la población debería estar notando esa gran cobertura y no es así. Al revés, con el modelo por el que hemos optado, entre aeropuertos cerrados y líneas de alta velocidad con estaciones desubicadas de los núcleos de población, hemos cerrado líneas de ferrocarril que cumplían el objetivo de servicio y no el de inversión. Me gustaría que se extendiera algo más sobre el impacto negativo que ha tenido en la movilidad por ferrocarril ese modelo concreto por el que se ha optado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 8

Por otro lado, el modelo en el que se está insistiendo y que ha sido una hipoteca para el desarrollo del ferrocarril no se basa solo en la apuesta por la alta velocidad, con el coste que ha tenido, sino en la apuesta por las autovías y las autopistas, porque al final se han tomado decisiones al servicio de la amortización de esas autopistas que han tenido como consecuencia no invertir en ferrocarril. Ahora incluso se está apostando por desdoblarse autovías o hacer autovías libres de peaje, mientras desaprovechamos líneas de ferrocarril que no estamos utilizando.

Para terminar, una de las cosas que es importante plantear cuando hablamos de economía, de lo que nos cuesta y de cómo se financia, porque también tiene impacto en la desigualdad, es la euroviñeta. España debería plantearla. Debería ser un instrumento de financiación de las líneas de ferrocarril y una limitación a la competencia desleal.

Lamento tener que ausentarme, pero leeré la respuesta. Aunque no esté presente en toda la Comisión, podré acceder a la transcripción.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Quiero dar las gracias al compareciente, porque su explicación ha sido estimulante.

Básicamente nos ha dicho que hemos optado por una opción —no lo ha dicho usted, lo digo yo— de nuevos ricos. Lo más bonito no es necesariamente lo más útil. Cuando empezó la red del AVE se nos vendía que, a diferencia del avión, era una opción que podía parar en puntos intermedios que nunca podrían tener un aeropuerto rentable. De su explicación he deducido que no está cumpliendo esta función. Esta sería una de mis preguntas.

Usted ha dicho: Hemos hecho un informe partiendo de la realidad de lo que hay. Sí, pero ha hablado de trenes que paran en medio del campo, de trenes que no paran en sitios en los que podrían parar o que pasan lejos. ¿Cómo se arregla esto? ¿Hay alguna opción? Lo veo contradictorio con aprovechar todo lo que se tiene.

Si me permite, voy a hacer una apreciación muy local. He visto en rojo la línea Barcelona-Puigcerdà. No tengo claro que esta sea una línea roja, porque aparte de que pasa por mi ciudad —lo que seguro que no me influye en absoluto—, pasa por ciudades que tienen centenares de miles de habitantes. Es razonable pensar que si se desdoblara dejaría de ser una línea roja. Siento que sea un tema tan local, de un chico de Mollet del Vallès, pero me ha llamado poderosamente la atención ver en rojo un fragmento que no lo sería en absoluto si la línea estuviera desdoblada.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Guillén Izquierdo, en representación del Grupo Socialista.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: En primer lugar, en nombre de mi grupo, quiero agradecer al señor Riol su presencia entre nosotros y la exposición que nos ha hecho sobre un estudio que, a nuestro modo de ver, es riguroso y adecuado a los objetivos de la política de transporte de la Unión Europea. No olvidemos que España no es una isla en materia de transporte, sino que tiene unos condicionantes marcados por el Libro Blanco del Transporte Europeo y tenemos que adecuar nuestras infraestructuras a lo que establece esa normativa. Además, nos parece oportuno. ¿Por qué? Porque en estos momentos estamos en pleno periodo de alegaciones de un documento que ha presentado el nuevo Gobierno, que es conocido por todos y que se llama Pitvi. Estoy convencido de que el Gobierno va a establecer una interlocución con ustedes para que le puedan explicar su punto de vista en torno al transporte público y, en concreto, en torno al transporte ferroviario. Teniendo en cuenta que ustedes van con intención constructiva, el Gobierno haría bien en escucharles.

He leído con mucha atención las trece conclusiones a las que ustedes han llegado, con algunas de las cuales entenderá que no estamos de acuerdo. No voy a hacer más que una somera mención a ellas. Ustedes parten de una tesis, que es que ha habido una apuesta por el AVE, por las autovías gratis y por los aeropuertos que ha hecho que la capacidad del transporte ferroviario de viajeros se vea mermada. A nosotros no nos parece que haber construido autovías en este país y que esas autovías sean gratis sea nada malo. Creemos que este país ha entrado en la modernidad en materia de transportes, con unas infraestructuras en carreteras homologables a las de cualquier país de los más desarrollados del ámbito europeo y unas infraestructuras en ferrocarril que nos han puesto en un lugar puntero. Eso no debería ser

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 9

malo, porque ayuda a la competitividad, a la eficiencia, a la modernidad y al desarrollo económico del país. Por tanto, entenderá que no podamos estar de acuerdo. Por cierto, sería hora ya de que homologáramos algo que la normativa europea ha homologado. En la Comisión de Fomento ha habido muchas discusiones sobre el concepto de alta velocidad. La directiva de interoperabilidad no habla de la alta velocidad como aquella que consiste en que todos los trenes circulen a 300 kilómetros por hora, dice que es aquella que supone que los trenes vayan desde 160 kilómetros por hora hasta 300 kilómetros por hora. ¿En función de qué? Algunos trenes en función de la orografía de sus trazados irán a 160 kilómetros por hora y a eso esa directiva de interoperabilidad lo llama también alta velocidad. Hay una confusión en la que caemos todos, porque en esa directiva no se habla ya de velocidad alta y ese es un concepto que nosotros utilizamos con demasiada frecuencia. La alta velocidad es lo que es y lo que dicen las directivas europeas que es: que pueden circular trenes entre 160 y 300 kilómetros por hora.

Hay una segunda cuestión en la que tenemos alguna discrepancia. Todos hemos tenido una cierta hipocresía. Resulta que en este país se han construido líneas de alta velocidad porque ha habido una demanda tremenda en todos los territorios, una demanda de la mayoría de los ciudadanos, y todo el mudo ha empujado hacia eso; y cuando digo todo el mundo es todo el mundo, incluso los que ahora dicen que no se tenían que haber construido líneas de alta velocidad y que había que haber invertido en líneas convencionales. Yo soy de un territorio que es muy pequeñito y que usted ha nombrado. Soy de Teruel. Allí hubo grandes manifestaciones de movimientos ciudadanos porque querían que el AVE Madrid-Levante pasara por Teruel. ¿Sabe quiénes encabezaban aquellas manifestaciones y quiénes estaban en ellas? Todos, desde la izquierda hasta la derecha, desde los sindicatos hasta las asociaciones de vecinos, todos. ¿Sabe cuál es el problema? Que cuando ahora en nuestro territorio nos damos cuenta de que hay otros territorios de España a los que ha llegado la alta velocidad, nos dicen que ya no se lleva —y lo puedo entender—, pero ya no se lleva tampoco que nos arreglen una línea convencional para que los trenes puedan viajar a 160 kilómetros por hora, porque no somos competitivos. Somos conscientes de que no somos competitivos, pero la compañera de Izquierda Unida ha dicho que hay una cosa que se llama equidad. Ya sé que el trazado entre Teruel y Valencia no es competitivo, pero no lo podemos mirar así. ¿Por qué no miramos si es competitivo un trazado que una los puertos de Bilbao con los de Valencia? A lo mejor ese sí que es competitivo en tráfico de viajeros y en otra cosa muy importante, que es en la que tendríamos que incidir: el tráfico de mercancías. Así lo dicen todas las organizaciones empresariales con las que hemos podido hablar. No voy a insistir más en esto, porque tendremos mucho tiempo para hablar.

En cuanto al resto, compartimos lo que ustedes dicen. Si acaso, echamos en falta que en ese estudio no se hable más de seguridad, que es un concepto muy importante, más desde el punto de vista de una Comisión como la de Seguridad Vial.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Fumero.

La señora **FUMERO ROQUE**: Quiero dar la bienvenida en nombre de mi grupo a don Ricardo Riol y agradecerle que haya asistido a esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible para hacernos partícipes de este estudio diagnóstico sobre la red ferroviaria española, aunque, como ha dicho al inicio de su intervención, fue presentado hace casi un año.

Nuestro grupo está de acuerdo con muchísimas de las conclusiones de este estudio y con muchas de las aportaciones que ha compartido con nosotros esta tarde aquí. El ferrocarril tiene muchísimas ventajas en materia de capacidad, de eficiencia energética y de seguridad. Estamos de acuerdo en que lo hecho hecho está y en que no es fácil. Nos enfrentamos a un reto complicado, que hay que afrontar de manera coordinada y transversal. Por eso el Gobierno está trabajando de manera coordinada con los diferentes ministerios que tienen competencia en esta materia y con las distintas administraciones públicas, buscando el consenso entre todos ellos y haciendo partícipes a asociaciones como la que usted representa. Valoramos muy positivamente todas estas ideas, que sirven para enriquecer un debate no solo ambiental sino también social y económico.

No estamos de acuerdo con algunas conclusiones. Ha mostrado usted algunos gráficos, pero hay que tener en cuenta que es un estudio que se presentó hace un año y que los gráficos muestran la evolución de la oferta y la demanda desde 1990 hasta 2009. Quizás habría que adaptarlos a los nuevos datos, al nuevo escenario en el que estamos en este momento y a los nuevos indicadores. Se habla de la crisis ambiental, energética y económica que existe en este país y es cierto. Realmente, nos gustaría hacer más, de una manera más ágil y más rápida, pero la situación económica es muy complicada y cuando el Partido Popular llegó al Gobierno solo en materia de fomento había una deuda de más de 40.000 millones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 10

de euros. Hablamos de eficiencia energética, pero hay que recordar el déficit tarifario de casi 27.000 millones de euros. En definitiva, es una situación muy complicada, en la que hay falta de recursos, pero coincidimos en que hay que hablar más de servicios y atender a criterios de demanda para prestar un servicio más competitivo.

Se ha hablado de lo importante que es cumplir con los objetivos 20-20-20. Estamos en esa línea. Vamos a cumplir con todos estos compromisos medioambientales. Estamos en un proceso de cambio, un proceso en el que el Gobierno está trabajando por un modelo económico y productivo, buscando una doble vertiente, generando una economía verde y premiando a las empresas por generar economía limpia en vez de penalizarlas por las emisiones de gases contaminantes. Ejemplos de las medidas que está llevando el Gobierno son, entre otras, el Plan Aire, el Plan PIVE, el PIMA Sol o el PIMA Tierra. Se ha avanzado, pero hay que hacer muchísimo más. No es suficiente, pero estamos en la línea. Hay que ser realistas sobre las capacidades que tenemos y sobre los recursos con los que contamos para establecer prioridades.

Si nos centramos en el transporte público ferroviario, todos conocen el Plan de racionalización del transporte ferroviario que el Ministerio de Fomento ha puesto en marcha y con el que se pretende reorientar la política ferroviaria española, ya que, tal como usted ha puesto de manifiesto, se ha gastado muchísimo y sin conseguir una movilidad sostenible y eficiente en la práctica. Dicho plan —lo ha comentado la compañera de Izquierda Unida— persigue garantizar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos mediante el transporte público, optimizando sinergias dentro del modo ferroviario. Los servicios se están reorganizando sobre la base de algo tan de sentido común como la demanda, manteniendo e incluso incrementando las oportunidades de viaje en todos los servicios actuales, mejorando el funcionamiento de las paradas facultativas y la reorganización de frecuencias. Entendemos que se debe seguir trabajando en esa línea.

Hay algunos datos positivos que hemos conocido recientemente y que son el resultado de la aplicación de políticas de estímulo para incrementar la demanda, como la reducción de tarifas o las ofertas puntuales. Ha habido un incremento del 18,5% desde marzo de 2013 a marzo de 2014 en el número de viajeros y un incremento del 16,7% en toneladas transportadas durante el mismo periodo. Simplemente quiero recordar que en Semana Santa se consiguió un récord de viajeros en un solo día, con más de 110.000 viajeros.

Voy terminando. Quiero trasladarle algunas cuestiones. Quisiera saber cómo valora este tipo de medidas —por ejemplo, la reducción de tarifas— que está planteando el Gobierno. ¿Cree que ayudan realmente a que el incremento de pasajeros no sea puntual sino estable?

Ha nombrado usted a Canarias —yo soy canaria— y ha hablado de Tenerife y de la necesidad de comunicar ciudades como Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas de Gran Canaria con el sur de la isla. Hablaba de ciudades con más de 100.000 habitantes y de utilizar el tren como solución más eficiente y sostenible medioambientalmente, pero cuando hemos presentado allí este proyecto hemos tenido muchísimos problemas. Ha habido denuncias de colectivos, como Ben Magec, y partidos políticos que se han opuesto a este tipo de soluciones, por entender que son parciales, que no resuelven el problema de la movilidad en las islas y que son muy caras, porque estamos hablando de más de 1.000 millones de euros. ¿Cómo cree que podríamos concienciar a estos colectivos que frenan la puesta en marcha de estos proyectos? ¿Cómo cree que podríamos concienciar a los ciudadanos a utilizarlo más?

Termino como empecé, agradeciendo su comparecencia aquí esta tarde y diciendo que el Gobierno está trabajando en consonancia con la estrategia europea 2020. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Riol, para responder a todos ustedes.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO, PTP** (Riol Jurado): Voy a seguir el orden de intervención.

Doña Laia Ortiz ha hablado de tarifas y voy a conectarlo con la valoración de los cambios de la política tarifaria que me ha pedido la señora Fumero, para así poder hacer un balance. El balance es positivo, porque es la primera vez que Renfe es capaz de ofrecer un récord de viajeros sin pérdida de ingresos. Se ha dado un golpe de timón en la política de largo recorrido que ha sido positivo. Me he referido varias veces a un cambio tendencial en los últimos dos años, no solo en temas tarifarios sino también en servicios en algunos segmentos de largo recorrido, que hemos celebrado. Hay algunos cambios en Renfe, como la puesta en servicio —gracias al estímulo de la Generalitat de Catalunya— de un núcleo nuevo de cercanías en Girona y en Tarragona, mediante acuerdos entre administraciones que llevaban mucho tiempo pendientes. Es decir, no todo es malo ni mucho menos. Si comparamos la evolución de la demanda de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 11

Renfe con la del año 1990, podemos apreciar que está mejor que entonces, pero hemos hecho la comparación con Europa, porque hay que compararse con los mejores. Obviamente, en este momento, de las muchas cosas que están yendo mal, por la crisis o por lo que sea, el largo recorrido en Renfe está despuntando como algo anticíclico, con un cambio en las políticas tarifarias.

Vuelvo a lo que preguntaba Laia sobre lo que podemos hacer con las tarifas. Se puede ir mucho más lejos, sobre todo fuera del ámbito del largo recorrido. En el sistema ferroviario español tenemos una casuística muy concreta. Por ejemplo, para una línea en la que no haya muchos trenes —puede haber un Talgo, un regional o un regional exprés— se pueden dar cuatro, cinco o seis tipos de tarifas distintas, de forma que es imposible crear un bono de diez viajes para cualquier tren que vaya por esa línea y es imposible hacer políticas de fidelización. Queda mucho por hacer en la integración tarifaria de los servicios de Renfe. Renfe se hace la competencia a sí misma en la fidelización de los usuarios. Esto es bastante anómalo, porque normalmente se establece un precio por kilómetro o por intervalo de kilómetro y a partir de ahí se puede cobrar un suplemento si es un tren de alta velocidad o de prestaciones especiales. No tenemos una tarifa base común para todo tipo de trenes y esto es especialmente necesario en líneas en las que hay poco servicio y hay que aprovechar el tren que pase, sea un Talgo o sea el que sea. Este es un cambio que se debe dar en el tema tarifario. Hay otros cambios que se pueden aplicar, como la política de grupos. Por ejemplo, sale más caro ir solo en tren que ir en coche compartido o con cinco personas. ¿Qué hace la Deutsche Bahn? Hace unos billetes regionales, los Länder-Tickets, que cuestan lo mismo para una persona que para cinco. De esta forma, son competitivos con los coches de alta ocupación. Son políticas que van a comerse su trocito de mercado, incluso siendo empresas públicas. Este tipo de políticas de fidelización nos faltan todavía. Reconociendo que ha habido un cambio, consideramos que falta mucho más. También falta la integración tarifaria metropolitana en toda España. Cuando hay un núcleo integrado, Renfe se tiene que acoplar a él. Hace unos años, en Asturias, Renfe se salió por discrepancias relacionadas seguramente con la mala financiación del transporte público. Por último, en el tema tarifario hay que incluir políticas puerta a puerta. Hay operadores ferroviarios que se han adentrado incluso en la gestión del *car sharing* o de las bicicletas compartidas. En Alemania hay 2 millones de bicicletas explotadas por Deutsche Bahn. Tienen más bicicletas que vehículos en operación. Esto es un intento de acercamiento al puerta a puerta y de captación del mercado dentro de la cadena modal que no siempre hemos tenido en cuenta y en el que hay campo por recorrer.

El señor Guillaumes preguntaba cómo hacer compatibles las líneas rápidas con las líneas accesibles a nivel territorial, cómo hacer ese *mix* entre convencional y alta velocidad. A veces, con un pequeño enlace, sin transformar nada, sin crear una línea nueva, podemos hacer un *bypass* desde el AVE que empalme con la convencional y vaya al centro de las ciudades. Por ejemplo, para ir a Soria no haría falta crear una línea nueva desde Madrid; se podría aprovechar el AVE que ya existe y enlazar con la convencional en el punto en el que se cruzan. Para ir a Tarragona centro se ha propuesto —además con mucho consenso en el territorio— aprovechar durante 20 kilómetros la línea convencional y enlazar luego con la alta velocidad. Ya hemos pasado del debate de las grandes líneas puerta a puerta a los enlaces convencional-alta velocidad y en casos concretos se puede hacer. En el plan se hace una propuesta línea a línea en la que hay mucho de mezclar convencional con alta velocidad para sacar lo mejor de la autopista ferroviaria y de la carretera comarcal que llega al pueblecito, que es la vía convencional.

Sobre la línea de Puigcerdà, lo que aparece en rojo, que no quiere decir malo, ni a cerrar, sino que hay 1.000 ó 2.000 habitantes por kilómetro, es el tramo Ripoll-Puigcerdà, pero si cogemos la línea Puigcerdà-Barcelona sale serigrafiada en verde con unos habitantes de 3.500 a 6.000 por kilómetro de línea. Por tanto, no aparece. Podríamos pensar que la propia diagnosis no oficial marca peligro, pues las líneas en todos los vectores aparecen en rojo, que no es el caso de Puigcerdà, es el caso del directo de Burgos, por ejemplo, o de la línea Orense-Zamora, porque podemos poner todo el sentimiento del mundo, pero es que no hay nadie entre estas dos ciudades, salvo Puebla de Sanabria, que es muy pequeño.

Señor Guillaumes, en cuanto a los aeropuertos, subvencionar aeropuertos no rentables es un *rara avis*. Normalmente, sí que se subvenciona el transporte público en todo el mundo porque pocas líneas dan dinero, sistemas nunca dan dinero, solo algunas líneas dentro del sistema, pero subvencionar aeropuertos deficitarios la verdad es que es una cosa bastante nuestra. Aquí tendríamos que hacer un replanteo, sobre todo en las ciudades que ya tienen AVE y que pueden enlazarse. Creo que no habría que poner el foco en mantener aeropuertos regionales, sino en conectar los aeropuertos potentes con la red ferroviaria estatal.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 12

Es un reto mucho mejor, porque conectar Barajas con el sistema ferroviario en alta velocidad significa conectar la red ferroviaria española al mundo, y es mucho más productivo que lo otro.

Por lo que se refiere al señor Guillén Izquierdo, del PSOE, aunque el lenguaje que utilizo es crítico, lo que pedimos es un cambio de la política ferroviaria, pero no la destrucción de todo lo que se ha hecho. Personalmente yo no estoy en contra del AVE Madrid-Sevilla, incluso puedo llegar a entender que se hiciera el primero por la situación que había de colapso ferroviario en Despeñaperros. No soy crítico con absolutamente todo, pero creo que a nivel tendencial se ha apostado únicamente por la alta velocidad y eso ahora ya es caduco. Un plan de infraestructuras que solo plantea un AVE por provincia y no planes de servicio, ya ha caducado. Planteamos un cambio, y aprovechando incluso todo lo que hay hecho, no es destructivo.

En cuanto a que las autovías son modernas, si son nuevas son modernas, pero a veces están mal planteadas. Una autovía que se plantea al lado de una autopista es siempre una mala inversión pública, porque hay que subvencionar al operador gestor de la autovía, de la autopista previa, por descensos de tráfico, y además operativamente no trabajan bien la capacidad del sistema. No tiene sentido lo que se está haciendo en el corredor mediterráneo y además no se da en ningún país europeo que haya una autovía paralela a una autopista. Búsquenlo en Google maps, si quieren, a ver si es normal. ¿Esto es moderno? Para mí es tirar el dinero y eso que soy del corredor mediterráneo que en principio lo pedimos todo, pedimos vía doble en una línea de tren colapsada, pero el concepto de la modernidad de autovía *per se* no. Obviamente, ¿había que hacer autovías en España? Sí, pero es que tenemos el récord absoluto de Europa y además el récord en las que no paga nadie, ni el camión ni el coche. Entonces, sí que haría falta modelar el discurso, no cerrarlas todas, aunque a lo mejor algún tramo sí. Esta autopista de Toledo que querían atravesar hasta Ciudad Real era una barbaridad. Era una barbaridad y además atacaba, de hecho, una de las líneas más rentables de alta velocidad de Europa que es Madrid-Sevilla, que fue barato y lleva a muchísima gente.

¿Ha sido una tendencia global compartida por una inmensa mayoría de la población el AVE? Sí. No estaba acusando ni al PP ni al PSOE, que son los que han mandado más, pero sí que es verdad que había una ilusión colectiva, y las ilusiones ya se han caído, se ha pinchado el globo y hay que reaccionar, y este plan tiene que ayudar a reaccionar, tiene que utilizarlo el Gobierno y la oposición para hacer un debate transparente con indicadores como los que hemos hecho aquí que se pueden mejorar y hacer un plan de servicio que se derive de infraestructura, nunca al revés. Es un estudio instrumental.

Para acabar, en principio he matizado lo que se nos ha dicho, creo que forma parte del debate. No estoy en contra de ninguna de las observaciones que se me han hecho al final, únicamente tengo un pero, que es sobre la reorientación de servicio público que el Gobierno ha hecho en el último año. Yo creo que va en la mala dirección, porque se hizo un listado de la demanda de las líneas y de los euros que costaba cada viajero y aquellas que costaban más se cerraban. Esto no es intentar sacar partido bueno de las cosas, es lo fácil: números rojos, quito el servicio y que sea lo que Dios quiera. Podemos tirar para adelante y seleccionar líneas. Se hizo una lista negra —para hablar en plata— y estamos pidiendo una lista blanca. Hemos dado elementos de velocidad comercial, de accesibilidad a las estaciones, de líneas que son competitivas con estaciones céntricas. Pues yo aceptaría desplazar recursos ferroviarios, maquinistas y material móvil, a una lista blanca, pero es que el Gobierno nos dio una lista negra. Si de lo que se trata es de estimular la demanda del ferrocarril, ya que tenemos una industria puntera y tenemos muchas oportunidades de diseño de material móvil y de red actual, hagamos la lista blanca y el plan de servicios. Esa sería la conclusión principal.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Riol, por sus aportaciones, que han sido interesantes. Yo invito a todos los miembros de la Comisión a analizar el documento que nos ha dejado, que es muy interesante. La información también está disponible en las webs de todos los organismos que han participado en la redacción del Plan Tren 2020. Asimismo, atendiendo a la sugerencia, vamos a hacer llegar al presidente de la Comisión de Fomento este documento para que pueda repartirlo a todos sus miembros. Señor Riol, le agradecemos su presencia.

Vamos a suspender durante dos minutos la sesión para poder recibir al siguiente compareciente.  
**(Pausa).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 13

— **DEL SEÑOR DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE RENAULT ESPAÑA Y DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN RENAULT PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE (SALAS HERNÁNDEZ), PARA QUE EXPLIQUE SUS PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000583).**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, vamos a sustanciar la comparecencia que inicialmente había sido dirigida a don José Vicente de los Mozos, presidente de la Fundación Renault para la Movilidad Sostenible, que va a ser realizada por don Ernesto Salas Hernández, presidente de Relaciones Institucionales de la Fundación Renault, a quien agradezco muchísimo su presencia. Entre nosotros es ya una persona conocida por los miembros de la Comisión y, por tanto, estamos seguros de que sus aportaciones van a resultar también muy interesantes.

Don Ernesto Salas, tiene usted la palabra.

El señor **DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE RENAULT ESPAÑA Y DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN RENAULT PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Salas Hernández): Quiero agradecer la invitación a Renault para asistir a esta Comisión. Efectivamente, don José Vicente de los Mozos no ha podido asistir y, en su lugar, asistiré yo. Para quienes no me conozcan yo soy director de Relaciones Institucionales de Renault España y director de la Fundación Renault para la Movilidad Sostenible. A veces las palabras se cambian un poco, pero el orden correcto es ese.

La verdad es que tuve el placer de recibir a una buena parte de los miembros de esta Comisión, creo que fue a finales del 2012, en nuestra factoría de Valladolid, pero para los que no nos conocen permítanme que les dé unos pequeños datos para centrar lo que es Renault en España. Renault está presente en España desde principios del siglo XX, industrialmente desde hace sesenta años; tenemos cuatro factorías, dos en Valladolid, una en Palencia y una en Sevilla; tenemos la sede de Madrid; fabricamos cerca de 300.000 vehículos al año, lo que supone un 10% de la producción mundial del Grupo Renault; fabricamos más de un millón de motores al año, lo que supone el 40% de todos los motores que fabrica Renault en el mundo; casi un millón de cajas de velocidades, que es el 30% de todas las cajas que fabrica Renault en el mundo; exportamos el 80 o el 90% de estas producciones; matriculamos cerca de 100.000 vehículos en el mercado local y somos unas 9.000 personas en el conjunto de las empresas que formamos el Grupo Renault España.

A continuación, voy a intentar explicarles muy brevemente por qué y cómo, por un lado, la movilidad sostenible forma parte de la estrategia de Renault y, al mismo tiempo, constituye una de sus prioridades en términos de responsabilidad social y de ahí esta fundación cuya génesis también les voy a explicar un poco. Voy a ser muy breve. No llevo *power point* para que no se distraigan, vamos a recuperar el poder de la palabra y luego me someto a sus preguntas.

Cuando habla un fabricante de automóviles normalmente relaciona movilidad con los coches en las ciudades en el mundo desarrollado y la verdad es que la movilidad es más amplia: la movilidad de las personas, por motivos privados y profesionales, a corta, media y larga distancia y para cada uno de los casos hay un transporte o varios que pueden ser adecuados, y la movilidad de mercancías, igualmente a corta, media y larga distancia e igualmente en cada caso puede haber distintos medios que sean deseables. En todo caso, la movilidad es necesaria, la movilidad de las personas en respuesta a un anhelo legítimo de libertad de movimiento y la movilidad como necesidad de un mundo cada vez más globalizado en el que las transacciones comerciales ya no conocen fronteras ni continentes. Por tanto, desacoplar desarrollo económico e incremento de transporte, de bienes y de personas, es francamente difícil. Pero como en Renault somos fabricantes de automóviles, efectivamente voy a centrar mi reflexión en el automóvil, tanto vehículos de turismo como comerciales ligeros, en el entorno principalmente urbano.

Les invito a compartir una pregunta, y es si será sostenible la movilidad urbana a nivel mundial con la tendencia que muestra actualmente. La primera evidencia es que la situación de movilidad no es igual en todas las regiones del mundo ni es igual en todos los países de un mismo continente. La realidad es que, mientras que en los países desarrollados la producción y el mercado del automóvil es prácticamente de reposición, en los países emergentes los mercados crecerán a medida que un mayor número de personas salgan de la pobreza. Por tanto, la producción mundial de automóviles pasará del orden de los 60 millones anuales en la actualidad a alrededor de 100 millones, poco más o menos, en una década. La segunda evidencia es que la población mundial se concentra en las ciudades. Actualmente, más del 50% de la población mundial vive en entorno urbano y se calcula que esa cifra alcanzará alrededor del 70% a mitad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 14

de este siglo, en torno al 2050. De nuevo la realidad es que a lo largo del siglo XX y hasta nuestros días las ciudades se han adaptado al automóvil y no al revés. Es innegable que los fabricantes hemos hecho y hacemos enormes esfuerzos para reducir la contaminación y el consumo de nuestros vehículos al mismo tiempo que se reduce el ruido, que aumenta la seguridad y que crece el confort, lo que constituye a veces objetivos que son contradictorios entre sí: por ejemplo, si aumentamos el equipamiento de seguridad, posiblemente vamos a aumentar el peso del vehículo, vamos a aumentar necesariamente el consumo y van a aumentar las emisiones de CO<sub>2</sub>. Pese a todos estos esfuerzos y vista la tendencia mundial, el automóvil la verdad es que corre el riesgo —dicho entre comillas— de morir de éxito. Renault es consciente de que forma parte de un problema y también quiere formar parte de la solución. El automóvil tiene que cambiar su relación con el entorno y por ello nuestro *claim* comercial es en inglés *Renault drive the change*, es decir, que conducimos el cambio hacia un nuevo paradigma del automóvil. Ahora bien, la solución para hacer la movilidad sostenible no puede ser la movilidad imposible. La estrategia de Renault es la de una empresa comprometida con la movilidad sostenible para todos. Por tanto, la primera responsabilidad como fabricante es ofrecer productos que respeten al usuario, a los ciudadanos, al medio ambiente y que además sean económicamente responsables, es decir, ofrecer tecnología que sea asequible para el mayor número de personas posible. Por ejemplo, Renault es de las empresas con menores emisiones medias de CO<sub>2</sub> del mercado europeo: 114,7 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro en el año 2013. Continuamos mejorando nuestros motores convencionales para que cada vez consuman menos y emitan menos contaminantes. Fíjense también en la cantidad de elementos de seguridad que actualmente van de serie en los vehículos y que, echando la vista atrás, hace muy poco era un equipamiento opcional. Seguimos avanzando, ahora incorporamos la conectividad y en un futuro veremos elementos de conducción autónoma.

Renault es también pionero en ofrecer una gama completa de vehículos cien por cien eléctricos. ¿Por qué? Porque el 87% de los desplazamientos en entornos urbanos en Europa son de menos de 60 kilómetros al día, lo cual es plenamente compatible con la autonomía —tienen del orden de 150 kilómetros— de las baterías de nueva tecnología de ion-litio. Los vehículos eléctricos son los únicos de cero emisiones durante su utilización e incluimos en cero emisiones el cero ruido. Por otra parte, las emisiones medias de CO<sub>2</sub> en la generación de energía eléctrica necesaria para recargar las baterías también mejoran los motores de combustión interna. Por otro lado, los costes de utilización de un vehículo eléctrico son menores que los convencionales y con unos precios de venta similares a un vehículo térmico equivalente la ecuación es muy racional —subrayo la palabra racional— para muchas necesidades reales de movilidad para usuarios particulares y profesionales en entornos urbanos y periurbanos. No me olvido del tema de la recarga. Este no debería ser un problema en un mundo electrificado como el que vivimos, pero no voy a profundizar en el vehículo eléctrico. Tuve ocasión de hablar con más profundidad a la Comisión en Valladolid sobre el vehículo eléctrico y además pudieron ver la línea de fabricación del modelo Twizy que hacemos allí. Además, cuando Renault dice que quiere llevar la movilidad sostenible a todos, está pensando también en personas con movilidad reducida. Renault es la única marca que permite a una persona con discapacidad llevarse desde un concesionario un vehículo adaptado a su problema, es decir, que no compra el vehículo y luego se va a un taller donde lo adapta, sino que se le da respuesta a su problema y, lamentablemente, la casuística que hay en personas con discapacidad es muy amplia.

En definitiva, la responsabilidad social debe formar parte de la estrategia de una empresa a la vez que la responsabilidad social debe ser coherente con la propia estrategia de la empresa. ¿Cómo hacemos esa convergencia entre estrategia y responsabilidad social en Renault? Desde el año 2009 los cuatro ejes fundamentales de la política de responsabilidad social corporativa de Renault a nivel mundial son los siguientes. Primero, la educación; segundo, la seguridad vial; tercero, la promoción de la diversidad social y la igualdad de oportunidades entre los colectivos con riesgo de exclusión y, por último, la movilidad sostenible. De estos cuatro ejes, los dos primeros habían sido tradicionalmente parte de la acción social de Renault, mientras que los dos últimos, el de diversidad y movilidad sostenible, no habían sido formulados de una manera explícita hasta este año 2009. A su vez, estos cuatro ejes prioritarios teníamos que adaptarlos a la realidad de cada uno de los países donde está implantado en el mundo, No voy a entrar en detalles, pero el diagnóstico local que hicimos en España nos llevó a la conclusión de que antes de que se inventara la palabra responsabilidad social Renault ya la practicaba en España. Por ejemplo, con los empleados desde el año 1963 hay un sistema de becas y de instalaciones deportivas o, por ejemplo, en el ámbito del medio ambiente fuimos pioneros creando en el año 1972 el primer servicio especializado de medio ambiente a nivel industrial. Tendría varios ejemplos de las cosas que hemos hecho, pero lo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 15

detectamos que nos faltaba a nivel de Renault España era un instrumento capaz de proporcionar la movilidad sostenible más allá de la oferta empresarial y capaz de dar coherencia a todas nuestras acciones sociales en relación con los demás campos prioritarios marcados por Renault, como mencionaba antes. Por ello es por lo que en el año 2012 creamos en España la Fundación Renault para la Movilidad Sostenible. El patronato está integrado por representantes de todas las sociedades del grupo en España. Con esta fundación pretendemos fomentar la movilidad sostenible más allá de la actividad industrial, comercial o financiera que realizan cada una de estas empresas que forman parte del grupo en España. Tiene poco más de un año de vida pero la Fundación Renault para la Movilidad Sostenible ha hecho bastantes cosas en el poco tiempo que lleva funcionando y les voy a poner varios ejemplos de cómo tomando la movilidad sostenible como eje principal intentamos conectarla con otros campos.

Hemos realizado, por ejemplo, acciones que enlazan movilidad sostenible, educación y seguridad vial, como ha sido el patrocinio que hemos hecho y seguimos haciendo de cursos de seguridad para jóvenes en las islas Canarias, donde el nivel de siniestralidad es notablemente elevado, es mayor que en la Península. En nuestra página web, si teclean en Google Fundación Renault Movilidad Sostenible accederán a nuestra web y verán que tenemos un apartado donde tenemos varios consejos de seguridad vial que puede ver cualquier ciudadano. Por otro lado, la vinculación de la movilidad sostenible con la educación ha venido a través de los premios al mejor proyecto fin de carrera relacionado con la movilidad sostenible que convocamos en todas las escuelas de ingeniería de España y vamos ya por la tercera edición. También la donación a través de la fundación de material pedagógico relacionado con el automóvil tales como motores, cajas de velocidades, manuales de utilización que hacemos a numerosos centros de formación profesional y a universidades de toda España. Asimismo, en la web de la fundación se pueden descargar contenidos pedagógicos que están dirigidos a adolescentes en materia de seguridad vial y de movilidad sostenible.

Una referencia de movilidad sostenible y respeto a la diversidad social ha sido la escuela de carrovelismo que la fundación ha patrocinado en Castilla y León junto a la Confederación de Asociaciones de Discapacitados Físicos, Cocemfe. Para el que no lo conozca, un carrovela es un carro ligero, es una estructura muy ligera, que se mueve con una vela tipo windsurf y que tiene la característica de que una persona con discapacidad puede manejarla prácticamente con una mano, es decir, en igualdad de condiciones que una persona sin discapacidad; es decir, una persona sin discapacidad puede competir con una persona con discapacidad. Además, para los casos extremos, personas con parálisis cerebral, se le puede adaptar un pequeño sidecar y pueden experimentar el movimiento. Esta iniciativa ha permitido a muchos discapacitados experimentar la libertad, el contacto con la naturaleza y la velocidad sin riesgo, y todo ello con una propulsión tan sostenible como es el propio viento. Por eso, no es de extrañar que nuestra nadadora paralímpica más laureada, Teresa Perales, haya aceptado el nombramiento como embajadora de la fundación. Para nosotros Teresa es un estímulo de superación constante.

Finalmente, un ejemplo de promoción de la movilidad sostenible en sí misma son los premios a las mejores prácticas en movilidad sostenible que otorgamos en tres modalidades: grandes empresas, pymes emprendedores y organismos públicos. Los organizamos en colaboración con el Club de Excelencia en Sostenibilidad del que formamos parte, este año tenemos en marcha ya la segunda edición y contamos con la presidencia de honor de sus altezas reales los príncipes de Asturias. La primera edición el año pasado tuvo una magnífica acogida y las candidaturas en todos los campos son de un gran nivel. El resultado, en definitiva, es que la Fundación Renault para la Movilidad Sostenible nos está permitiendo aprender y me atrevo a decir que en cierta medida también se ha convertido en poco tiempo en una referencia en esta materia dentro de la sociedad española, y este año y los sucesivos vamos a seguir perseverando en la misma dirección.

Con esto finalizo mi intervención. Como he prometido, he sido breve. Agradezco su atención. Espero que esto haya respondido a lo que esperaban y en el tiempo que nos queda, que sé que vamos a acortar un poquito, estoy dispuesto a responder a las preguntas que me quieran formular.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a empezar el turno de los portavoces. En primer lugar, el señor Guillaumes, portavoz de Convergència i Unió.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: En primer lugar, gracias por su intervención y también por su trabajo. Veo que también desde la empresa privada se tiene esta conciencia de elemento social que implica su propio trabajo industrial. La pregunta sería —de hecho, tiene que ver casi con la primera línea de su afirmación—: Cuando los países que en este momento están en desarrollo, los llamados países

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 16

emergentes, lleguen —si pueden llegar— a un nivel similar al nuestro en materia ya no de automoción sino a todos los niveles, ¿esto será sostenible? Estoy pensando en la China de 1.200 millones de habitantes, en la India de 1.000 millones de habitantes, etcétera. ¿De verdad la mejora tecnológica que usted ha insinuado puede llegar a absorber el daño producido por la incorporación de esta masa de ciudadanos, con todo el derecho, al bienestar del que nosotros gozamos?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Bienvenido, señor Salas.

Usted ha puesto de manifiesto distintas cuestiones. No cabe duda de que el coche lo que representa ante todo es libertad, conexión punto a punto, y hacia una diferenciación entre el ámbito urbano y el ámbito rural. ¿Cuál considera usted que es el coche del futuro en el ámbito urbano? ¿El coche eléctrico puede ser una solución para realizar en un futuro grandes desplazamientos?

Hacia también referencia a la responsabilidad social de la empresa, en la que Renault tiene un compromiso, y ha puesto distintos ejemplos. Le pregunto: ¿Es compatible un desarrollo, un programa de responsabilidad social con la competitividad que tiene en estos momentos el sector del automóvil? ¿En qué medida aporta valor añadido?

También quisiera hacer una pregunta sobre prestaciones. Hoy día la innovación avanza en distintos ámbitos —seguridad, eficiencia energética, medio ambiente—, pero a veces los usuarios del automóvil nos encontramos con un elenco de prestaciones que en muchos casos están infrautilizadas, porque resulta muy difícil sumergirse en esas prestaciones, en el conocimiento técnico; a veces se limita a un aprendizaje superficial que tiene una vida muy corta.

Por último, el ciclo de vida del producto. En cuanto al coche del futuro, me gustaría saber qué vida va a tener, si la va a ampliar o van a ser ciclos de vida más cortos, con una renovación más intensa. Estas son algunas de las cuestiones que me ha suscitado su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora vamos a dar la palabra, para acabar el turno de representantes de los grupos parlamentarios, al portavoz del Grupo Popular vicepresidente de la Comisión, el amigo Telmo Martín.

El señor **MARTÍN GONZÁLEZ**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, muchas gracias, señor Salas, por su comparecencia. Ha sido una exposición muy clarificadora sobre la movilidad sostenible y quiero felicitarle por la apuesta firme que la Fundación Renault está haciendo en este sentido. Es un buen ejemplo del nuevo modelo industrial y económico.

El sector del automóvil ha aprovechado estos años de crisis para ganar competitividad y afianzarse como un sector estratégico en la economía española. De hecho, creo recordar que es el tercer sector de exportación en España. Para demostrarlo, ahí están las importantes inversiones que han realizado los fabricantes y el aumento de las exportaciones. Y lo ha hecho este sector siendo capaz, a la vez, de convertir los efectos del cambio climático; tema muy importante y objetivo que compartimos de manera integral todas las administraciones y el propio sector.

Estos días hemos conocido datos muy esperanzadores sobre el mercado interior, como es el incremento del 16 % en la venta de coches nuevos en los cuatro primeros meses de este año, y solo en el mes de abril este incremento ha sido del 28,7 %, alcanzando las 80.174 matriculaciones. Los incrementos del mercado interior y del exterior son la mejor garantía de más empleo y nuevas inversiones de los fabricantes en el futuro. El Gobierno de España ha diseñado una estrategia para reducir las emisiones contaminantes. La media de edad del parque automovilístico español sigue siendo alta, de 11,3 años en estos momentos, con las consiguientes repercusiones para la seguridad vial y el medio ambiente. El Programa de incentivos al vehículo eficiente, el denominado plan PIVE, está siendo fundamental para esta estrategia, además de ser un elemento dinamizador para concesionarios y fabricantes de automóvil, con más de 110.000 operaciones últimamente.

Voy a ir terminando, para no ser más pesado que algunos compañeros. Quería aprovechar su presencia aquí, señor Salas. Usted ha explicado perfectamente el trabajo que están haciendo en la fundación y yo quiero poner en valor las actividades de la Fundación Renault para el fomento, la divulgación y la investigación en movilidad sostenible. Me quería parar en un tema. Yo estuve visitando su página cuando preparaba esta intervención y me llamó la atención —quiero destacarlo— positivamente el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 17

concurso al mejor proyecto de fin de carrera, que usted ha tocado un poco, pero me gustaría que hiciera una valoración de lo que supone esta iniciativa para ustedes en cuanto a colaboración con las universidades públicas y privadas, y sobre las nuevas propuestas que estén contemplando. Desde el Grupo Parlamentario Popular les animamos a que sigan trabajando como lo están haciendo ahora y le agradecemos sus aportaciones, que nos ayudan a buscar soluciones y a poner en marcha iniciativas más importantes de cara a la movilidad sostenible.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar la palabra al señor Salas para que pueda responder a las preguntas que le han sido formuladas.

El señor **DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE RENAULT ESPAÑA Y DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN RENAULT PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Salas Hernández): Si he anotado bien, tenía en primer lugar una pregunta sobre si será sostenible la movilidad, el transporte urbano, en los llamados Brics. Cuando yo lanzaba esta pregunta retórica al aire estaba pensando en esto y estaba insinuando que millones de habitantes de estos países tienen el mismo derecho que los habitantes de los países desarrollados a tener un sistema de libertad de movimiento como el que otorga un vehículo cuando accedan al mercado. Les voy a dar un dato que posiblemente no es muy preciso, pero el orden de magnitud sí es correcto. Si no recuerdo mal, hace unos quince años el mercado en China era de un millón de vehículos al año y ahora mismo es de 15 millones. Voy a conectar esto con el vehículo eléctrico, que se ha mencionado antes. El vehículo eléctrico no solamente tiene importancia para mejorar la calidad del aire y la calidad de vida de los países desarrollados, sino que tiene un componente geoestratégico, porque el Gobierno de China es consciente de que su aire será irrespirable —ya es difícilmente respirable, recordemos las Olimpiadas— si todos los vehículos que circulan por sus ciudades son de combustión tradicional. China no tiene petróleo, China tiene litio. La tecnología de baterías se está desarrollando fundamentalmente en Asia. Por tanto, la introducción y el desarrollo del vehículo eléctrico no solamente tiene un interés social en Europa o en el mundo desarrollado, sino que tiene también un interés geoestratégico porque por otros lugares lo van a utilizar y lo van a promocionar.

Tengo varias preguntas, una de ellas es cuál es el vehículo del futuro en ambiente urbano. Dependiendo del futuro al que nos vayamos, no lo sé. Yo le diría que en el momento actual es un *mix* de la distintas opciones que hay. Es verdad que ahora mismo se incorporan nuevas opciones a ese *mix*, como es el vehículo eléctrico, que no es una opción de futuro, sino que es una opción de presente; somos ya muchas marcas las que tenemos una oferta de vehículos que funcionan, y yo les animo a todos a que los prueben, porque hay un antes y un después en la percepción del vehículo un vez que se ha probado y que responde a muchas de las necesidades de ese entorno urbano. Pensemos en ciudades como Madrid o Barcelona, donde hay muchos hogares que están multimotorizados, donde hay muchos hogares en los que el segundo o el tercer vehículo no sale jamás de ese entorno urbano. Es otro, el vehículo grande, el que se utiliza para ir de vacaciones. En mi intervención decía que es una opción bastante racional, lo que ocurre es que es un producto nuevo y además hemos tenido la mala suerte de sacarlo en un momento de crisis, en el que si no se vende el vehículo tradicional con facilidad, es más difícil vender un vehículo que supone una ruptura. Pero yo diría que la motorización eléctrica es una solución para la movilidad urbana que ya existe; no obstante, tienen que convivir una serie de tecnologías distintas. Cada vez sacamos mejores vehículos tradicionales, cada vez se incorporan otras tecnologías como puede ser el gas y en un futuro más lejano posiblemente el vehículo de hidrógeno esté ahí, pero de momento el vehículo eléctrico no se ve de manera inmediata para grandes desplazamientos.

Haría falta, hoy por hoy, una infraestructura bien de recarga rápida o bien de sustitución de batería suficiente, lo cual es un pequeño círculo vicioso. No se justifica una inversión porque no hay suficientes vehículos. Eso sucederá en el momento en que exista un parque suficientemente grande y posiblemente también cuando la autonomía de las baterías mejore. Porque el vehículo eléctrico no es nuevo, el vehículo eléctrico se estudió desde el inicio de la automoción; ha habido iniciativas donde las baterías existían, pero eran muy grandes. La tecnología de ion litio ha conseguido reducir ese volumen y tener la autonomía suficiente como para que sea factible en estos entornos que decíamos, porque, si lo piensan bien, normalmente vamos sobredimensionados de autonomía. ¿Qué sucede? Que para un desplazamiento grande haría falta ese tipo de infraestructuras. Esta tecnología de ion litio lo que ha hecho ha sido cebar la mecha, es decir, hasta ahora había un nivel de proyectos de investigación de nuevas tecnologías de baterías que estaban dormidos, no había un estímulo. Ahora esto ha traído el estímulo y muchos más centros de investigación están viendo alternativas al ion litio, con lo cual no tenemos ahora mismo una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 18

visibilidad clara, pero sí que es razonable pensar que puede haber otra serie de alternativas de más autonomía en un futuro no inmediato, pero sí razonable. Me preguntaba sobre la compatibilidad de la responsabilidad social con el mercado. Se lo voy a reformular en otro sentido, difícilmente una empresa va a poder estar en el mercado si no es responsable socialmente. Ese es el resumen que lo enmarca todo, lo cual no quiere decir que no sigamos compitiendo ferozmente en el mercado.

Me preguntaba si no estaban sobreequipados los vehículos. No sé si era exactamente esa la cuestión.

El señor **GORDO PÉREZ**: Capacidad instalada que en muchos casos no se utiliza por desconocimiento, porque el conductor o el usuario no conoce ya que no hay un sistema reglado de enseñanza en el funcionamiento de esas prestaciones. Muchos automóviles a lo mejor tienen unas prestaciones en distintos ámbitos (seguridad, navegación) que están a un rendimiento de un 40, 50 o 60 %, depende del conductor y depende de la implicación que tenga. La percepción que se tiene desde el fabricante.

El señor **DIRECTOR DE RELACIONES INSTITUCIONALES DE LA FUNDACIÓN RENAULT ESPAÑA Y DIRECTOR DE LA FUNDACIÓN RENAULT PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE** (Salas Hernández): Vamos a distinguir dos momentos. Es verdad que actualmente se están incorporando todos los temas de navegación y de interconectividad. Lo que me dice me viene bien porque vamos a tener que dar un tirón de orejas a la red comercial, que son los que deberían explicarle al usuario el uso. No obstante, hay una serie de equipamientos que el usuario no ve pero que están ahí. Hay elementos de seguridad pasiva y activa. Los que son de seguridad pasiva, ojalá no tengan que verlos funcionar nunca. Los que son de seguridad activa, ojalá tampoco, pero ahora mismo si hacen el ejercicio de ver el equipamiento de serie que tenía un vehículo en los años 1990, 1995, 2000 o 2005, verán cómo en moneda constante el precio no ha subido mucho y, sin embargo, el equipamiento *value for money* —permítame la expresión en inglés, no me sale mejor en español en este momento— es muy elevada. Tiene una serie de elementos de los que el cliente no tiene ni siquiera que preocuparse; los tiene dentro y los utiliza de una forma inconsciente. Es verdad que respecto a los temas de conectividad y de electrónica siempre decimos todos lo mismo, que nuestro hijo los maneja muy bien y que a nosotros nos cuesta.

Por último, me hablaba del ciclo de vida del producto. El ciclo de vida del producto ha venido acortándose por la enorme competencia que hay en este mercado, lo cual hace que los vehículos se queden obsoletos; dicho de otra forma, tenemos que renovar modelos con ciclos de cinco o seis años. Hace unos años esto no era así. Recordamos determinados modelos que nos acompañaron toda la niñez. Ahora nosotros mismos en fabricación cuando estamos empezando a lanzar un producto estamos pensando ya en que no se nos escape la inversión del siguiente, porque va a ser muy corta.

Me hacía una pregunta sobre el concurso, sobre los premios a los mejores proyectos. ¿Qué nos ha permitido a nosotros? Nos ha permitido entrar en muchas universidades donde no éramos conocidos. Renault es una marca conocida de automóvil, pero quizá como empresa no lo era. Y quizá no era conocida nuestra componente de responsabilidad social y de impulso de la movilidad sostenible. Esto ha hecho que nos conozcan porque nosotros lanzamos un mail y una cartelería a los directores de todas las escuelas de ingeniería de España. También ha permitido que a través de esto, algunas escuelas se pongan en contacto con nosotros ofreciéndonos su capacidad de investigación o pidiéndonos material didáctico para hacer prácticas, pidiéndonos visitas de alumnos. Esto nos ha permitido que haya más permeabilidad entre la empresa y el mundo académico de lo que teníamos antes. En algunos casos nos hemos hecho más amigos mutuamente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Salas, por su capacidad de síntesis, por su amabilidad y por haber aceptado hoy la invitación de esta Comisión para participar en nuestros trabajos.

Vamos a suspender durante dos minutos la Comisión para recibir al nuevo compareciente. **(Pausa)**.

### — DEL SEÑOR VICEPRESIDENTE DE ANFAC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (ARMERO MONTES), PARA QUE EXPLIQUE SUS PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000585)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión con la última de las comparecencias. En este caso se trata de la de don Mario Armero Montes, vicepresidente de Anfac, Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Dándole, si me permite, la bienvenida a la Comisión, le agradezco mucho —la sesión de hoy de la Comisión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 19

está siendo un tanto accidentada por la propia hora a la que hemos tenido que realizarla— su presencia. Sabe que luego va a haber un turno de intervención para formular preguntas y una segunda intervención del compareciente. Tiene la palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE DE ANFAC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES**, (Armero Montes): Señorías, es para mí un honor estar aquí. Para Anfac, que somos una asociación de la llamada sociedad civil que nos dedicamos sobre todo a promocionar la industria del automóvil, fabricación y mercado en España, es una excelente oportunidad estar aquí y poder explicarles un poco nuestros planteamientos en torno a seguridad vial y movilidad sostenible, medio ambiente.

Me van a permitir que muy rápidamente —sé que tienen ustedes prisa, que ha sido un día largo y por eso voy a intentar hacerlo brevemente— pase unas páginas, que espero que estén ustedes viendo y que están a su disposición, que muestran, primero, unas pinceladas respecto a la industria del automóvil, al mercado del automóvil, para luego pasar a los temas de seguridad y sostenibilidad.

El automóvil en el mundo. Eso es algo importante, y les voy a plantear que España es una gran plataforma de fabricación y de exportación de automóviles. En el mundo del automóvil representa el 7,5% del mercado mundial, del comercio mundial, y además es algo que va en aumento. Es decir, este año se venderán en todo el mundo 86 millones de vehículos y se espera que en pocos años lleguemos a 100 millones de vehículos al año, lo cual significa que es un sector con recorrido, un sector con crecimiento. Lo importante es que queremos que el 2,5% de todos estos vehículos se fabriquen en España y que España sea uno de los principales fabricantes de automóviles. En España tenemos una realidad bastante impactante, tenemos una huella histórica del sector del automóvil muy importante; tenemos diecisiete plantas de funcionamiento en diez comunidades autónomas, con un reparto o una diversificación geográfica que creo que es muy oportuna. Saben ustedes que genera una industria auxiliar de enorme importancia, de fabricaciones de componentes, de transportistas, un ecosistema alrededor del automóvil, y tenemos las mejores marcas. Los mejores fabricantes del mundo están establecidos en España con su mejor tecnología y con su mejor producción. Eso hace que seamos ahora mismo el segundo fabricante de Europa en turismos y el primer fabricante de Europa en vehículos comerciales, y eso es un privilegio que tenemos en España, que nos hemos merecido toda la sociedad y que hay que cultivar.

El índice de producción industrial, que es una de las referencias que nosotros seguimos —para nosotros es casi lo más importante, producir en España más que en otros países—, la verdad es que ha tenido un vuelco espectacular. En los últimos doce meses ha crecido un 11,3 el índice de producción industrial en la fabricación de vehículos. Esto es espectacular, a mí me gustan mucho todas las industrias que generan riqueza en el Estado español, pero realmente no hay ninguna que esté por encima de los dobles dígitos en cuanto a aumento de riqueza y capacidad de actuación. Tampoco quiero abrumar con grandes cifras, pero quiero decirles que fabricar más en España requiere que se invierta más; el sector ha anunciado más de 3.500 millones de euros de inversión, que eso luego se sustenta en nuevos modelos. Como se decía antes, cada vez un modelo dura menos tiempo, con lo cual lo importante es que en España las fábricas tengan una cartera de muchos modelos, puesto que el ciclo de tiempo es más reducido. En España tenemos ahora asignados treinta y nueve y la previsión es que de aquí a doce meses tengamos cuarenta y cinco. Voy a dar algún dato más para poner en referencia respecto al año 2003. En el 2003 las fábricas produjeron por importe de 30.000 millones de euros en España —eso es solo la cifra de lo que sale de fábrica, no lo que son las filiales comerciales—, lo cual supera el 3% del PIB español. Pero además se compraron componentes españoles, contenido español, en servicios, en tejido auxiliar, por 20.000 millones adicionales, que se quedaron en la industria de todo el Estado español. Y, por último, nuestras exportaciones en 2013 solo en automoción fueron de 37.000 millones de euros, solo superados en 1.000 millones por otra excelente industria, la industria agroalimentaria.

Y en la España de hoy, que hoy mismo presentábamos a varios miembros del Gobierno español, nos encontramos con unos buenos datos de progreso y de mucho trabajo. En el primer trimestre del año se ha crecido en la producción de coches en España casi un 11%, en marzo un 27%. El índice de producción industrial —como les decía— es un 11,3. La exportación de vehículos en el mes de marzo ha crecido un 20% en España; vehículos que exportamos a más de ciento veinte países y que son fabricados aquí, en España. En el primer trimestre el total es de un 7,8% de aumento de exportaciones. Las ventas, gracias a los planes de renovación, han crecido de enero a abril un 16,2%, con volumen bajo porque la crisis fue muy fuerte en España, pero con unas enormes ganas de crecimiento; ahí está ese dato del mes

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 20

de abril, donde las ventas de automóviles crecieron un 28,7, con todo lo que ello implica para todos los sectores y los diferentes impactos transversales. También les puedo decir que en empleo, en el primer trimestre del año, la EPA muestra 6.000 empleos nuevos en fabricación de automóviles, dato importante porque ya se está creciendo también en empleo en las fábricas. Un último aspecto importante, porque en España necesitamos empleo, necesitamos inversión y necesitamos exportación, pero también necesitamos crédito, es que la inversión crediticia para la adquisición de vehículos creció en el primer trimestre un 11,68, porque los fabricantes de coches también tienen financieras de marca, siendo las financieras Renault Credit y Volkswagen Finance las que más están apostando por la financiación y aceptan más crédito con más riesgo en España.

Les cuento todo esto, pero teniendo siempre en cuenta la realidad de que el mercado, a pesar de ese crecimiento tan fuerte, está muy bajo. En España, en el año 2007 —año, para que nos entendamos todos, quizás de la fiesta, año de mayor crecimiento en todo—, se vendieron 1,7 millones de turismos en España. Esta cifra era probablemente excesiva, en ese año había mucho crédito y ahora ha bajado. Pero la crisis ha sido feroz, por lo que en el año 2013, con planes de incentivos, ese 1,7 millones se ha reducido a 720 unidades en turismos. Por tanto, estamos con un buen crecimiento, pero muy lejos de lo que es el mercado natural español; para que me entiendan, lo normal en España es tener un mercado de 1,2 millones de vehículos al año de renovación de la flota. Esta enorme crisis que afectó muchísimo al sector del vehículo y que ha sido devastadora a nivel de ventas, ha generado un gran problema, que constituye mi principal mensaje en esta Comisión de Seguridad Vial: el envejecimiento del parque español. En el año 2004, el 69,2% del parque tenía menos de diez años, era un parque razonablemente joven; con la crisis, en el año 2012 esta cifra ha bajado al 58% y si nos vamos al 2013, no me extrañaría que estuviéramos en el 53%. Esto hace que, hoy por hoy, la edad media del parque español sea de 11,3 años. Estamos en unos niveles parecidos a los de países mucho menos desarrollados y fuera de la órbita del G-5 del automóvil, que está constituido por Alemania, Italia, Francia, Inglaterra y España. Repito, estamos con una edad media muy envejecida, lo que tiene severas implicaciones en la seguridad vial y también en la sostenibilidad.

El parque se ha envejecido en todo, en turismos, en autocares para llevar niños y adultos, en camiones, en furgonetas —la famosa furgoneta se ha convertido en la fragoneta que vemos por las calles—. Cuando estamos en Madrid o Barcelona vemos los mejores parques, pero cuando todos ustedes van por ahí, ven coches en una situación lamentable, incluso abandonados en la cuneta, algo que no se veía antes de la crisis y de la situación económica. Las implicaciones del envejecimiento son muy claras. Tienen un clarísimo impacto negativo en seguridad, en medio ambiente y en ahorro energético. En seguridad, está claro que la posibilidad de fallecer en un accidente de tráfico se triplica en los coches de más de diez años. Un vehículo de hoy duplica e incluso triplica el equipamiento de seguridad respecto de un vehículo antiguo. Este gráfico que tienen ustedes en la parte inferior izquierda es importante e interesante por lo siguiente: Los vehículos de cero a cuatro años, que son razonablemente jóvenes, tienen una tasa de mortalidad del 2,4, cuando son los que se desplazan más por España, ya que un coche nuevo hace muchos más kilómetros; sin embargo, si lo comparan con los vehículos de diez a catorce años, la tasa de mortalidad sube al 5,05. Ustedes me preguntarán: ¿Por qué baja en los de más de veinte años? Porque los de más de veinte años se mueven mucho menos y no tiene la misma incidencia. Pero fíjense cómo de cero a cuatro años respecto de diez a catorce años, prácticamente se multiplica por dos el riesgo de mortalidad, no de colisión. Si nos vamos al capítulo de medio ambiente y ahorro energético, un vehículo nuevo consume un 30% menos en combustible que un vehículo de hace quince o veinte años. Un vehículo de los años setenta, que todavía circulan —y muchos— por España, emite lo mismo que cien vehículos de hoy, y los motores de hoy en día producen cincuenta veces menos de óxido de nitrógeno, calidad de aire (no sólo CO<sub>2</sub>), que los coches antiguos.

El fabricante invierte en tecnología. Saben ustedes que la industria del automóvil es el primer inversor en I+D en toda Europa, en fábricas y en productos, con 30.000 millones de euros invertidos en el año 2013. Aquí en España somos el segundo o el tercero con más de 1.000 millones. ¿Y en qué invertimos, en que se invierte el dinero? En menor impacto ambiental, en mayor eficiencia energética —es decir calidad de aire por un lado, pero CO<sub>2</sub> por otro—, en seguridad vial y también invertimos en lo que es el fin de vida del vehículo, no olvidemos, porque a veces se nos olvida, qué pasa con el coche a achatar. Lo que les puedo decir es que es una industria que funciona bien porque hay una obligación, que cumplimos, de reciclar el 85% del peso de un vehículo. Eso está ocurriendo ahora mismo en España y dentro de muy poco tiempo, por obligación europea, estaremos en el 95% de reciclaje de todo el peso del vehículo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 21

Este cuadro que les muestro viene a compatibilizar los tres elementos que les hemos dicho: calidad de aire, óxido de nitrógeno, CO<sub>2</sub> (reducción de emisiones) y seguridad vial. Este es un cuadro que nosotros hemos trabajado con Tráfico, con la directora general de Tráfico, y creo que es importante. Este cuadro lo hicimos por una pregunta muy clara y de esas que son muy prácticas, que es cuál es la edad ideal de un vehículo. Alguien diría que a nosotros nos gusta vender coches —y nos gusta mucho vender coches— y que podríamos decir: uno nuevo. No; vamos a decir lo razonable: un vehículo posterior al año 2007 es un vehículo adecuado. ¿Por qué? Porque en el año 2007 —y es lo que este gráfico viene a decir— se combinaron grandes desarrollos e incorporaciones en los tres campos. Por un lado, entramos en la fase de Euro 4 en calidad de aire con unas mejoras sustanciales en NO<sub>2</sub>, óxido de nitrógeno, partículas. Por otro lado —son los cuadros azules—, se incorporaron obligatoriamente una serie de dispositivos de seguridad básicos, desde el ABS anterior al BAS posterior. Y, por otro lado, la curva de consumo de emisiones de CO<sub>2</sub> cayó de una forma dramática. Con lo cual a partir del año 2007 es cuando se combinan estas mejoras tecnológicas en las que ha invertido la industria del vehículo.

Nuestra visión sobre la seguridad vial es como la que tienen ustedes, porque seguimos todos sus avances y sus progresos y nos interesa lo que hacen. No voy a descubrir nada al decir que seguridad vial significa actuar sobre tres ejes. Por un lado, la infraestructura; por otro lado, el usuario, y, por otro lado, el vehículo. Yo me alegro de reconocer que cada vez se habla más del vehículo. Históricamente nos fijábamos más en las condiciones del usuario, ahora ya se está hablando más de lo que son las infraestructuras y también se habla más de cuáles son las condiciones del vehículo, y a ese factor, a ese concepto de vehículo es a lo que nosotros nos dedicamos. El factor causa de accidente, el origen, el porqué se producen los accidentes —y este cuadro también tiene importancia— se basa en el informe de CARS 2020 de la Unión Europea, en la cual Anfac es partícipe. Claramente, el 30 % de los accidentes se originan por motivos, vamos a decir, medioambientales en un sentido amplio y eso incluye la infraestructura, la metodología y el mantenimiento de las carreteras. El 60 % está estudiado que se debe al factor humano, que todos conocemos. Y el 10 % son errores técnicos del vehículo, que es en lo que nosotros como fabricantes de automóviles podemos actuar. Como fabricantes nos ocupamos del vehículo. Referencias internacionales han identificado que dentro de los factores que pueden disminuir el riesgo y los fallecidos está como segundo factor la seguridad pasiva —el primero es el límite de velocidad—. Dentro de que todos estos factores juntos puedan reducir en un 89 % el riesgo de mortalidad, el 15 % corresponde a la seguridad pasiva, la seguridad que se incorpora a los vehículos. Conscientes de la importancia de la tecnología, trabajamos en tres aspectos tecnológicos vinculados a la seguridad —creo que todos lo conocen—: la seguridad activa o también llamada primaria, la secundaria o pasiva y la de poscolisión. Es muy importante todo lo que ocurre en la poscolisión.

Seguridad primaria. Se trata de evitar el accidente y ahí se han incorporado —y es un proceso constante con grandes inversiones por parte de las marcas— toda una serie de elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad. Para evitar la colisión todos conocemos los sistemas de ABS, los sistemas de control de estabilidad —que son sistemas que en las curvas evitan las fluctuaciones—, los sistemas de dirección —que a más velocidad endurecen el volante para que haya menos cambios—, los sistemas de suspensión y la iluminación. La iluminación es un tema clave; me pueden decir que es un tema pequeño pero no lo es. Es un tema muy grande porque hay que ver y hay que ser visto. Por eso, toda la incorporación de tecnología xenon es algo realmente importante.

Seguridad pasiva o secundaria. Son los elementos que al tener un accidente permiten paliar el efecto, el daño, la severidad de ese accidente. Ahí estamos con todos los elementos que se configuran: los cinturones de seguridad, que son algo archiconocido e histórico, los airbags, la estructura de los automóviles en cuanto a materiales, chasis, carrocerías, cristales. Se trata de generar un espacio vital que proteja de manera que la energía que se activa cuando hay una colisión no afecte al cuerpo humano y el cuerpo humano esté protegido. A esto estamos dedicados siempre, en todos los ciclos de ensayo.

Seguridad terciaria. Es todo aquello que permite que, habiéndose producido la colisión, se trabaje en los momentos poscolisión. Ahí quiero llamarles la atención sobre dos temas importantes en los que la industria está totalmente volcada. Uno de ellos es la *eCall*, la llamada de emergencia. Es el minuto de oro, el minuto que puede salvar una vida humana. Se trata de un servicio de emergencia que actúa incluso cuando la persona está inconsciente; no es el botón del pánico, sino un sistema que manda directamente un SMS a una central. Hay que trabajar en la tecnología y en las redes de comunicaciones para que ese mensaje llegue de forma prioritaria, lo que implica comunicación con todos los operadores de telecomunicaciones. Por otro lado, ese mensaje tienen que llegar a algún sitio y ahí estamos trabajando

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 22

para ver si ese sitio serán los 112 —los servicios de emergencia— o servicios privados que puedan actuar también. Todo esto se está implantando, hay marcas de vehículos que ya lo están ofreciendo y estamos trabajando en toda Europa para que esto pueda ser una realidad. También quiero llamarles la atención sobre las hojas de rescate. En España estamos trabajando muy seriamente con la Dirección General de Tráfico. La hoja de rescate es el manual que permite que un servicio de emergencia llamado a través del 112, de la *eCall* o no, un equipo de rescate que puede ser la Guardia Civil, el Samur o los bomberos, tengan las hojas de extricación que permitan que se pueda rescatar a una persona sabiendo dónde hay hierros y dónde no. Cuando hablamos de estas hojas de rescate, dada la enorme oferta que hay de vehículos, hablamos de miles y miles de hojas de rescate, y ahora estamos trabajando en el establecimiento en la nube, con tecnologías de iCloud, de esas hojas de rescate, para que tengan un acceso inmediato los servicios de rescate, de emergencia, y puedan salvar vidas, porque cuando se corta un coche para sacar a una persona en un accidente serio a lo mejor se activa el airbag, que es lo peor que puede ocurrir para sacar a esa persona sana. Es un tema muy importante, en el cual están volcando toda su atención Anfac y la industria del automóvil aquí en España y en toda Europa.

Vuelvo a la eficiencia energética. Hoy quería centrarme en seguridad vial, pero vuelvo al punto inicial. Tanto para la seguridad vial como para la calidad de aire en Madrid, en Barcelona, en toda España, para la reducción de CO<sub>2</sub> —a veces nos olvidamos del CO<sub>2</sub>, pero sigue ahí y no hay que olvidarse de su reducción— lo importante es trabajar en la renovación del parque, que, como les decía, es muy viejo. Por eso hay que reconocer, y yo siempre lo hago ante todos ustedes, ante sus formaciones políticas y ante los cargos públicos, que los planes de renovación son fundamentales. Los planes PIVE y PIMA que se han instrumentalizado en los últimos dos años, así como los planes de renovación de anteriores Gobiernos, son fundamentales. Quinientos mil vehículos se han cambiado en España. Quinientos mil españoles han podido dar a achatarrar su coche, cuya media —atención— era de dieciséis años, y han podido adquirir un coche nuevo, un coche eficiente, seguro e innovador, y en muchas ocasiones fabricado en España, lo cual además es un doble orgullo. Es importante que sigamos así, porque mejora el medio ambiente, mejora la actividad comercial y la actividad industrial. Es un impacto transversal de enorme importancia.

Sean que nosotros, como industria del automóvil, trabajamos por tener un producto que guste al consumidor porque es lo que queremos hacer. El consumidor ha cambiado muchísimo. El cliente lo que quiere es un coche eficiente, un coche amistoso medioambientalmente. Por eso, por las obligaciones legales y porque queremos hacer un producto que guste al cliente trabajamos en las reducciones de CO<sub>2</sub>, en el impacto ambiental, en la calidad de aire. En este gráfico ven el enorme esfuerzo de la industria del automóvil en Europa y en España. Este gráfico nos dice básicamente que la industria del automóvil europea tiene el compromiso de estar en el año 2015 en 120 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro. En estos momentos, según los últimos datos que comunicamos ayer, España está ya en 123. España ha tenido una mejoría muy importante de mercado, no del parque, que todavía sigue siendo muy viejo. Ahí estamos, mejorando gracias a los planes de estímulo. Quisiera decirles además que el compromiso de la industria europea, y de Bruselas lógicamente, es que en el año 2020 estemos en 95 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro. Para poner todo en el contexto de las discusiones que hay entre los bloques geográficos —Europa, China y Estados Unidos son los tres bloques que actúan en el mundo del automóvil—, quisiera decirles que Estados Unidos se ha comprometido a bajar a 144 en el año 2025. Nosotros estamos ya en 120. Y China dice que en el año 2020 va a bajar a 119. Con lo cual, el esfuerzo nuestro es infinitamente superior —y hay que seguir en él— al que están haciendo otros bloques que son competidores en la fabricación de vehículos. Estamos trabajando en eficiencia energética de un modo constante y en todos los frentes.

Motores de combustión interna. ¿Qué estamos haciendo con las tecnologías tradicionales? Pues exprimir al máximo las tecnologías de combustión para reducir consumos y para mejorar el impacto ambiental. Combustibles alternativos. También trabajamos, por ejemplo, en el vehículo de gas, tanto de gas natural como de GLP. Ahí tengo que reconocer que soy conocedor de una iniciativa presentada en el Parlamento, y que Anfac y la industria del automóvil apoyan, una PNL a favor del plan de automoción de gas. España necesita un *mix* energético —seguimos con lo que hemos hablado antes— y es importante que haya un plan de vehículos de gas y de gas natural, pero cuando hablamos de vehículo alternativo de gas, no olvidemos el GLP. No es solo gas natural, tiene que haber GLP, autogas. Todo lo que están haciendo Repsol y Cepsa es importante incluirlo en esta ecuación; no es solo gas natural, son dos tecnologías, dos combustibles importantes y que reducen emisiones. Y se ha hablado mucho de lo que es la electrificación. También nos gusta el plan que se ha presentado de vehículo eléctrico. Dentro de pocas semanas esperamos que el Gobierno apruebe el decreto de apoyo al vehículo eléctrico. Creemos que el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 23

vehículo eléctrico tiene su sitio en el mercado, especialmente en una actividad importante, que son las flotas de reparto en las ciudades. Esperamos que el próximo decreto de vehículo eléctrico permita que las administraciones públicas puedan ser clientes de estos vehículos eléctricos bajo el esquema de incentivos.

Con todo esto, lo último que me queda por decirles es que esperamos que la anunciada reforma fiscal tenga en consideración la fiscalidad verde a efectos del impuesto de circulación y que de verdad prime lo que son vehículos eficientes, vehículos no contaminantes, vehículos eléctricos, vehículos híbridos y vehículos de gas.

Esta ha sido mi exposición, presidente. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Armero. Ha sido excelente la exposición, muy útil para los objetivos de esta Comisión, que son dobles, como los suyos: la movilidad sostenible y el tema de la seguridad vial. Usted ha respondido plenamente a las dos cuestiones que constituyen los elementos básicos, los objetivos de la Comisión.

Turno de portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el señor Canongia, portavoz del Grupo Socialista.

El señor **CANONGIA GERONA**: Muchas gracias, señor Armero, por estar hoy aquí. En nombre del Grupo Socialista, quiero agradecerle profundamente su intervención. Le tengo que decir que no podré escuchar la contestación, porque me tengo que ir inmediatamente.

El señor **VICEPRESIDENTE DE ANFAC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES** (Armero Montes): ¿No será usted del Real Madrid?

El señor **CANONGIA GERONA**: No, tengo un problema horario con los trenes; se me va el tren.

De su intervención, que me ha parecido muy interesante toda ella, ¿he entendido bien lo de mercado natural en España 1.200.000 vehículos?

El señor **VICEPRESIDENTE DE ANFAC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES** (Armero Montes): Sí.

El señor **CANONGIA GERONA**: Entonces, cuando estábamos hablando de un 1.700.000 había una sobreexplotación de 500.000 vehículos, pero el mercado natural, por nuestro nivel de vida y por el índice poblacional es de 1.200.000. ¿Este año estaremos alrededor de los 850.000?

El señor **VICEPRESIDENTE DE ANFAC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES** (Armero Montes): Ojalá. Esa es nuestra previsión.

El señor **CANONGIA GERONA**: Ojalá lleguen a los 850.000, aún tenemos un margen. Hay que agradecerles a todos los fabricantes, en general, el gran esfuerzo tecnológico que están haciendo en todos los aspectos. Desde el motor de explosión convencional hasta los motores híbridos, eléctricos, gas, están haciendo todos en España un esfuerzo que hay que reconocérselo, si no sería una injusticia muy grande. En un momento crítico han demostrado ustedes que son capaces de competir en el mercado mundial. Hay que agradecer también los esfuerzos que han hecho las grandes corporaciones para conseguir entenderse con sus empleados, unos esfuerzos a dos bandas para así ser competitivos en el mundo global en que vivimos; no solo esfuerzos en relación con la tecnología, sino que la mano de obra, los costes laborales se han ajustado.

Mi compañero ha hecho una pregunta al director de Renault Fundación que no se ha acabado de responder y que también le tocaría a usted, como representante de Anfac. Nosotros estamos convencidos de que no concienciamos a los usuarios de la tecnología que tienen para su seguridad. Le pondré un ejemplo, absurdo si usted quiere: estoy convencido de que el 90 % de los usuarios no lleva el reposacabezas en la posición que debiera, y evitar latigazos sería una cosa buena. Este es un tema de la red comercial, pero habría que hacer un esfuerzo entre todos porque ustedes están invirtiendo muchísimo en tecnología y resulta que hay cosas a las que no les sacamos el rendimiento que deberíamos. Creo que hoy esta es la parte fundamental. A ustedes ya no se les puede pedir que inviertan más; es decir, ustedes tienen que continuar invirtiendo, pero no se les puede exigir más cuando probablemente son la industria más puntera en cuanto a seguridad, la que ha hecho los avances más grandes de todas las industrias en cuanto a seguridad, pero el gran público lo desconoce y nosotros creemos que algo hay que hacer al respecto.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 24

Usted lo ha dicho, muchos de los accidentes son fruto de descuidos y a lo mejor con los elementos de seguridad que tiene el propio vehículo muchos incidentes se podrían solucionar.

Otro asunto en relación con los avances tecnológicos que están apareciendo son los famosos vehículos de conducción autónoma, y en esta Comisión lo que nos tiene que preocupar es la responsabilidad en ese momento. Este es un tema que nosotros tendríamos que ver porque no está legislado; siempre pasa, la realidad supera la capacidad legislativa. El caso es que aquí nos podemos encontrar con un problema, porque en el momento en que se produzca un accidente ¿quién es el responsable? Esta es una pregunta que dejo en el aire y que me gustaría que usted me contestara.

No quiero alargarme más porque tampoco creo que sea el momento. Agradezco profundamente su asistencia pero también su trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Concha Bravo, portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Quiero agradecerle su comparecencia a esta hora en esta Comisión. A mí —y creo que hablo en nombre de las pocas personas que ya estamos aquí— me ha aparecido ilustrativa, concisa y clara; ha sido toda una lección magistral. Creo que ha estado muy bien esquematizada; como bien ha señalado el presidente, ha hablado de los dos ejes de esta Comisión: la seguridad vial y la sostenibilidad. Nuestra intención al hacer estas comparecencias era hablar de la segunda parte de esta Comisión, porque llevamos mucho tiempo hablando de seguridad vial, pero no habíamos tocado el tema de la movilidad sostenible, que es hacia dónde caminamos, es el futuro. También quiero agradecerle la primera parte de la intervención —ya le digo que he ido haciendo un esquema de lo que usted ha ido diciéndonos—, que era una síntesis. Ojalá el sector siga adelante, en el Grupo Parlamentario Popular apoyaremos todo tipo de medidas para que ese sector siga generando riqueza, ya que si generamos riqueza generaremos crecimiento y, como consecuencia, empleo. Me felicito por esos 6.000 puestos de trabajo que ha mencionado. Para el Gobierno del Partido Popular esa es una de las grandes prioridades. Usted ha señalado perfectamente la importancia que tiene ese sector para la industria de este país, puesto que nosotros no somos un país productivo, somos más un país de servicios, pero es verdad que el vehículo, el automóvil ha sido muy importante.

En la segunda parte usted ha hablado de algo que ya nos van diciendo en todas las comparecencias, el envejecimiento del parque. Lo sabemos, en esta Comisión somos conocedores del tema y creemos que hay que tomar medidas que apuesten por la compra. Creemos que los planes que se han hecho hasta este momento —tipo el Plan PIVE— han sido importantes para el sector y también para los consumidores, para los compradores. Hay que buscar todo tipo de estímulos porque mientras el coche aguanta, se sigue usando. Ha sido muy ilustrativa esa gráfica que nos ha puesto; cuando el coche es más viejo, o no se saca, o no se corre. Además es importantísimo lo que ha dicho sobre lo que implica tener un coche moderno. Para los que somos conductores no es lo mismo llevar un coche de hace diez años que un coche actual, sobre todo para conseguir el objetivo que el Gobierno al que apoya el Grupo Parlamentario Popular persigue, que es el concepto de seguridad vial. Hacia ahí caminamos. Había una diapositiva perfecta con los ABS, los sistemas de retención y todas esas campañas en las que el Gobierno está trabajando de forma correcta para mejorar la seguridad vial y formarnos. Tanto en seguridad vial como en movilidad sostenible queda mucho recorrido en educación y formación. No éramos un país en el que esta asignatura haya formado parte del curriculum escolar ni extraescolar. Es importantísimo desde las asociaciones —desde la suya o la anterior, la Fundación Renault— apostar por formar a todos los usuarios, de abajo arriba, desde la primaria hasta las personas mayores. También es muy importante que los mayores se adapten a los nuevos retos que tiene un coche. No es lo mismo conducir un coche moderno que un coche de hace diez años.

Repito que todo su planteamiento me ha parecido estupendo. Evidentemente para conseguir la movilidad sostenible, como usted ha señalado muy bien, hay que contar con una serie de normas. En la movilidad sostenible hay una palabra clave: innovación. Tenemos que invertir en innovación. Usted ha dicho que este país está siendo pionero y les felicito de nuevo por innovar en esos conceptos. Los pilares de la movilidad sostenible, donde los políticos tenemos que echar una mano —ojalá seamos capaces de estar a la altura de los productores y los trabajadores de estos sectores—, serían incentivos que animen a los distintos actores a seguir investigando y coordinación política, tanto desde España a través del Gobierno como a nivel internacional a través de la Unión Europea. Ya no podemos hacer nada solos; estamos en un marco global y usted ha hablado de otro factor importantísimo, que es la exportación. Ya

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 25

no solo trabajamos para el mercado nacional, sino que nuestro gran reto es el mercado internacional. La parte que nos toca a nosotros es definir un entorno regulatorio estable que permita a todos estos actores —usted ha explicado de forma clara los tres sectores— poder programar sus inversiones, tanto en I+D+i como en comercialización a medio y a largo plazo. Debemos desarrollar desde el punto de vista tecnológico —porque estamos hablando de alta tecnología, no de tecnología normal— un marco normativo global. Y, finalmente, debemos conseguir la aceptación de las soluciones tecnológicas correspondientes por parte del mercado.

Para acabar, dos preguntas. Ya profundizaremos más adelante en esto, pero me han gustado especialmente dos cosas de su exposición; me ha gustado toda, entera, pero hay dos puntos clave. Usted ha hablado del fin de la vida del vehículo y creo que es importantísimo. Ha hablado de carreteras donde aparecen coches abandonados. ¿Y en las ciudades? ¿Cuántos coches hay aparcados que no sabemos qué hacer con ellos? No hay solamente piezas, sino montones de maquinaria. Eso es muy importante y está vinculado al sector de los gestores de residuos. Quisiera saber brevemente cómo lo hacen. La otra pregunta es sobre lo que ha hablado de la seguridad terciaria, la *eCall* y la hoja de rescate. Hay que ver lo que eso implica. He pensado de nuevo en que ahí hay que formar. Antes había un accidente, iba la grúa, cortaba un coche y el chapista de la ciudad se apañaba. Si había suerte, había suerte. Esto es una revolución. Usted hablaba de tener las hojas de rescate en la nube, pero entonces el señor de la grúa va a tener que ser una persona muy profesional. Esto es la modernización no solamente del sector del automóvil, sino de todas las personas que trabajan en este país. Eso me parece una apuesta muy importante. Le garantizo que volveré a leer esta presentación con mucho cuidado y con mucho interés, porque me ha parecido que está llena de buenas sugerencias. Les felicito; les agradezco su comparecencia a estas horas; estamos encantados de seguir escuchando porque ha sido todo muy ilustrativo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a darle la palabra al compareciente, señor Armero, para responder a las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **VICEPRESIDENTE DE ANFAC, ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES** (Armero Montes): Respecto a las preguntas del Grupo Socialista sobre la concienciación de seguridad, es importantísimo. Tenemos que hacer un esfuerzo en concienciar sobre la importancia en la seguridad, y ese esfuerzo pasa —como decía mi predecesor— por la red comercial, pero también tenemos que tener en cuenta algunos elementos que hay que trabajar contra ellos. Hoy en día, un chaval joven, cuando va a comprar un coche, lo que más valora es si tiene acceso a Internet. Hemos hecho un estudio; el 66 % de las personas que compran un coche valoran más la conectividad del vehículo que las prestaciones del vehículo. Déjenme decirles algo bueno: valoran más la conectividad que conducir más deprisa y hay que reconocer que la conectividad es buena a efectos de seguridad, porque con la conectividad puedes conectar con Tráfico y puedes tener servicios de enorme utilidad para evitar accidentes, evitar atascos; con lo cual, no vean la conectividad como algo contrario a la seguridad; es un elemento. Pero el discurso de la seguridad vinculado al vehículo está en baja forma, y está hoy en día un poco menos en el radar de la gente; con lo cual hay que hacer un esfuerzo de concienciación y de formación a través de redes comerciales y de otros agentes. Nosotros estamos impulsando, con Tráfico, una campaña para que haya más formación por parte de los vendedores en los concesionarios sobre la seguridad, y que se haga más hincapié en la seguridad para que adquiera más importancia.

Esto entronca con otro tema —porque todo está interrelacionado en la vida—, que es que en Anfac —no tiene nada que ver con esta Comisión, permítame una licencia, presidente— estamos trabajando en la reforma de la formación en general para las fábricas, pero también para los comerciales. Ser un vendedor de coches ahora debería suponer ser un experto en financiación, un experto en tecnología —cada vez los sistemas de navegación son más tecnológicos—, un experto mecánico y, además, tiene que ser un experto en seguridad. Y eso lo tenemos que hacer dotando de más mecanismos de formación, y dentro de la esperada reforma de la formación que pueda ir también para los vendedores y para toda la red de ventas.

Sin embargo, también en concienciación y en conocimiento, déjenme que hable de algo que me supera, pero que está ahí, que es el cambio cultural de todos nosotros que hace falta: se trata de aquellas personas mayores que, pudiendo adquirir un coche, tienen ese chip cultural español de yo quiero envejecer con mi coche. Hay gente que no puede comprar un coche nuevo, pero hay gente mayor que puede comprar un coche nuevo y no quiere. Es un error: persona mayor con coche mayor. Una persona mayor tiene menos reflejos y tiene que llevar un coche nuevo. El segundo error, dentro de esas pautas de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 26

comportamiento que tenemos, lo cometen aquellos que tienen la suerte de tener dos vehículos; a mi hijo cuando sale el viernes le doy el malo; tendría que darle el bueno para que salga con el coche bueno porque es más seguro. Esos son datos. No son solo impresiones que les doy; hay datos de lo que está ocurriendo en ese sentido. En Estados Unidos hay un gran movimiento en favor de la seguridad vial con ese cambio cultural.

Respecto a la conducción autónoma, el diputado del PSOE tiene toda la razón. La tecnología para la conducción autónoma, el vehículo sin conductor está ya ahí. El problema es la frontera de las responsabilidades legales. En caso de un accidente o de una colisión quién es el responsable. Eso es lo que se está estudiando. Hoy en día algo que está casi establecido es que entra con el coche en un parquin, pero uno se baja y el coche aparca solo, con lo cual los párquines pueden ser más estrechos porque no hay que abrir la puerta porque nadie se baja del coche; el coche luego te recoge en la puerta del parquin. Eso está totalmente establecido y ahí no hay colisión, pero en lo demás, tanto en lo que hace Google como todos los fabricantes, ahí está el campo de las responsabilidades legales y ahí tendrá que haber algún tipo de convención internacional. Se habla de crear una especie de consorcio de compensación, como ha habido en otra serie de riesgos, en otra serie de desarrollos tecnológicos, que pudiera hacer frente a esa responsabilidad, pero está ahí y ese es el problema que apuntaba, el de la responsabilidad.

Diputada y amiga Concha, gracias por sus palabras. En cuanto a la movilidad sostenible, quiero decirle que para nosotros es una de las fronteras. Cuando ahora un consumidor —no hablo de los jóvenes— elige un coche, es curioso porque eso ha funcionado perfectamente con el consumidor, es precio y es eficiencia energética; es sostenibilidad y es impacto ambiental. No es solo por la fiscalidad —por ejemplo, para entrar en París o en Londres hay restricciones de acceso—, sino además porque la gente quiere tener un coche ecológico; eso está establecido y ya va a seguir así. Eso es bueno y por eso la industria apuesta por ello. En cuanto a lo que me ha preguntado sobre los gestores de residuos, esta es una industria que funciona muy bien en el fin de vida del vehículo; está muy bien establecido por toda España. Tengo que decir que los chatarreros tienen unas empresas fantásticas que hacen desguace, fraccionamiento, reciclaje y que además expiden un certificado que autentifica que se ha tratado el vehículo y que se somete a todas las auditorías respecto a haber cumplido, ahora mismo, el 87% del nivel de reciclado; y vamos a ir hacia el 95%. Esa es una industria que está funcionando muy bien. Una de las cosas que podemos decir a raíz de los planes PIVE es que gracias a estos planes 250.000 vehículos más se han achatarrado, con lo cual ahí está la demanda adicional que han producido los planes de renovación PIVE.

En cuanto a la seguridad terciaria, eso es lo que hay que hacer: trabajar en las hojas de rescate. Con la tecnología que ya está disponible para tabletas y bastante establecida, en general todos los equipos de rescate, sea el Samur o sea quien sea, tienen acceso a miles de hojas, porque son miles de modelos de coches los que hay, para saber dónde cortar, dónde hay hierros, dónde hay un motor que pudiera generar un problema, porque eso de nuevo puede salvar una vida y esos son los elementos de poscolisión, la terciaria, que es de enorme importancia.

No sé si el presidente me permitirá mencionar algo saliéndome un poquito del guión, pero al hablar de seguridad vial les querría pedir que consideraran otros elementos de situaciones que están ocurriendo en España y en otros países, pero yo me ocupo de este, y que son una serie de ilegalidades que se producen en las postventas en España. En España el 20% de los talleres son ilegales, y quiero decir ilegal de Seguridad Social, ilegal de vertidos de aceites al subsuelo, ilegal de los recambios, ilegal ante Industria, ilegal ante todo. —Si me permiten una jocosidad, ni el perro está vacunado—. Eso ya ocurre con el 20%; es decir, de 43.000 talleres el 20% son 8.000 talleres totalmente ilegales. Esto supone una competencia desleal para los talleres legales, pymes que están con sus talleres sufriendo con la crisis, pero además es que tampoco es bueno desde el punto de vista de la seguridad vial, porque no se sabe cómo se hace esa reparación, y lo digo de verdad. En el mundo tiene que haber talleres de marca y por supuesto talleres independientes, que no son de marcas, y muchos podemos ir al taller que no es de la marca, al independiente, pero hay un tercer taller que es el ilegal, y ese es el que hay que erradicar. Estamos desarrollando desde Anfac un programa, pero necesitamos todo su apoyo a este respecto. Dentro de esa erradicación hay otras prácticas que tenemos que intentar erradicar, como las compraventas ilegales. Todos vemos cerca de los estadios de fútbol cómo hay compraventas ilegales en las que habitualmente se vende un coche de segunda mano sin ninguna trazabilidad. No se sabe si ese coche tiene o no una avería, si ha sido reparado o no; coches que no han pasado las ITV y que están circulando en España. Eso son bombas de relojería. También hay coches que tienen trucaje en el cuentakilómetros. Tengo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 562

7 de mayo de 2014

Pág. 27

reconocer que me hubiera gustado mucho que en la Ley de Seguridad Vial se hubiera castigado el trucaje del cuentakilómetros, porque cuando alguien truca el cuentakilómetros para vender el coche como si tuviera menos kilómetros, no solo está engañando a un ciudadano sino que está poniendo en peligro la seguridad vial con el coche.

Postventa. Presidente, hay que prestar atención en el mundo de la seguridad a todo lo que ocurre en la postventa, sobre todo en un país donde cada vez hay más venta de vehículos de ocasión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Armero. La suya ha sido una de las comparecencias que más nos ha ilustrado y ha valido la pena para las señoras y los señores diputados que hemos permanecido aquí. Voy a hacer lo posible para que todos los diputados de la Comisión dispongan de su información, pero lógicamente leer cualquier presentación no es lo mismo que haber asistido a la presentación con sus comentarios. Vamos a tomar buena nota y sugiero a los señores diputados que en relación con estas cuestiones hagan iniciativas, porque muchas de ellas serían muy bienvenidas. También quiero tomar buena nota de otro aspecto que usted ha relatado y que es muy importante, la reforma fiscal anunciada por el Gobierno que, desde el punto de vista de la seguridad y de la movilidad sostenible, tiene que hacer. Como diputado, hace pocos días que tuve una interpelación al ministro Montoro y en ella el ministro se mostró abierto a tener en cuenta estos aspectos. La ocasión es buena y seguramente nuestra Comisión puede también acoger iniciativas que invito a los grupos a que las presenten, para que podamos intervenir en la opinión del Legislativo de cara a esta reforma, para que puede tener alcance y que sería muy bueno que incentivara estos objetivos que usted, como representante de la industria del automóvil, ha expresado. Muchas de las fuerzas políticas también podríamos suscribirlos porque son objetivos de creación de riqueza —en esto todos estamos de acuerdo— y de mejora de la seguridad y de la calidad ambiental, que son dos intereses que todos compartimos.

Le agradezco muchísimo su comparecencia y sus aportaciones y también a todos los diputados y diputadas presentes aquí esta tarde.

Se levanta la sesión.

**Eran las nueve y quince minutos de la noche.**