



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2017

XII LEGISLATURA

Núm. 172

Pág. 1

PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ JUAN DÍAZ TRILLO

Sesión núm. 4

celebrada el martes 28 de marzo de 2017

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia:

- Del vicepresidente del Grupo Español de Crecimiento Verde (Sáenz de Miera), para informar sobre la materia que constituye el objeto de la Comisión, en especial en lo relacionado con la repercusión del Acuerdo de Clima de París en el ámbito empresarial. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000278) 2

Proposiciones no de ley:

- Sobre la lucha contra la obsolescencia programada y la reducción en la generación de residuos. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001450) 13
- Relativa a orientar los recursos del Fondo de internacionalización de la empresa hacia la lucha contra el cambio climático. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000621) 17
- Sobre la reapertura del servicio de trenes en la línea Madrid-Riaza-Aranda-Burgos y reducir los riesgos del cambio climático. Presentada por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 161/000884) 21
- Por la que se insta al Gobierno a cumplir la Directiva Europea de Calidad del Aire. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001451) 26

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 2

- **Sobre medidas para mejorar la calidad del aire en relación a la salud humana y protección de la agricultura y los ecosistemas. Presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 161/001511) 26**

Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.

COMPARECENCIA:

- **DEL VICEPRESIDENTE DEL GRUPO ESPAÑOL DE CRECIMIENTO VERDE (SÁENZ DE MIERA), PARA INFORMAR SOBRE LA MATERIA QUE CONSTITUYE EL OBJETO DE LA COMISIÓN, EN ESPECIAL EN LO RELACIONADO CON LA REPERCUSIÓN DEL ACUERDO DE CLIMA DE PARÍS EN EL ÁMBITO EMPRESARIAL. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000278).**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión con la primera comparecencia que tenemos en esta legislatura, la del señor vicepresidente del Grupo Español de Crecimiento Verde, don Gonzalo Sáenz de Miera, que va a tomar la palabra a continuación.

Como es la primera comparecencia, les indico a sus señorías que habrá una intervención de hasta media hora del compareciente, quien me ha adelantado que será más corta. Por tanto, tendrá un tiempo mayor para la réplica, que sería hipotéticamente de unos diez minutos, y sus señorías tendrán en torno a cinco minutos. Les pediría que se ajustaran a ese tiempo, puesto que a las once y media queremos empezar la segunda parte de esta Comisión, que tiene cinco iniciativas, y el Pleno es a las tres de la tarde.

Aprovecho también para pedirles excusas porque tengo que acudir ahora mismo a una reunión y presidirá, seguramente mucho mejor que yo, el vicepresidente don José Ramón García Cañal.

Toma la palabra el compareciente y la Presidencia el vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GRUPO ESPAÑOL DE CRECIMIENTO VERDE** (Sáenz de Miera): Buenos días, señorías.

En primer lugar, les quería agradecer que hayan invitado al Grupo Español de Crecimiento Verde a comparecer en esta Comisión. **(El señor vicepresidente, García Cañal, ocupa la Presidencia).**

Quiero decirles que para mí es un verdadero honor participar en esta Comisión de estudio del cambio climático porque estamos convencidos, y yo personalmente estoy convencido de ello, de que el cambio climático es un tema estratégico con un componente ético muy relevante e intergeneracional, es decir, nosotros estamos provocando el cambio climático y lo van a sufrir más nuestros hijos, las generaciones venideras, aunque ya lo estamos sufriendo nosotros. Tiene también otro componente ético y es que los más desarrollados somos los que estamos generando el problema y los menos desarrollados los que lo están sufriendo porque tienen menos capacidad de adaptación.

Tiene unas implicaciones ambientales tremendas, implicaciones sociales como, por ejemplo, las migraciones climáticas, que van a ser muy importantes a futuro, implicaciones económicas, y de eso voy a hablar mucho como Grupo Español de Crecimiento Verde y, en definitiva, va a afectar al cambio climático, a la calidad de vida de los ciudadanos, de las generaciones actuales y de las venideras.

Nosotros estamos muy ilusionados con este proyecto, con este debate que se está abriendo ahora mismo sobre el cambio climático, porque pensamos que es muy necesario y que todos tenemos una responsabilidad para que salga algo importante: los ciudadanos, las empresas, el Gobierno y el Parlamento.

Por último, quiero aclarar que, aunque yo trabajo en Iberdrola, soy director de cambio climático en el área de Presidencia de Iberdrola, hoy comparezco en calidad de vicepresidente del Grupo Español de Crecimiento Verde. Como Grupo Español de Crecimiento Verde, les voy a presentar, señorías, unas reflexiones que hemos consensuado en este grupo que ahora presentaré sobre nuestra posición frente al cambio climático y la transición energética.

En primer lugar, ¿qué es el Grupo Español de Crecimiento Verde? Es un grupo que está formado por empresas, ahora veremos que son unas treinta empresas, que adoptan un enfoque proactivo a la hora de abordar los retos medioambientales y que consideran, y esto es muy importante, que este enfoque constituye una oportunidad para la creación de valor y de prosperidad. Se constituye como una asociación para fomentar la colaboración público-privada y avanzar conjuntamente para abordar los retos ambientales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 3

porque estamos convencidos de que los temas ambientales de mitigación del cambio climático, adaptación, descarbonización de la economía y transición energética vendrán, sin duda, de la mano en parte del tejido empresarial. A través de esta plataforma, de este grupo, se fomenta la participación de empresas en los debates más relevantes en la materia, se comparte información entre las empresas y, por último, se identifican oportunidades para la empresa española en este ámbito.

Aquí les incluyo los logos de las empresas que forman actualmente el Grupo Español de Crecimiento Verde. Quiero destacar que suponen más de la mitad del Ibex en ventas e incluyen una creciente representación de pymes innovadoras; por ejemplo, están Contazara o Amda, que trabajan en energías renovables y, como ven, hay representantes de todos los sectores. Está el sector financiero, el sector energético, el sector de agua, que se verá muy afectado por el cambio climático, el comercio, el turismo y la sanidad.

¿Cuándo nace el Grupo Español de Crecimiento Verde? Nace hace tres años y surge como un proyecto de colaboración público-privada de las empresas con el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente de la anterior legislatura y el año pasado nos constituimos como una asociación empresarial sin ánimo de lucro. Nuestra visión es que el crecimiento verde, lejos de ser una barrera, es una oportunidad de desarrollo económico y prosperidad y hemos elaborado en estos dos años en los que hemos estado funcionando, en los que llevamos operativos, los documentos siguientes: En primer lugar, una declaración de Barcelona, donde incluimos un decálogo sobre nuestros posicionamientos en relación con las políticas ambientales y el cambio climático y unos documentos que hemos preparado de visión consensuados por todas las empresas sobre políticas climáticas, transición energética, economía circular y financiación climática. Estos documentos los mandaré, si son de interés de sus señorías.

Voy ya a los mensajes que queríamos transmitir. Hemos preparado esta presentación que tiene 15 puntos. El primero es que el cambio climático es probablemente el mayor reto al que se enfrenta la humanidad. Ya estamos notando sus consecuencias en España a través de incrementos globales de temperatura, mayor frecuencia y gravedad de los fenómenos climáticos extremos como inundaciones, sequías, tormentas y esto tiene costes económicos millonarios, costes sociales muy relevantes —como decía, las migraciones climáticas van a ser un tema muy relevante a futuro—, e implicaciones ambientales evidentes. Y lo que pensamos es que lo más relevante es que a futuro el impacto negativo del cambio climático sobre la sociedad va a ser mucho mayor. Ya estamos notando las consecuencias, pero, a futuro, va a ser mucho mayor.

El segundo punto es el Acuerdo de París de 2015, que es un hito histórico. ¿Por qué? Porque culmina un proceso de negociaciones de más de veinte años en los que los resultados habían sido discretos y en el Acuerdo de París todos los países del mundo reconocen el problema del cambio climático y la necesidad de solución, todos los países del mundo, repito.

La Cumbre de Marrakech se celebró en noviembre del año 2016. Ya había entrado en vigor el Acuerdo de París y supone, en primer lugar, el lanzamiento de la implementación de lo acordado en París. En París se acordó que había que solucionar el tema, pero ahora hay que ver cómo se soluciona y en Marrakech se inició la implementación del Acuerdo de París, que seguirá con la siguiente cumbre que, como saben, es en Bonn en noviembre de este año. El segundo mensaje fue la señal inequívoca de irreversibilidad de todo el proceso. Este es un mensaje político muy relevante de todos los países del mundo, un mensaje empresarial y también un mensaje social.

El tercer punto es que el cumplimiento de los objetivos de París es complejo. En París se acordaron básicamente dos cosas. La primera es no superar los 2 °C en 2100 con relación a la época preindustrial, y hay que tener en cuenta que ya hemos subido al menos un grado. La segunda es avanzar hacia emisiones netas nulas en la segunda mitad del siglo. Esto es muy relevante y quiere decir que a principios de la segunda mitad de siglo, en 2050, en el mundo tendríamos que tener un sistema plenamente descarbonizado que no generara CO₂. Este es un objetivo realmente ambicioso. El cumplimiento de estos objetivos es un reto muy complejo, porque supone un cambio en el conjunto de la economía. Destaco aquí dos cosas: una transformación de los sistemas de producción —porque tenemos que producir todo lo que generamos sin CO₂— y, en segundo lugar, un cambio en los hábitos de consumo. Esto puede ser incluso más difícil que el cambio en los sistemas de producción, porque supone un cambio muy relevante en el estilo de vida de todos los ciudadanos.

El cuarto punto es que la causa fundamental del cambio climático es el sistema energético actual. El 80% de las emisiones antrópicas, las emisiones del hombre, provienen del sistema energético. Es un sistema energético que incluye electricidad, gas y petróleo y que está basado en un 80% en combustibles

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 4

fósiles: petróleo, gas y carbón. Las emisiones del sistema energético representan el 80% de las emisiones totales. Este modelo energético provoca otro gran problema, que es la contaminación del aire. Este es otro de los grandes retos medioambientales muy centrado en el ámbito urbano, pero no es un problema de países menos avanzados y de China. El problema de la contaminación del aire es un tema muy relevante en todas las economías desarrolladas —incluida la española— y estamos convencidos de que va a ser una palanca muy importante para el cambio de sistema energético, porque está afectando ya a la salud de los ciudadanos.

Si la principal causa del cambio climático es el modelo energético, la principal vía de solución debería ser un cambio muy relevante del modelo energético. Todos los organismos internacionales, sobre todo la Agencia Internacional de la Energía, destacan que el cambio de modelo energético tiene que venir por dos vías. La primera es el ahorro y eficiencia energética. Tenemos que consumir la menor energía posible y, la que consumamos, tenemos que hacerlo de la forma más eficiente posible. La segunda vía tiene que ser la sustitución progresiva de los combustibles fósiles —petróleo, gas y carbón— por energía libre de emisiones, fundamentalmente energías renovables. Es importante subrayar que tiene que cambiar totalmente el modelo energético a futuro.

En el modelo energético conviene diferenciar al sector eléctrico de otros sectores. El sector eléctrico ya ha iniciado la transición. Dos terceras partes de la generación en España no emite CO₂ y las renovables representan ya un 40% de la generación, pero el objetivo debería ser un sistema plenamente descarbonizado en el año 2050. Es decir, tendríamos que tener un sistema eléctrico sin CO₂ y basado en renovables en 2050 y esto plantea retos que es necesario abordar, pero es un sistema posible. Si bien el sector eléctrico ya ha iniciado la transición, el reto es avanzar en el resto de los sectores y destacaríamos dos: el primero es el transporte y el segundo la edificación. Hay que tener en cuenta que el sector transporte representa el 40% del consumo en España y el sector de la edificación un 25%, y ambos sectores siguen basados en combustibles fósiles. El transporte depende en más del 90% de combustibles fósiles para cubrir sus necesidades energéticas. Por tanto, el principal reto para los próximos diez o quince años es cambiar totalmente el modelo de transporte y pasarlo a un sistema limpio.

España ya tiene objetivos de reducción de emisiones para 2030 por los objetivos planteados en la Unión Europea. En la Unión Europea hay objetivos de reducción de emisiones, objetivos de renovables y objetivos de eficiencia energética. Saben que el objetivo de reducción de emisiones se cumple con dos bloques. El primero es el de las emisiones incluidas en el sistema de comercio de emisiones, donde están los grandes emisores —por ejemplo, las centrales eléctricas o las azulejeras— sometidos a un sistema de comercio de emisiones y tienen que pagar por el CO₂. Ahí España no tiene competencias, porque el objetivo se logra en el conjunto de la Unión Europea a través de un mercado y las reducciones se realizan allí donde son más eficientes. Ese es el sistema incluido en el ETS. En segundo lugar, están los sectores difusos, en los que los Estados miembros tienen competencias. Ahí España tiene un objetivo de reducción del 26% de sus emisiones.

Por otro lado, en los próximos años hay que establecer para España objetivos de renovables —seguramente tendremos un objetivo del 30% de la energía final de origen renovable— y objetivos de eficiencia energética, que ahora mismo se están debatiendo y que tendrán que ser traspuestos al ordenamiento jurídico español. Aquí nuestro mensaje es que los objetivos para 2030 tienen que ser compatibles con la transición a un sistema casi descarbonizado en 2050. La Unión Europea ya ha marcado el objetivo de que en 2050 hay que conseguir una reducción de las emisiones entre el 80 y el 95%. Hay que tener en cuenta que las inversiones que realicen las empresas ahora mismo van a durar hasta 2050. Es muy importante el objetivo a 2030, pero 2030 está ya encima y necesitamos tener en cuenta el objetivo para 2050, que debe ser la descarbonización plena del sistema económico y energético. Por tanto, no vale con 2030, sino que es muy necesario 2050. Este es un tema en el que incidiremos mucho en la tramitación de la ley, porque 2030 está ya encima, quedan trece años.

El siguiente punto es muy relevante, porque muestra que se está produciendo una revolución tecnológica en las energías limpias. En cuanto a las renovables y considerando la fotovoltaica, hace solamente doce años generar un megavatio/hora costaba 400 euros. Hoy la generación con un ciclo combinado de gas está en torno a 80 euros el megavatio/hora. Ahora mismo se están produciendo resultados de subastas de fotovoltaica en Europa con precios en torno a 50, 60 o 70 euros megavatio/hora. ¿Qué quiere decir esto? Pues que es plenamente competitiva con las centrales de gas. Hay que tener en cuenta que la energía fotovoltaica no es la misma que la que genera una central de ciclo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 5

combinado, que es firme y gestionable mientras que las renovables no lo son, pero el coste de generación hoy en día de la energía fotovoltaica es más barato que el de la generación térmica.

En cuanto al desarrollo de las baterías, hay que destacar que entre el año 2010 y el año 2016 se ha reducido un 80% el coste de las baterías y estimamos que a futuro se va a reducir un 60% adicional. Respecto al vehículo eléctrico, estimamos que va a ser competitivo respecto a los vehículos de combustión interna en el año 2021. Se está produciendo una revolución en tecnologías limpias con una rapidísima reducción de costes. ¿Qué implicaciones tiene eso? Si yo hubiera comparecido hace dos años, habría dicho que las renovables suponían un coste. Objetivos que hace dos años parecían lejanos y costosos, hoy no lo son.

Nuestra conclusión es que, aunque hay que seguir invirtiendo, por supuesto, en I+D+i, la realidad es que hoy en día ya tenemos tecnologías para el cambio de modelo energético. Las empresas y el sector financiero estamos dispuestos a invertir. Hablo de empresas de generación de energía y todo el sistema financiero nos dice que hay recursos. Lo que se necesita es disponer ya de un marco de objetivos, a 2030 y 2050, y de políticas claras y estables. Si tuviéramos ahora unas políticas claras y estables, empezariamos a invertir para cambiar el modelo energético y económico en la buena dirección. Objetivos a 2030 y 2050. ¿Que necesitamos, además? Políticas, y nos gustaría destacar tres. La primera es la fiscalidad ambiental basada en el principio de que quien contamina paga. ¿Qué quiere decir? Que quien genera el daño ambiental tiene que soportar el coste de ese daño. Por ejemplo, poniendo un precio de CO₂ a todas las emisiones de CO₂ que elimine las distorsiones actuales y que sirva para dos cosas. Primero, para dar señales al consumo y a la inversión; es decir, si tú pones un precio al CO₂ y hay una central renovable que no emite CO₂ y otra central que sí emite, la que emite internalizará el coste ambiental y será menos competitiva. Segundo, y esto es muy relevante, para financiar la transición energética, algo que luego comentaré.

El principio de que quien contamina paga no siempre se aplica en el sistema actual y está generando importantes distorsiones. Les quería poner aquí el ejemplo de la política europea, que al final se traslada a la política española. El objetivo de renovables. Europa tiene el objetivo de que el 27 % del consumo energético en 2030 sea de origen renovable. Los Estados miembros tienen que decidir sobre el consumo energético final, incluyendo electricidad, consumo de gas y consumo de gasolina y gasoil. El 27 % de esa energía tiene que ser de origen renovable en 2030. ¿Cómo se cumple? Pues el Gobierno, con el IDAE, hace un plan de renovables y dice dónde es más económico y más viable introducir las renovables. Bueno, pues hoy en día todos los Gobiernos están diciendo que donde es más fácil introducir las renovables es en el sector eléctrico, y entonces ponen esos objetivos muy ambiciosos al sector eléctrico, y eso tiene todo el sentido. Ahora bien, ¿quién debe pagar por los apoyos que se generan a esas energías renovables? Hoy en día los están pagando exclusivamente, en España, pero también en Europa, los consumidores en el sector donde se realizan las renovables, en este caso en el sector eléctrico. ¿Qué quiere decir? Que el consumidor eléctrico paga los apoyos a las renovables y el consumidor de gasolina y de gasoil no. Eso respecto a las renovables.

¿Qué pasa con el objetivo de reducción de emisiones de CO₂? Europa tiene un objetivo de reducir un 40 % de las emisiones en el año 2030, y para conseguir este objetivo de reducción de emisiones divide a los emisores en dos grupos. Los que están incluidos en el comercio europeo de emisiones, que son los grandes emisores, por ejemplo, las centrales eléctricas, las azulejeras, las cementeras, y tienen que pagar por las emisiones que generan, el precio del CO₂ en este comercio, que ahora mismo está en torno a 5 o 6 euros la tonelada. El resto de sectores emisores, por ejemplo el transporte o la agricultura, que se llaman sectores difusos, no están incluidos en este comercio y, por tanto, hoy en día no pagan por el CO₂. Es muy importante que la gestión de estos sectores difusos sea competencia exclusiva de España.

¿Cuál es el resultado de esta política fiscal? Pues que si cualquiera de nosotros va en un coche eléctrico paga por el CO₂, dado que el sector eléctrico está incluido en el comercio de emisiones, y paga por las renovables; mientras que si vamos en un coche de combustión interna, en un coche diésel, que es más contaminante, no pagamos CO₂ porque el transporte no está incluido en la directiva de comercio de emisiones, y no pagamos por las renovables. Por tanto, la fiscalidad actual en el ámbito energético está generando unas distorsiones, incentivando el consumo de las energías más contaminantes. Eso hace que nosotros solicitemos que se aplique una verdadera reforma fiscal ambiental, aplicando este principio de que quien contamina paga, pero todos los que contaminen; y no solo hablo aquí, que es muy importante, del CO₂, sino también de que se incluya el resto de emisiones, NO_x, SO₂, que provoca otros problemas como el de la contaminación del aire.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 6

La política fiscal es muy relevante, pero no es suficiente. Por eso, proponemos políticas de estándares, de limitación de las emisiones en sectores como, por ejemplo, el del transporte, donde ya está empezando a jugar un papel muy relevante en todo el mundo. Y otro elemento que es muy importante es el de las exigencias de información para entidades financieras y empresas sobre los riesgos y oportunidades que supone el cambio climático. Esto en el ámbito empresarial se llama el *disclosure*. Hay un grupo, gestionado por el G20, que está desarrollando unas guías para que todo el sistema financiero, todos los bancos, todos los inversores y todas las empresas, dentro de sus cuentas, aparte de las cuentas económicas, analicen el impacto que pueden tener las políticas climáticas. Por ejemplo, si se aplicara una política de CO₂ como la que estamos proponiendo, con unos precios en torno a 20 o 50 euros la tonelada, qué implicaciones tendrían las cuentas de las empresas; o qué implicaciones pueden tener los riesgos físicos del cambio climático; o qué oportunidades, por supuesto. Pensamos que el tema del *disclosure* o la información pública de las empresas puede jugar un papel muy relevante.

Voy terminando. Si yo tuviera que definir una política clave quizá diría las políticas de comunicación y concienciación social. ¿Por qué? Porque hoy en día la sociedad española no conoce ni está informada de la gravedad y la urgencia del cambio climático. Por tanto, si queremos aplicar políticas de cambio climático necesitamos que las políticas sean entendidas y aceptadas. Para nosotros, es fundamental explicar bien lo que es el cambio climático y los impactos que tiene, pero sobre todo dar una visión positiva de las soluciones. Si nosotros decimos que hay que abordar el problema del cambio climático, que también, por el tema del oso polar, por el tema de las migraciones, tendrá una aceptación; pero no es lo mismo que mostrar las ventajas que pueden tener las políticas de cambio climático para la sociedad española. ¿A qué me refiero? A mostrar que políticas de cambio climático que llevan a una transición energética basada en renovables hará que tengamos un sistema energético más asequible y más seguro que un sistema energético que basado en fósiles; a mostrar que apostando por la economía verde generaremos empleos y oportunidad de crecimiento económico —ahora mencionaré en el último punto que España está muy bien posicionada para aprovechar estas oportunidades—; y a mostrar que un cambio de modelo energético y políticas de cambio climático mejoran la calidad de vida de los ciudadanos y, por ejemplo, la calidad del aire que todos respiramos. Pensamos que es fundamental trasladar la visión positiva —que la tiene— de un cambio de política climática y un cambio de política energética.

El punto número 15 recoge otro tema fundamental. Para nosotros es indispensable el consenso político. ¿Por qué? Porque somos empresas que invertimos a treinta, cuarenta o cincuenta años; por tanto, el consenso político nos da lo que necesitamos, que es la sostenibilidad en el proceso y la confianza en los inversores. Nosotros necesitamos certidumbre, y la certidumbre pasa por el consenso político. Hace diez años hubo un ejercicio de prospectiva energética realizada por el anterior Gobierno, pero aquella prospectiva energética que fue realmente potente y contó con grandes expertos tuvo el problema de que todo el debate se generó entre expertos del mismo grupo político y, por tanto, cuando hubo un cambio político, esa prospectiva, ese análisis energético tan necesario, no sirvió para nada. Nosotros pensamos que es fundamental el consenso político y que la situación política actual es justamente una oportunidad para que se produzca ese consenso en las políticas climáticas y sobre todo en las políticas de transición energética, porque repito que nuestras inversiones se realizan al menos a veinticinco años.

Punto 16. Lo dice el IPCC, lo dice la Agencia Internacional de la Energía, lo dice el Banco Mundial, lo dice el Informe Stern, lo dice toda gran institución que haya estudiado el cambio climático, y es que cuanto más tarde actuemos, más complejo y costoso será para la sociedad cumplir con los objetivos climáticos. Por tanto, nuestro mensaje es que no podemos dejar que pasen otros cinco o diez años sin cambiar los objetivos y sin cambiar las políticas. Cuanto más tarde actuemos, más costoso será. Además —este es otro tema fundamental—, adelantar algunos cambios genera ahorros a largo plazo. Quería mencionar el tema de la contaminación local. Yo creo que, por ejemplo, la apuesta por el coche eléctrico para reducir la contaminación local, incluso no siendo competitivo para los tres próximos años, me parece una opción mucho más interesante que la gasificación del transporte, que tiene un recorrido limitado, porque recordemos que los combustibles fósiles tienen una vida de diez o quince años, pero no más.

El mensaje final y fundamental desde el Grupo Español de Crecimiento Verde es que el proceso de las políticas climáticas y la transición energética está suponiendo una revolución a escala global que genera enormes oportunidades de todo tipo, y para nosotros enormes oportunidades empresariales. Este no es un tema solamente de España, es un tema global; las inversiones en renovables, las inversiones en coche eléctrico, las inversiones en baterías, están multiplicándose en los últimos años. España está bien posicionada para aprovechar estas oportunidades industriales; tenemos empresas en energías renovables

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 7

y tenemos empresas en el sector automovilístico. Yo creo que se han hecho cosas muy bien en el pasado y otras no tan bien. La apuesta eólica en España fue un éxito desde el punto de vista industrial; hubo un marco estable, predecible y hubo un desarrollo industrial que llevó a que las empresas españolas y las empresas ibéricas pudiéramos aprovechar las oportunidades que surgieron en inversión eólica en todo el mundo durante muchos años, y de las diez primeras empresas eólicas en el mundo hubo un momento en que siete eran empresas españolas o ibéricas. Yo creo que ahora mismo nos encontramos ante una oportunidad industrial todavía mayor y estamos muy bien posicionados, pero se requieren políticas efectivas ya, porque como nos retrasemos o como no actuemos ya serán otros países los que lo aprovecharán.

Muchísimas gracias. Estoy a su disposición para responder a las preguntas que quieran formularme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (García Cañal): Muchas gracias, señor Sáenz de Miera. Hemos cumplido el tiempo esperado inicialmente, no el ofrecido.

Vamos a continuar con la fijación de posiciones o preguntas que tengan a bien hacer los grupos parlamentarios. Comenzaremos por el Grupo Parlamentario Popular, al ser el proponente de la comparecencia, e intervendrá su portavoz don Miguel Ángel Viso.

Tiene la palabra, señor Viso.

El señor **VISO DIÉGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, don Gonzalo, por su comparecencia. En nombre del Partido Popular tenemos que agradecer la excelente exposición que ha hecho. Por supuesto, las aportaciones que ha traído hoy aquí son compartidas por nosotros y es un placer escuchar a alguien que tiene las cosas tan claras respecto al cambio climático. Tiene una posición muy clara y contundente, lo cual a nosotros nos aporta muchísimo.

Intentaré recalcar algunos puntos que compartimos. Hablaba usted de algo muy importante que ya se discutió en anteriores ocasiones en esta Comisión, y es que el cambio climático es un reto de todos. Es un tema clave en el que estamos trabajando y el grupo parlamentario al que represento lo tiene muy claro. Se ha referido al acuerdo de París como un acontecimiento histórico, y yo creo que ahora tenemos que hablar —nosotros lo estamos haciendo siempre— de la era pos-París, qué pasa después de París. Creo que esto marcará una estrategia global y es en lo que estamos trabajando en esta Comisión de Cambio Climático. También ha nombrado Marrakech, que supuso llevar a cabo aquello que se había hablado en París. Los inicios siempre son complicados, pero es cierto que ahí se empezó a marcar un poco esa hoja de ruta, como usted comentaba.

Tenemos que seguir trabajando en el modelo energético, que es la principal causa del cambio climático, no cabe ninguna duda. Usted ha hablado de transporte y de edificación. Coincidimos con usted en que tenemos que saber afrontar los retos de futuro. La Comisión Europea nos dijo en su momento que los presupuestos tenían que plantearse pensando en 2030, que lo tenemos ya ahí, y usted está ya pensando en 2050. Por supuesto, en el Grupo Popular estamos trabajando en ello. Nuestras políticas para seguir reduciendo emisiones se han llevado a cabo con cosas palpables y lo que intentamos es fomentar el consumo responsable. Están en marcha muchas iniciativas de enorme calado que han supuesto un salto cualitativo en beneficio de la materia que nos ocupa; iniciativas cuyo desarrollo debe complementar el Gobierno para hacer frente a retos que se plantean de manera especial tras la adopción del acuerdo de París.

Ha sido muy interesante escucharle decir que las empresas están dispuestas a invertir en la lucha contra el cambio climático, algo que lógicamente compartimos. Es cierto que tenemos que seguir trabajando en un marco legislativo regulatorio que acompañe las demandas de las propias empresas. Ha sido importante escuchar esto hoy aquí. Tenemos que cumplir el compromiso adquirido en París en esa transición hacia el modelo bajo en carbono que no tiene marcha atrás. Según palabras de nuestra ministra, España tiene que liderar o estar a la cabeza en dicha transición. El Gobierno está realizando esfuerzos para reducir emisiones de carbono mediante la puesta en marcha de proyectos en los que se está trabajando y que me gustaría enumerar: proyectos Clima, planes de impulso al medio ambiente, Plan PIMA Sol, Aire, Tierra, Transporte, etcétera. Todos ellos persiguen aportar una parte importante dentro de lo que es la gestión del propio Grupo Popular.

La Unión Europea está dando los pasos oportunos para alcanzar sus objetivos en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y participando activamente en la negociación internacional. Comento esto a raíz de una pregunta que posiblemente plantearé al finalizar. Es importante disponer de interlocutores como el Grupo Español de Crecimiento Verde para conseguir una alianza de Gobiernos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 8

empresas y sociedad civil. En el apartado de la sociedad civil, me gustaría recalcar la parte de comunicación, cómo trasladar toda esa información a la sociedad para que todo aquello en lo que estamos trabajando realmente llegue al público. En el ámbito de la Unión Europea este proceso negociador y esta aplicación de acuerdos son cuestiones muy importantes. Consideramos un acierto la implicación de las empresas en ese grupo del cual forman parte. Tenemos que destacar la presencia española en foros internacionales y reconocer el papel de la industria tanto para buscar soluciones como oportunidades. Me quedo con una palabra que usted ha repetido en su intervención: oportunidades. Creo que es muy importante ver el aspecto de crecimiento verde como un apartado de oportunidades. Me refiero a ello porque la ministra Tejerina, al hablar en muchas de sus ponencias de economía verde, dijo en alguna ocasión que podía crear 20 millones de puestos de trabajo en la Unión Europea hasta 2020. Es decir, de alguna manera tenemos que ver ese crecimiento verde como una oportunidad.

Estamos completamente de acuerdo en la importancia de alcanzar un acuerdo político que nos debe marcar el camino. En este punto el consenso es muy importante. Estamos en una Comisión en la que hemos llegado a muchos acuerdos y tenemos una línea de trabajo común entre todos, pero es cierto que tenemos que seguir trabajando. Ya se ha debatido y aprobado la elaboración de una ley de cambio climático y de transición energética. Este Gobierno cree en el cambio climático, tiene claro el cambio climático y el papel que ocupa. Sabemos el interés que tiene esta ley para el sector empresarial, por lo que estaremos pendientes, como no puede ser de otra manera, de sus aportaciones para su tramitación.

Voy terminando, presidente. Simplemente le plantearé dos preguntas que por su trayectoria profesional y el cargo que ocupa nos responderá de manera muy amplia. ¿Cómo ve la situación política internacional? ¿Cree que influirá en las empresas que forman parte de su grupo de crecimiento verde en la lucha contra el cambio climático? ¿Cómo cree usted que puede influir el *brexit* y la inestabilidad europea en el liderazgo de la Unión Europea en la lucha contra el cambio climático? Estas son mis preguntas y le agradezco de nuevo su exposición.

Muchísimas gracias, presidente. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (García Cañal): Muchas gracias, señor Viso.

¿Grupo Parlamentario Mixto? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario Vasco? **(Pausa)**. ¿Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana? **(Pausa)**. Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don José Luis Martínez González.

El señor **MARTÍNEZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, don Gonzalo. Me ha gustado mucho la exposición que ha hecho; ha sido muy clarificadora y didáctica. Ha puesto el dedo en la llaga sobre temas que se están debatiendo en esta Comisión; hoy concretamente se ven dos PNL que tratan la calidad del aire y usted ha hecho especial hincapié en este tema. Por tanto, comparto prácticamente la mayoría de los planteamientos de su parte expositiva.

Está claro que el cambio climático no es solo tarea de los Gobiernos, no lo vamos a arreglar solo a golpe de decreto-ley o de una ley de cambio climático, que con ser necesaria no sería la única solución, tienen que tomar conciencia los ciudadanos y las empresas y tenemos que aprender a disociar crecimiento económico y producción de energía del aumento de gases de efecto invernadero, y esto pasa indudablemente por la eficiencia energética y por una apuesta decidida por las renovables. En este aspecto, España y las empresas españolas están muy bien posicionadas. Difiero de un dato que ha dado el portavoz del Grupo Popular; ha dicho que la apuesta por las renovables puede crear 20 millones de empleos. Me parece disparatado. Su propio compañero en la Comisión Europea, que fue ministro de Agricultura —no recuerdo ahora su nombre—, recientemente decía que el PIB en Europa puede crecer un 1% y generar —un dato óptimo— en torno a 900.000 puestos de trabajo. No comparto ese dato de 20 millones de empleos; es un falso optimismo.

La apuesta por las renovables y la eficiencia energética generará inversiones públicas y privadas en torno a 177.000 millones de euros, por lo que se abren buenos yacimientos de empleo; empleo de calidad, empleo estable, de los que estamos necesitados en este país. Las empresas españolas están muy bien posicionadas en el campo de la agricultura, en depuración de aguas y de residuos, en desaladoras... Esta es una tecnología puntera en España —de hecho, ya estamos exportando a otros países— y muchas de las empresas que componen el crecimiento verde están levantando proyectos en muchos sitios.

Usted dice que necesitamos un marco legal, y es cierto. En esta Comisión estamos todos en actitud de espera ante la anunciada ley de cambio climático que tiene que traer el ministerio, pero ya disponemos de un marco legal. Ha hecho una parte expositiva brillante que, insisto, comparto, pero me gustaría saber

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 9

cuál ha sido la actitud de las empresas con el marco que ya tenemos. El ciudadano, el consumidor, cada vez es más exigente, y estoy de acuerdo con usted en que la educación es fundamental en este aspecto y en que tendría que haber una campaña de sensibilización que se incluyera en los planes de estudio de los colegios para concienciar a la gente respecto al cambio climático. El consumidor es cada vez más exigente y va a seguir siéndolo con las empresas que producen y manufacturan desde alimentación hasta ropa, pasando por cualquier tipo de producto. Estas empresas tienen en cuenta en su producción la huella de carbono, la huella hídrica, pero con el marco legal que ahora tenemos ¿cuál es la actitud de las empresas ante el cambio climático?

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (García Cañal): Muchas gracias, don José Luis Martínez González. Tiene la palabra don Juan Antonio López de Uralde.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Sáenz de Miera, por su exposición, cuya primera parte compartimos, como no puede ser de otra manera, puesto que a estas alturas es evidente que el cambio climático es un problema de primera magnitud; además, nuestro país no es solamente causante del cambio climático, sino que también somos víctimas por nuestra posición geográfica y especialmente vulnerables en todos los sectores, en el agrícola por supuesto por lo que respecta a especies emblemáticas como la naranja, el olivo, la vid, etcétera, que pueden verse muy gravemente afectadas. Recursos tan sensibles en nuestro país como el agua, lógicamente con el cambio de régimen de precipitaciones se verán afectados; sectores prioritarios en nuestra economía como el turismo también se verán gravemente afectados tanto por la subida del nivel del mar como por los cambios del régimen de temperatura y lo que ello pueda conllevar. Hasta ahí estamos de acuerdo, pero lo que echamos de menos en su exposición es un análisis de por qué hemos llegado hasta aquí y cuál es el modelo económico de las empresas como las que usted representa. Ya en el año 1992, en la Cumbre de Río de Janeiro, había un consenso prácticamente total en que el cambio climático era un problema para la humanidad. Si no fuera así, no se hubiera acordado, entre otras cosas, poner en marcha un acuerdo internacional en contra del cambio climático; estamos hablando del año 1992. Sin embargo, las emisiones no solo no han dejado de aumentar, sino que ha aumentado el ritmo al que lo hacían; esto hace que las concentraciones de dióxido de carbono en la atmósfera estén en este momento completamente desbocadas y estemos por encima de las 400 ppm que nos dice la comunidad científica que no deberíamos sobrepasar. En este contexto, no cabe ninguna duda de que el modelo económico basado en el crecimiento continuado y en el beneficio económico inmediato por encima de cualquier otra consideración es responsable de lo que está ocurriendo en el clima; sobre esto hay un consenso bastante grande, así como también que es imposible hacer frente a este problema sin un cambio de modelo. Echo de menos en su exposición alguna referencia a la necesidad de ese cambio de modelo. En España hay muchas cuestiones en las que las empresas que usted representa tienen mucho que decir.

Nos pide consenso político y ahora me voy a referir a algunos temas en los que sí lo hay, pero si las empresas miembros de ese consejo colaboraran sería mucho más fácil avanzar. En primer lugar, me gustaría saber qué piensa usted de las puertas giratorias, algo que indudablemente tiene influencia sobre las políticas que se hacen en todos los aspectos que usted ha repasado. Si hablamos de políticas energéticas, de políticas de transportes y de políticas industriales, no cabe duda de que la costumbre, entre comillas, de la política española de terminar en los consejos de administración de las grandes empresas, hace que al final uno tenga serias dudas sobre quién es el responsable final de las legislaciones y de las decisiones que se toman en determinadas políticas, por ejemplo, en las energéticas. Es decir, hay serias dudas de quién es el responsable último, por ejemplo, de tomar la decisión de frenar el desarrollo de las energías renovables, como se ha frenado en España. Algunos pensamos que las empresas eléctricas, las empresas del oligopolio eléctrico tienen mucho que ver con ello. En ese sentido, nosotros abogamos por un modelo energético radicalmente diferente; un modelo energético que no esté basado en el oligopolio sino que abogue por una descentralización de la generación eléctrica a través de un impulso decidido a las energías renovables. Para que las energías renovables puedan desarrollarse y puedan avanzar hace falta que tengan hueco, y para que tengan hueco hay que cerrar otro tipo de centrales. Eso se ha visto claramente, por ejemplo, en Alemania, donde solamente una política de cierre de las centrales nucleares o de las centrales térmicas es la que permite el desarrollo de las energías renovables. Sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 10

embargo, en nuestro país nos encontramos con que precisamente las empresas de ese grupo lo que hacen es impedir el cierre de cualquier planta.

Hablaba usted de consenso político. Le puedo decir que en este momento hay un consenso amplísimo, por ejemplo, en el cierre definitivo de la central nuclear de Garoña. Sin embargo, ese debate sigue abierto; ni siquiera una central que lleva cuatro años cerrada parece que genere la suficiente presión como para que se cierre. Podemos hablar de otros consensos que también han sido importantes en este país y que ahora mismo están en cuestión. Uno de ellos es el consenso en contra del autoconsumo de electricidad con balance neto. Sobre esto se alcanzó en su momento un consenso bastante amplio, con la excepción del Partido Popular, pero desgraciadamente, ahora, el Partido Ciudadanos ha avanzado hacia las posiciones del Partido Popular. Hay otro consenso bastante amplio contra la construcción de una mina de uranio en Salamanca y, sin embargo, esta mina de uranio continúa. Es decir, si no se avanza, no es tanto porque no haya consenso político sino porque muchas de las empresas que están en el grupo que usted representa lo que hacen, básicamente, es orientar sus políticas hacia sus propios intereses. En ese sentido, tal vez lo más relevante es que sean esas propias empresas las que empiecen cambiando su forma de trabajar, su forma de actuar, su forma de influir sobre la política y los políticos y se planteen de manera imprescindible un cambio de modelo. Hay cuestiones en las cuales es muy relevante el papel de las empresas como, por ejemplo, frenar las puertas giratorias y, desde nuestro punto de vista —esto ya sí que requiere un consenso político—, una regulación del actual oligopolio eléctrico. En definitiva, como decía, estamos de acuerdo con el diagnóstico que hace sobre la gravedad del cambio climático, pero creemos que deben ustedes mirarse en el espejo y analizar cuál es su responsabilidad en todo esto.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (García Cañal): Muchas gracias, don Juan Antonio López de Uralde Garmendia, portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Ricardo Antonio García Mira.

El señor **GARCÍA MIRA**: Muchas gracias, presidente.

Quiero dar las gracias al vicepresidente del Grupo Español de Crecimiento Verde por su comparecencia. He visto el informe que tienen publicado en su página web, del que usted ha hecho una síntesis, con los objetivos que pretende y que tienen planificados de cara al futuro. Tenía preparada una pregunta sobre cómo consideraba usted que el Gobierno de España estaba respondiendo a este desafío, pero no se la voy a hacer porque el diagnóstico ha sido claro. Usted ha incidido en cuestiones que son de muy profundo calado y que requieren una respuesta política de mucha más intensidad. Esta respuesta política que usted concentra en la gravedad y el dramatismo del impacto, que va más allá de lo que cualquier estimación científica está haciendo, nos plantea una gran incertidumbre científica después de que las elecciones en Estados Unidos se resolvieran como se resolvieron, a favor de un candidato que cuestiona el cambio climático y que, por tanto, comprometerá el conocimiento que podamos tener acerca de la evolución de ese cambio climático, es decir, un conocimiento que no sabremos de dónde obtenerlo o si tendremos la certeza de tomarlo como referencia o no.

Usted ha señalado que la I+D es importante y que debe ser una referencia para las decisiones que se adopten en el plano político. Sin embargo, la Comisión Europea, a través de sus programas de investigación y desarrollo, ha realizado para el último periodo una inversión de más de 80.000 millones de euros, entre los que se contempla una amplia partida destinada a cambiar el modelo de vida, que implica también cambiar el modelo económico en su estrategia de estilos de vida y economía verde hacia una Europa más sostenible y más consistente con el diagnóstico que usted ha expuesto. Poca influencia tienen estos resultados de investigación para las empresas que deben de tomar como referencia la transformación central en el sistema de consumo, es decir, cómo los ciudadanos digieren los cambios que se están produciendo. Además, usted ha dicho que los ciudadanos están mal informados; ni siquiera están informados de cómo impacta esa fiscalidad equivocada o ausente que debería mirar más por sus intereses y no por los intereses de las grandes corporaciones que, al fin y al cabo, son las que dirigen la política, como algún otro portavoz ha expuesto antes. Por tanto, la fiscalidad ambiental de quien contamina paga es una fiscalidad errónea porque, al final, como usted ha dicho, genera distorsiones e incentiva el consumo de energía contaminante, dando la espalda a sectores importantes que requieren ese cambio de modelo, como los sectores difusos relacionados con el transporte, el consumo alimentario y la agricultura. Estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 11

son cuestiones que tendrían que estar ya funcionando como referencia para el cambio político. Es verdad que hay un espacio para el consenso político. Si se escucha lo que aquí se ha expuesto desde un lado del arco parlamentario al otro, se verá que hay una coincidencia en cuanto a afrontar y mitigar los impactos que puede tener el cambio climático, pero hay una manera de actuar muy diferente en cuanto a cómo ralentizar o acelerar este proceso.

Tenemos unos plazos, hay toda una estrategia planificada desde la Unión Europea y hay un intento por parte de los partidos de coincidir en ese horizonte 2020 —que ya está ahí—, 2030 —que también está casi ahí— y 2050 para descarbonizar totalmente la economía, pero no se están tomando las decisiones para llegar a esa descarbonización. El ciudadano tiene que contar mucho más de lo que está contando, tiene que estar bien informado y la fiscalidad tiene que ser justa; que no solo haga responsable a quien produce las emisiones, sino que también sea acorde con un estilo de vida alternativo que permita consumir de una manera alternativa y orientar la política y todo lo que nosotros, como políticos responsables de adoptar las decisiones, podamos tomar como referencia.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (García Cañal): Muchas gracias, señor García Mira.

A continuación, para responder a las preguntas, tiene la palabra el señor Sáenz de Miera.

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GRUPO ESPAÑOL DE CRECIMIENTO VERDE** (Sáenz de Miera): ¿Tengo una hora? No, es broma.

El señor **VICEPRESIDENTE** (García Cañal): Como en la primera parte se ha pasado, estamos un poco más justos de tiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GRUPO ESPAÑOL DE CRECIMIENTO VERDE** (Sáenz de Miera): Voy a responder brevemente a las preguntas que me han planteado, todas muy interesantes.

Sobre la situación de la política en el contexto internacional, ahora el principal tema es la administración Trump, que, efectivamente, está teniendo ciertos efectos en la política ambiental y climática mundial. ¿Cómo lo vemos nosotros? Primero, en Estados Unidos, además del presidente, todos los Estados siguen actuando muy en la línea del cambio climático y eso es irreversible. Creo que los temas políticos son importantes, pero ahora mismo el principal *driver* para la revolución energética es económico y tecnológico. Hoy en día, y respecto de las energías renovables, el coche eléctrico, las baterías son competitivas, pero esto puede producir una cierta ralentización del proceso internacional de negociaciones de cambio climático y problemas de financiación a determinados programas; insisto, esto es una cuestión irreversible porque todas las empresas del mundo, todos los países, siguen en la misma dirección y la tecnología y los costes están ayudando.

A la pregunta formulada por el señor Martínez González he de contestar dos cosas. El tema de calidad del aire y cambio climático es fundamental, pero también lo es la coordinación de estas dos políticas, aunque se hayan producido casos de descoordinación. Todos conocemos cómo se han fomentado en Europa los vehículos diesel por razones de cambio climático y esto ha provocado que el 80% del parque móvil en Europa y en España sea diesel, lo que a su vez ha provocado la contaminación del aire. Asimismo, y por razones de calidad del aire, se está apoyando, por ejemplo, el transporte vehicular gasista, que genera menos problemas de calidad del aire, pero que puede suponer un *locking* en tecnologías que emiten CO₂. Por tanto, hoy es clave que tanto en esta ley como en todas las iniciativas haya una coordinación de estas dos políticas porque la política de calidad del aire es y será fundamental en los próximos años. ¿Qué estamos haciendo las empresas? Yo le puedo mandar información, pero le diré que todas las empresas tenemos huella en venta, huella hídrica. Es decir, todas las empresas que estamos integradas en este grupo tenemos una actitud muy proactiva respecto a todas estas cuestiones.

En cuanto a la pregunta formulada por el señor López de Uralde quiero formular dos cuestiones. Primero, las emisiones han seguido creciendo, pero han crecido en países menos avanzados. Yo diferenciaría entre los países OCDE, donde las emisiones bajan y a futuro seguirá así y no solo las emisiones sino también el consumo de energía. El problema ahora mismo es que el 80% de las nuevas emisiones proceden de países no OCDE, siendo justamente el reto que reduzcan tales emisiones.

Todas las preguntas las centraría en el autoconsumo renovable. Para mí el autoconsumo tiene un potencial muy relevante a futuro, pero más que autoconsumo hablaría de generación distribuida, siempre y cuando sea renovable. Creo que el autoconsumo o generación distribuida, como decía, tiene ventajas y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 12

para mí la fundamental es la participación mucho más activa del consumidor productor. Esta tiene que estar con la generación centralizada, que también es renovable, pero dentro de las renovables están las economías de escala. Por tanto, la generación centralizada tiene ventajas en términos de coste y por eso todos los informes del MIT, de la Comisión Europea y de Bruegel hablan de que la centralizada, una gran fotovoltaica, tiene un menor coste de generación que cien fotovoltaicas pequeñas. Yo creo que ambas van a jugar un papel fundamental. Usted decía que habría que cerrar otras centrales para que tengan hueco, eso también, pero al mismo tiempo es necesario abordar, a través de la electricidad, el resto de sectores, por ejemplo, la electrificación del transporte y electrificación de los edificios. Y en ese escenario, que es muy viable —seguro que conoce el informe de Deloitte donde se habla de descarbonización a 2050— se habla de un proceso de electrificación y crecimiento de la demanda muy superior al actual, donde se necesitarían renovables centralizadas y descentralizadas. Creemos que o se hace una regulación neutra de forma que incentive lo más eficiente o se hace una regulación explícita de apoyo a centralizada o a descentralizada; lo fundamental, también desde el punto de vista del inversor consumidor, es que sea un sistema sostenible. Por tanto, si se quiere promover la centralizada hay que definir un marco estable para impulsar esta centralizada con unos objetivos explícitos y una regulación explícita, de forma que le proporcione confianza al consumidor inversor. Esta sería la respuesta a su pregunta.

No puedo estar más de acuerdo respecto del tema de los estilos de vida. Creo que las empresas estamos viendo que se está produciendo un cambio muy relevante en las exigencias y las demandas del consumidor y nos adaptamos a esas exigencias o no seremos viables a futuro. Pensamos que está muy bien que la I+D europea se haya centrado en los temas de hábitos de estilo de vida y consumo. En la última propuesta, la de invierno, de la Comisión Europea sobre energía, se habla de una nueva energía sostenible para los ciudadanos; o sea en la política europea el ciudadano y el consumidor tienen cada vez un papel más relevante, pero pensamos que tiene que ir a más.

Para esos estilos de vida necesitas información, sensibilización, etcétera, y la fiscalidad es un elemento fundamental y debe ser una fiscalidad justa. Yo creo que una fiscalidad medioambiental da la señal a un cambio en estilo de vida y en ese sentido me parece justa. Yo creo que también debe ser justa por el tema de protección a los vulnerables. Esto es algo muy relevante porque hay que reconocer que las políticas climáticas y energéticas a corto plazo pueden tener un impacto sobre los menos favorecidos y por lo tanto dentro de todas estas políticas pensamos que es muy relevante la protección de los vulnerables. Por ejemplo, fiscalidad: si estás poniendo un precio del CO₂ en función de que quien contamina, paga, a lo mejor ahora las rentas más bajas están contaminando más porque se les dio en el pasado la señal de que invirtieran en diesel. Ahora si quieres cambiar esa política, tienes que proteger a los vulnerables para hacer que todo esto sea sostenible.

Señor presidente, estas son las respuestas que tenía que dar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. (El señor Viso Diéguez pide la palabra).

El señor **VISO DIÉGUEZ**: Señor presidente, una aclaración, porque antes mi compañera de Ciudadanos hablaba del tema y yo decía que 20 millones en toda la Unión Europea hasta 2020 son los que se pueden crear con la economía verde. No sé si a lo mejor lo puede aclarar.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías. (La señora Rodríguez Hernández, doña Melisa, pide la palabra).

El señor **VISO DIÉGUEZ**: Con palabras de Tejerina, en toda la Unión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, no estamos en un diálogo, estamos en una comparecencia. Les ruego que terminen.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ** (doña Melisa): Señor presidente, es que si permite una intervención tiene que permitir las de los demás. (El señor Martínez González pide la palabra).

El señor **VISO DIÉGUEZ**: Era una aclaración, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dejarlo.

Agradecemos al señor Sáenz de Miera su comparecencia, sus explicaciones, y en nombre de la Comisión le diré que si nos hace llegar esos documentos,, se lo agradeceríamos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 13

El señor **VICEPRESIDENTE DEL GRUPO ESPAÑOL DE CRECIMIENTO VERDE** (Sáenz de Miera): Perfecto.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Terminada esta comparecencia, vamos a suspender por tiempo de cinco minutos para continuar después con el orden del día.

Muchas gracias. **[Pausa.—(El señor vicepresidente, Romero Hernández, ocupa la Presidencia)].**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA LUCHA CONTRA LA OBSOLESCENCIA PROGRAMADA Y LA REDUCCIÓN EN LA GENERACIÓN DE RESIDUOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001450).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Romero Hernández): Señorías, vamos a empezar con el punto número 4.º del orden del día, proposición no de ley sobre lucha contra la obsolescencia programada y la reducción en la generación de residuos. El grupo proponente es el Grupo Mixto y tiene la palabra el señor Bataller.

El señor **BATALLER I RUIZ**: Gracias, presidente.

Buenos días, señorías. Como ustedes saben, la obsolescencia programada acorta la vida útil de los productos tecnológicos de una manera predeterminada por el fabricante o la empresa durante la fase de diseño. Es decir, estamos hablando de que tras un periodo calculado de su utilización el producto queda obsoleto, no funcional, inútil, inservible. Esto evidentemente genera un excesivo consumo de recursos naturales y en el marco de la lucha contra el cambio climático es un problema que debe ser abordado a la máxima brevedad. Este es el sentido de la proposición no de ley que traemos aquí.

La lucha contra la obsolescencia programada es uno de los pilares hacia la transición ecológica y la economía circular, y por tanto lo que se pretende con esta lucha es que el valor de los productos, de los materiales y recursos que se emplean en su fabricación se pueda mantener en la economía durante el mayor tiempo posible y que se reduzca al mínimo la generación de residuos. Según los cálculos que tenemos actualmente, en España la huella ecológica es 2,9 veces mayor que la biocapacidad, es decir, se necesitarían casi tres Españas para mantener el nivel de vida y población actuales. Y si continuamos así, la evolución negativa nos llevará a que antes del año 2030 la humanidad consuma cada año el doble de los recursos anuales del planeta. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Somos conscientes de que las leyes de mercado y la supervivencia empresarial que están enmarcados en la filosofía del ciclo de consumo infinito han llevado a que la obsolescencia programada se instaure en el sistema productivo, y esto lleva también a que cada vez haya un mayor número de productos que son poco duraderos y de más difícil reparación y reutilización. Pero, como hemos señalado en diversas ocasiones en otras sesiones que hemos tenido en esta Comisión, es importante que para la lucha contra el cambio climático entendamos que hacen falta no solo medidas de orden cuantitativo sino también cualitativo, y con esto me estoy refiriendo a que es imprescindible un cambio de paradigma y la sustitución de los esquemas consumistas por otros esquemas más respetuosos con los recursos, con el medio ambiente.

Por este motivo es importante que se aborde ya la eliminación de la obsolescencia programada. Es importante que lleguemos a un sistema más equitativo, justo y solidario donde se produzca una distribución real de la riqueza y se acabe también con esa división que se está dando actualmente en el marco de la globalización en el seno de la economía mundial entre países que son exclusivamente consumidores de recursos y países que se dedican a producir bienes con un grave desgaste para todos los bienes naturales. Hay que tener en cuenta que cortar la vida útil de los productos implica tener que fabricarlos una y otra vez y esto produce agotamiento de materias primas. Esto, a su vez, hace a aumentar las emisiones de CO₂ a la atmósfera, lo cual en última instancia favorece el calentamiento global. A su vez, los recursos que se utilizan en estos procesos suelen ser muy contaminantes, lo que conlleva impactos muy graves tanto en las zonas donde se extraen los materiales como en aquellas donde se depositan sus residuos. Por tanto, es importante que nos planteemos la eliminación de la obsolescencia programada también como una manera de redimensionar el sistema productivo mundial.

Este es el sentido que tiene la proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Mixto y Compromís presenta hoy aquí. Queremos que se inste al Gobierno a varias cosas: impulsar unas medidas efectivas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 14

de reducción como serían la prohibición de la obsolescencia programada, el alargamiento de las garantías, la compra pública responsable, la promoción y consumo de productos locales. Queremos que se apliquen principios de la economía circular y de residuo mínimo. Queremos también que existan al respecto datos fiables contrastables de dominio público en relación con la gestión de residuos y queremos, por último, que se potencie e impulse con ayudas fiscales a las empresas sociales para la reparación, reutilización y reciclaje de residuos.

Esta proposición no de ley que tienen ustedes ante sí ha recibido diversas enmiendas. Ya anunciamos nuestro propósito de aceptar las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario de Unidos Podemos. También hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular sobre la cual hablaremos y espero que al final de esta Comisión presentemos a la Mesa una propuesta transaccional al respecto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Cinco minutos justos. ¡Ha estado usted impecable!

Por los grupos enmendantes tiene la palabra, en primer lugar, la señora Guinart por el Grupo Socialista por tiempo de cinco minutos, si es posible.

La señora **GUINART MORENO**: Gracias, señor presidente.

El consumo anual de materias primas en España se sitúa en unos 60.000 millones de toneladas, lo que equivale a cerca de un 50% más de recursos naturales que hace treinta años. A las evidentes consecuencias que el consumo desmesurado y sin control tiene en el medio ambiente, cabe añadir consecuencias económicas y también sociales de la obsolescencia programada. Las personas que la sufren especialmente son las más desfavorecidas, las que no pueden pagar más por productos sostenibles y no tienen otro remedio que contentarse con productos de baja gama.

En Europa algunos países ya han empezado a introducir medidas para erradicar este tipo de prácticas. Sin ir más lejos, Francia aprobó en junio de 2015, dentro de la Ley de Transición Energética, diferentes medidas, entre ellas la sanción con multas e incluso penas de cárcel para los fabricantes que continúen programando la muerte de sus productos. En el Grupo Parlamentario Socialista estamos plenamente de acuerdo con la prohibición de la obsolescencia programada. Es más, apostamos por una economía circular asociada a un mejor tratamiento de los residuos. España es el país que menos residuos genera entre los países europeos de referencia como Alemania, Francia, Reino Unido e Italia, pero a la vez estamos muy por detrás en sistemas avanzados de tratamiento de residuos. Solo se tratan el 39% de los urbanos y el 89% de los industriales frente al 66% y el 96% respectivamente de media en estos países.

Los últimos años han supuesto un retroceso en materia de sostenibilidad, de economía verde y de economía circular en prácticamente todos sus aspectos. España ha hecho oídos sordos al llamamiento que desde Naciones Unidas, Unión Europea y la OCDE se hacía de transformar nuestra economía en una economía ambientalmente mucho más sostenible. No se percibe inversión para el cambio de modelo productivo ni para el fomento de energías renovables. Tampoco en el modelo de reciclado para que dejemos de producir residuos que vayan al vertedero o se quemen, sino que sean reintroducidos de nuevo en el ciclo productivo como materias primas para un nuevo proceso.

El Plan estatal marco de gestión de residuos —Pemar 2016-2022—, aprobado en noviembre de 2015, adolece de falta de concreción en la identificación de acciones. Por eso es imprescindible que España se plantee seriamente el desarrollo de políticas concretas y ambiciosas a favor de la economía circular: conseguir el vertido cero, el reciclaje, la reducción de residuos y por descontado el ecodiseño de bienes y servicios, que dé lugar a productos de más larga duración, así como la preparación para su reutilización y reparación. Todo ello implicará un cambio radical del sistema de producción y de consumo y requiere del diseño de una hoja de ruta clara, con objetivos y estrategias a largo plazo, pero también medidas y acciones a corto, así como la integración de esfuerzos a diferentes niveles de la Administración y la complicidad de la ciudadanía y de sectores industriales y empresariales implicados. Es necesario, pues —así lo planteamos en la enmienda de adición que hemos presentado—, desarrollar legislaciones y normativas a nivel nacional, autonómico y local para conseguir su armonización con las principales líneas estratégicas de legislación europea: reformas fiscales y definición de impuestos e incentivos y, como también apuntamos en la referida enmienda, la introducción de elementos educativos por el consumo responsable a la par que nuevas estrategias formativas, tanto en formación universitaria como en formación continua de profesionales de sectores implicados. La transición a la economía circular en España representa una gran oportunidad para el desarrollo económico y la creación de nuevos yacimientos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 15

de empleo sostenible. Supone, en definitiva, una menor dependencia del consumo de recursos no renovables con incuestionable impacto económico, ambiental y social.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El segundo grupo enmendante es Podemos. Tiene la palabra el señor Luis.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

Mi grupo parlamentario quiere agradecer esta iniciativa con la que estamos de acuerdo, pues, como ha manifestado el proponente, habla de una ética del sistema productivo. También se refiere, entre otras cosas, al alargamiento de las garantías, que se corresponde con un alargamiento de la responsabilidad, con una ampliación de la responsabilidad productiva. Al final estamos hablando de dotar de responsabilidad a nuestro modelo productivo.

Quiero recalcar —voy a utilizar este turno de palabra de una forma más pedagógica para intentar meternos en ese consenso del que en todas las comisiones solemos hablar— cómo hemos entendido esta iniciativa. En el punto 2 se habla de aplicar los principios de la economía circular: residuo mínimo, reducción, reutilización, reciclado y valorización. Pues bien, en esta enumeración hay una prioridad, empezando por la economía circular, que no es una gestión de residuos en sí, sino entender que no debe haber residuo. Voy a hacer una exposición histórica de cómo ha ido evolucionando este concepto desde mediados del siglo XX, en que empieza a tratarse el fin de tubería que se llamaba entonces. La primera generación comienza a entender que no podemos asumir ni soportar los índices de contaminación a que da lugar el sistema productivo y empiezan a alargarse las chimeneas, a tratarse los vertidos y demás. A finales del siglo XX la segunda generación empieza a modificar los procesos productivos. Hablamos de química verde, de la modificación de los plásticos que se estaban utilizando hasta entonces, de los refrigerantes, de una serie de modificaciones en el proceso productivo que no tenían que ver con reducir el residuo final sino con modificar el tipo de materias que se estaban consumiendo y cómo se estaban tratando. Y ya a principios del siglo XXI estamos hablando de ecología industrial, de una economía circular, de que no puede ni debe existir el concepto de residuo porque de hecho en la naturaleza no existe tal. Todo lo que sale de un sistema acaba siendo absorbido y generado como materia prima en el siguiente. Por eso en esa ética productiva debe empezar a hablarse de la obsolescencia programada y de entender la enmienda que hemos presentado. Nosotros hablamos de que la basura electrónica —quiero mostrar una gráfica sobre la evolución de la misma— no deja de aumentar, de que en contra de lo que establece el Tratado de Basilea —esta mercancía de productos peligrosos está contaminando el Cono Sur del hemisferio— se están saltando todas las regulaciones medioambientales que aquí no podríamos soportar y se está generando una cantidad insostenible de malas prácticas.

¿Cuál podría ser el modelo productivo al que podríamos aspirar? Hay productos en el mercado, como el Fairphone, en los que la electrónica ya se está utilizando de una forma más responsable. Estos móviles se fabrican para poder ser reparados y los minerales que se utilizan en la producción de la propia electrónica no vienen de países en conflicto. En ese sentido va nuestra enmienda, a incentivar el uso de estándares abiertos y a que, además de que puedan ser reparados, puedan ser reutilizados. Hablamos de una promoción del *hardware* libre o adecuadamente documentado, ya que actualmente en el momento en que intentamos reparar cualquier tipo de aparato electrónico nos encontramos con que el precio de la reparación es mayor que el de un nuevo dispositivo. Hay que ir avanzando en esa dirección. Saludamos esta iniciativa y creemos que hay que seguir avanzando hacia una ética productiva y dejando de lado la obsolescencia electrónica. Esa es nuestra prioridad y en eso vamos a trabajar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

A continuación, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor García Cañal.

El señor **GARCÍA CAÑAL**: Muchas gracias, señor presidente.

Esta proposición no de ley, al margen de las afirmaciones que se vierten en su exposición de motivos —algunas de las cuales no compartimos—, es muy ambiciosa en sus objetivos, pero parece desconocer algunos aspectos importantes que impiden o coartan los objetivos que pretende. Desconoce, por ejemplo, el reparto de competencias entre las distintas administraciones que la Constitución, los estatutos de autonomía y la Ley reguladora de las bases de régimen local determinan y que parece obviar. Parece no tener en cuenta el desarrollo que a lo largo de estos últimos años se ha realizado de las directivas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 16

comunitarias y de la Ley 22/2011, de Residuos y Suelos Contaminados, por el Gobierno del Partido Popular y por las comunidades autónomas de nuestra nación. En materia de competencias, no se puede desconocer que las comunidades autónomas tienen competencia en autorización, vigilancia, inspección y sanción; elaboración de planes de residuos autonómicos y su ejecución; registro de información, y hasta en el otorgamiento del traslado de residuos entre comunidades autónomas e incluso entre países de la Unión Europea, ya que solo se reserva a la Administración central el traslado de residuos a otros países fuera de la Unión Europea. Por tanto, o modificamos el actual reparto competencial a favor de la Administración central o tendríamos que ser mucho más coherentes en este sentido.

Por otra parte, a lo largo de estos últimos años se ha actuado mucho en esta materia. Por ejemplo, el programa estatal de prevención de residuos 2014-2020, aprobado en el año 2013, desarrolla la política general en esta materia y los objetivos de reducción del 10% de los residuos en 2020 respecto al año 2010, la reutilización y alargamiento de la vida útil de los productos y la reducción del contenido de sustancias nocivas, y en él han participado comunidades autónomas, sectores interesados y el Consejo Asesor de Medio Ambiente. Todas las comunidades autónomas tienen planes que desarrollan esto. El Gobierno ha aprobado también en el año 2015 el Plan estatal marco de gestión de residuos 2016-2022, el Pemar, que desarrolla la competencia estatal marcando los objetivos mínimos y que está orientado, primero, a la reducción de residuos *per capita* y, segundo, a que el reciclado y la reutilización sean opciones económicas atractivas. También en el mismo año 2015 se aprobó el Plan de contratación pública verde, que incluye metodología para que la Administración General del Estado haga más sostenibles sus compras y contrataciones. Espero que quienes están preocupados por estos aspectos, ahora que están debatiéndose la nueva Ley de contratos del sector público y la ley que opera en los sectores del agua, energía, transporte y servicios sociales, aprovechen para actuar en este sentido donde de verdad se puede.

Por tanto, nosotros presentamos una enmienda de modificación que es más realista respecto a las competencias que tiene la Administración central, las comunidades autónomas y las corporaciones locales y también con respecto a las medidas que se deben adoptar y que deben seguir la política general que marca la Unión Europea a través de sus directivas. En ese sentido, teniendo en cuenta que la obsolescencia comprende aspectos muy complejos para su prohibición y que los objetivos que parece presentar resultan inalcanzables, nosotros presentamos este inicial texto que pretende fomentar el alargamiento de la vida útil de los productos a través de su reparación, reutilización y disponibilidad de componentes y piezas de repuesto, así como continuar incorporando el principio de responsabilidad en las compras públicas que, como he dicho, ya se está realizando. Además, hay que aprobar una estrategia nacional de economía circular que atienda al principio de jerarquía de los residuos y que desarrolle la política que está dirigiéndose desde la Unión Europea. Y por último, hay que poner en marcha, en coordinación con las comunidades autónomas —porque, como digo, en su mayor parte las competencias de ejecución les corresponden a ellas—, un sistema de información de residuos como instrumento esencial para mejorar la trazabilidad de los datos y, por tanto, la gestión de los residuos en España.

Respecto al último punto, el cuarto, la verdad es que el tipo de sociedades sociales no se comprende en la legislación actual y el término de empresas sociales se desconoce. Si uno lo mira en Internet, parece que son las que no ganan dinero o no pretenden ganarlo, cosa que me parece muy loable pero que prácticamente no es así. Identificar a los destinatarios de estas ayudas fiscales sería muy complicado. Por eso nosotros no vamos a votar a favor de este punto cuarto.

Nada más, muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora.

No hay ningún representante del Grupo Vasco ni de Esquerra Republicana. Por tanto, pasaríamos al Grupo Ciudadanos, que sería el último interviniente. Tiene la palabra la señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.

Primero quiero agradecer la predisposición del proponente y de los compañeros por alterar el orden del día. Muchísimas gracias.

Es la primera vez que se debate sobre la obsolescencia programada en este Congreso y creo que es una buena noticia, porque era necesario iniciar este debate. Además es un tema que mezcla la garantía de los derechos de los consumidores con la protección del medio ambiente. Es necesario que existan nuevas políticas para el impulso de la que comúnmente denominamos economía circular, pero creemos que uno de los aspectos que no se están teniendo en cuenta son las externalidades negativas de los productos en sí, como la huella hídrica y la huella de carbono. Esto hace que en ocasiones parezca más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 17

económico usar y tirar que reparar y reutilizar. Desde el punto de vista medioambiental —ya algunos compañeros han adelantado la información—, el consumo anual de materias primas es de aproximadamente 60.000 millones de toneladas, lo que equivale a un 50% más de consumo de recursos naturales que hace treinta años. Yo creo que este es un dato que nos tiene que hacer reflexionar, porque es necesario que estas consecuencias se añadan tanto a la... (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Rodríguez.

Señorías, está interviniendo la portavoz, están justo detrás y se oye el murmullo. Gracias.

Continúe, señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ**: Gracias, presidente.

Decía que deben añadirse las consecuencias que para la salud pública y para el medio ambiente tiene no considerar estas externalidades negativas a la hora de la producción.

El tema de los residuos es importante, es crucial, por lo que es necesario que lo abordemos. Por eso solicitamos que se trabaje de una manera muy detallada en esa Ley de Cambio Climático. Debe tener objetivos ambiciosos y realistas para el proyecto 2030-2050; no solo debe incorporar lo recogido en la agenda europea 2020 y los adoptados en la COP21. Pero, como decimos, en el detalle está el diablo o en el detalle está la perversión, y eso es algo que creemos que no se ha tenido en cuenta. No existe una definición general de obsolescencia programada, sino de obsolescencia planificada, que literalmente se describe como la producción intencionada de bienes y servicios con vidas económicas cortas, estimulando a los consumidores a repetir este patrón de compra de manera frecuente. Creemos que hay visión sesgada, porque aquí no se trata de ver quiénes son malos o quiénes son buenos, se trata de establecer un patrón que haga que la reutilización sea viable y más efectiva que generar residuos por generarlos. Por eso decimos que en el detalle está la perversión.

Hablamos de ampliar la garantía, pero vamos a hablar de lo que pasa hoy en día. Con una garantía de dos años, el fabricante cubre el primer año cualquier tipo de desperfecto que cause el producto, pero el segundo año es el usuario el que tiene que demostrar que este producto tiene una tara por el modelo de fabricación y no por el proceso de uso. Por tanto, difícilmente será sostenible ampliar esa garantía si no hay compromiso del fabricante de asumirla, porque al final será el pequeño empresario el más damnificado, ya que por no ver minada la relación con el cliente acabará cambiando productos que luego la fábrica no le va a rembolsar. Tenemos que ser muy cuidadosos cuando hablamos de ampliar garantías, porque, si no existe el compromiso del fabricante de asumir esa garantía, acabaremos menoscabando el derecho a tener un negocio rentable o un negocio normal de cualquier pequeño empresario que quiera invertir en tecnología o establecer este modelo de negocio. Por eso decimos que es necesario puntualizar o ir un poquito más allá de las generalidades. Nos hubiese gustado que se llegase al detalle. No ha sido así, pero será un tema recurrente que seguiremos debatiendo.

Asimismo, para nosotros hay tipos de obsolescencia que suponen fraude, y eso es una realidad. Nos encontramos casos en los que existen vicios ocultos, ya prohibidos por nuestra legislación, que hacen recaer sobre el vendedor la obligación de reparar el uso de la cosa vendida, cuando eso tendría que asumirlo el fabricante. En el debate de los residuos intentemos no definir quiénes son buenos y quiénes son malos. Si hablamos de dar garantías, las del consumidor tienen que ser las que primen. Que se hagan productos que sean rentables, con una reutilización y reparación también rentables hará que podamos hablar realmente de economía circular y de reducción del nivel de residuos y de emisiones.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Están cumpliendo ustedes a la perfección el tiempo dado. Casi todos están utilizando cinco minutos exactos.

— RELATIVA A ORIENTAR LOS RECURSOS DEL FONDO DE INTERNACIONALIZACIÓN DE LA EMPRESA HACIA LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000621).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que en este caso sería la proposición no de ley número 2, que propone el Grupo Popular. Toma la palabra su portavoz.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 18

El señor **RUANO GARCÍA**: Muchas gracias, señor presidente.

Hoy tenemos una proposición no de ley relativa a orientar unos determinados fondos del Ministerio de Economía hacia temas de cambio climático. Como todos ustedes saben, el cambio climático nos afecta a todos y su impacto potencial es enorme: falta de agua, grandes cambios en las condiciones de la producción de alimentos, un aumento de los índices de mortalidad debidos a inundaciones, tormentas, sequías, olas de calor, etcétera. En definitiva, el cambio climático no es un fenómeno solo ambiental, sino que tiene profundas consecuencias, tanto económicas como sociales, y no solo en España, por sus características socioeconómicas, sino también en los países más pobres y peor preparados. Por eso, esta proposición no de ley que traemos hoy aquí pretende que, a través del Fondo de internacionalización de empresas, podamos actuar de forma eficiente en estos países que más lo necesitan, como ya lo estamos haciendo en los últimos años. El Grupo Parlamentario Popular ha presentado esta proposición no de ley para que este Fondo de internacionalización de empresas continúe destinándose a proyectos vinculados con el cambio climático. Como todos ustedes saben, este fondo está gestionado por la Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Economía. Nació en 2001, con el anterior Gobierno —con lo cual creo que vamos de estar de acuerdo con su filosofía—, con el objetivo de fomentar la internacionalización de las empresas españolas, facilitando su entrada a nuevos mercados y posicionándolas en mercados claves para la política comercial, otorgándoles para ello una financiación que normalmente no son capaces de encontrar en los mercados financieros precisamente por la naturaleza de esos proyectos. Hoy podemos decir que este fondo cuenta con inversiones de más de 5.200 millones de euros al cierre de 2015 y que se han aprobado operaciones en sus primeros cinco años de vida por importe de 1.215 millones de euros, pero es precisamente una modificación que introduce el Gobierno de Rajoy en la Ley 14/2013, de 27 de septiembre, de apoyo a los emprendedores y su internacionalización, la que lo convierte en un auténtico instrumento, en una herramienta eficaz para el logro de esos objetivos, al entender el Gobierno que los mercados internacionales son realmente una fuente esencial de crecimiento, en un contexto de globalización caracterizado por una integración de los mercados cada vez mayor, siendo evidente que las empresas internacionalizadas no solamente producen un efecto positivo en los países de destino, sino que también lo hacen en el país de origen —en España a través de ganancias de productividad, mejoras en la gestión, mejor capacidad de acceso a la financiación— y son, en definitiva, las que tienen mayor capacidad para crecer y para crear empleo.

No cabe duda del gran avance que se ha producido en la internacionalización de nuestras empresas desde la entrada en vigor de esta normativa y de otras complementarias. Solamente por recordarlo, el peso de las exportaciones de nuestro producto interior bruto ha pasado del 22% en 2009 al 32% en el año 2016, habiendo supuesto precisamente la exportación de bienes un 54%. El número de empresas exportadoras en este mismo periodo del año se ha incrementado en un 48%, lo que no deja ningún género de dudas sobre que estas normas y otras complementarias han contribuido muy notablemente al desarrollo de la internacionalización de nuestras empresas. El motivo no es otro que el hecho de que el Gobierno se diera cuenta de que los flujos internacionales estaban cambiando a una velocidad mucho mayor que la capacidad de adaptación de nuestra Administración en aquel momento. Por eso, la política de nuestro Gobierno ha facilitado —y con estos datos se pone de manifiesto— que las empresas se expandan en otros países y se ajusten a nuestra Administración para apoyar estos movimientos a escala global.

Precisamente, queremos poner en relación esto con el fondo y con la proposición no de ley que traemos hoy al seno de esta Comisión. Además, no podemos olvidar la estrecha relación existente entre este tipo de fondos de responsabilidad social y el cambio climático. En este sentido, tenemos hoy una oportunidad de consolidar que las inversiones estatales, teniendo en cuenta este criterio de responsabilidad social, sean socialmente responsables para contribuir a la mejora social, económica y medioambiental, que, como todos ustedes saben, son los tres pilares básicos de la responsabilidad social. Pero supone aun más un problema de justicia social, dado que las regiones y comunidades socioeconómicamente más desfavorables y más pobres de un territorio concreto son las más vulnerables a los efectos del cambio climático y, a la vez, son las que tienen menos capacidad de decisión y menos estructura de gobernanza mundial y además disponen de menos recursos para ejecutar este tipo de políticas. La lucha contra el cambio climático, por tanto, cooperación entre países y también entre los niveles gubernamentales públicos y el sector privado. Esto es precisamente lo que se trata de hacer con este fondo.

El fondo financia operaciones y proyectos de interés especial para la estrategia de internacionalización de la economía española con carácter general, pero hay que destacar el particular y especial compromiso de este fondo con la financiación de aquellos proyectos que ayudan a combatir el cambio climático. De

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 19

hecho, este fondo financia proyectos vinculados a este tipo de políticas. Una parte importante de los recursos asignados por este fondo desde su creación se orientan a financiar operaciones que llevan a cabo tanto proyectos de mitigación como operaciones de adaptación. Aquí es donde está la clave; son los números, los datos que muestran este fondo en sus últimos años. En los cinco años de vida del fondo, entre 2011 y 2015, se han comprometido recursos para proyectos vinculados a la lucha contra el cambio climático por importe de 375 millones de euros, lo que supone casi un tercio del total de este informe. Pero, además, estas proporciones son mayores en los años 2014 y 2015, alcanzando en 2014 el 54% de los fondos comprometidos y en 2015 el 57% de los fondos comprometidos, habiendo entre la finalidad de estos fondos operaciones aprobadas, entre las que cabe destacar la generación y la creación de parques eólicos, plantas potabilizadoras o proyectos de abastecimiento de agua e irrigación, entre otros.

Asimismo, cabe destacar que España, a través de la Dirección de Comercio Internacional e Inversiones, fue una de las delegaciones que más apoyó, en el seno de la CEOE, la suscripción de un acuerdo sectorial de energías renovables y proyectos de agua, que posteriormente fue ampliado para incluir tanto los proyectos de mitigación de los que hemos hablado, como de adaptación al cambio climático. Estos acuerdos permiten sin duda consensuar qué es lo que queremos hacer hoy a nivel internacional, un marco de financiación que resulte propicio para este tipo de proyectos.

Por todo esto, presidente, pedimos al resto de grupos parlamentarios su apoyo para solicitar al Gobierno que siga destinando parte de los recursos del Fondo de internacionalización de empresas a proyectos vinculados a la lucha contra el cambio climático y a que las líneas operativas de este fondo en los próximos años consideren prioritaria la financiación de proyectos que contribuyan a mitigar el cambio climático.

Esto es todo, presidente; muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señoría.

Quiero hacerles un comentario. A aquellos que vayan a superar el minuto de conversación, les sugiero que salgan amablemente e incluso paseen fuera de la sala.

Tiene la palabra a continuación, por el Grupo Mixto, el señor Miquel.

El señor **MIQUEL I VALENTÍ**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, estamos plenamente de acuerdo con la base del texto, lo cual no es noticia; de hecho estamos acostumbrados a coincidir en casi todo lo que el Partido Popular propone o en todos los discursos que el Partido Popular hace en materia de lucha contra el cambio climático. En lo que a menudo no estamos tan de acuerdo es en las acciones del Partido Popular para luchar contra el cambio climático. Aun así, nosotros hemos querido intentar mejorar la iniciativa que presenta el Grupo Popular, porque nos parece una oportunidad más para intentar mitigar los efectos del cambio climático.

Estamos absolutamente a favor —de hecho, nos parece acertado— de que los fondos para la internacionalización de las empresas se destinen a los espacios que emplean sus recursos en luchar contra el cambio climático, pero nos parecía interesante complementar la propuesta del Partido Popular pidiendo que se incorpore una evaluación para conocer los efectos de la mitigación y adaptación de las empresas a la lucha contra el cambio climático. Nuestra enmienda va en ese sentido, con la voluntad de mejorar la iniciativa, de complementarla, de hacerla incluso un poco más rigurosa. Eso es lo que proponemos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Miquel.

El segundo grupo enmendante es el Grupo Socialista. En su nombre, tiene la palabra el señor Lamuà.

El señor **LAMUÀ ESTAÑOL**: *Gràcies, president.*

Señorías, en los últimos meses hemos asistido a una retahíla de iniciativas del Grupo Popular en distintas comisiones que amenazan con redefinir el concepto de brindis al sol. Por ejemplo, en este caso, si bien uno puede quedar engañado por el título de la iniciativa e incluso tener alguna expectativa, a medida que lee la parte expositiva y llega a la dispositiva se da bruces con la realidad de lo que el Partido Popular es en algunas Comisiones de este Congreso a día de hoy. Su parte dispositiva está a medio camino entre la palmadita en la espalda y el autobombo. Cuando uno consigue zafarse de este espejismo, se encuentra con la realidad, y qué mejor realidad que bajar a los números.

En los últimos Presupuestos Generales del Estado socialistas, en 2011, se dotó el FIEM con más de 316 millones de euros; en 2012 ya solo quedaban 261 millones, y en los últimos Presupuestos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 20

Generales aprobados contó con poco más de 238 millones. Por tanto, la única realidad constatable a día de hoy es que el Partido Popular y su Gobierno están recortando poco a poco un fondo que, en consecuencia, debemos pensar que poco les debe importar. Por otro lado y en otro orden de cosas, amanecemos hoy otra vez con noticias preocupantes en la línea de que el Gobierno Trump en Estados Unidos está tomando medidas para dismantelar las acciones del Gobierno Obama en la lucha contra el cambio climático, con lo que esto puede suponer para la zona europea.

De estas dos preocupaciones, que vienen de lados distintos, nace nuestra enmienda a la PNL. El Congreso debe instar al Gobierno a algo sustancial cuando presenta iniciativas. En el caso que nos atañe, creemos en dos elementos clave, a saber: primero, demostrar un compromiso firme con la lucha contra el cambio climático, en este caso concreto modificando la normativa de los criterios de valoración del FIEM para dar prioridad específica a proyectos dedicados a la lucha contra el cambio climático; segundo, volver a aumentar la dotación del FIEM en los próximos presupuestos y permitir además facilitar y agilizar la tramitación de los créditos, con lo que se conseguiría seguramente amortizar una parte más grande de este fondo, que, a día de hoy, muchas trabas impiden que se acabe de aprovechar del todo. Son dos propuestas que permitirían que esta PNL pasara de ser un ejercicio de autocomplacencia a ser una propuesta del Gobierno en la que se demostrara, por un lado, compromiso con el FIEM y con lo que representa y, por otro, un auténtico compromiso del Gobierno de España con la lucha contra el cambio climático. Por eso, hemos presentado la enmienda y esperamos que el grupo proponente pueda aceptarla.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor Lamuà.

Esquerra Republicana no está presente. En nombre de Ciudadanos, su portavoz, el señor Martínez, tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente.

Coincido con lo que ha dicho algún compañero. Esta PNL parece el típico publinreportaje al que nos suele tener acostumbrados el Partido Popular, pero también entiendo que si no se venden ellos, quién los va a vender; comprendo, por tanto, la intención de la PNL. Por otra parte, la compartimos plenamente y la vamos a votar a favor.

Ya hemos apuntado en el anterior debate, en la comparecencia, que la eficiencia energética, las renovables y la lucha contra el cambio climático abren todo un mundo de posibilidades para las empresas, en este caso para las empresas españolas. Les abren la posibilidad de exportar tecnología y de hacer transferencia financiera. También abren posibilidades para los países receptores, para los países del tercer mundo, para países en vías de desarrollo, que sufren las consecuencias de nuestro modo de vida, porque para que nosotros vivamos como vivimos, ellos sufren en gran parte las consecuencias. Se crea un motor de crecimiento indudable que nos traería puestos de trabajo estables y bastante cualificados en muchos campos: producción de energía, transporte, fabricación de materiales, urbanismo, edificación... España, al no haber tenido acceso a los hidrocarburos, al no tener yacimientos de petróleo, ha impulsado la creatividad de las empresas españolas en el mundo de las renovables y somos punteros a nivel mundial en todos estos aspectos, y estos fondos permitirían a estas empresas exportar a países en vías de desarrollo.

Somos el segundo país del mundo con más patentes de renovables. El primero es Alemania, pero el segundo es España. Somos el primer productor mundial de energías renovables. La primera empresa productora de energías renovables es española... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez, un segundo.

Hay un gran murmullo en la puerta. Por favor, están a medio metro de salir. Salgan. Ustedes pueden no estar aquí. Los alumnos pueden y deben estar en clase. Ustedes solo deben estar, así que no pasa nada.

Ya han salido, así que tiene usted la palabra y le escuchamos atentamente.

El señor **MARTÍNEZ GONZÁLEZ**: Las principales empresas del sector termoeléctrico son españolas. Tenemos una economía muy puntera en renovables y podemos contribuir. Está en los acuerdos europeos que hay que fijar hasta 2020 un fondo de 100.000 millones de euros para contribuir a mitigar el cambio climático y a que todos estos países se adapten. Como hemos dicho en la anterior intervención, somos punteros en sectores como maquinaria agrícola, desaladoras, potabilizadoras, tratamiento de aguas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 21

ferrocarril —apostamos por el ferrocarril en contra del transporte por carretera—. Hay empresas españolas que pueden aportar mucho. Nos parece una buena iniciativa y la vamos a apoyar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor Martínez.

En último lugar, tiene la palabra la portavoz del Grupo Podemos.

La señora **SIBINA CAMPS**: Gracias, *president*.

Es una buena noticia saber que el Partido Popular ha empezado a considerar y a trabajar en los puntos de la Cumbre de cambio climático de París, celebrada en 2015, con una propuesta como la que discutimos hoy, y esperamos que así lo haga también el Gobierno. Aun así, es triste que no podamos discutir propuestas con mucho más contenido, compromiso y valentía en la lucha contra el cambio climático.

Es también sorprendente que, hasta hoy, algo tan importante a escala global como el cambio climático no formara parte de una estrategia como son los fondos para la internacionalización de la empresa, cuando todas nuestras políticas y estrategias deberían ya contemplar dicha perspectiva. Es algo tan fácil en este caso como sumar en las líneas orientativas del próximo año un nuevo punto en los sectores económicos objetivos, siendo sin duda alguna la lucha contra el cambio climático y los sectores que esto representa de especial interés. Es verdad que las energías renovables, por ejemplo, aparecen dentro de los proyectos llave en mano, pero entendemos que la lucha contra el cambio climático va mucho más allá y debe ser mucho más explícita que en la actualidad. Aun así, no podemos obviar que los FIEM carecen de mecanismos seguros de evaluación, control, rendición de cuentas y participación por parte de la sociedad civil, del todo necesarios para garantizar que los créditos que se otorgan, por ejemplo, no se puedan destinar a proyectos que generen graves impactos económicos, ambientales y sociales. Sería un despropósito financiar al mismo tiempo proyectos de lucha contra el cambio climático y otros proyectos con graves perjuicios para el medio ambiente. De la misma forma, los FIEM tampoco pueden contribuir a la acumulación de deudas ecológicas y climáticas con los países del sur, y esto es algo que debería quedar muy claro y tenerse muy en cuenta.

Pero la política contra el cambio climático tampoco puede ser la creación de parches que vayamos sumando a distintas normas o estrategias ya existentes. Se necesitan mecanismos y medidas exclusivas, valientes, con recursos suficientes que nos permitan hacer frente de verdad al cambio climático desde múltiples ámbitos y perspectivas. Ahora, por lo tanto, es el momento de ponernos de verdad con los acuerdos de la Cumbre de París una vez han sido ratificados, aunque no con la celeridad que se debería —mi grupo ya lo trasladó aquí en su momento—, para poder cumplir con los compromisos que hemos adoptado y que no se queden en una simple declaración de intenciones. Esperamos que ahora sí y de verdad se puedan empezar a demostrar el interés y la voluntad política en la lucha contra el cambio climático.

Gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señora Sibina Camps.

¿El proponente quiere tomar la palabra un minuto para expresar la posición de su grupo sobre las enmiendas o prefiere hacerlo al final?

El señor **RUANO GARCÍA**: Muchas gracias, presidente.

Estamos en ello.

El señor **PRESIDENTE**: Perfecto, lo hacemos al final.

— **SOBRE LA REAPERTURA DEL SERVICIO DE TRENES EN LA LÍNEA MADRID-RIAZA-ARANDA-BURGOS Y REDUCIR LOS RIESGOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA. (Número de expediente 161/000884).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto, que en este caso es una iniciativa de Podemos sobre el servicio de trenes en la línea Madrid-Riaza-Aranda-Burgos y reducir los riesgos del cambio climático. Tiene la palabra el señor López de Uralde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 22

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente.

Tal y como ya comenté en la reunión de Mesa y portavoces, quería aprovechar esta proposición no de ley para reivindicar la importancia del ferrocarril en la lucha contra la cada vez más preocupante contaminación urbana, la congestión, las desigualdades sociales, la inseguridad y accidentalidad y el cambio climático.

Que el cambio climático afecta ya a millones de personas en todo el mundo es una evidencia. En España el abuso del automóvil y del camión para el transporte de personas y mercancías es causa directa de las altas emisiones y de las escandalosas cifras de víctimas mortales por contaminación urbana que, con más de 16.000 muertes al año, superan cuatro veces la preocupante mortalidad por accidentes de tráfico. Cada vez nos movemos más y cada vez lo hacemos de manera menos sostenible. Según el estudio *Las cuentas ecológicas del transporte*, de Ecologistas en Acción, en veinte años se ha producido un incremento en los kilómetros recorridos por habitante que supera el 50%; frente a los 28,3 kilómetros diarios de media que un ciudadano hacía en 1993, hoy en día recorre 45,5. Este incremento se ha asentado principalmente en el automóvil y el avión, los dos medios con mayor impacto socioambiental. El transporte es el sector de la economía española donde más rápido crecen las emisiones de gases de efecto invernadero que causan el cambio climático y las previsiones apuntan a que en breve será el que más contribuya al cambio climático. El 40% del gasto energético en España proviene de los transportes y estos producen un 35% del total de emisiones de CO₂. De poco ha servido la estrategia española de cambio climático impulsada por el Gobierno, que hace una década recomendó apostar por el tren de manera decidida frente al resto de medios de transporte, mientras vemos cómo líneas como esta a la que hace referencia esta proposición no de ley han sido desmanteladas en la práctica.

Es muy urgente acometer un cambio profundo del modelo de transporte hacia un modelo más sostenible. En este marco, es clave potenciar el ferrocarril como elemento vertebrador de la red de transporte público integrada por su mayor capacidad, menor consumo energético, menor emisión de gases con efecto invernadero y mayor seguridad. Según datos del World Business Council for Sustainable Development, solo un 2% de las emisiones totales generadas por los medios de transporte corresponde al tren. Los coches, camiones, furgonetas, autobuses y motocicletas copan la lista con un 76%; el resto se lo reparten el avión, con el 12%, y el barco, con el 10%. Potenciar el ferrocarril no consiste en implantar la alta velocidad como algunos Gobiernos han hecho hasta ahora. El AVE, por ejemplo, supone solo el 10% de los desplazamientos diarios; el grueso de la movilidad está en los viajes de corta y media distancia, de sesenta minutos de duración media y entre las áreas metropolitanas. Es ahí donde hay que incidir en la movilidad sostenible y donde el tren ha de jugar un papel esencial. De ahí nuestro esfuerzo por impulsar, promover y proponer que se recuperen líneas como la que mencionamos en esta proposición no de ley. Solo invirtiendo el mayor esfuerzo en la red ferroviaria convencional, la del día a día, el ferrocarril logrará mayores éxitos contra la congestión, la contaminación, el cambio climático y la exclusión social. Con todo ello, como digo, presentamos esta proposición no de ley que trata de recuperar una línea que ha sido abandonada.

En cuanto a las enmiendas presentadas, aceptamos la presentada por el Grupo Socialista.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señoría.

Iríamos a los grupos enmendantes. En primer lugar, el Grupo Ciudadanos. Toma la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, nos resulta extraño que esta iniciativa haya derivado en esta Comisión de Cambio Climático. Pensamos que Cambio Climático no debe ser un cajón de sastre de aquellas iniciativas de Fomento que no tienen cabida allí o que no se pueden debatir allí.

Una vez dicho esto, esta iniciativa viene precisamente de la Plataforma por la recuperación del ferrocarril directo a Burgos. Estoy totalmente de acuerdo con el portavoz de Podemos en que hay que mejorar la movilidad. Efectivamente, es una zona que tiene una demanda, sobre todo porque tenía esta red ferroviaria que ahora no está en servicio. Pero también tendría que decirle que lo primero que tenemos que pensar ante lo que se presenta en esta proposición no de ley, desde el punto de vista de Ciudadanos, es si es presupuestariamente viable, por lo que nuestra enmienda, que creo entender que no ha sido aceptada por el grupo proponente, lo primero que dice es que antes de tomar una decisión lo analicemos en la Oficina nacional de evaluación del Ministerio de Fomento, porque es muy importante ver la viabilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 23

—no estamos inventando nada— en función de estudios que la misma Unión Europea propone, que son estudios de rentabilidad socioeconómica. Creo que esa es la cuestión. Tenemos que verificar que realmente es una vía necesaria. Sin duda, hay demanda, pero tenemos que ver si realmente el coste/beneficio compensa.

Diría también al portavoz de Podemos que estamos hablando de retomar una línea que es diésel. La línea de viajeros no está electrificada. Por tanto, estamos hablando de una línea diésel, que, como hemos visto en la comparecencia anterior, produce gases de efecto invernadero, quizás incluso bastante peores que los que pueda producir ahora mismo el tráfico que hay en esa vía. Por otro lado, se habla en la proposición no de ley de electrificar. Electrificar una línea de aproximadamente 250 kilómetros, que es lo que está planteando Podemos, además desdoblada —con lo cual sería necesario tener dos líneas—, supone unos 100 millones de euros para las arcas públicas. Si hablamos de dos líneas desdobladas, estamos hablando de 200 millones de euros. En esta línea, como ustedes saben porque se ha hecho famoso, en los túneles de Somosierra, en el año 2009, cuando se intentó recuperar esa línea, una máquina tuneladora se quedó atrapada en un túnel. Pues simplemente extraer la máquina de ese túnel cuesta en torno a 5 o 6 millones de euros. Si hacemos un suma y sigue, también se plantea la suma de los sistemas ERTMS, que también son caros y que no tienen sentido para líneas de baja capacidad ni para bajas velocidades. En fin, si vamos sumando presupuesto, yo creo que es más que necesario que la Oficina nacional de evaluación decida si este proyecto es viable o no. Si lo es, creo que tenemos que ir adelante con él. Ciudadanos lo apoyaría absolutamente, incluso para potenciar el corredor atlántico, como bien se dice en la proposición no de ley, pero para que genere una demanda derivada sería muy necesario que también se acometieran las obras del tramo Burgos-Vitoria.

No podemos actuar una y otra vez en función de lo que se demanda en una localidad concreta. Tenemos que empezar a ser serios y rigurosos, sobre todo en la Comisión de Fomento y si deriva a aquí, a Cambio Climático, pues también. Tenemos que ser capaces de ver cuáles son las prioridades, tenemos que ser capaces todos juntos de evaluar qué proyectos suponen al final un beneficio para los ciudadanos en general, pero que, a la vez, sean rentables. En ese sentido, quiero decirles que de ninguna manera podemos votar a favor sin que pase primero por la Oficina nacional de evaluación. Por eso nuestro grupo se va a abstener.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señora Rivera.

A continuación, como grupo enmendante también, tendrá la palabra la señora Peña Camarero, en nombre del Grupo Socialista. Le doy la bienvenida además.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Compartimos el turno.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Van a compartir el turno? Van a actuar a dúo. Muy bien, es una novedad en esta Comisión.

En primer lugar, toma la palabra el señor García Mira, portavoz del Grupo Socialista.

El señor **GARCÍA MIRA**: Muchas gracias, presidente.

Desde el punto de vista del Grupo Socialista, el transporte es un sector clave en el proceso de descarbonización del modelo energético. En España, el transporte es la actividad con mayor volumen de emisiones de gases de efecto invernadero y, en general, acumula el 23% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero de todo el sector energético. España tiene que reducir sus emisiones entre un 80% y un 95% de aquí a 2050 para cumplir con los objetivos de descarbonización establecidos por la Unión Europea. Uno de los objetivos más importantes a este nivel es separar el crecimiento económico de los países miembros del aumento del volumen de vehículos necesarios para cubrir sus necesidades. Sin embargo, de todos es sabido que la realidad es más bien contraria a este principio. Año tras año el parque de vehículos utilitarios va en aumento, así como el número de aviones puestos en ruta que crecen con más rapidez que el resto de sistemas de transporte, con el consiguiente impacto en términos de huella ecológica. Y todo debido al estilo de vida que seguimos.

De este modo, el aumento en la construcción de infraestructuras de transporte basado en carreteras, aeropuertos y terminales va en detrimento del mantenimiento y renovación del estado de las líneas de ferrocarril existentes o del diseño y construcción de nuevas líneas que permitan alcanzar objetivos de reducción de contaminación en el transporte y conseguir el ajuste a las metas basadas en el desarrollo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 24

sostenible a que nuestro país está obligado por los acuerdos internacionales. Todo esto tiene un impacto medible sobre el cambio climático y sobre el ambiente que es preciso corregir. El transporte sostenible basado en el transporte de personas y mercancías por medio del ferrocarril produce unos costes sociales y ambientales menores que los actuales y reducen el peso del vehículo privado como medio de transporte y del petróleo como fuente de energía. La movilidad sostenible basada en el tren implica también la necesidad de modificar el comportamiento humano a fin de garantizar la calidad de vida actual y de las generaciones futuras. No es un simple cambio de fuente de energía, sino que también conlleva la utilización de medios de transporte distintos de los habituales. El transporte sostenible a través del ferrocarril desempeña un papel relevante como elemento vertebrador del desarrollo socioeconómico de un territorio, específicamente en sus relaciones con la industria tanto en lo que se refiere al transporte de materias primas como a la distribución del producto final hasta los puntos de venta o consumo, lo que exige contar con las políticas y programas necesarios que favorezcan la disponibilidad de trenes adecuados e infraestructuras de transporte específicas para la carga a transportar —estaciones, apeaderos— que den servicio al espacio industrial del territorio, adecuándolos y ampliándolos de acuerdo a las necesidades y, en especial, a aquellos que están más cerca de los polígonos industriales.

En definitiva, la movilidad sostenible basada en el transporte de viajeros a través de ferrocarril se sustenta en tres pilares. Uno, la racionalización y restricción del uso del vehículo privado; dos, la potenciación del transporte por ferrocarril; y tres, la planificación territorial adecuada. Por estas razones consideramos que el transporte por ferrocarril es un sector clave para la descarbonización de la economía. En relación con la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, hacemos unas propuestas concretas que expondrá mi compañera Esther Peña.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Señora Peña, ahora sí, tiene usted la palabra.

La señora **PEÑA CAMARERO**: Gracias, presidente. Buenos días.

Dado lo confuso de la proposición, mi compañero ha expuesto nuestra posición sobre el ferrocarril y su relación con el cambio climático y yo quiero, como burgalesa, mostrar la posición socialista sobre el directo que afecta a Madrid, pero sobre todo a Aranda, a la Ribera y a Burgos. No voy a negar que lamento que los diputados de Burgos, tanto los de Unidos Podemos como los del Partido Popular, no estén aquí hoy para defender los intereses de los arandinos. Es verdad que esta ha sido una vía objeto de errores y malas decisiones por parte de todos, las últimas en el año 2012 con la clausura por parte de Ana Pastor de la vía y en 2015 con el cierre de la estación de El Montecillo. Los vecinos de Aranda, de la Ribera y de Burgos claman desde hace más de una década por el futuro, por las oportunidades y por el desarrollo económico que significaría la puesta en marcha de la línea 102. Por eso para atender a ese clamor no entendíamos que se perdiera hoy la oportunidad de llegar a un consenso en lo que realmente necesitamos, que es la reapertura del directo. No solo es raro que esta PNL no se lleve a Fomento, que sería su lugar natural para el debate, sino que los ocho puntos que se proponen ni siquiera piden lo imprescindible, que es la reapertura.

La propuesta no es que sea un brindis al sol, es que no sirve para solucionar el problema, porque el Parlamento nacional no decide qué se incluye en la red transeuropea. Por eso hemos presentado una enmienda de sustitución para poner el foco en lo que creemos que se pueden conseguir frutos, porque esta actuación es responsabilidad del Gobierno de España, no le demos la opción al Gobierno de que se excuse con la Unión Europea para no hacer nada. No olvidemos que, respecto al plan Juncker, España es el país que menos ha aprovechado los fondos del plan por la incapacidad del Partido Popular para conseguir las inversiones privadas necesarias para este plan. La enmienda del Grupo Popular obvia el futuro del directo, lo elimina directamente de su proposición, y qué decir de la de Ciudadanos, que se pone de perfil dejando la decisión del directo a la Oficina nacional de evaluación. No olvidemos que esto es cuestión de voluntad política. Así, pese a que desde Fomento se nos niegue reunirnos a los socialistas burgaleses y nos pongan trabas para acceder al estudio de viabilidad, pero como creemos que las cosas se pueden hacer mejor de lo que se han hecho hasta ahora, proponemos un acuerdo claro y conciso. En primer lugar, paralizar toda obra destinada al desmantelamiento de la vía, proceder a la reapertura, acometer y adaptar las infraestructuras necesarias, reponer los sistemas de comunicación y realizar todas las gestiones con la Junta de Castilla y León, la Comunidad de Madrid, ADIF y la Unión Europea para revitalizar la línea.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted señoría, que se ha ajustado también al tiempo. Tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Popular don Miguel Ángel Paniagua.

El señor **PANIAGUA NÚÑEZ**: Gracias, presidente. Buenos días, señorías.

La verdad es que cuando empecé a leer la PNL por la exposición de motivos creí que nos traían a esta Comisión un proyecto nacional estratégico y de futuro. El Reglamento de la Unión Europea, la Estrategia europea 2020, el Libro Blanco del transporte de 2011 de la Comisión Europea son las referencias que utilizan en la parte inicial de su propuesta. De ahí mi sorpresa al llegar a la proposición y ver que solo se centran en un trayecto, en una línea concreta. La verdad es que pensé que iban a proponer o a instar al Gobierno a un proyecto de futuro o a una estrategia de cara a esos objetivos de 2020, 2030 o 2050.

Si su proposición tuviera que ver con la exposición de motivos, la apoyaríamos porque los objetivos los compartimos. El proyecto europeo es una de las bases del comportamiento y de la acción política del Grupo Popular y porque los objetivos marcados en la Cumbre de París y la posterior de Marrakech sobre el problema del cambio climático son conceptos y objetivos que asumimos como propios. Nuestro grupo quiere promover todos los acuerdos posibles en esta Comisión, no solo asumiendo el cambio producido en la sociedad española que nos exige llegar a acuerdos, plantear proyectos conjuntos y buscar exclusivamente el bien común, más allá de intereses partidistas, sino que en el tema que nos ocupa, el cambio climático, la necesidad de ese proyecto común es absolutamente imprescindible. Así nos tendrán siempre, disponibles para llegar a acuerdos y dispuestos a trabajar en proyectos comunes. Pero cuando se plantea una proposición como esta, que tiene tantas razones para oponerse a ella como ahora les trasladaré, no podemos apoyarla, porque es obvio que sus objetivos no coinciden con los nuestros, que son los que acabo de explicar.

La línea ferroviaria Madrid-Aranda-Burgos, inaugurada en 1968, dejó de tener tráfico en 2011, situación provocada por un hundimiento en Robregordo, en el túnel 25. De acuerdo con la información de que se dispone con anterioridad, la demanda de viajeros en esta línea era muy baja, con medias de un viajero por día en cada tren. Desde el 19 de febrero de 2010, una vez suspendido el servicio, se decidió ofertar el servicio entre Madrid y Burgos vía Aranda por autobús, que fue suspendido el 31 de marzo de 2012 debido a los resultados negativos. En cuanto a las mercancías, en los años anteriores solamente circulaba un tren de mercancías a la semana entre Madrid y el apartadero de Sotoferro situado en Manzanares-Soto del Real.

En diciembre de 2013, el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron los Reglamentos UE/1315/2013 y UE/1316/2013 en los que se definen las características y las líneas que componen la red transeuropea de transporte. Esta se ha definido mediante una estructura de doble capa, compuesta por la red global y la red básica. La red global consiste en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como las medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras. La red básica se compone de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la citada red. Una de las prioridades marcadas por parte de la Comisión Europea para la determinación de la red básica es la no duplicidad de itinerarios entre los nodos establecidos. En este caso, el itinerario aprobado por la Comisión ha incluido en la red básica la conexión Madrid-Burgos a través de Valladolid. Esta situación no es óbice para que la línea pueda mantenerse dentro de la red ferroviaria nacional siempre que su funcionalidad y viabilidad así lo aseguren. En este contexto, entre Aranda y Burgos actualmente existe tráfico sobre la línea, destacando la apertura y puesta en funcionamiento del nuevo ramal ferroviario desde el polígono industrial Prado Marina, en Aranda; además, se trabaja en colaboración con la Junta de Castilla y León para su mejora, en virtud del protocolo de colaboración firmado el 29 de julio de 2014 con ADIF.

Por todo ello, rechazamos el contenido de la PNL y sugerimos el siguiente texto alternativo: Continuar persiguiendo la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte en su conjunto aumentando, si cabe, los estándares de seguridad y reequilibrando el reparto modal a favor de los modos más sostenibles, como puede ser el caso del ferrocarril, que es acorde con la filosofía que nos ha trasladado el grupo proponente, pero no con el texto de la PNL. Este texto sí está acorde con las decisiones de la UE y con los objetivos de esta Comisión.

Como bien dijo nuestro ministro en la comparecencia en la Comisión de Fomento, la política de infraestructuras tiene que conjugar la necesidad de equilibrar y cohesionar nuestro territorio buscando la igualdad y la equidad entre todos los españoles, pero al mismo tiempo se tiene que buscar la máxima

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 26

rentabilidad económico-social a los proyectos porque las necesidades son muchas, pero los recursos son limitados. Consideramos por todo ello que debemos caminar por la senda del acuerdo nacional por las infraestructuras y el transporte que garantice la implementación de las políticas de infraestructuras a nivel nacional en un pacto político-social, económico e institucional que defina nuestras infraestructuras y concrete la red de transporte de interés general del país, tal y como la Comisión de Fomento ha instado recientemente al Gobierno por unanimidad en una proposición no de ley. Espero que no sea nuestra Comisión la que transmita una imagen contraria a la del acuerdo y el interés general. Tampoco vamos a aceptar la enmienda que plantea el Grupo Socialista porque básicamente dice lo mismo con otras palabras. Me gustaría preguntarles a ambos grupos sobre qué servicios públicos podemos quitar fondos para realizar esta obra y sobre qué servicios públicos podemos quitar fondos para mantener año tras año una línea inviable. **(El señor López de Uralde Garmendia: De la privatización de las autopistas).**

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A usted, señoría.

Hemos finalizado también esta PNL. **(El señor López de Uralde Garmendia pide la palabra).** ¿Desea tomar la palabra?

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Sí, seré muy breve. Quiero ratificar que aceptamos la propuesta del Grupo Socialista y, sin entrar en debate con el representante del Grupo Popular, se nos ocurren muchas opciones. Entre ellas, la recaptura o renacionalización de las autopistas, donde se van a gastar cientos de millones en ese rescate cuando ese dinero se podría haber utilizado para el relanzamiento del ferrocarril, por ejemplo.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CUMPLIR LA DIRECTIVA EUROPEA DE CALIDAD DEL AIRE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001451).**

— **SOBRE MEDIDAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN RELACIÓN A LA SALUD HUMANA Y PROTECCIÓN DE LA AGRICULTURA Y LOS ECOSISTEMAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CIUDADANOS. (Número de expediente 161/001511).**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos el último debate y digo último porque, si no me equivoco, se ha acordado así por parte de los portavoces, a los que, aprovechando este momento, les insto para que avisen a sus compañeros de grupo para la votación. Estamos yendo muy bien en tiempo —lo digo para que se organicen— y no me extrañaría que en torno a la una de la tarde como muy tarde podamos estar votando si estas dos proposiciones no de ley van al mismo ritmo que las anteriores. Abordamos el punto quinto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la calidad del aire, que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, y la sexta, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Ciudadanos, relativa también a la calidad del aire con relación a la salud humana y protección de la agricultura y los ecosistemas.

En este sentido, y por orden del día, tendrá la palabra en primer lugar, si les parece, uno de los proponentes, el Grupo Socialista, y en segundo lugar, el segundo proponente y, a partir de ahí, haremos el turno de enmendantes de cada iniciativa.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, doña Carlota Merchán.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Gracias.

Según datos de la Comisión Europea, en Europa las muertes relacionadas con la contaminación del aire triplican las resultantes de accidentes de tráfico. En España se producen, según la Organización Mundial de la Salud, alrededor de 7.000 muertes al año atribuibles directamente a la contaminación.

Las consecuencias de la contaminación ambiental para nuestra salud son de naturaleza diversa y ampliamente conocidas, fundamentalmente afecciones respiratorias, también las alergias se ven agravadas por las partículas en suspensión por una disminución del sistema inmunológico. La contaminación ambiental también es responsable de afecciones del sistema reproductor, como la disminución de fertilidad masculina, aumento de la mortalidad intrauterina, el aumento de nacimientos prematuros e incluso recientes estudios alertan también de que la contaminación del aire puede acelerar el envejecimiento del cerebro y contribuir al avance de la demencia. No descubrimos nada nuevo al señalar la importancia que tiene la calidad del aire que respiramos. Se suele decir que somos lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 27

comemos, pero también añadiría que somos lo que respiramos. Y la calidad del aire en las principales ciudades de nuestro país deja mucho que desear. Del mismo modo no debemos desdeñar las consecuencias que la contaminación del aire tiene en los ecosistemas, en la calidad del agua, en el proceso evolutivo de las plantas, entre otros.

En 2008 la Comisión Europea aprobó la Directiva 2008/50/CE, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa. Dicha directiva fue traspuesta al marco normativo español a través del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la calidad del aire. Posteriormente, se aprobó el Plan nacional de calidad del aire 2013-2016. Y el pasado mes de febrero la Comisión Europea envió una última advertencia a varios Estados miembros, entre ellos España, por no haber puesto solución a la advertencia previa en relación con el incumplimiento de la mencionada directiva. Según ha dictaminado la Comisión Europea, existe un incumplimiento constante en los límites de dióxido de nitrógeno procedente en su mayor parte del tráfico rodado. En nuestro país el incumplimiento se concentra fundamentalmente en las dos ciudades más populosas, Madrid y Barcelona. En su notificación la Comisión insta a actuar de manera urgente estableciendo un plazo de dos meses para definir las medidas encaminadas a cumplir con los límites de gases contaminantes. Estos dos meses están a punto de finalizar y en el Grupo Parlamentario Socialista estamos expectantes a la respuesta que va a remitir el Gobierno de España a la Comisión.

Los ayuntamientos afectados han presentado sus planes de calidad del aire; algunos se están mejorando con aportaciones de otros grupos políticos. Por ello lo que pedimos en esta proposición no de ley es muy sencillo: que el Gobierno cumpla la directiva. Porque el informe lo que también pone en evidencia es que se están incumpliendo los objetivos generales del Plan nacional de calidad del aire; es decir, nuestro propio marco regulador. Y, en segundo lugar, pedir también que se colabore con los ayuntamientos afectados para la puesta en marcha de las medidas necesarias para garantizar que quienes vivimos en grandes ciudades podamos ejercer nuestro derecho a un medio ambiente sano. Porque, contrariamente a lo que afirmaba un dirigente político madrileño, vivir en las ciudades no implica inexorablemente pagar un peaje en salud. Vivir en Madrid o Barcelona no puede ser un factor de riesgo para la vida.

Ciudades con una calidad de aire que ponga en riesgo la vida de sus habitantes no deberían tener cabida en países como el nuestro. Tenemos los medios y la tecnología para que esto no sea así. Las administraciones locales pueden establecer medidas, pero las de mayor alcance requieren no solo del apoyo y comprensión de todos, sino de la acción del Estado, como pueden ser la renovación del parque móvil, incentivos a los vehículos eléctricos, híbridos, el tema de la industria, por citar algunas. Igualmente los Estados miembros disponen hasta el 30 de mayo de 2018 para trasponer la directiva sobre límites máximos nacionales de emisiones debiendo elaborar un programa nacional de control atmosférico para 2019. En esto tan español de hacer de la necesidad virtud, podríamos aprovechar esta situación y sentar las bases para este programa a partir de las sugerencias que hagan ayuntamientos, comunidades autónomas y otros actores.

Sé que a todos los presentes nos preocupa la calidad de nuestro aire en la lucha contra el cambio climático, esto no es algo que pueda abanderar un grupo político en solitario o una ciudad o territorio. La contaminación no se queda quieta, en Madrid lo sabemos muy bien, en cuanto sopla el viento, mandamos nuestro dióxido de nitrógeno a Castilla-La Mancha. Por tanto, urge la coordinación y cooperación interinstitucional que esperamos se esté produciendo no solo para responder ante la Comisión, sino también y fundamentalmente ante la ciudadanía española. En este sentido, queremos agradecer la colaboración de otros grupos parlamentarios que han aportado enmiendas que van precisamente en las líneas que hemos destacado en esta intervención y estamos procediendo a elaborar una enmienda transaccional que trasladaremos a la Mesa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señora Merchán.

Es el turno del segundo grupo proponente, en este caso Ciudadanos. Tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez, con una advertencia. Creo que hay distintas transacciones entre enmiendas, no solo en esta iniciativa, sino en las anteriores también. Quiero recordarles a sus señorías que tienen que presentarlas por escrito a la Mesa para poder luego pronunciarlas a la hora de votar.

Tiene usted la palabra, señoría.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 28

El señor **MARTÍNEZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, tenemos un problema de malos humos. Hablar de calidad del aire, de contaminación atmosférica, es hablar de un problema sanitario, de un problema de salud pública de primera magnitud. Este país ha tomado conciencia y se ha sensibilizado en temas como el tabaco, que causa anualmente una mortalidad todavía excesiva, pero existe la conciencia social, la sensibilización y una legislación restrictiva al efecto, hemos mejorado, hemos apartado a las poblaciones de riesgo y cosas que antes eran habituales, como fumar en sitios públicos, se ha dejado de hacer con buen sentido. También estamos muy sensibilizados con los accidentes en carretera. En el año 2016 murieron 1.160 personas en accidentes de carretera y el Estado ha hecho un esfuerzo ingente, hay sensibilización social al respecto, se invierte en mejorar la red viaria y hay campañas de concienciación. Sin embargo, con el tema de la calidad del aire, con el aire que respiramos no lo hemos conseguido y, según la Agencia Europea de Medio Ambiente, causa 33.000 muertes de manera prematura por contaminación en nuestro país.

La mayoría de la población de este país vive en condiciones de mala calidad del aire porque vive en las ciudades y todos estamos sometidos a un coste de partículas en suspensión que, como ya han apuntado, son dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre y el ozono troposférico. Especialmente este problema se hace más acuciante en las megaurbes, en las grandes ciudades como Madrid y Barcelona y en las grandes zonas industriales como el Valle de Escombreras, Tarragona o Huelva, pero, como digo, afecta al 80 % de la población de este país. Esto a su vez está generando un ingente gasto a la Administración que la OCDE fija en el 2,8 del PIB, 32.000 millones de euros de coste para la Administración todas las enfermedades que acompañan vivir permanentemente bajo esta mala calidad de aire, bajo este coste de partículas en suspensión que genera, como se ha apuntado, alergias, cáncer pulmonar, asma y todo tipo de neopatías agudas y especialmente se ceba con poblaciones sensibles a este aspecto como son los ancianos y los niños.

¿Cuál es el principal causante de esta contaminación, de esta mala calidad del aire y de estos malos humos? En las ciudades en menor medida los edificios y la industria y la mayor parte es causado por el tráfico rodado, sobre todo por los motores diésel, y a los contaminantes que antes mencionamos habría que sumar —y estas son las más peligrosas— las partículas en suspensión, las PM_{2,5} y la PM₁₀. A su vez, esto tiene un efecto sobre el medio ambiente y sobre la agricultura. El ozono troposférico es responsable del bajo crecimiento de la producción agrícola y una merma en la productividad que se estima entre un 5% y un 20 %, aparte de los fenómenos de acidificación y eutrofia. ¿Qué hacemos con este problema? Lejos de mejorar, parece que empeoramos. Incluso hemos sido aperecidos por incumplimientos, como ya se ha apuntado, de la Directiva 2016/2284, que fija la reducción de emisiones contaminantes y hemos sido aperecidos de sanción. Si bien hay que decir que no solo ha sido el Reino de España, sino que también hay otros países que están en una situación parecida a la nuestra, lo cual no debe ser un consuelo y nos debe instar a que tomemos medidas acuciantes al respecto. Digo que este problema no mejora sino que empeora porque cada vez más gente vive en las ciudades, la población cada vez envejece más y es más sensible, por tanto, a los contaminantes atmosféricos, cada vez hay más vehículos y cada vez hay más contaminación y podemos percibir los efectos del cambio climático, hay menos lluvias y más olas de calor, y en nuestro caso por nuestra posición en el continente europeo los aportes de vientos del norte de África.

Muchas ciudades se han dado cuenta de este problema —que no es un problema puntual, no es un titular de un periódico, como recientemente ocurrió con el cierre al tráfico del centro de Madrid— e intentan tomar medidas al respecto, como restringir el tráfico al centro de las ciudades, que lo han hecho ciudades como París y Londres; o como intentar incentivar la sustitución de los coches más contaminantes, Alemania y Noruega plantean suprimir los motores diésel para el escenario en el caso de Alemania de 2030 y en Noruega para 2025.

Señorías, tenemos que reaccionar ante este problema; un problema sanitario de primera magnitud y sobre el que no estamos especialmente sensibilizados. Hay que promocionar nuevos modelos de urbanismo que propicien un consumo energético eficiente en vez de la dispersión urbanística; hay que apostar por la eficiencia energética en transportes y en edificios; hay que evaluar —como apuntó antes la intervención del proponente— la posibilidad de impuestos para los diésel, para los vehículos contaminantes, ya que son los mayores emisores de partículas finas; hay que apostar por una movilidad sostenible y hay que educar y concienciar a la población, y sobre todo informar, hay que ser conscientes de este problema.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 29

Este problema es de tal magnitud que, al igual que en los telediarios —por lo menos antes era así— se informa de los niveles de polen y de alérgenos, también se debería informar sobre los niveles de polución en las grandes ciudades porque es un problema gravísimo. No puede ser que a pesar de ser el transporte por carretera el menos eficiente, suponga el 90%, frente a solo el 5% del ferrocarril. No puede ser que el índice de ocupación de un coche sea de 1,2 personas, como tampoco puede ser que la media de los desplazamientos en coche sea solo de 3 kilómetros e incluso que un 10% de los desplazamientos sea tan solo para 500 metros. No puede ser que la solución a la congestión de las ciudades con vehículos sea el aumento de las vías; si las vías están congestionadas con vehículos, abrimos más vías para que circulen más vehículos, haya más afluencia y haya más congestión y más contaminación. Esa no puede ser la solución. Hay ciudades que ya se plantean, por ejemplo, Hamburgo, que de aquí a veinte años no circulen coches por la ciudad, que los únicos que circulen sean eléctricos y que presten servicios públicos como taxis, ambulancias, policía, etcétera. Por ahí es por donde deben ir las medidas.

Evidentemente, tiene que haber acuerdo entre las diferentes administraciones, porque este tema compete muy directamente a los ayuntamientos, pero la Administración regional y el Estado también tienen que ver y tienen que tomar cartas en este asunto, que es, repito, un problema de la máxima gravedad sobre el cual todavía no se ha puesto el foco pero que provoca de manera prematura 30.000 muertes al año en este país.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

Tomaría ahora la palabra como grupo enmendante de las dos iniciativas, el Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos. Señora Martínez, tiene la palabra.

La señora **MARTÍNEZ RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Mi grupo se alegra del consenso que hay en esta Comisión respecto de la cuestión de máxima importancia de salud pública que supone la calidad del aire y la contaminación atmosférica. Quisiera empezar mi intervención haciendo una descripción del marco político en el que este asunto se encuadra, y es que en España tenemos una distribución competencial muy compleja, interrelacionada e interdependiente. Por un lado, el Estado tiene la competencia en legislación básica en medio ambiente, las comunidades autónomas en protección y los entes locales en medio ambiente urbano. Encima, tenemos las directivas europeas que ponen el marco jurídico, los objetivos que deben ser cumplidos por esta legislación. Finalmente, nos encontramos en una situación en la que el Estado es responsable del no cumplimiento, aunque en nuestro ordenamiento jurídico sean los ayuntamientos y las comunidades autónomas las que tienen las competencias para tomar medidas que aseguren el cumplimiento de esta directiva.

El problema es que el Gobierno incumple su labor de guardián de distribución competencial. El Estado, que debe velar por el cumplimiento de la ejecución de la legislación sobre la que tiene las competencias básicas —y hay sentencias del Tribunal Constitucional que lo avalan—, se limita a ser un mero intermediario entre comunidades autónomas, entes locales y Comisión Europea, mientras que para otros temas, como puede ser el pacto de estabilidad, el techo de gasto o el memorándum, bien que hace de guardián o de poli malo. O sea, para los recortes sí que aplicamos las normas europeas, pero en cuestión de derechos no ponemos tanto interés. Deberíamos haber encontrado los cauces y mecanismos legales y administrativos para obligar a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos al cumplimiento de las directivas europeas en el ejercicio de sus competencias.

Mi grupo ha presentado una serie de enmiendas que consideramos vitales cuando hablamos de calidad del aire y contaminación atmosférica. En primer lugar, hay que impulsar la colaboración con las comunidades autónomas, por eso instamos al Gobierno a convocar la Conferencia sectorial de medio ambiente para tratar este tema. El plan de calidad del aire, que debería estar ya en marcha porque el último finalizó en 2016, tiene que ir acompañado de recursos, no podemos pedirle a las comunidades y a los ayuntamientos acciones y planes por la cara. También instamos a la elaboración de un plan nacional de ozono troposférico, porque en el cumplimiento del artículo 5 de la Ley 34/2007 se ve perfectamente el ejemplo en el que la contaminación atmosférica excede a más de una comunidad autónoma y por lo tanto es responsabilidad del Gobierno actuar contra el ozono troposférico.

Luego tenemos el tema de la industria, más del 40% de las partículas finas que contaminan y empeoran la calidad de nuestro aire vienen de la industria y es responsabilidad de las comunidades autónomas el cumplimiento de la legislación ambiental. Más allá de las ciudades, las zonas más contaminadas en España lo son por causa de la industria: Gijón y Avilés, Algeciras, el bajo Nervión, el bajo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 30

Llobregat; por eso el Gobierno tiene la responsabilidad —y así lo exigimos— de promover el cambio de modelo productivo hacia un modelo mucho más limpio y eficiente y recuperar las deducciones fiscales por inversiones medioambientales que se eliminaron en 2014 y que se recogen expresamente en la Ley de Calidad del Aire.

Asimismo, nos gustaría que el Ministerio de Sanidad, en coordinación con los servicios autonómicos de salud, cuantificara e identificara los casos en que se solicita atención médica cuando hay episodios por picos de contaminación en nuestras ciudades. Eso nos ayudaría a concienciar sobre el impacto que tiene en la salud y a cuantificar el gasto que supone la contaminación atmosférica en nuestras arcas públicas.

Por último, algo que es competencia del Gobierno y a lo que se le está prestando muy poca atención política es el control de las emisiones de vehículos. La propuesta de Ciudadanos pedía que se pusieran sanciones a Seat a raíz del fraude en el control de emisiones pero es que la semana pasada hemos sabido que el Ministerio de Economía ha elaborado un informe —que no cumple con los requisitos de la Comisión Europea, por cierto, por falta de presupuestos— que concluye que todos los vehículos controlados, absolutamente todos, en pruebas de carretera superaban los límites de emisiones marcados por la legislación. Instamos al Gobierno a que se tome en serio el control de emisiones y sobre todo, ahora que en este momento se está negociando en Europa el Reglamento europeo de homologación y control de emisiones de los vehículos, que tanto en el Parlamento como en el Consejo, el Gobierno de España se posiciona a favor de que sea un organismo independiente y no los propios fabricantes los que lleven a cabo la homologación y control de emisiones. Y hago este mismo llamamiento a todos los grupos parlamentarios que tienen representación en el Parlamento Europeo para que dirijan su voto en este sentido. Creo que todos los partidos aquí presentes tienen que asumir su responsabilidad en todos los niveles institucionales, y que asuman la responsabilidad de la calidad del aire y la contaminación atmosférica como una prioridad política.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señoría, que siguiendo la tónica de hoy, ha empleado cinco minutos justos.

Tiene ahora la palabra por el grupo proponente de otra de las iniciativas, que es el Grupo Mixto, el señor Bataller.

El señor **BATALLER I RUIZ**: No voy a hacer uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Bien. Como Esquerra y el PNV no están, el Grupo Popular es el único que falta por intervenir. Recuerdo de nuevo a los portavoces que vayan avisando a los miembros de la Comisión, aunque haremos luego una pausa para que puedan terminar sus transacciones.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, la señora Bajo.

La señora **BAJO PRIETO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, estamos debatiendo dos proposiciones no de ley relativas a la calidad del aire en la Comisión de Cambio Climático y dirán ustedes: ¡pues vaya evidencia! Tan evidente como que contaminación del aire y cambio climático no son lo mismo. Los dos son problemas fundamentales que afectan al planeta, los dos tienen un origen común: el modelo energético; sin embargo, el calentamiento global se produce por la emisión de dióxido de carbono y la contaminación principalmente por la emisión de dióxido de nitrógeno. El cambio climático es un problema global que afecta a todo el planeta y se apreciará con mayor dramatismo en el medio y largo plazo y, sin embargo, la contaminación es más local o regional y se percibe en el corto plazo. Estas diferencias, que yo ya conocía, son algunas de las que vienen reflejadas en el artículo que ha publicado el compareciente que ha estado presente hoy en esta Comisión, el señor Sáenz de Miera.

Después de escuchar a sus señorías, una se lleva la sensación de que la calidad del aire es solo un problema español. España incumple de manera sistemática. ¿Saben sus señorías que veintitrés de los veintiocho Estados miembros de la Unión Europea rebasan los límites máximos de contaminación fijados por la normativa comunitaria? ¿Saben que países como Alemania, Francia, Reino Unido e Italia llevan años de manera continua superando los valores máximos permitidos de dióxido de nitrógeno? Dicho lo cual, estarán de acuerdo conmigo en que no es solo un problema español, sino un problema europeo, más bien un problema de las grandes ciudades que, en nuestro caso, tiene Madrid y Barcelona. Pero repito que estas ciudades no están solas en la clasificación de municipios con problemas de contaminación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 31

ni son las que peor situación presentan. Estamos muy lejos de Londres, París, Berlín y Roma. Así que yo lo que les pido es que queramos un poco a nuestro país y a nuestras ciudades. Estamos mal, incumpelen la normativa, pero no son las peores.

Y supongo que tampoco sus señorías desconocen que las competencias en materia de control y gestión de la calidad del aire son de las comunidades autónomas y las entidades locales. Son ellas las que han de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones de contaminantes no superen los valores límite tanto para garantizar la salud de los ciudadanos como para dar respuesta al procedimiento de infracción abierto por la Comisión Europea. En este sentido, y en cumplimiento de la directiva comunitaria, las autoridades competentes de la Comunidad Autónoma de Cataluña y el Ayuntamiento de Madrid han aprobado planes de mejora para estas zonas con superaciones de los valores límite de NO₂ que se mencionan en dicho procedimiento de infracción. La mejoría que se estaba produciendo en las operaciones parecía indicar que las medidas estaban siendo eficaces, aunque no son suficientes. Por ello, el Ayuntamiento de Madrid, que aprobó un Plan de calidad del aire con ámbito temporal desde 2011 a 2015, hecho bajo el mandato del Partido Popular, tiene previsto aprobar un nuevo plan de calidad de aire y cambio climático este mismo año. Por otro lado, el Ayuntamiento de Barcelona tiene aprobado el Plan para la mejora de la calidad del aire de Barcelona 2015-2018 y la Generalitat de Cataluña tiene aprobado el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire con horizonte a 2020.

El ministerio, por su parte, ha revisado los resultados de la ejecución del Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016, el Plan Aire. A partir de las conclusiones correspondientes, se va a dar continuidad al plan anterior mediante el plan Aire 2017-2019 y en este sentido el pasado 21 de febrero se creó un grupo de trabajo interministerial, liderado por el Ministerio de Agricultura, para elaborar un nuevo plan de aire 2017-2019.

Además, está prevista la elaboración de un programa nacional de control de la contaminación atmosférica que seguirá contando con la participación de todos los agentes implicados en el Plan Aire en el que se establecerán medidas para la reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos y de los precursores de ozono troposférico y, en especial, del dióxido de nitrógeno. Se piden medidas especiales, por parte de Ciudadanos, para una mayor protección de la infancia respecto de los contaminantes atmosféricos y tengo que reiterarles que son las comunidades autónomas y las entidades locales, las administraciones, quienes adoptan las medidas necesarias para garantizar que las concentraciones no superen los objetivos de la calidad del aire en general.

En cuanto a fomentar la concienciación y mejorar la información sobre el Plan de calidad del aire, todas las medidas relacionadas con nuestro objetivo pueden considerarse ejecutadas y con un impacto muy positivo. Aun así, en el futuro plan del aire 2017-2019 se pretende continuar con esta labor de concienciación y con la mejora de la información y así está previsto poner a disposición del público la descarga de la información de calidad del aire en tiempo real a la que actualmente se accede a través del visor de calidad de aire, que les invito a que lo conozcan y que funciona muy bien.

Sobre adoptar las recomendaciones científico-técnicas del Plan nacional de la mejora de calidad del CSIC, quiero decirle a Ciudadanos que estas ya han sido tenidas en cuenta para la elaboración del Plan Aire 2013-2016 y que muchas de ellas se van a volver a tener en cuenta en el futuro plan del aire.

En cuanto a impulsar la movilidad sostenible que mejore la calidad del aire, quiero reiterarle una vez más a Ciudadanos que la mejora de la movilidad de las ciudades es competencia directa de los municipios. No obstante, desde la Administración General del Estado puede ayudarse a los municipios para la aplicación de determinadas medidas y está previsto continuar con la medida de aprobación de etiquetas que identifiquen los vehículos en función de su potencial contaminador, ampliándolas a las motocicletas. También se pretende estudiar desde la Administración General del Estado el sistema tributario relacionado con vehículos, dando continuidad a las medidas contempladas en el Plan Aire 2013-2016.

Por último, en cuanto a la eliminación de trabas y a la facilitación al acceso a los usuarios de los sistemas públicos de transporte sostenible, como las bicicletas o el *carpooling* —reitero una vez más a las señorías de Ciudadanos—, son medidas que deben incorporarse en los planes autonómicos, ya que se trata de una coordinación intermunicipal.

Señorías, como dice Naciones Unidas, el aire limpio es un requisito básico...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, tiene que acabar.

La señora **BAJO PRIETO**: Estoy acabando, de verdad. Como se han unido las dos proposiciones no de ley, le pido un minuto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 172

28 de marzo de 2017

Pág. 32

Como dice Naciones Unidas, el aire limpio es un requisito básico de la salud y del bienestar humano. Su contaminación representa una amenaza importante para la salud de todo el mundo, pues causa 6 millones de muertes prematuras, cánceres de pulmón, enfermedades de corazón e infartos cerebrales. Si no se pone remedio a tiempo podría multiplicarse por cinco en los próximos cincuenta años. Es uno de los principales problemas que hoy tiene el mundo. Dicho esto, a no ser que lo que estén planteando las señorías de Ciudadanos sea rebatir las competencias autonómicas y municipales en favor del Estado, que supongo que no, no veo el objetivo de esta iniciativa. La competencia es de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. El Gobierno elaboró un Plan de calidad del aire y va a hacer otro; es más, va a elaborar un plan nacional de control de la contaminación atmosférica. Estoy a la espera de las transacciones que se presenten.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señoría.

Hemos finalizado el debate en torno a la una y vamos a parar aproximadamente cinco minutos para que puedan llegar a la Mesa esas transacciones. Avisen a las señorías que falten, que creo que ya son muy pocas, porque vamos a parar cinco minutos antes de pasar a la votación. **(Pausa)**.

Señorías, comenzamos con las votaciones. En primer lugar, votamos el 2º punto del orden del día, en los términos de la transaccional que han presentado, firmada por el grupo proponente, el Grupo Popular, y el Grupo Socialista. Si no me equivoco, no hay ninguna otra adhesión a esta iniciativa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

En segundo lugar, votamos la iniciativa que se corresponde con el punto 3º del orden del día, la relativa a los trenes de la línea Madrid-Riaza-Aranda-Burgos. Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista aceptada por los proponentes. Se vota en esos términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos al 4º punto del orden del día, sobre la obsolescencia programada, donde también hay una transaccional presentada por varios grupos: Grupo Mixto, Grupo Socialista, Unidos Podemos y Grupo Popular, es decir, prácticamente todas sus señorías.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Por último, en cuanto a los dos puntos que se han tratado conjuntamente, hay una transacción presentada por los proponentes, a la que se ha adherido el Grupo Parlamentario Ciudadanos. En estos términos votamos estas dos iniciativas conjuntamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Les agradezco a todos su participación en el debate y lo bien que ha ido la votación.

Se levanta la sesión.

Era la una y quince minutos de la tarde.