



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 528

Pág. 1

PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

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

Sesión núm. 19

celebrada el jueves 24 de mayo de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión para el Estudio del Cambio Climático:

- | | |
|---|----|
| — Del señor presidente de la Fundación Metrópoli (Vegara Gómez). (Número de expediente 219/001241) | 2 |
| — De la señora delegada del área de gobierno de Medioambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid (Sabanés Nadal). (Número de expediente 212/001635) | 12 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cinco de la tarde.

COMPARECENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO:

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN METRÓPOLI (VEGARA GÓMEZ). (Número de expediente 219/001241).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Nos aproximamos ya al final de esta serie de comparecencias. Hoy tenemos la ocasión de recibir, en primer lugar, al presidente de la Fundación Metrópoli, don Alfonso Vegara, que a continuación toma la palabra. Muchas gracias y bienvenido.

El señor **VEGARA GÓMEZ** (presidente de la Fundación Metrópoli): Muchas gracias por darme esta oportunidad de compartir con ustedes algunas ideas sobre los cambios que se están produciendo en la relación entre el hombre y el territorio y los retos que ello genera.

He preparado una presentación muy centrada en el análisis de casos concretos que pudieran inspirar criterios en vez de plantear directamente unos conceptos determinados. **(Apoya su intervención con una presentación en powerpoint)**. Es útil conocer determinados ejemplos de cómo se está afrontando el tema del cambio climático a nivel internacional, pero también haré algunas referencias a España. Las ideas que voy a compartir provienen de las investigaciones desarrolladas en la Fundación Metrópoli, que es un centro internacional de reflexión sobre el futuro de las ciudades y que nació hace veinte años en la Universidad de Pensilvania, en Estados Unidos. Esta es la sede de la Fundación Metrópoli, que está en Madrid, en la zona de La Moraleja. Todo arrancó con un proyecto sobre veinte ciudades. Tratamos de identificar cuáles eran las claves del éxito de las ciudades; había ciudades que funcionaban muy bien y otras tenían dificultades, y llamamos en su momento territorios inteligentes a aquellos que estaban afrontando con coherencia los retos de la sostenibilidad, los procesos de integración social, los retos del cambio climático, los que intentaban conseguir que los territorios fuesen competitivos. La visión de territorios inteligentes, más allá de *smart cities*, era mucho más holística e integrada. Trabajamos inicialmente sobre las ciudades que aparecen en la imagen con la ayuda de veinte universidades. Las conclusiones a las que llegamos son las que me gustaría compartir pero dando ejemplos concretos. Esta es la Ecobox, que es la sede de la Fundación Metrópoli en Madrid.

Una de las ideas principales que quería transmitirles es la importancia de las escalas del territorio. Para conseguir los retos de cambio climático podemos trabajar a la escala de los comportamientos humanos, a la escala de la arquitectura, a la escala del distrito, a la escala de la ciudad, a la escala de la región. Esto es lo que voy a intentar explicar porque muchas veces los territorios coherentes, para afrontar los retos de sustentabilidad y de lucha contra el cambio climático, no se corresponden con las delimitaciones administrativas, y esto es un reto formidable porque las delimitaciones ecológicas y funcionales no coinciden con las delimitaciones administrativas, lo que impide que se haga un gobierno coherente del territorio. Esta es una cuestión muy importante que se está afrontando en distintos países.

A modo casi telegráfico, un *flash*, les voy a explicar cómo a nivel de arquitectura se puede conseguir luchar contra los retos del cambio climático reduciendo el consumo energético de los edificios. Esta es la escala más pequeña y esto es un ejemplo. Se ve la M-30 y la M-40 de Madrid y la localización de la Ecobox dentro del área metropolitana. Esa es la parcela donde hicimos un experimento hace más de diez años; ya está construido y posiblemente sea el edificio de Europa que más ahorro energético tenga: ahorra el 71 % de la energía de un edificio convencional. Es un edificio relativamente pequeño —tiene 2000 metros cuadrados— y es la sede de la Fundación Metrópoli. Se pueden ver unos paneles fotovoltaicos que captan energía y producen energía eléctrica. Las ventanas tienen unas lamas que impiden la radiación solar directa en verano. En la cubierta, arriba, hay unos paneles solares. Se trata de poder integrar todos estos componentes dentro de la arquitectura del futuro. Estas tecnologías, que permiten ahorrar energía y utilizar energía geotérmica, solar, fotovoltaica, pero perfectamente integradas en el edificio, suponen un reto sin precedentes.

En cuanto al tema de la segunda piel, la piel inteligente de los edificios, como se ve en la imagen, con soluciones pasivas, no con tecnología avanzada, se puede conseguir, por ejemplo, que el sol entre en invierno y se proteja la entrada en verano. Se llaman captadores energéticos. Ahí vemos el atrio de este edificio, a la derecha se ve en verano, no entra el sol, y a la izquierda en invierno. Como la inclinación del sol varía, con el diseño físico de la arquitectura se puede conseguir que el sol penetre en invierno captando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 3

mucha energía a través del efecto invernadero y, en cambio, que se proteja en verano cuando el sol está mucho más vertical. Es decir, con medidas muy blandas, con el diseño arquitectónico, se pueden conseguir ahorros energéticos formidables.

La ecotecnología se puede aplicar a los edificios. Hay suelos radiantes; con paneles solares en la cubierta se generan estos suelos radiantes; el aire caliente va subiendo desde abajo hacia arriba y se genera un confort térmico. Pero en verano —esto es totalmente nuevo en España— se pueden utilizar sin aire acondicionado techos fríos; es decir, con los paneles solares a través de una tecnología que se llama máquinas de absorción, es posible traducir esa energía en agua fría, y el agua fría va pasando por los forjados. Igual que los vasos de una mano permiten mantener la temperatura, también unos vasos en el edificio permiten que los techos sean fríos y que el aire frío vaya bajando. Así pues, con techos fríos se consigue evitar el aire acondicionado. Esta tecnología que produce agua fría mediante paneles solares evita que el aire acondicionado consuma energía convencional. Ahí se ve el aspecto interior de esos techos fríos, que no se pueden proteger con falsos techos de escayola, como aquí, porque obviamente son elementos térmicos. La arquitectura permite integrar todo este tipo de conceptos, incluso que en el exterior del edificio se exprese ese compromiso con la sostenibilidad y el ahorro energético. También hay jardines minerales. En Madrid poner césped requiere regar todos los días. Como el agua es un recurso escaso, ¿por qué no hacemos jardines minerales, filtramos el agua, la captamos y la almacenamos?

El mensaje que quería transmitir es que a nivel de la arquitectura se puede hacer una contribución muy importante. En Europa una parte muy importante de la energía que se consume pertenece a los edificios: industriales, arquitectónicos, como los de vivienda u oficinas. También se aborda el tema del reciclaje de los materiales. Esta es la fachada del edificio, que es una pizarra de la cantera más próxima a Madrid, en la zona de Segovia. La pizarra es una piedra que, por exfoliación, puedes cortar con un golpe; no necesitas mucha energía para cortar la piedra con sierras de forma convencional. Se ven unos tornillos que permiten utilizar en el futuro esta piedra para otros edificios. El reciclaje, la economía circular es un tema muy importante en estos retos en materia de sostenibilidad. A través del diseño —este es el mensaje que quería transmitir— se puede conseguir ahorro energético y un mejor diálogo entre hombre y naturaleza.

La segunda idea que quería comentar es que durante décadas las ciudades han crecido mucho, pero especialmente las grandes ciudades, las megaciudades; sin embargo, en los últimos años se está produciendo un protagonismo creciente de las ciudades medias. Las grandes megalópolis tienen muchas deseconomías de aglomeración: problemas de tráfico, incremento de los precios del suelo, contaminación. Sin embargo, las ciudades medias tienen más capacidad para cubrir los objetivos de desarrollo sostenible: en materia de integración social, en materia de sostenibilidad ambiental e incluso en materia de competitividad porque tradicionalmente los países solamente eran competitivos en sus grandes ciudades, y eso pasa especialmente en China, en América Latina. En Europa tenemos magníficas ciudades medias que son competitivas, como Zürich, Copenhague, Bilbao. En Europa tenemos las mejores ciudades del mundo, las ciudades medias están perfectamente conectadas a través de transporte público y sobre todo de redes de alta velocidad ferroviaria, cuando en otros lugares, como América Latina o Asia, para que una ciudad sea competitiva necesitamos que tenga un gran tamaño. Sin embargo, hay una información que me llamó muchísima la atención —que aparece en esa imagen— y es la colaboración de las ciudades medias en el producto bruto de la economía mundial. En menos de veinte años la contribución al producto bruto de la economía mundial de las ciudades medias va a pasar aproximadamente de un 11 % a un 37 %. Eso quiere decir que las deseconomías de aglomeración de las megaciudades están haciendo que tenga sentido desarrollar ciudades medias. El problema que tienen las ciudades medias es que les falta masa crítica para ser relevantes a nivel global, por lo que la única opción que tienen para poder operar con eficiencia en un mundo muy globalizado es trabajar juntas, trabajar en sistemas de ciudades. Es lo que nosotros llamamos superciudades o diamantes territoriales, estructuras policéntricas de ciudades. Me gustaría visualizarlo con algunos ejemplos.

Hace unos ocho o diez años hicimos una investigación sobre el sistema de ciudades de Estados Unidos —aparece ahí en la imagen— y resulta que esas manchas que se ven son sistemas urbanos formados por ciudades que están mucho más integradas entre sí que entre un sistema y otro, de manera que estos diamantes territoriales, estas superciudades, son los motores de Estados Unidos. La imagen de arriba a la derecha, en rojo, es el corredor del noreste, en la que aparecen Nueva York en el centro y Boston a la derecha. Boston es una ciudad relativamente pequeña, tiene 600 000 habitantes y puede tener setenta y cinco universidades de mucho nivel porque gran parte del talento vive en Nueva York. Lo mismo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 4

le pasa a Filadelfia, que está a la izquierda, o la colaboración entre Washington y Filadelfia, capital política y capital económica. En el futuro estas ciudades no vivirán aisladas. Oxford no podría ser Oxford si no tuviera profesores, talento, etcétera, en Nueva York. Como ecosistemas de innovación, ecosistemas ambientales, sistemas logísticos, las ciudades del futuro van a ser sistemas de ciudades, van a ser diamantes territoriales. La delimitación de esos diamantes territoriales no son delimitaciones administrativas, no hay gobiernos, no hay gobernadores, no hay entidades administrativas que tengan competencia sobre esas realidades. Los diamantes son realidades ecológicas o realidades funcionales y, por eso, no tienen gobierno. Ahí hay un reto legal formidable para permitir mecanismos que hagan intervenir con coherencia en el territorio. El territorio es único, tenemos que cuidarlo y protegerlo, por eso es tan importante esta relación.

A modo de ejemplo, veis en la imagen Santiago de Chile, Valparaíso y San Antonio. Esas líneas amarillas son una isócrona de quince minutos, es decir, si en quince minutos salimos del centro de las ciudades, sobre la base de la estructura existente, llegaremos ahí. Esto es media hora y esto son cuarenta y cinco minutos. Curiosamente, en este territorio de Santiago de Chile vive casi la mitad de la población de Chile en tan solo el 4 % del territorio y es un motor de la economía. Tenemos la zona de Santiago, con estos paisajes de montaña; Valparaíso, que es la zona de la costa, y los paisajes rurales intermedios, paisajes del vino, en Casablanca. Estas nuevas realidades, estos diamantes territoriales, estas estructuras policéntricas, van a permitir integrar el mundo rural y el mundo urbano y buscar una mayor eficiencia y un mayor equilibrio para los grandes retos del futuro que son la competitividad económica, la sostenibilidad ambiental y la integración social. Los retos del cambio climático dependen en gran medida de que seamos capaces de darle coherencia al diseño y a la organización de esos territorios.

Otro ejemplo, Buenos Aires. En esta imagen se ve el entorno de Buenos Aires pero fíjense que enfrente está Montevideo y ahí surge otro diamante territorial. Es un territorio que tiene entre 25 o 30 millones de habitantes pero es binacional. Lo que le da coherencia a este territorio es el Río de la Plata, es el diamante del Río de la Plata. Estas son nuevas realidades de cooperación transfronteriza o de cooperación entre regiones dentro de un mismo país que son absolutamente fundamentales. Es uno de los grandes motores de la economía de América Latina junto a Sao Paulo y otros. Sería muy difícil entender las opciones de ocio de Buenos Aires sin contar con Punta del Este o las opciones que tiene Montevideo —una ciudad relativamente media— si no estuviera cerca de un gran centro financiero y universitario como es Buenos Aires. Esta nueva escala de reflexión, estos diamantes territoriales, son una realidad de importancia creciente.

Otro ejemplo. Entre Asia y Europa hay un territorio en Estambul. Estambul es una ciudad maravillosa, tiene unos 14 millones de habitantes, pero está en un territorio impresionante. Esta imagen es de Estambul, es una maravilla de ciudad, los paisajes son increíbles, es un caos de tráfico. Sin embargo, fíjense en este territorio que se ve alrededor del mar de Mármara, hay ciudades medias como Bursa —debajo de Estambul— que tiene dos millones de habitantes y está creciendo ocho veces más rápidamente que Estambul. Las ciudades medias adquieren un gran protagonismo. Esto inspira a las infraestructuras. En este territorio, que es una isócrona de una hora desde las principales ciudades, se encuentran casi el 40 % de la producción y de la economía de Turquía, siendo tan solo el 5 % de su superficie. Esto está inspirando esta idea de diamantes territoriales. En el centro del diamante hay un pueblecito que se llama Bandirma que es donde va a estar el superpuerto. Por tanto, las ciudades, sus infraestructuras y sus retos en materia de competitividad y sostenibilidad conviene verlos a otra escala. En este territorio justamente se está planteando un tren de alta velocidad y unas autopistas que van a dar la vuelta al mar de Mármara, creando este diamante azul que es la nueva escala de la reflexión de futuro.

Singapur, uno de los grandes referentes en Asia, es una isla pequeña, tiene 40 kilómetros de izquierda a derecha y de arriba abajo tiene 25 kilómetros; es muy pequeñita. Sin embargo, es uno de los referentes a nivel mundial en materia de urbanismo sostenible de alta densidad. Singapur ha creado un laboratorio de experimentación de soluciones urbanas. Soy consultor de Singapur aquí en España y llegué a Singapur hace unos quince años a ayudarles a diseñar la isla. El reto de entonces era apostar por sectores emergentes como biotecnología, multimedia, investigación genética, y hoy día la gran apuesta de Singapur es soluciones urbanas, construir ciudades con este modelo en Asia, sobre todo en China, en América Latina, etcétera. Imaginaos España, con la experiencia que tiene en trenes de alta velocidad, aeropuertos, autopistas y desarrollos turísticos, podría ser el gran referente en América Latina y a nivel internacional en un sector emergente que es aplicar la ecología y la sensibilidad ambiental a la construcción de las ciudades del futuro. Ese es un reto realmente fascinante. Singapur ha creado un *cluster* económico que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 5

es el *cluster* de las soluciones urbanas que integra entorno construido pero también integra energía, agua, seguridad, transporte, etcétera. Por supuesto, Singapur está dentro de lo que llamamos la diagonal del estrecho de Malaca y se está planteando un tren de alta velocidad que conecte Singapur con Kuala Lumpur, creando un gran corredor que vaya conectando este tipo de ciudades.

Haré algunas referencias en España. El caso del País Vasco. El País Vasco es un territorio muy pequeño, tiene unos dos millones de habitantes, aproximadamente, con tres ciudades principales: Bilbao a la izquierda, San Sebastián a la derecha y Vitoria; cada una con su perfil. Este es un modelo claro de cómo en Europa las ciudades medias, el policentrismo, pueden ser más relevantes si están bien conectadas. El tren de alta velocidad, que se estrenará en un futuro para conectar entre sí las ciudades vascas —la Y vasca— y que, a su vez, las conectará con Madrid y París, es un ejemplo muy claro de poder vivir, trabajar, divertirse y aprender en diversas ciudades de tamaño medio. Recuerden, el área metropolitana de Bilbao tiene casi un millón de habitantes; el área de San Sebastián, unos 300 000, y Vitoria un poco menos. Esta es una referencia a nivel internacional que se inició hace casi veinte años; la estrategia se llamaba Euskal Hiria, la ciudad vasca. Estos trenes de alta velocidad que se van a inaugurar en un futuro van a reducir muchísimo en tiempo la distancia entre una ciudad y otra y además darán la posibilidad de que haya espacios económicos más amplios a través de la mejora de las comunicaciones físicas y telemáticas. Otro ejemplo, Galicia. En la imagen se ve A Coruña, con una isócrona de quince minutos. No es la delimitación del término municipal, sino esa isócrona. En cuarenta y cinco minutos estamos llegando a Ferrol. Ferrol es un modelo económico diferente de A Coruña pero realmente están muy próximos y podrían, de alguna manera, compartir muchos elementos. Ahora hay un tren bastante eficiente que conecta Santiago con A Coruña en veintiocho minutos, lo cual permite una integración —lo que hemos llamado Coruña Next— entre Coruña y Santiago y, de esa manera, que haya una integración de los sistemas urbanos. Si hacemos las isócronas desde Santiago de Compostela, podremos ver en estas imágenes la funcionalidad del territorio y la ecología del territorio. Está surgiendo un diamante territorial en el que Santiago ocupa una posición muy central pero está el área metropolitana de A Coruña, el área metropolitana de Vigo y Pontevedra y luego, Lugo y Orense. Este territorio, que tiene sus estructuras de puertos y de aeropuertos, nos muestra la nueva escala de reflexión hacia el futuro. Si bien Coruña futura dentro de las ciudades españolas será casi la número veinte, lo que sería Coruña *next* —es decir Coruña a 45 minutos, que incluye a Santiago— es la número siete a nivel de España, pero el diamante gallego, si estuviera más integrado desde el punto de vista funcional y la economía funcionara a nivel de integración digital e integración física de infraestructuras, podría ser la segunda ciudad española desde el punto de vista de tamaño demográfico. En definitiva este concepto de los diamantes territoriales, es decir de la integración, de trabajar juntos va a ser una constante en los territorios del futuro, y el principal mensaje es que los diamantes no tienen gobierno. Salvo en el caso del País Vasco y de Galicia, aquí en España se corresponden aproximadamente con el tamaño de las comunidades autónomas. Pero no es habitual a nivel internacional.

Voy a presentar brevísimamente un ejemplo de cómo se ha aplicado esta metodología de los diamantes en un territorio emergente como es Colombia, y asociado al proceso de paz de Colombia. Pueden ver las exportaciones de Colombia y el diamante Caribe. El diamante Caribe lo hicimos sobre el territorio amarillo que aparece arriba —son unos 14 millones de habitantes— y hay unas diez ciudades: Cartagena, Barranquilla, Bucaramanga... El río Magdalena es el corredor ecológico, es como la columna vertebral verde y azul del diamante, y luego la costa. Es decir los elementos ambientales delimitan en gran medida este territorio. Las manchas amarillas son los espacios funcionales de las diferentes ciudades.

Como en Colombia, por el tema de la guerrilla, etcétera, no hubo posibilidad de construir carreteras, ferrocarriles, porque no había control en el mundo rural, la tecnología digital, el concepto de diamante digital permite integrar la economía, es decir, conectar ciudades, conectar universidades, conectar empresas y hacer una economía más eficiente, más integrada en muy poco tiempo, porque la tecnología digital es mucho más barata y de aplicación inmediata que construir carreteras, ferrocarriles, que puede llevar una generación y un costo altísimo.

Este concepto de los diamantes requiere una colaboración de los distintos niveles de gobierno. Pueden ver ahí al presidente Santos en el centro con todos los alcaldes de distintos partidos políticos trabajando en este tema; y también con alguno de los ministros del Gobierno, el BID, etcétera. O sea que un diamante es una alianza para trabajar juntos en estos territorios policéntricos que no tienen estructuras de gobierno en correspondencia con la delimitación ecológica y la delimitación funcional. Y también la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 6

posibilidad en cada una de las ciudades de hacer procesos de participación para integrar las visiones locales dentro de una estrategia territorial de escala amplia.

A otra escala, pueden ver a la izquierda Cartagena, en medio Barranquilla. Es lo que hemos llamado en Colombia la metrópoli del mar, que permite dialogar —porque las conexiones por agua son mucho más sencillas en una topografía difícil como Colombia que las terrestres— y es la gran alianza Cartagena-Barranquilla para ser relevantes dentro del Gran Caribe, que son más de doscientos millones de habitantes. Siempre habían estado peleándose Cartagena y Barranquilla, cada una de ellas quería tener el puerto más grande, quería tener el aeropuerto mayor, mayores opciones universitarias; como pasa en casi todas las ciudades vecinas. En cambio esta alianza de haber descubierto que Cartagena era más competitiva para el tema portuario y Barranquilla más competitiva para el tema aeronáutico permite buscar una colaboración, y que las ventajas competitivas derivadas de la cooperación sean un elemento de referencia importante en el futuro.

Pueden ver unos nodos dentro del diamante —uno es Cartagena— y cómo se puede diseñar con criterios ecológicos y de cambio climático una ciudad de esta escala: un millón de habitantes el área de Cartagena. Pueden ver el sistema ambiental. La parte construida de Cartagena en gris. El sistema ambiental. Es curioso porque la ciudad creció apoyándose en las carreteras que llegaban al centro de Cartagena, o sea que tenía una estructura radioconcéntrica. Conforme crece Cartagena se congestiona el centro. En las áreas metropolitanas las mejores estructuras para dialogar con los sistemas de transporte público son las estructuras lineales. Por eso planteamos una estructura lineal norte-sur para el crecimiento. No un crecimiento difuso, que no es sostenible, sino un crecimiento lineal. Ese movimiento, aparentemente tan sencillo, genera toda una visión de cómo puede ser el futuro de Cartagena de manera compartida. Una línea amarilla a la derecha, que es el tren, la autovía, etcétera, va a estructurar y articular las diferentes opciones de desarrollo. Esos crecimientos externos permiten una renovación urbana de las áreas centrales. Pueden ver la bahía de Cartagena y cómo, con transporte por agua —que son esas líneas que aparecen en la parte central—, se puede conseguir en este caso un concepto que se llama bahía digital, dentro de Cartagena. Y eso inspira ya las operaciones urbanísticas de escala menor dentro del concepto.

En definitiva la visión de la escala territorial amplia, el papel de una ciudad en concreto, su perfil, y la identificación de proyectos estratégicos en el área central son algunas de las sugerencias concretas que permiten trabajar a la escala de la ciudad y a la escala del territorio. Estos son ejemplos de trabajo basado precisamente en la complementariedad entre las ciudades. Y también en el mundo rural —y en España tenemos pueblos maravillosos— ciertas ciudades rurales o núcleos rurales muy pequeñitos pueden encontrar un destino futuro en relación con su posición con los espacios naturales. Pueden verlo ustedes en el diamante Caribe: los puntitos verdes son ciudades pequeñitas, son núcleos rurales y espacios naturales. Es decir, son núcleos muy pequeños y espacios naturales. Pero la complementariedad, como puntos de acceso al territorio, puede dar a los núcleos rurales, a veces sin destino, sin oportunidades, una oportunidad fantástica que permita mantener los espacios naturales y de alguna forma buscar equilibrios. Y por supuesto la relación entre el mundo físico y el mundo digital.

Todas estas ideas están recogidas de manera sistemática en un documento que hemos aportado y que se llama *La inteligencia del territorio*, o sea, cómo nos podemos inspirar en el territorio para diseñar los proyectos de futuro y en este concepto de superciudades. El concepto superciudades no quiere decir ciudades grandes, sino que está inspirado en el concepto de superinteligencia, que es la combinación de la inteligencia humana y de la inteligencia artificial. El concepto *smart* está muy basado en la inteligencia artificial, a la utilización de la tecnología digital al servicio de la eficiencia de las ciudades. Pero hay algo mucho más importante que la eficiencia de las ciudades a través de la tecnología, y es la inteligencia humana, que está basada sobre todo en el liderazgo, en la visión de futuro, en la sensibilidad, en el diseño, en el respeto al medio ambiente. Es decir, la combinación entre la inteligencia humana y la inteligencia artificial, que es el concepto de superinteligencia, es lo que inspira a las superciudades y en este caso a los diamantes territoriales como estructuras policéntricas, para que ciudades relativamente pequeñas o medias puedan ser relevantes en un escenario global de competencia y de cooperación entre ciudades.

Estas son algunas de las ideas que quería compartir con ustedes sobre la base de la experiencia de la Fundación Metrópoli, y pienso que este tipo de conceptos pueden contribuir a hacer un territorio más sostenible y que sea más sensible a estos grandes retos de cambio climático que se avecinan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias por una exposición tan amena, tan ilustrada y tan interesante.

Empezamos por el Grupo Parlamentario Ciudadanos en turno de intervenciones. Tiene la palabra su portavoz, el señor Martínez.

El señor **MARTÍNEZ GONZÁLEZ**: Gracias, señor Vergara, por toda la información expuesta y que nos ha aportado, y a la que daremos un vistazo. Me ha sorprendido gratamente su intervención porque se sale un poco de la tónica de las intervenciones que hemos tenido en la Comisión de Cambio Climático; es una visión novedosa todo esto de los diamantes y el territorio, y cómo la ordenación del territorio, la planificación urbanística pueden ayudar a combatir lo que nos compete a nosotros, que es el cambio climático.

Me ha llamado la atención la primera parte. Yo creo que sí hay que recuperar un poco lo que hacían antiguamente, es decir, recuperar la arquitectura tradicional. Eso se ha utilizado mucho en el norte de España, tenemos ejemplos de cómo se construían las casas con las cuadras debajo para dar calor a las personas; o en el sur, de donde yo provengo, que es un territorio seco y sediento, y cómo la arquitectura tradicional se adapta al clima y al territorio utilizando materiales de la zona y toda la experiencia de la cultura árabe que está tan presente en el sur, con los patios interiores para ventilar las casas y que yo recuerdo gratamente de mi niñez, la casa de mi abuela, que era una casa encantadora. Ahora todos vivimos hacinados en pisos y en grandes ciudades y toda esa parte se ha perdido. Esa parte tenemos que recuperarla de alguna manera.

Está claro lo de la apuesta por el desarrollo territorial, la planificación urbanística, la tecnología —como usted dice— creo nos va a ayudar. Uno de los grandes retos y de las grandes luchas contra el cambio climático se va a dar en las ciudades, pero no por nada, sino porque ahí reside el 80 % de la población, y hay una tendencia a la despoblación del campo y un éxodo a las ciudades. Por tanto hay que prever y planificar en la medida de lo posible. Bien es verdad que usted nos expone un modelo sobre el nuevo mundo. El viejo continente es diferente, hay menos territorio, hay otro concepto de ciudad. El sentido de la medida de la dimensión es totalmente diferente. Una de las cuestiones que quiero plantearle es que no termino de ver cómo esto es exportable al territorio europeo, al viejo mundo, para entendernos. Hay una experiencia interesante en España, hay una apuesta de todos los partidos —del nuestro en concreto, y en estos últimos presupuestos así lo hemos reflejado— que viene un poco a recoger la idea que usted plantea sobre compartir servicios comunes y cómo cohesionar y vertebrar el territorio. Tal cohesión territorial puede ser el corredor mediterráneo, esa experiencia que va a enlazar desde Perpiñán hasta Tarifa, y que va a permitir el tráfico de mercancías y de personas, y que es una apuesta por el transporte eléctrico, lo que ayudará a disminuir los gases de efecto invernadero.

Me ha parecido muy interesante todo lo que usted ha aportado, y me gustaría saber cómo podemos extrapolarlo al territorio europeo, y también qué le parecen a usted las experiencias muy interesantes que se han hecho en España en este sentido, a otra escala evidentemente, como son las experiencias de ciudades inteligentes de Santander y Málaga —me gusta más que *smart cities*—, que además son modelos que se están exportando al exterior. La tecnología ayuda y va a ser una de las herramientas para combatir el cambio climático en depuración de aguas, en movilidad, en tratamiento de residuos, en eficiencia energética de los edificios, etcétera, en definitiva en todo lo que se mueve en ese mundo. También en cuanto a otro de los problemas que tenemos en las ciudades, la mala calidad del aire, me parece una muy buena experiencia la de la ciudad de Bilbao y cómo se articula todo en torno a la ría y al Guggenheim, y todo lo que ello supone. Si nos pudiera dar una pequeña visión sobre el modelo de Bilbao se lo agradecería.

Nada más, solamente estas preguntas. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, por la brevedad también, señor Martínez.

A continuación tiene la palabra la señora De la Concha, en nombre del Grupo de Unidos Podemos.

La señora **DE LA CONCHA GARCÍA-MAURIÑO**: Buenas tardes, señor Vegara. Muchas gracias también por toda esta documentación que nos han adjuntado, que leeremos con atención.

Ante su exposición, que efectivamente es novedosa en muchos aspectos, lo que me preguntaba continuamente es qué relación tiene todo esto con esta Comisión y con estas comparecencias, que están dirigidas a la redacción de una ley de cambio climático. Es decir, unas ciudades pueden ser prósperas en el sentido económico, pueden crecer, pueden estar intercomunicadas, y sin embargo no estar luchando contra el cambio climático. Al principio de su exposición nos puso un ejemplo concreto de un edificio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 8

inteligente —su experiencia es muy interesante siempre—, pero luego ya pasó a toda esta teoría de los territorios diamante, como los llaman ustedes, que es interesante y es novedosa, pero no acabamos de ver qué relación tiene con el objeto de estas comparecencias.

Muy al final de su exposición habló del mundo rural en relación con los espacios naturales y con las ciudades medias. Si pudiera extenderse un poco más en ese punto se lo agradeceríamos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, por la mayor brevedad todavía que la del anterior portavoz. A continuación tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista, señora Lucio.

La señora **LUCIO CARRASCO**: Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero darle la enhorabuena por su presentación. Hace más de una década tuve la oportunidad de conocer el proyecto de territorios inteligentes y de saber cómo se estaba abordando ese enfoque sistémico de las ciudades, y cómo coadyuvar al bienestar humano, pero también desde una perspectiva medioambiental y ecológica, que creo que ahora ha tomado más relevancia que cuando yo la conocí hace diez años, en esa perspectiva de lucha contra el cambio climático y el papel fundamental que las ciudades tienen en esa lucha. Me parece interesante ese enfoque sistémico, sobre todo en una sociedad en la que estamos acostumbrados, gracias a nuestra educación, a departamentar conocimientos, con lo cual hacemos rupturas neuronales que luego es muy difícil conectar cuando tenemos que hacer análisis de estas características, como el que usted acaba de hacer, y de proyectos que lo que tratan precisamente es de romper las barreras del conocimiento y las barreras del bienestar social. Por lo tanto me parece una aportación muy, muy interesante para encontrar esas sinergias y conexiones que tradicionalmente perdemos en un mundo en el que debería estar mucho más integrado todo el conocimiento.

Dentro de su exposición, que me parece muy interesante, me ha llamado la atención un dato que ha dado, y es que dice que las ciudades medias van a pasar de un 11 %, si no le he entendido mal, a un 34 % en los próximos años, no sé exactamente en cuántos años. Quisiera preguntarle por algo que para nosotros es muy importante, y es el problema de la despoblación, porque en su exposición usted ha puesto grandes ejemplos y casi todos eran diamantes que estaban situados en zonas litorales, pero hay que tener en cuenta que España tiene una gran parte de población de interior —yo provengo de Extremadura y aquí hay compañeros de Castilla-La Mancha, de Madrid, de Aragón—, y es importante para las zonas de interior saber también qué evolución puede llegar a tener esa posibilidad de ciudades intermedias, que me parece muy interesante, sobre todo si lo vinculamos con territorios o como ha dicho a espacios naturales. Considero que ahí tenemos una gran oportunidad, pero no sé qué opinión le merece. Quisiera saber si tienen valorado en ese trasvase de un 11 % a un 34 % si la población va a venir de grandes ciudades o si va a venir también del mundo rural, es decir, qué papel va a tener el mundo rural en esa configuración que parece irreversible hacia la concentración de la población, primero, desde el punto de vista ecológico y de sostenibilidad, y segundo, también por concentración del talento. Parece irrevocable, pero nosotros tenemos la preocupación y la necesidad de saber qué va a pasar con un mundo rural que es hipernecesario en una trayectoria hacia la lucha contra el cambio climático. Quisiera conocer qué opina usted sobre esas cuestiones y también si, aparte del proyecto del País Vasco y de Bilbao que ya conozco y que también ha mostrado aquí hoy —he visto que también en la zona de Galicia han hecho proyectos—, qué posibles ciudades ve usted en España que pueden encontrar ese diamante necesario para que tengan una evolución correcta desde el punto de vista de la sostenibilidad y de la eficiencia.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A usted, muchas gracias también por la brevedad.

Por último, termina este turno la portavoz del Grupo Popular, la señora Bajo Prieto.

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

Señor Vegara, bienvenido a esta Comisión. Gracias por su exposición, que ha sido muy interesante. Hace pocos meses tuve la oportunidad de conocer el edificio de la Fundación Metrópoli y de conocer los proyectos que allí se desarrollaban. Como usted sabe estamos a punto de acabar las comparecencias en esta Comisión para elaborar la futura ley de cambio climático y transición energética; una ley que va a establecer los principios básicos, los procedimientos y la cooperación institucional necesarios para descarbonizar la economía española de una manera competitiva y a coste eficiente; una ley que va a dar certidumbre en el medio y en el largo plazo, incorporando los objetivos de gases de efecto invernadero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 9

de 2030 y 2050, y que introducirá importantes medidas que nos permitirá una transformación progresiva. Pero en esta Comisión nunca habíamos tratado el hecho de afrontar una de las principales consecuencias que tiene el calentamiento global, que ya se está produciendo en el presente y que se agravará en los años futuros, como es la superpoblación y la desigualdad. Fue a raíz de ese encuentro que tuve con usted en su sede cuando vi la necesidad y la oportunidad de que nos hiciera partícipes a todos los miembros de esta Comisión de cómo se pueden afrontar esas dos lacras del cambio climático: la superpoblación y la desigualdad. Porque, según el informe de Naciones Unidas, la población mundial, que ahora es de 7600 millones de personas, en 2030 será de 8600 millones; en 2050 de 9800, y de 11 200 millones para el año 2100. Este estudio indica también que esta tendencia al alza continuará a un ritmo de aproximadamente 83 millones de personas cada año —pese a la disminución constante en los niveles de fertilidad—, pero que tenemos una tendencia cada vez mayor al envejecimiento de la población.

El informe de Naciones Unidas también señala otras tendencias como la concentración del crecimiento en los países pobres, lo cual presenta un enorme desafío para implementar los objetivos de desarrollo sostenible. También según fuentes de Naciones Unidas en 1950 el 70% de los habitantes del planeta vivían en zonas rurales y menos de un tercio en las ciudades. Sin embargo en el 2014 ese porcentaje se invirtió y el 54% de la población mundial estaba en los centros urbanos, y se espera que para el 2050 dos tercios del total se traslade a las grandes ciudades o megaciudades. Creo que no tenemos que elegir entre desarrollo y recursos naturales, porque podemos tener ambas cosas. Las medidas en pro de la conservación deben incluir planes estratégicos del uso de la tierra y una mitigación proactiva que anticipe los conflictos e impactos que nos permitan beneficiarnos del desarrollo, manteniendo al mismo tiempo los sistemas naturales en buen estado, tanto para los humanos como para la naturaleza. Por eso me ha parecido muy interesante el hecho de que nos explique aquí lo de los diamantes territoriales, que son capaces de integrar el mundo rural y el mundo urbano. Creo que estamos a tiempo de que un cambio de mentalidad y de hábitos facilite y mejore la situación para las generaciones venideras, porque la mejor herencia que podemos dejar a los jóvenes es un planeta habitable; la Tierra no pertenece a los humanos, sino que somos los humanos los que pertenecemos a la Tierra.

Ahora quisiera formularle una serie de preguntas. Según ha dicho usted en el desarrollo de estas ciudades medianas nos ha dado a conocer la importancia que deben tener las regiones y administraciones locales para el desarrollo de los territorios. Le pregunto si usted cree que la ley de cambio climático y transición energética debería ser una ley marco que facilite la gobernanza de los territorios y de los ayuntamientos, porque tienen muchísimo protagonismo y debe ser un marco para guiarlos. En el tema de la eficiencia energética en los edificios más inteligentes y eficientes, ¿qué medidas propondría a esta Comisión? Luego ha dicho que los diamantes territoriales no se corresponden administrativamente con los territorios, excepto los más próximos que eran Galicia y el País Vasco. ¿Qué soluciones daría? ¿Eso crecería igual al margen de lo que se diga administrativa o políticamente? Entiendo que eso de por sí existiría. Lo veo un poco complicado dada esa estructura territorial en nuestro país.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

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

Por un tiempo de unos quince minutos tiene usted la palabra. No está obligado tampoco a contestar todo lo que le han preguntado. (**Rumores**). En cualquier caso, estamos abiertos a cualquier información que quiera añadir a esta Comisión en los próximos días o semanas de cara a la elaboración de la ley.

El señor **VEGARA GÓMEZ** (Presidente de la Fundación Metrópoli): Me parece fascinante el reto que tenéis de contribuir a que este país tenga una legislación sensible, con visión de futuro; este reto, que no es solo de España, es un reto planetario, es realmente increíble.

Voy a hacer algunos comentarios, si os parece, a algunas de las sugerencias, dudas y cuestiones planteadas. Curiosamente España tiene una estructura urbana radioconcéntrica, porque al desarrollar la capital en Madrid se creó un sistema radial de carreteras y un sistema radial de trenes de alta velocidad. Eso está fomentando en gran medida una concentración de las actividades en el área central. Cuando uno piensa en cómo de grande es Madrid, hay que decir que el municipio de Madrid tendrá 3 millones de habitantes, pero en una isocrona de 45 minutos o una hora tenemos casi 7 millones de habitantes, o sea que es una ciudad que, por la mejora de los sistemas de comunicación, incluso hay territorios como Toledo, Segovia o Guadalajara que ya forman parte del espacio funcional. Se ha planteado un tema muy interesante que es el tema del eje mediterráneo, y también de cómo las regiones que no tienen costa pueden potenciar sus ciudades medias y sacarle partido al magnetismo del mundo rural. Creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 10

efectivamente el hecho de que España apueste por el eje mediterráneo es muy importante. Fijaos que el 80 % de la población mundial vive en territorios de costa. Si uno analiza el planeta y traza una franja de 100 kilómetros del litoral, el 80 % del planeta vive en esa franja, ¿por qué? Porque respecto al comercio internacional el mar ofrece unas posibilidades de conexión con el mundo diferentes a cuando uno está en el territorio interior. En el caso de Colombia vivía en la costa solamente el 20 % de la población, y por eso estábamos planteando una metrópoli del mar. Pero en el caso de España el arco mediterráneo es un elemento articulador formidable.

Hay un diamante territorial que son las ciudades de más masa y tamaño funcional de España, que son Madrid, Barcelona y Valencia, que son territorios que en gran medida están ya conectados con trenes de alta velocidad. Hoy ir a Valencia en una hora y media es una realidad, con lo cual hay procesos de segunda residencia; el puerto de Valencia es el puerto de las plataformas logísticas de Madrid; el aeropuerto de Barcelona está nutriendo esas plataformas. Es decir, en el tema de la interconexión, al margen de las fronteras administrativas, la relación funcional de ese territorio es muy importante. Pero el arco mediterráneo tiene un potencial realmente fantástico, y es modélico el ejemplo de algunas ciudades españolas, como Santander y Málaga, que han apostado por la innovación, han asumido riesgos en el sentido de apostar por tecnologías que no estaban todavía contrastadas, por innovar, por colaborar con el sector privado, por presentar al mundo esas innovaciones y compartirlas. Creo que España tiene unas ciudades fantásticas. Desde los primeros ayuntamientos democráticos españoles hasta ahora las transformaciones que ha habido en las ciudades españolas han sido fascinantes, y creo que nos deberíamos sentir orgullosos de cómo estas ciudades han ido transformándose y evolucionando y de qué tipo de infraestructuras se ha dotado el país en las últimas tres décadas, porque es una cosa realmente increíble. Pero creo que pensar en el modelo territorial de país es un tema fascinante, especialmente esos retos como el del arco mediterráneo que no tiene todavía la infraestructura que requeriría desde la parte de conexión con África hasta la conexión con Europa. Ahí hay un reto realmente interesantísimo.

Hay una cuestión que subyace y es el tema de qué relación tienen estas cuestiones con el tema del cambio climático. Hay que tener en cuenta el ecourbanismo, la ecoarquitectura o la arquitectura bioclimática. ¿Qué es la arquitectura bioclimática? Pues es hacer arquitectura a veces inspirada en la arquitectura tradicional, con mucho sentido común y ahora con buena tecnología, para que sea sensible a su entorno, reaccione con coherencia en el entorno y no utilice mucha energía. Se puede ahorrar. La Ecobox ahorra un 71 % de la energía de un edificio convencional, lo que pasa es que para eso se necesita una tecnología un poquito sofisticada. Pero solo con diseño se puede ahorrar muchísimo en el tema de la energía: la orientación, aperturas, huecos, ventilación cruzada, energía geotérmica... Es decir, se puede trabajar mucho en materia de arquitectura para reducir la energía, y en definitiva el cambio climático. También hay que considerar el ecourbanismo no a nivel solo de la ciudad, sino a nivel de la región. Por ejemplo, si nosotros intentamos resolver el tema del agua o el tema de la energía a la escala de un edificio es inviable, o a la escala de una ciudad es inviable, porque las cuencas hidrográficas tienen otro tamaño. Entonces la escala de reflexión es fundamental para los retos de cambio climático, y por eso el ecourbanismo y la visión inteligente del territorio, más allá de las fronteras administrativas, creo que es un reto fascinante para poderlo impulsar.

Me parece muy interesante el comentario de la relación entre el mundo rural y los espacios naturales. En entornos periurbanos, en los entornos de las grandes metrópolis los espacios que no se utilizan se deterioran; hay que darles un uso, que puede ser un uso recreativo, forestal o agrícola. Creo que es muy importante que el mundo rural esté conectado con el mundo urbano, sobre todo las nuevas tecnologías nos van a ayudar muchísimo a esa conexión entre el mundo rural y el mundo urbano, y que la información fluya y que de alguna manera haya un equilibrio mayor. Si no le damos alicientes al mundo rural se irá produciendo una concentración de la población en las grandes ciudades. Conforme se produjo en todo el mundo el proceso de industrialización se fue concentrando la población en las grandes ciudades. Hay un gráfico que aparece en casi todos los estudios estructurales de población y territorio, y es la relación entre el nivel económico de los países y el nivel de concentración de la población en ciudades, de manera que hay una gran correlación: cuanto mayores recursos tiene un país, cuanta más riqueza tiene, cuanto más nivel de desarrollo tiene, mayor concentración de la población en las zonas urbanas. Es una tendencia bastante generalizada. Pero yo creo que dentro de esta cuestión la responsabilidad por integrar el mundo rural es fundamental. China está creciendo muchísimo vaciando el mundo rural y llevándolo al mundo urbano, como pasó en Europa en épocas precedentes o como pasó en España. Yo creo que en los países más avanzados se está produciendo la vuelta, primero la vuelta de las grandes ciudades a las ciudades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 11

medias y también progresivamente un nuevo papel del mundo rural aportando calidad, aportando magnetismo como opción de vida, como opción de trabajo, etcétera. Yo creo que el equilibrio entre el mundo rural y el mundo urbano es un elemento fundamental para las cuestiones y para los retos del cambio climático. Creo que es un tema importante.

Había algunas cuestiones planteadas en diversas intervenciones que tienen que ver con el futuro del mundo rural y el papel de esas ciudades medias. Les doy un dato de estas cifras que yo había recogido y he presentado. Lo que yo comentaba es que la contribución al producto bruto de la economía de las ciudades medias va a pasar en menos de veinte años de ser el 11 % de la economía mundial a ser el 37 %. ¿A qué llamamos ciudades medias? En este estudio que yo he presentado eran ciudades entre 150 000 habitantes y 5 millones; no las megalópolis como Tokio, que tiene 37 millones de habitantes, o el valle de México, que tiene 20 millones de habitantes pero que con el anillo de ciudades del entorno tiene casi 29 millones; no estas grandes ciudades, sino ciudades medias, ciudades entre 150 000 habitantes y 5 millones. Las ciudades que no tienen masa crítica, que no llegan a los 150 000 o 200 000 habitantes, tienen muchas dificultades para ofrecer los servicios y los retos que tienen las familias y los jóvenes para poder desarrollarse, pero las ciudades medias pueden tener un protagonismo creciente, siempre que tengan un proyecto de ciudad. La gran diferencia que hay entre una ciudades y otras, al margen de que unas son grandes y otras son pequeñas, unas estén en países ricos y otras en países pobres, al margen de la diversidad de criterios de clasificación que queremos hacer en las ciudades, la gran diferencia entre unas ciudades y otras es que hay ciudades que tienen proyecto de futuro, que tienen visión, y hay ciudades que no han hecho ese ejercicio y no tienen un proyecto colectivo. En las ciudades que no tienen proyecto no sucede casi nada; las ciudades que tienen proyecto tienen magnetismo y tienen capacidad, en primer lugar, para animar y activar a la sociedad civil a que colabore en esos objetivos de futuro y, en segundo lugar, generan magnetismo para inversiones o para atracción de talento a nivel internacional. Por eso es tan importante el liderazgo para los retos de cambio climático y de diseño del territorio del futuro.

Y el territorio no es una cuestión baladí, no es un tema sectorial más, el territorio es el elemento que puede integrar las aportaciones sectoriales que tengan que ver con el medio ambiente, con la sociología, con la economía, con el mundo jurídico. El mundo del territorio es un elemento fundamental de la identidad de los países. Todos los factores de producción que hay en el mundo son móviles. Por ejemplo, las ideas. Hoy día hay un congreso en un determinado lugar, surge una idea y se difunde inmediatamente; las materias primas se desplazan de un lugar a otro; los recursos financieros se mueven a la velocidad del rayo; las personas también se mueven; las empresas se deslocalizan. Lo único que no se puede deslocalizar es el territorio, son las señas de identidad, es tu ciudad, tu paisaje, tu cultura. Eso es fundamental. En consecuencia, el elemento más inteligente para diferenciar y para generar magnetismo a una ciudad concreta, a un territorio concreto dentro de un contexto globalizado de opciones es precisamente enfatizar la identidad, la idiosincrasia y lo que es único de esos territorios. Las políticas urbanas y las políticas territoriales son la base para trabajar en los retos del cambio climático y también para conseguir un territorio que sea coherente.

En definitiva, yo creo que el reto de la descarbonización de la economía y los retos del cambio climático tienen mucho que ver con la coherencia de diseñar las ciudades del futuro de manera participativa y de plantear este tipo de opciones. Lo que sucede, como decía antes y quiero insistir, es que, como el territorio está fragmentado política y administrativamente, muchas veces los territorios coherentes para plantear soluciones adecuadas no son el territorio de la provincia o el territorio del municipio o el territorio de la región o de la comunidad autónoma o del país. Por eso es importante descubrir estos diamantes territoriales, estos territorios que tienen coherencia ecológica y coherencia funcional y poder trabajar sobre ellos a través de alianzas creativas entre unos territorios y otros, que a veces son alianzas entre países, como el diamante del Río de la Plata, y en otros casos son alianzas entre ciudades que son vecinas, que a veces tienen sus rivalidades pero que tienen más elementos en común y más sinergias de trabajar juntas que de trabajar por separado. Yo creo que si bien en el pasado el mundo estaba organizado por países, los países separan, los países tienen fronteras y dentro de cada país hay poder político y hay legislación propia. En cambio, las ciudades conectan, las ciudades son conectores. Por ejemplo, Nueva York y Londres posiblemente tienen más interacción que Londres con las pequeñas ciudades de su entorno inmediato. Las ciudades son los grandes nodos de la economía mundial, son los grandes puntos donde se concentran la innovación, el talento y la creatividad, y esas ciudades están conectadas. La conectividad es uno de los elementos más importantes para el éxito de las ciudades del futuro. Curiosamente, la diferencia es que vamos a pasar de un mundo de países a un mundo de ciudades, a un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 12

mundo de superciudades, no de ciudades administrativas, no de municipios; vamos a pasar a un mundo de ciudades, de territorios, pueden ser diamantes territoriales o superciudades, pero que tienen coherencia desde el punto de vista funcional y ecológico. Yo creo que este es un reto importante y que la tecnología puede ayudar mucho a mejorar los retos de sostenibilidad y de integración social. En suma, creo que tenemos que prestar mucha atención al territorio. Es un elemento clave de fortalecer la identidad de los países. Si hay un país que tiene cuatro o cinco ciudades que funcionan bien, la economía de ese país está perfectamente articulada y desde ahí se puede enlazar con ciudades medias, con núcleos rurales, etcétera. En definitiva, yo creo que dando más poder político a los ayuntamientos se puede conseguir bastante más coherencia de cara a los retos del cambio climático en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vegara. No solo le agradecemos la documentación, sino la pasión que pone usted en ese territorio de la concordia y de la civilización que han sido siempre las ciudades. Ojalá recuperemos ese espíritu del que usted ha dado buena muestra esta tarde. En nombre de toda la Comisión, muchas gracias por habernos acompañado.

La siguiente compareciente es precisamente una responsable municipal de la ciudad de Madrid, pero antes nos damos tres minutos para despedir al profesor Vegara. **(Pausa)**.

— DE LA SEÑORA DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIOAMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID (SABANÉS NADAL). (Número de expediente 212/001635).

El señor **PRESIDENTE**: Pues seguimos y seguimos en la ciudad, en este caso en la capital que acoge a esta institución. En nombre de esta Comisión y también de los miembros del Congreso agradecemos la presencia aquí de la señora Sabanés. Creo que su trayectoria la conocen sobradamente y ahora es responsable precisamente del medio ambiente en la ciudad de Madrid, capital de España. Estamos encantados de recibirla, usted casi va a terminar las comparecencias en torno a esa futura ley de cambio climático. Tenemos el gusto de escucharla a partir de este momento. Muchas gracias de nuevo.

La señora **DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIOAMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID** (Sabanés Nadal): Muchísimas gracias, presidente. Muchísimas gracias a todos los grupos parlamentarios, diputados y diputadas, por darme la oportunidad de compartir con ustedes preocupaciones que creo que son muy comunes, muy importantes y sobre las que se necesita un proceso de reflexión compartida, de soluciones y de estrategias también compartidas. Y quería agradecer especialmente al Grupo Parlamentario de Unidos Podemos la invitación para comparecer hoy aquí y poner de relieve el compromiso de la ciudad de Madrid en alinearnos en estrategias de carácter más general tanto en la lucha contra el cambio climático como en un problema de primera magnitud que tenemos, que son los niveles de alta contaminación en la ciudad de Madrid.

Quería decirles, en primer lugar, que para nosotros es de una enorme importancia, de una enorme relevancia que haya una regulación, que haya una ley de cambio climático porque de alguna manera las actuaciones dispersas y las estrategias no compartidas en las situaciones diversas entre las distintas administraciones producen muy poco resultado. Además, producen un efecto colateral bastante desagradable, una cierta búsqueda de responsabilidades: si la ciudad responsable de la situación global es Madrid o Barcelona, o si de alguna manera deben situarse las medidas en un ámbito local específico o, como nosotros pensamos, las medidas tienen que ser de mayor impacto. He escuchado el final de la intervención del anterior compareciente y comparto con él la idea de que las ciudades van a tener un papel relevante en un futuro en la lucha contra el cambio climático y asociada a la lucha contra la contaminación. El 80 % de la población mundial vive en las grandes ciudades, donde se producen los problemas y los impactos que ponen en riesgo nuestra supervivencia, nuestro futuro y la calidad de vida en cualquier caso. El aire no tiene fronteras municipales, ni los residuos, ni el tráfico, ni la movilidad, hay muchas cuestiones a las que realmente no puede darse un tratamiento administrativo ni competencial ni tienen límites administrativos sino que tienen un componente de globalidad y de integralidad que no podemos perder de vista. Yo digo siempre tres cosas que me parecen superimportantes. Frente a la inmediatez y a determinadas ideas, es fundamental el planteamiento estratégico más allá de las elecciones, más allá de los periodos electorales; la regulación activa y el compromiso activo frente a obviar, evitar o no ver claramente la dimensión del problema en el presente y en el futuro, y la cooperación y la colaboración frente a la confrontación y a la disputa de competencias, que pueden entender las administraciones pero no entiende en ningún caso la ciudadanía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 13

Muchas ciudades, como decía anteriormente, hemos asumido claramente la responsabilidad que tenemos. De hecho, en términos internacionales las redes de ciudades —el C40— y los compromisos de las ciudades en la Cumbre de París así como en otras cumbres han tratado de ir más allá de los propios acuerdos y de los compromisos del Estado por tener mucho más cerca el problema, por tener claro que los fenómenos de la contaminación —como el que vive nuestra ciudad— son problemas clarísimos de salud: causan muertes, causan enfermedades e inciden de forma muy negativa en la calidad de vida y en la salud. Por eso, en nuestra ciudad nos hemos planteado dos elementos básicos. Por un lado, tenemos la intervención en casos de emergencia, con los protocolos para cuando sufrimos episodios de alta contaminación. Recientemente hemos reformulado el protocolo que se ha puesto en marcha ya en numerosas ocasiones, en cuanto las condiciones de medición de las estaciones nos hacen ver que van a venir periodos de alta contaminación. Para ello tenemos un protocolo que se activa y que tiene diferentes escenarios, desde el cero al de alerta; es decir, se van tomando medidas, desde los primeros avisos hasta la prohibición de aparcar en el interior de la ciudad y hasta la última aplicación, que era la división de matrículas entre pares e impares cuando el episodio era reiterado. A partir del nuevo protocolo va a ser más por tecnología de los vehículos; es decir, por el nivel de contaminación de los vehículos según el etiquetaje de la Dirección General de Tráfico, desde los Cero o Eco hasta los sin etiqueta. Esas son las medidas de emergencia que cubren ese espacio. Pero las medidas estructurales del cambio las contemplamos en el Plan A de calidad de aire y cambio climático, que tiene como objetivo situarnos en el cumplimiento de los límites y los niveles que nos marcan tanto la Organización Mundial de la Salud como la Unión Europea. Este Plan A tiene varias líneas de trabajo, les quiero destacar la de movilidad y la de tecnología de bajas emisiones en un primer bloque.

Respecto a las medidas relativas a rebajar la intensidad del tráfico y buscar modos de movilidad más sostenibles, vamos a hacer una transición. Lo que son las actuales áreas de prioridad residencial, que están en estos cuatro espacios que ustedes ven (**muestra un powerpoint**) y que forman parte del distrito central de la ciudad, del distrito centro —que ustedes conocen seguramente por moverse por esta zona—, eso se va a convertir en un área central en su totalidad, todo el contorno que ven; no va a haber esas cuatro áreas diferenciadas sino toda un área central. Finalmente se va a llamar Madrid central, pero mientras hemos trabajado en el Plan de calidad del aire al área central le hemos llamado «cero emisiones». Es decir, en este distrito —que, repito, seguramente conocen muy bien— iniciamos ahora los primeros trabajos de regulación administrativa, decretos, aviso, información, comunicación, reuniones, participación, etcétera, para llegar a una situación donde se van a hacer pruebas, donde se van a mandar avisos a quien incumpla el acceso a zonas donde no se va a poder acceder, porque son zonas reservadas para residentes, para carga y descarga, para servicios asociados, aunque los vehículos con nuevas tecnologías, por ejemplo de etiqueta cero, en cualquier caso van a circular. De lo que se trata fundamentalmente es de que esa área tenga una visión de no atravesar la ciudad, de lo que se trata es de eliminar el tráfico de tránsito y convertir toda esta zona en una zona de carácter más residencial, más peatonal, eliminando el tráfico de paso y por ello añadimos criterios de bajas emisiones. Seguramente oirán mucho: cuando se ponga en marcha, cuando se ponga en funcionamiento... Estas medidas siempre tienen mucho impacto. Cuando aplicamos por primera vez el protocolo con la prohibición de circular según las matrículas par e impar, hubo una gran concentración de medios en la ciudad y un gran impacto.

Otras medidas que se contemplan. Nosotros tenemos modelizada dentro del Plan de calidad del aire la eliminación de niveles de emisiones, asociada también al nivel de inversiones, que contempla varias medidas. Otra medida es el rediseño de la intensidad de tráfico con el rediseño de las vías de distribución, priorizar la movilidad peatonal, crear una red básica peatonal ensanchando aceras, como la obra que están viendo ahora en Gran Vía y en otras zonas del centro de la ciudad, y no solo del centro. Y luego también está la limitación de velocidad en los accesos a la ciudad.

Hay un planteamiento claro en el que se está trabajando que es la mejora y ampliación de la red ciclista para incrementar su uso, ya que aunque ha subido, es necesario incrementar su uso como medio de transporte, como elemento de reducir emisiones y de pacificación del tráfico. Y para nosotros es muy importante la priorización del transporte público frente al uso del vehículo privado, con una apuesta muy clara por la aplicación de sistemas de priorización semafórica, con el incremento de carriles bus, etcétera. Para Madrid sería importante, entiendo que como para todas las ciudades importantes, priorizar en el acceso a la ciudad los carriles Bus-VAO de acceso reservado al transporte público. Es muy difícil reducir el acceso a las ciudades si no hay una prioridad y una incentivación en el acceso al transporte público frente a esta gran maraña que existe de acceso a las ciudades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 14

Trabajamos también en una red de aparcamientos intermodales en la corona. Todos sabemos que los aparcamientos disuasorios intermodales son mejor en origen, todo el mundo habla de que deben ser en origen, pero nosotros creemos que en la ciudad de Madrid es necesario hacer otra corona cerca de las circunvalaciones, asociada a las circunvalaciones, para intentar facilitar el intercambio y la intermodalidad. Nosotros tenemos aproximadamente un millón de coches que acceden a la ciudad a diario y por tanto las infraestructuras que se necesitan son de mucha entidad. La regulación de los aparcamientos se hace de acuerdo a criterios de calidad del aire, de tal forma que se incentiva e incluso es gratuito en los vehículos cero emisiones y está más penalizado en aquellos vehículos más contaminantes. Eso ya existe.

Esta primera línea es más estratégica y de planificación de la movilidad, del acceso, del aparcamiento; ahora tenemos la necesidad de influir y que las tecnologías sean más limpias, favorecer a aquellos vehículos que rebajan las emisiones y tienen menos impacto. En este caso de cara a la renovación del parque circulante en la ciudad, que ya hemos asumido, por ejemplo, con el taxi. A partir de 2018 los taxis solo pueden adquirirse ECO o eléctricos y luego tienen una moratoria los existentes lógicamente, pero las fechas serían: 2018, 2020 y 2025, y dividido en las tres zonas: en el área central, que es en la que estamos; en todo el interior de la M-30, que es mucho más del distrito centro, y en el conjunto del término municipal. Ahí se van marcando (**señala el powerpoint**) los distintos compromisos que adquirimos para 2018, 2020 y hasta llegar a 2025, cuando vamos a hacer un gran cambio. Tiene que haber lógicamente un tiempo de adaptación, sobre todo los vehículos comerciales de carga y descarga, los vehículos industriales, pero para llegar a 2025 con un nivel muy alto de tecnologías limpias.

Nosotros hemos hecho una renovación sin precedentes en la flota de autobuses de la EMT. En 2020 queremos que haya una renovación del cien por cien de la flota. Hemos adquirido 668 nuevos autobuses, todos de carácter menos contaminante, y hemos introducido tanto una línea eléctrica por inducción a modo de prueba como varias líneas —que ya funcionan— cien por cien eléctricas en autobuses de capacidad. Ya les he comentado los incentivos del taxi, la normativa, sector que está haciendo un esfuerzo muy importante para su renovación. Hay también un impulso muy importante a las iniciativas de movilidad compartida. Hay motos, coches y mucha variedad de coches eléctricos; toda la flota de vehículos de carácter *carsharing* y compartidos, hoy por hoy, son eléctricos, menos dos sistemas que no tenían la característica de vehículo urbano, como eran Respiro o Bluemove, que no son eléctricos pero tampoco tenían la característica de vehículo compartido en el ámbito urbano. Estamos trabajando mucho en las redes de recarga de vehículos eléctricos y de suministro de vehículos alternativos, porque son muy importantes. Estamos haciendo un esfuerzo y se incorporarán en todos los aparcamientos municipales. También estamos trabajando en el sector privado, porque, si no, es imposible.

Quería plantearles tres cuestiones que son muy importantes para nosotros en el mismo plan. Para la lucha contra la contaminación y el cambio climático son para nosotros de una enorme importancia el cambio de modelo energético y la capacidad de los ayuntamientos para incentivar el uso de las energías renovables. El marco municipal es malo y el estatal también y, por tanto, ese es un primer elemento que los ayuntamientos en general necesitamos. Necesitamos un cambio de normativa para poder incentivar de forma clara y rotunda, al hilo de lo que marca la Unión Europea, un modelo de transición energética, porque es un país que se lo puede permitir y porque es una urgencia. Ahí hemos introducido ya los programas de rehabilitación de barrios, en los se establece más o menos subvención en función de la rehabilitación; si la rehabilitación es con criterios de eficiencia energética es mayor la subvención. Hay distintos niveles. Ya me debe de faltar poco tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, un par de minutos.

La señora **DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIOAMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID** (Sabanés Nadal): Estas cuestiones de adaptación al cambio climático para nosotros son muy importantes. Estamos adaptando la estrategia urbana, la red de monitorización climática. Como ustedes saben, entre las soluciones basadas en la naturaleza a efectos de cambio climático va, entre otras cosas, la renaturalización del Manzanares. Tenemos actuaciones a nivel edificio, barrio y ciudad —que es la más interesante—, además de la reforestación de grandes espacios, en la que se incluye —como les decía— la del río Manzanares.

Por último, está la cuestión más importante a nuestros efectos. Nos podemos pelear mucho por las competencias y podemos decir esto o lo otro, la culpa es de Madrid, la culpa es de Barcelona o todo lo contrario, pero la realidad es que es imposible que las ciudades, por muchos compromisos que adquieran, puedan resolver sin un marco regulatorio claro y concreto la situación de la contaminación y de la lucha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 15

contra el cambio climático. No pueden hacerlo sin una fiscalidad aplicada a los distintos combustibles y a la generación de residuos, y esa es una fiscalidad cuya normativa tiene que salir de la normativa estatal, de aquí la oportunidad. La creación de determinadas infraestructuras, como los carriles Bus VAO, es imprescindible para fomentar el transporte público. También es importante la promoción de energías renovables y de instrumentos normativos e incentivos para la rehabilitación con criterio residencial y con criterios de eficiencia energética.

Para el apoyo al transporte público y a la movilidad sostenible necesitamos de forma clara un sistema de financiación definitivo, equilibrado y justo del transporte colectivo. Es absolutamente imprescindible. Si no es así, es también imposible. De la misma forma, en los marcos de las comunidades autónomas, según mi criterio, se necesitan dos planes absolutamente fundamentales, que son: por un lado, los planes de movilidad en las empresas, los sistemas de trabajo, el teletrabajo, y por otro lado, normativas y regulación de carácter mayor, teniendo en cuenta siempre las áreas metropolitanas, las leyes de movilidad de carácter más consorciado regional. Por último, sería muy importante que todas las ayudas que vamos teniendo de forma dispersa las entidades locales, las comunidades y el Estado para incentivar la renovación de las flotas tuvieran un carácter más coordinado, porque a veces para el usuario final tener tres tipos de incentivos, tener subvenciones y ayudas diferentes en función de las administraciones es muy poco eficaz y muy poco útil.

Por encima de todo, consideramos fundamental para las ciudades el trabajo que están haciendo. Es muy importante que tengamos un marco regulatorio. No nos queda mucho tiempo. Estamos muy por detrás de donde deberíamos estar en este momento y el impulso que le den a todo este marco normativo es vital para las ciudades, para Madrid, para el futuro y para el planeta.

Muchas gracias.

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

Empezamos por el Grupo Ciudadanos. En su nombre, tiene la palabra la señora Rivera.

La señora **RIVERA ANDRÉS**: Muchas gracias, señor presidente. Agradezco a la señora ponente, Inés Sabanés, que nos acompañe esta tarde.

Efectivamente, aunque no todo el problema está en las ciudades, está claro que son focos en los que hay que actuar para el cambio climático y, por supuesto, en los que hay mayores problemas de movilidad. En este sentido, ha comentado el plan Madrid Centro que van a poner en marcha y me surgen algunas dudas. Por ejemplo, me surge la duda de cómo van a resolver el tema de los repartidores dentro de esas zonas en las que hay mucha actividad comercial. No ha especificado en qué va a consistir, quién podrá entrar y quién no. Me gustaría que nos contara un poco más sobre esto para que no nos pillara por sorpresa, de un día para otro, el protocolo, ya que los madrileños necesitan saber con cierta anticipación qué es lo que va a pasar. El protocolo de contaminación es necesario, pero a veces ha sido un poco caótico, porque incluso la noche anterior no se sabía qué madrileños podían entrar con el coche al día siguiente o no, o si se iba a activar el protocolo o no. Esta es una cuestión por la que le pregunto con anticipación —cómo van a gestionar la zona centro— porque creo que es relevante tanto a nivel comercial como a nivel de residentes dentro del propio casco antiguo.

También hacen mención a los carriles bici, que creo que son muy importantes, pero, fíjense, en ningún momento de su exposición aparecen las motos. Creo que son las grandes olvidadas de Madrid y, desde mi punto de vista, como experta en movilidad y seguridad vial, facilitan en gran medida la movilidad de las ciudades y, sin duda, son menos contaminantes que los coches, incluso van a tener su propio etiquetado ECO de la DGT, que no sería un problema para su movilidad. Creo sinceramente que el Ayuntamiento de Madrid se está olvidando de ellas, aunque está demostrado que bajan la contaminación, y no solo porque contaminen menos en sí mismas, sino porque el tiempo en buscar aparcamiento es muy inferior al de un coche, con lo cual el tiempo del trayecto es mucho más eficiente; evidentemente, están contaminando menos porque están menos tiempo dando vueltas, por decirlo de alguna manera. Le quería preguntar sobre esto porque nos lo está diciendo mucha gente, incluso nos han traído peticiones al Congreso y nos han preguntado qué está pasando en el Ayuntamiento de Madrid con ese borrador de nueva ordenanza en el que en lugar de fomentar el uso de la moto parece más bien al contrario.

De forma más general, quería preguntarle sobre algo de lo que ha hablado, que es el Madrid más natural, porque no nos ha mencionado qué soluciones han puesto ya en marcha para aumentar la resiliencia, como tenía previsto el plan. Nos lo menciona, pero no dice medidas concretas, así que me gustaría que lo comentara un poco más.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 16

En cuanto a la rehabilitación energética, como usted sabe, la actividad residencial, comercial e institucional —es decir, los edificios de vivienda y de uso comercial y administrativo— es la principal emisora de gases de efecto invernadero en Madrid. A pesar de que existen subvenciones a nivel estatal, autonómico y municipal, el número de edificios sobre los que actúa anualmente continúa siendo muy reducido. Le quería preguntar qué falla, en su opinión, para que el sector de la rehabilitación energética en España no despegue. En concreto, le pregunto por la rehabilitación energética de los edificios de la capital.

Tampoco quiero extenderme mucho más, aunque podría preguntarle sobre más cosas, como el compromiso de eliminar las calderas de carbón para 2020 o las actuaciones que tiene previstas para cumplir este objetivo. Como imagino que el resto de portavoces también querrán hacerle muchas preguntas, paso el turno al siguiente y le doy las gracias por estar aquí, porque la solución a los problemas en la ciudad de Madrid impacta directamente en la situación de España.

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

A continuación, el señor López de Uralde, en nombre de Unidos Podemos, toma la palabra.

El señor **LÓPEZ DE URALDE GARMENDIA**: Muchas gracias, señor presidente. Bienvenida, Inés Sabanés, a esta casa que es la suya y la de todos los españoles y todas las españolas.

En primer lugar, quería resumirle a grandes rasgos las reflexiones que mayoritariamente se han vertido aquí, porque es importante que usted conozca el contexto en el que estamos. Hemos hablado mucho del Acuerdo de París y creo que ha habido bastante consenso en que París es solamente el inicio de un camino y que hay que ir mucho más allá. Eso ha quedado bastante claro en la Comisión. Los datos del impacto del cambio climático que hemos escuchado a lo largo de distintas comparecencias son estremecedores y España es un país víctima del cambio climático, porque por nuestra ubicación nos estamos viendo especialmente afectados por este fenómeno.

Hay una cuestión en la que también hay consenso general, y es que es imprescindible que haya una ley de cambio climático. Eso lo ha expuesto usted muy claramente y es compartido ampliamente por todos los expertos y comparecientes que han pasado por aquí. Necesitamos esa herramienta y la necesitamos con urgencia.

Otro aspecto de gran consenso es que es muy importante el trabajo de las ciudades en la lucha contra el cambio climático y que no es posible combatirlo si las ciudades no se implican en esta lucha. En el caso de España, afortunadamente, son las ciudades las que están tomando el liderazgo ante la falta del mismo por parte del Gobierno central. Madrid está aplicando políticas valientes y le damos la enhorabuena por ello. Al principio cuesta que una parte de la ciudadanía entienda las medidas que usted ha expuesto. Tomar medidas que sean percibidas como restrictivas al vehículo privado, al coche, puede generar un cierto ruido, pero —esto se lo quería transmitir— hay una amplia mayoría de la población que las entiende, las apoya y las considera imprescindibles. Sin embargo, hay que ser valientes para aplicar esas políticas, y ustedes lo están haciendo, cosa que nosotros y nosotras les agradecemos, porque entendemos que son imprescindibles. En ese sentido, queríamos dejarle muy claro —aunque creo que ustedes lo saben— que no están solos en esa lucha, sino que hay mucha gente detrás empujando en cuestiones como el apoyo al transporte público y a la movilidad en medios no contaminantes —como la bicicleta—, la peatonalización de algunas zonas o el impulso al vehículo eléctrico.

Hasta tal punto es importante el trabajo que ustedes están haciendo que se da una paradoja que usted no ha mencionado, porque es una persona muy correcta. Recientemente, la Unión Europea ha decidido no llevar a España al tribunal de justicia por los casos de contaminación. Esto es paradójico, porque la ministra Tejerina vino a decirnos que la culpa de la contaminación la tenían Madrid y Barcelona, pero se ha ido a Bruselas con planes como los que usted nos ha traído, el Plan A y el Plan de Barcelona, para explicar a la Unión Europea que no debería sancionarnos porque se están tomando medidas. Claro, las medidas las están tomando las ciudades, no el Gobierno de la nación, desgraciadamente, como usted ha dicho muy bien. Eso es algo que a nosotros nos preocupa mucho.

Hay mucho consenso sobre la necesidad de una ley de cambio climático, pero, como hemos venido denunciando durante estas comparecencias una y otra vez, se nos prometió hace más de quince meses que se iba a hacer. Sucesivamente, se nos ha dicho que el borrador estaría en el primer trimestre de 2018 y luego en el segundo; ahora estamos a las puertas del verano y seguimos sin saber si hay o no borrador o si hay discrepancias entre el ministro de Industria y la ministra de Medio Ambiente. Por la razón que sea,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 17

a estas alturas todavía no tenemos ese borrador, y eso es algo que nos preocupa, cuando además estamos llegando al final de esta fase de comparecencias en esta Comisión.

No se han adoptado en estos presupuestos que se aprobaron ayer medidas fiscales específicas para combustibles especialmente contaminantes, como el diésel. Esto no ayuda a la lucha contra la contaminación en las ciudades, puesto que las deja expuestas a estos combustibles contaminantes. No hay apoyos al desarrollo de las energías renovables; por ejemplo, se mantiene el impuesto al sol, lo que impide el autoconsumo, que sería una forma de introducción de la energía solar en la ciudad. No hay apoyo a la electrificación del vehículo; no se apoya, como usted ha dicho muy bien, el transporte de cercanías, sino que la mayor parte de los presupuestos destinados a ferrocarril dan un impulso al tren de alta velocidad, y así sucesivamente.

Termino. Ánimo con su trabajo. Doy las gracias a las ciudades del cambio por estar ahí, tratando de cambiar las cosas. Esperamos que el Gobierno se ponga las pilas, porque a día de hoy deja mucho que desear.

Me despido, porque, desgraciadamente, no me voy a poder quedar a sus respuestas, aunque se queda mi compañera María de la Concha. Muchísimas gracias por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: A usted por la suya, señoría.

A continuación, toma la palabra por parte del Grupo Socialista una excompañera de corporación, la señora Merchán, madrileña.

La señora **MERCHÁN MESÓN**: Madrileña de adopción, como casi todos.

Inés Sabanés, gracias por su comparecencia, muy pedagógica. Le transmito las condolencias de mi grupo porque hemos sabido hace pocos minutos que ha aparecido uno de los trabajadores que estaban atrapados en el edificio.

Ha mencionado una cuestión fundamental, y es que a día de hoy no sabemos si vamos a tener una ley estatal de cambio climático. Eso —lo ha mencionado usted— crea unas disfuncionalidades enormes. Ha hablado también —sobre esto tenía algunas preguntas— de los marcos normativos y legislativos que considera necesarios, desde una gran urbe como Madrid, para hacer algo fundamental: una coherencia de políticas para el desarrollo sostenible. Hay limitaciones que crean disfuncionalidades enormes; por ejemplo, hay municipios que están asfixiados por la regla de gasto y también hay ayuntamientos con superávit que no pueden invertirlo en políticas que mejoren la movilidad y creen empleo verde, dando además una solución a personas en desempleo. Entre esas disfuncionalidades, incluiríamos el doble discurso que existe en relación con el cambio climático. Yo vivo en la ciudad de Madrid, dentro de la M-30, y la verdad es que no he escuchado ninguna queja de la gente normal que va en el metro o en el autobús cuando se han tomado medidas del protocolo anticontaminación, al revés. Yo creo que se requiere más valentía y asumir riesgos. La peatonalización de cascos urbanos ha costado muchas alcaldías a quienes la hicieron. Todos recordamos —bueno, todos no, porque éramos muy jóvenes, pero lo hemos podido ver leyendo la prensa— cómo El Corte Inglés amenazó con irse de la calle Preciados cuando Tierno Galván iba a peatonalizarla. Nadie se imagina hoy la calle Preciados de Madrid con tránsito de vehículos. Requiere valentía. La APR de Madrid central se va a retrasar, pero creo que no podemos tener un doble discurso; no podemos hacer un discurso a favor del cambio climático y luego echarnos las manos a la cabeza cuando se toman medidas para reducir el tránsito. Lo único que reduce el tráfico privado es prohibirlo. Estoy convencida de que el tráfico privado está a punto de caer. Cuando visitamos ciudades europeas que lo tienen limitado, a todos nos encanta, pero, curiosamente, cuando en las nuestras, en las que respiramos el aire a diario, se dice que se va a prohibir el vehículo nos rasgamos las vestiduras; más bien se las rasgan. Hay que hacer un ejercicio de honestidad entre todos los grupos políticos.

Quería preguntarle también cómo están abordando los sumideros de carbono. Usted no lo ha mencionado, pero en las ciudades hay posibilidad de promover sumideros de carbono en espacios verdes e incluso en edificios. Quisiera saber cómo lo plantean, si es que se lo han planteado o si lo consideran dentro de su política para reducir en Madrid algo que es muy importante, que es el efecto isla de calor. Ya notamos el año pasado que en Madrid en verano no había bajada de temperaturas por la noche.

Hay otra cuestión que quería comentarle. Como usted ha dicho, el aire no conoce límites administrativos y la ciudad de Madrid tiene una excepcionalidad que a nadie se le escapa: todo pasa por Madrid. Lo vemos con los presupuestos. El aeropuerto de Barajas parece que beneficia a todos los madrileños, pero también a todos los españoles y a quien viene a este país. Qué trabajo están haciendo en el área metropolitana —que Madrid no la tiene reconocida—, porque cuando sopla el aire y se limpia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 18

el cielo de Madrid, se mancha el de Guadalajara. Por tanto, me gustaría saber cómo lo contemplan, si tienen reuniones o si existe una coordinación con otros municipios del área metropolitana para buscar esas soluciones compartidas de las que nos hablaba el ponente anterior.

En relación con los vehículos diesel, que están en el aire, quisiera saber cómo los contemplan. Entiendo que la ausencia de una política estatal dificulta esto. Las coberturas legales ya las ha explicado un poco, por lo que me doy por respondida en relación con la fiscalidad.

Por último, le deseo buena faena y, sobre todo, valentía, porque nos estamos jugando mucho, sobre todo quienes respiramos esta ciudad. Los que hemos dejado de fumar a veces decimos que hemos hecho simplemente una compensación.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted, señoría. Claro que se suma la Comisión al pésame que usted nos ha trasladado.

A continuación, y para terminar, tiene la palabra doña Teresa de Lara. ¿Creo que es usted madrileña también? **(La señora De Lara Carbó: De acogida. Soy catalana en realidad).**

Tiene usted la palabra.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Gracias, señor presidente.

Me quiero unir al pésame que ha indicado la portavoz socialista. Se lo quiero expresar a doña Inés Sabanés.

Bienvenida, señora Sabanés, a esta Comisión de Cambio Climático, para explicarnos las medidas que el Ayuntamiento de Madrid va a tomar ante los episodios de contaminación media o alta para cumplir con los estándares marcados en las directivas europeas.

En primer lugar, quiero manifestar la satisfacción de mi grupo parlamentario ante la decisión de la Comisión Europea de no llevar a España ante el Tribunal de Justicia de Luxemburgo, por considerar que las actuaciones puestas en marcha contra la contaminación en Barcelona y Madrid propuestas por ellos parecen ser las adecuadas siempre y cuando se ejecuten correctamente. Por tanto, quiero manifestar mi satisfacción y, a la vez, mi extrañeza por que no la hayan mostrado el resto de grupos parlamentarios ni la propia concejala de dicha área en el Ayuntamiento de Madrid. Creo que es una gran noticia. Recuerden, señorías, que los expedientes abiertos contra España afectan a la superación de los valores límites por óxido de nitrógeno en Madrid y Barcelona y su área metropolitana y al exceso de partículas en las áreas de Asturias y Andalucía. Nos alegra de que España haya tenido mejor suerte que Francia, Alemania y Reino Unido, que sí han sido llevadas ante el Tribunal de Justicia de Luxemburgo y que, en reiteradas ocasiones, se nos han puesto como ejemplo en políticas medioambientales. Señorías, la decisión ha llegado coincidiendo con un nuevo paquete de medidas de la Comisión Europea sobre movilidad que incluyen funciones de seguridad avanzada y digitalización con ayudas por importe de 450 millones de euros.

En segundo lugar, señorías, hablemos sin discusiones —como decía la señora Sabanés— del ámbito competencial, ya que, nos guste o no nos guste, es el que es. Son los ayuntamientos, como administraciones responsables en la materia, quienes deben tomar las medidas oportunas para mejorar la calidad del aire en las ciudades. Las competencias del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente —creo que todos las conocen— se centran en la elaboración de la legislación básica y la comunicación a la Comisión Europea de los datos de evaluación de la calidad del aire suministrados por las autoridades competentes, comunidades autónomas o entes locales.

Con este afán de cooperación y colaboración al que se refería la señora Sabanés y en la convicción de la importancia de seguir trabajando en la mejora de la calidad del aire que respiramos, el Gobierno de Mariano Rajoy aprobó recientemente el Plan Nacional de Calidad del Aire, Plan Aire II, en el que se contemplan medidas adicionales que contribuirán a reducir las emisiones de partículas y gases contaminantes de los sectores económicos, entre ellos el sector transporte. El plan, aprobado por el Gobierno, contiene, señorías, un total de cincuenta y dos medidas y cuenta con un presupuesto de 276 millones de euros. No quiero dejar pasar la ocasión sin recordarle a todos ustedes los distintos planes PIMA, Planes de Impulso al Medio Ambiente, también puestos en marcha por el Gobierno para reducir las emisiones contaminantes y los gases de efecto invernadero. El Gobierno ha invertido más de 1200 millones de euros en renovar las flotas de vehículos con modelos menos contaminantes y más de 2000 millones para eficiencia energética de los edificios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 19

En tercer lugar, sobre el nuevo protocolo anunciado por el Ayuntamiento de Madrid y que hoy nos ha explicado la señora Sabanés quiero hacer dos apreciaciones. La primera: compartimos, cómo no, todos los objetivos propuestos. La segunda: dicho lo dicho, consideramos que las medidas anunciadas son una clara muestra de que el Gobierno municipal ha renunciado a luchar contra la contaminación y a mejorar la calidad del aire y lo que propone es abordar directamente una serie de medidas cuando ya se han producido los episodios de alta contaminación. Es como si a un enfermo no le suministráramos ningún tratamiento y en el último momento le metiéramos en la UVI. Señorías, mi grupo parlamentario entiende que lo adecuado es intentar que no se produzcan estos episodios de alta contaminación previstos en el protocolo, que no haya que llevar al enfermo a la UVI. ¿Qué han hecho ustedes? Pues, sus propuestas, señora Sabanés, las que nos ha explicado, se basan, desde mi punto de vista, en prohibir, limitar, restringir e impedir, es decir, en acabar con el vehículo privado. Nosotros echamos en falta medidas para prevenir, para incentivar. Consideramos que los objetivos de la Unión Europea en calidad del aire se pueden alcanzar también adoptando medidas estructurales.

Vayamos de nuevo al Ayuntamiento de Madrid, ¿qué es lo fundamental en el tema circulatorio en el Ayuntamiento de Madrid? El elemento fundamental es el transporte. Por supuesto, es necesario fomentar el transporte público y, también, facilitar el estacionamiento del vehículo privado construyendo aparcamientos disuasorios y aparcamientos de residentes. En cuanto a los aparcamientos disuasorios se refiere, señora Sabanés, unos datos: octubre de 2015, usted anuncia la construcción de ocho aparcamientos disuasorios, con 2000 plazas cada uno y una inversión de 160 millones de euros; febrero de 2016, el Gobierno municipal aprueba la construcción de diez aparcamientos con más de 14 000 plazas, inversión 78 millones y finalización a lo largo de 2017; abril de 2018, doña Inés Sabanés reconoce que los aparcamientos disuasorios no van a estar hasta el año 2021. En definitiva, la red de aparcamientos disuasorios ni está ni se la espera. Me pregunto, señorías: ¿Qué opción tienen los miles de profesionales que viven fuera de la capital y que deben venir diariamente a trabajar? ¿Cómo les decimos que vengan? Si no hay aparcamientos disuasorios ¿cómo vienen desde sus pueblos o municipios de la corona metropolitana? ¿Les pedimos que se compren todos un nuevo coche con cero emisiones para poder ir a su puesto de trabajo o lo que proponen es que cada madrileño se levante dos horas antes porque el ayuntamiento no ha construido los aparcamientos disuasorios? ¿También los conductores de motocicletas deberán adquirir una nueva que responda a las más recientes homologaciones? Yo echo en falta, señora Sabanés, propuestas, que dé soluciones, porque creo que los gobiernos, cualquier gobierno, el regional, el local, el autonómico o el del Estado, lo que tienen que hacer es dar alternativas a los ciudadanos, les tenemos que solucionar los problemas; les podemos imponer una serie de medidas pero dándoles alternativas, dándoles soluciones. Por cierto, en el caso al que me refiero, el de los profesionales que viven fuera de la capital y que deberán venir diariamente a trabajar, es incluso el del secretario general de Podemos, don Pablo Iglesias, que pronto será vecino de Galapagar.

El señor **PRESIDENTE**: Señora De Lara, si es tan amable de ir acabando. Ya ha pasado el tiempo en un minuto.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Termino.

Y, señoría, respecto al transporte público, estoy de acuerdo en que es necesario priorizarlo porque es la gran alternativa al vehículo privado. Pero hay que reconocer que ha sido la Comunidad de Madrid quien durante la presente legislatura ha hecho una fuerte apuesta por fomentarlo: ha ampliado el abono joven, ha congelado las tarifas de transporte, ha establecido una tarifa para parados de larga duración, ha destinado 1060 millones para financiar el transporte público... En fin, una serie de actuaciones las cuales nosotros creemos que son las medidas que hay que impulsar para, si llegara un episodio de alta contaminación, poder establecer el protocolo pero sobre todo para evitar que llegue este episodio de contaminación.

Termino, señora Sabanés. Admito la buena intención del protocolo anunciado, comparto, por supuesto, los objetivos, pero usted coincidirá conmigo en que no ofrecen ninguna solución, ninguna alternativa a los ciudadanos de Madrid.

Muchas gracias.

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

Para cerrar el debate, tiene la palabra la compareciente por un tiempo de unos quince minutos aproximadamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 20

La señora **DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIOAMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID** (Sabanés Nadal): Muchísimas gracias.

Por un momento pensé que estaba en la Comisión Permanente de Medio Ambiente que tuve ayer en el Ayuntamiento de Madrid porque tanto las argumentaciones de Ciudadanos como del Partido Popular se han reiterado y se han repetido. Yo les he planteado varias cuestiones. Por supuesto, es muy contradictorio alabar, por un lado, que la Unión Europea no haya sancionado a España teniendo en cuenta los planes municipales y sus compromisos municipales de desarrollo del Plan estratégico de lucha contra la contaminación y el cambio climático, y decir, por otro lado, que no se ha hecho nada y que todas las medidas se refieren a prohibir, a limitar o a restringir como aquí se ha planteado.

Miren ustedes, desde el año 2010 la ciudad de Madrid viene incumpliendo los niveles marcados por la Unión Europea y por la Organización Mundial de la Salud. De lo que hablamos no es del tráfico, si ustedes quieren tener con el Ayuntamiento de Madrid un debate sobre el tráfico y la circulación en la ciudad poniendo por lo tanto en el centro el coche, lo tenemos. Pero ahora de lo que estamos hablando es de la salud de la ciudadanía, de un mandato claro y contundente europeo y de las medidas que nos obligan a tomar en esa dirección.

Empezando por la intervención del Partido Popular, les diré que yo no me debo haber explicado bien. He dicho que hay dos herramientas básicas, una es el protocolo de intervención. Protocolo de intervención que nosotros hemos mejorado, hemos intensificado y en el que hemos trabajado, pero le recuerdo que proviene de la anterior legislatura, lo que pasa es que nunca se aplicó, pero nosotros lo aplicamos. Y otra cosa son las medidas estructurales, el Plan A, que es el que hemos enviado a Europa y sobre el que cada quince o veinte días reportamos las actuaciones que vamos cumpliendo según las treinta medidas y en cada una de ellas las medidas a las que nos hemos comprometido.

Decir que son todo medidas punitivas, cuando se ha hecho una renovación de una flota de autobuses de la EMT, cuando llevaban sin invertir en flotas de renovación de autobuses de la EMT, habiéndoles aumentado la vida útil a quince años y produciendo la situación que ahora tenemos y teniendo que renovar de forma acelerada las infraestructuras y toda la red de la EMT, me parece, cuando menos, no tener en cuenta las muchas intervenciones que ya se han hecho. Y cuando hablan de los aparcamientos disuasorios, voy a recordar tres cosas. Una, la responsabilidad de los aparcamientos disuasorios en origen es de la Comunidad de Madrid. Yo, a lo mejor, podría poner una tasa en la entrada a la ciudad. No lo voy a hacer, lógicamente; no lo vamos a hacer, ¿vale? Pero los aparcamientos disuasorios son en origen. Les recuerdo que no es la comunidad la que invierte en transporte público, que también, es el Consorcio Regional de Transportes, donde estamos las diferentes administraciones y operadores, y uno de los elementos importantes y principales para que el consorcio funcione es precisamente no apropiarse de su propiedad y que funcione de forma consorciada. Es por lo tanto el Consorcio Regional de Transportes quien hace el esfuerzo de mejorar con la participación de todos los operadores, entre ellos la EMT, la red pública, así como el Estado con Cercanías; es decir, la red de transporte público de la Comunidad de Madrid. Esto en cuanto a la responsabilidad.

Dos, el plan que nosotros activamos —si usted me dice, se han retrasado, le digo, sí, se han retrasado pero está aprobado el plan, está pasado por comisión de Gobierno, está en tramitación, algunos de ellos en ejecución—, llevaba diez años parado. Diez años llevaba en cajones el Plan estratégico de aparcamientos disuasorios en la ciudad de Madrid. Y deberían saber que en el ámbito de la Comunidad de Madrid, ¿cuántas plazas en aparcamientos disuasorios en origen de la red de aparcamientos de la comunidad se han creado en esta legislatura? Yo le digo que, sin haber acabado el plan, nosotros, en el Ayuntamiento de Madrid pusimos 4000 plazas en aparcamientos disuasorios a disposición de los usuarios, y les recuerdo los de la Avenida de Portugal y Wanda Metropolitano. Por lo tanto hay 4000 plazas a disposición.

Yo no digo, como ha dicho el consejero de la Comunidad de Madrid, que ya que no lo hace el Ayuntamiento de Madrid, lo harán ellos. Lo harán; lo harán ellos o lo harán los ayuntamientos a los que ellos les digan que hagan la construcción de los aparcamientos disuasorios. Lo que yo digo es que en esa red de aparcamientos que nos corresponde a todos los ayuntamientos y corresponde a las distintas administraciones es importante invertir en redes intermedias y buscar la fórmula efectivamente de tener una alternativa.

Cuando me hablan del protocolo tanto Ciudadanos como ustedes, debo decirles que la gente ha ido muy por delante del debate en los medios de comunicación. La gente sabe perfectamente que hay que tomar medidas, que está afectada la salud. Y se toman, y nosotros, el Gobierno municipal, creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 21

tenemos una obligación que es garantizar la salud y pensar en las personas. Me parece bien que piensen en los coches, es una forma de verlo, quiero decir que hay *lobbies* del sector automovilístico que defienden las cuestiones del automóvil. Pero lo que yo les planteo es que nuestra obligación es garantizar la salud y por lo tanto en cuanto a los protocolos y las actuaciones, ¿ustedes creen de verdad, como se planteaba por parte del Partido Socialista o por Juanxo, que lo que se está diciendo de liberar los centros de las ciudades y restringir el tráfico y dejarlo para residentes...? ¡Por supuesto que los profesionales que tienen que entrar al centro entrarán! ¡Es que están entrando en las áreas de prioridad residencial!, que no pusimos nosotros en marcha, por cierto. O sea entrarán y entran y habrá un sistema de autorización y de acceso, evidentemente, tanto para comercios como para los residentes, para los servicios básicos, para los servicios necesarios. Como ha funcionado en las áreas de prioridad residencial. Es más, será más intuitiva y mejor porque todos podrán funcionar por toda la zona, cosa que ahora no ocurre y es mucho más complicado funcionar a trozos. Podrán funcionar por toda la zona, pero solo podrán aparcar en la zona concreta.

Insisto muchísimo, de verdad, en que creo que un gran error que estamos cometiendo —lo ha planteado el Partido Socialista, lo ha planteado Juanxo de otra manera— es no hacer de esto una causa común de ciudades, administraciones autonómicas y el Estado. ¡Si es que tenemos la voluntad de hacer una causa común, claro! Otra cosa es que los *lobbies* o la presión de las eléctricas o la presión de la industria del automóvil nos digan otra cosa. Pero, fíjense, hasta en esto se están quedando anticuados. El sector del automóvil es el que nos dice a nosotros que la idea del coche como producto está dejando paso a la idea del coche como servicio en el ámbito urbano. O sea que se está produciendo esta transformación por el propio sector productivo. ¿Por qué? Porque es obvio, porque no pueden entrar un millón de coches, con una persona en cada coche, todos los días a una ciudad cuando esta ciudad está sufriendo unos niveles de atentado contra la salud de una enorme importancia.

Usted ha hablado de los 50 millones de inversión del Estado. El Plan de calidad del aire del Ayuntamiento de Madrid lleva asociado un presupuesto de 500 millones en el tiempo de su aplicación. Lo digo para que veamos también la dimensión. Me parecen superimportante las dos cuestiones que planteaban tanto el Grupo Socialista como el Grupo Unidos Podemos, y es que al final no debemos escudarnos en una batalla de competencias, y tengamos claro cuáles son las grandes cosas que hay que introducir en la ley de cambio climático. Nosotros necesitamos vitalmente que cambie la regulación para poder cambiar el modelo energético y que los ayuntamientos tengan un papel importante en el desarrollo de las energías renovables. Necesitamos vitalmente determinadas infraestructuras públicas de mejora del transporte público. Necesitamos, y eso es crucial, una política fiscal. No se puede decir una cosa y su contraria; no se puede decir que los vehículos tienen que ser menos contaminantes y, a la vez, no abordar la fiscalidad del diesel, los perjuicios del diesel, tanto en nuestro país, en la ley de cambio climático, como en la Unión Europea. No se puede hacer una cosa y su contraria. De verdad hay que abordarlo, esto es una clarísima oportunidad de país y de ciudad. Todo este cambio de modelo energético de los sistemas de movilidad, de la sostenibilidad ambiental es una inmensa oportunidad. No hay que mirarlo con una visión del siglo pasado y verlo como un sistema de prohibición. No, es una oportunidad de transformación de las ciudades creando nuevos sectores productivos, nuevos servicios, nuevos empleos en investigación y en empleo verde, que verdaderamente sería algo muy importante para el desarrollo de nuestro país.

En cuanto a la cuestión de las motos que me planteaba Ciudadanos, primero, las motos se van a etiquetar y veremos el nivel de contaminación que tienen. Como cualquier vehículo a motor, las hay más contaminantes y menos. Segundo, ¿usted tiene la impresión de que en Madrid no se piensa en las motos? Claro que tienen facilidades como aparcar en las aceras; claro que tienen facilidad para llegar rápidamente. Nosotros vamos a duplicar las plazas de aparcamiento de las motos en calzada, vamos a ordenar la relación entre peatones y motos, vamos a mejorar todo el sistema de aparcamiento, pero no estamos penalizando las motos. Es la Dirección General de Tráfico, entre otros, la que va a etiquetar las motos, y a mí me parece bien porque son vehículos a motor. Es verdad que tienen una importancia en las ciudades como también la tienen todos los sistemas que hay de alquiler de motocicletas.

Lo que les quiero decir fundamentalmente es que esto necesita un debate en profundidad, de altura, de entendimiento y de cooperación. Cuantas veces hacen una caricatura de lo que es una política municipal me parece un profundo error porque no hay tiempo. Esta oportunidad de la ley de cambio climático tiene que suponer un cambio sustancial. Todos tenemos que explicar que no hay tiempo, que no hay capacidad y que hay que modificar las formas de forma clara, que la salud es lo prioritario, y que el debate se hace pensando en las personas y en la salud, no en los coches ni en otros determinados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 528

24 de mayo de 2018

Pág. 22

aspectos que hay que tener en cuenta pero que no son los fundamentales. Me hablaban de las calderas de carbón en Madrid, pero tengo que decirles que apenas quedan, y hay un proyecto para modificarlas.

Planteaban el Grupo Socialista y el Grupo Podemos una cuestión y ahí hay una cosa muy clara: eliminar todas las disfuncionalidades es vital. No podemos tener tres sistemas de subvenciones diferentes para el taxi, tres sistemas diferentes de subvenciones para la rehabilitación con criterios energéticos de la vivienda. Me hablaban también de la renaturalización y la lucha contra el cambio climático en cuanto a los sumideros. Hay dos estrategias fundamentales, la renaturalización del río es una de ellas, pero también una reforestación. Por cierto, son unas enmiendas que presentó el Grupo Socialista al presupuesto y se va a trabajar en verdaderas plantaciones de bosques urbanos para que tengan ese efecto. Yo les hablaba de edificios y de que se van a intentar soportes e infraestructuras vegetales en terrazas; también de energías renovables a nivel barrio, que existan corredores ecológicos que, junto con el río, signifiquen rebajar los niveles que planteaban de las islas de calor que, efectivamente, se dan de forma distinta en la ciudad.

Estas son las medidas para mitigar o adaptarnos al cambio climático y de verdad que sería enormemente bueno que lo más rápidamente posible pudiéramos contar con una ley de cambio climático que nos regulara, nos ordenara y nos comprometiera a todos, pero que nos comprometiera en serio. No hay tiempo. Ni nuestra ciudad ni nuestro país tienen tiempo para seguir no asumiendo de forma rotunda y clara nuestra mitigación de los efectos del cambio climático, pero también nuestra adaptación —ya estamos en ello— al cambio climático y la lucha contra la contaminación.

Por mi parte nada más. Muchas gracias a todos ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, a usted, señora Sabanés, y también a la persona que la ha acompañado en la intervención.

Señorías, les recuerdo que el próximo jueves por la tarde tenemos la comparecencia del presidente de la Comisión de Expertos de Transición Energética.

Muchas gracias y hasta entonces.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y diez minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-528