



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 366

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 14

celebrada el jueves 15 de abril de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias. Por acuerdo de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

- | | |
|--|----|
| — Del señor presidente de ATUC, Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (Ruiz Montañez), para informar a la Comisión de los asuntos de su competencia. (Número de expediente 219/000457) | 2 |
| — De la señora presidenta de ConBici, coordinadora en defensa de la bici (Vergara Román), para informar a la Comisión de los asuntos de su competencia. (Número de expediente 219/000458) | 15 |
| — De los señores Carbajo de la Fuente y Dorrego de Carlos (representantes de la Fundación Corell), para informar a la Comisión de los asuntos de su competencia. (Número de expediente 219/000459) | 25 |
| Corrección de error | 37 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las tres y diez minutos de la tarde.

COMPARENCIAS. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA:

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS Y METROPOLITANOS (RUIZ MONTAÑEZ), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN DE LOS ASUNTOS DE SU COMPETENCIA. (Número de expediente 219/000457).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Disculpen el retraso, pero han surgido problemas tecnológicos que ya se han solventado. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Transporte, de Movilidad y de Agenda Urbana del día 15 de abril. Como ya saben, en la última reunión de Mesa se acordó que en el día de hoy íbamos a tener a tres comparecientes que nos iban a dar su visión como expertos de la Estrategia de Movilidad Sostenible, que, como saben, se ha puesto en marcha desde el ministerio.

El primer compareciente que nos va a acompañar hoy es don Miguel Ruiz Montañez, que es el presidente de ATUC, Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos. Y, además de presidente de ATUC, es el director de la Empresa Malagueña de Transporte, y como presidente de ATUC viene hoy a darnos su visión del transporte público y de su financiación, que, como saben, se incluirá también en la ley que se está tramitando ahora mismo.

Don Miguel Ruiz, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS Y METROPOLITANOS** (Ruiz Montañez): Muchas gracias, presidente. Para nosotros es un orgullo estar aquí hoy, en la casa de todos los españoles, en el Congreso de los Diputados, con un asunto que para nosotros es vital, fundamental. **(Apoya su intervención en un *powerpoint*).**

La movilidad urbana hoy día en el mundo entero es un asunto mayor y en este sentido lo primero que quería decir es que las empresas de transporte urbano y metropolitano de nuestro país lo están pasando mal con la pandemia, porque es un momento muy complejo, como pasa con tantas otras empresas. Durante toda la pandemia los autobuses, los tranvías, los metros de toda España han estado circulando, han estado funcionando, 24 horas al día 7 días a la semana; hemos sido uno de los servicios esenciales que durante los momentos más difíciles de la pandemia han estado funcionando. Ahora estamos recuperando un poco la demanda de los viajeros anterior a la pandemia, pero, aun así, seguimos en unos momentos muy complejos y agradecemos mucho el apoyo que se nos está dando para que nuestros servicios vuelvan a ser lo que eran antes de la pandemia, aunque esto, evidentemente, todavía tardará un poco.

Paso a presentar nuestra asociación. La Asociación de Transporte Urbano Colectivo de España engloba a todas las empresas públicas y privadas del sector urbano y metropolitano a escala nacional. Hablamos de un total de setenta y dos empresas en el sector de los autobuses y catorce de metros, tranvías y ferrocarriles de cercanías que existen en España. Estamos hablando de un total de algo más de 40 000 trabajadores directos y otros más de 30 000 indirectos. Lo que sí me gustaría es que ustedes miraran la cifra tan importante de viajeros al año. Las empresas de nuestra asociación transportan un total de algo más de 4 000 millones de viajeros al año, o sea, comparado con los trenes de alta velocidad, incluso los aviones, incluso el resto de transporte de cualquier sector, el transporte urbano y metropolitano es el auténtico rey del transporte en nuestro país. En las ciudades españolas, en las áreas metropolitanas de todo el país, más de 4 100 millones de personas al año utilizan los transportes públicos, una cifra nada desdeñable, muy importante y que es vital para la economía de un país, porque en el fondo la riqueza se genera en las ciudades, es decir, la mayor parte de la población española vive en las ciudades y en esas ciudades se está generando más del 85 % del producto interior bruto. Por lo tanto, resolver la asignatura, el problema del transporte público, que nuestro país tenga un transporte público a la altura de un país competitivo es algo fundamental. Sin el transporte público no se podrían entender las ciudades y para que una ciudad sea competitiva el transporte público tiene que estar bien resuelto, tiene que ser competitivo en sí mismo.

Aparte de eso, hay otros elementos para pensar que nuestro sector es bastante importante para la economía del país. Uno de cada tres accidentes mortales se generan en la ciudad, es otro tema importante. Y luego está también el asunto de la descarbonización, la contaminación. El tráfico urbano, los coches, generan una parte muy importante tanto de CO₂ como del resto de emisiones contaminantes en las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 3

ciudades, por lo tanto, el transporte público es el único elemento que ayuda a reducir dicha contaminación en el entorno urbano, que es uno de los elementos que están en el Acuerdo de París. La descarbonización es algo a lo que todos estamos comprometidos y el transporte urbano es un aliado fundamental para que las ciudades se descarbonicen y podamos respirar un mejor aire. La congestión también es otro de los problemas en las grandes ciudades que el transporte público ayuda a resolver. O sea, yo creo que la importancia del sector está fuera de toda duda, pero quería presentar estas cuatro o cinco pinceladas de lo importante que es el sector del transporte colectivo en cualquier país.

Además de esto, hay otras ideas. El transporte público es el único medio que garantiza el derecho social a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones; obviamente, el transporte privado, el coche, que va de un punto a otro, no es un medio que garantice la igualdad ante todos los ciudadanos, por lo tanto, ese derecho a la movilidad, que es algo básico, lo garantiza nuestro sector. Si hablamos además de las personas con discapacidad, entonces sí que somos un sector que de alguna manera garantiza cien por cien que la accesibilidad es universal y que para todas las personas con discapacidad el transporte público está disponible. En el fondo, el transporte público es mucho más económico, obviamente, que el transporte privado, que el coche, y ayuda de una forma decidida al desarrollo de cualquier ciudad, por eso la importancia de lo que hacemos.

En los últimos años las siete grandes ciudades españolas han incrementado un 43% su población, sobre todo las áreas metropolitanas. Todos recordamos la gran cantidad de barrios residenciales, a veces barrios dormitorio, que se reproducen en las grandes urbes. Se han multiplicado las zonas de baja densidad, los chalets adosados, el modo en que los españoles decidimos vivir de alguna manera. Desgraciadamente, en los últimos treinta años la mayor parte de la expansión de las ciudades españolas se ha resuelto con transporte privado, el coche ha sido, aparte de un elemento de deseo humano importante, una potente industria automovilística como tenemos en España, ha sido un elemento que ha ganado en esa expansión de las grandes ciudades españolas, especialmente en las ciudades más grandes.

El transporte público es una alternativa que es necesaria, que contribuye al desarrollo sostenible y que de alguna manera —y es lo que yo hoy quería exponer sobre todo— necesita aún de una fase legislativa que no hemos acabado en nuestro país, y ahora veremos por qué. Si es tan importante el transporte público, si las cifras que yo reflejo aquí son ciertas, si la mayor parte del PIB español se produce en las ciudades, si es imposible que las ciudades se desarrollen única o mayormente a base de transporte privado, del coche, ¿por qué el desarrollo legislativo en nuestro país del transporte público no ha tenido la misma importancia? Pues es una pregunta que yo creo que tenemos que poner encima de la mesa y es sobre la que yo hoy quería llamar la atención: la necesidad imperiosa de que las leyes en nuestro país estén a la altura de lo que el país necesita en cuanto a transporte colectivo. Veremos por qué.

Otro elemento importante que me gustaría compartir con ustedes es que es evidente que la movilidad hoy día ha cambiado de forma sustancial, como el resto de la sociedad. En este siglo XXI hay muchas cosas que están cambiando muy rápidamente y nuestro sector, el transporte urbano, no tiene nada que ver con el transporte que dejamos atrás a finales del siglo XX, sobre todo por la tecnología, el medioambiente o la economía colaborativa. Ese deseo de los humanos de compartir ha cambiado radicalmente nuestro sector y lo está cambiando de manera tal que la legislación aún no se ha acompasado a lo que nuestro sector necesita y merece por estos cambios.

¿Cuáles son esos cambios fundamentalmente? Primero, el medioambiente y, sin ninguna duda, el tema del cambio climático. Hablaba yo antes de la descarbonización; la descarbonización es una necesidad si queremos cumplir con los acuerdos internacionales a los que España se ha suscrito, y el transporte colectivo es uno de los principales aliados para conseguirlo. Segundo, el estilo de vida. Hay muchísimas personas que no quieren contaminar, que adoran el hecho de no contaminar, de ahí el auge de la bicicleta o del patinete y tantos otros modos de transporte personales que de alguna manera no son contaminantes y que los ciudadanos quieren adoptar y los están aceptando a pasos agigantados.

Eso, por el lado del medioambiente. Por el lado de la sociedad, también ha sido un cambio fundamental el ámbito de la economía colaborativa, de las redes sociales, el deseo de los ciudadanos de compartir. Por ejemplo, nadie se explica este éxito tan abrumador que han tenido las bicicletas públicas o los patinetes compartidos. De alguna manera eso también es transporte colectivo. De hecho, nuestra asociación, hace ya unos años, cambió sus estatutos, y aunque nosotros somos la gran asociación de transporte colectivo en este país, acogimos dentro de nuestro seno asociativo las bicicletas públicas y el resto de modos compartidos de movilidad, porque en el fondo somos aliados, todos estamos luchando contra el coche.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 4

Entonces, aunque nos llamamos Asociación de Transporte Urbano Colectivo, bicicletas públicas compartidas y otros modos compartidos, como pueda ser el *carsharing*, *free-floating*, etcétera, están dentro de la asociación. Tenemos el objetivo de que todo lo que es la economía compartida en el sentido de movilidad esté dentro de nuestra asociación; de hecho, ya lo está.

Por último, la tecnología también ha cambiado muchísimo nuestro sector, el tema del IOT, el vehículo conectado, el vehículo autónomo, las energías alternativas. Estos tres elementos, esos tres pilares que tienen ustedes ahí no están en ninguna ley española de movilidad, nuestras leyes se han quedado obsoletas, después de más de treinta años nuestras leyes se han quedado obsoletas, no reflejan lo que la movilidad del siglo XXI necesita, lo que los ciudadanos de hecho ya están disfrutando y utilizando. Y este es uno de los problemas que de alguna manera tenemos que resolver y que no es solamente un problema español. Francia acaba de publicar una ley de movilidad, Alemania está también en ello, Italia, todos los grandes países están con leyes de movilidad, porque son conscientes de que —insisto— la movilidad de hoy, del siglo XXI, no tiene nada que ver con aquellas leyes que tenemos en España que pueden ser del año 1990 o 1991. Por ejemplo, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres es una ley que ya está muy obsoleta y es necesario repensar todo ese esquema legislativo que tenemos de aquellos momentos.

Fijense en este gráfico tan curioso, aunque en uno de los dos cuadros tienen ustedes lo que son autobuses urbanos y los metros, tranvías y trenes de nuestro país. En total en España hay setenta y ocho empresas de autobuses, como decía antes, con un total de 8200 autobuses prestando servicio en España, en metros hay catorce empresas y casi 3000 trenes en las ciudades españolas, pero en el otro cuadro ven ustedes la enorme cantidad que ha surgido en España en muy poco tiempo, bicicletas públicas compartidas, más de cincuenta y tres servicios de bicicleta pública con más de 24 000 bicicletas; bicicletas privadas compartidas, cinco empresas con 4600 bicicletas; patinetes eléctricos, veinticuatro empresas y 12 500 patinetes circulando por las ciudades españolas; coches compartidos en diferentes fórmulas de alquiler; motos eléctricas compartidas. Es decir, esto es otra cosa, esta movilidad urbana del siglo XXI no tiene absolutamente nada que ver con lo que España legisló allá por los años 1990 y 1991, es algo diferente y dentro de nuestra asociación estamos tratando de que legislativamente se resuelvan nuestros problemas a partir de una ley moderna, de una ley capaz de entender lo que nos está ocurriendo.

Dejo aquí simplemente tres grandes premisas, la primera es que la nueva movilidad urbana está cambiando muy rápidamente, esas soluciones de movilidad, ese ecosistema, como le solemos llamar, de las ciudades españolas todavía no ha terminado de emerger, está surgiendo y en los próximos años aún más. Segundo, es importante esa legislación en el marco de esta nueva movilidad urbana, desgraciadamente no tenemos los marcos legislativos necesarios para acoger todo esto. Europa sí lo tiene, insisto en que hay países como Francia, por ejemplo, que tiene una modernísima ley de movilidad, específica en esta materia y que es absolutamente necesaria para nuestro país, según nuestro criterio. Y el tercer asunto que quería poner de relieve ante ustedes hoy es que este no es un asunto de los ayuntamientos, es decir, en ningún país del mundo, en ninguno, la movilidad urbana es un asunto exclusivamente de los ayuntamientos, yo no conozco ningún país del mundo entero donde la movilidad urbana se deje en manos de los ayuntamientos y ya está. Para nada, esto es un asunto de Estado, en todos los Estados del mundo hay leyes de movilidad y de financiación del transporte urbano; de hecho, en España hay, como ustedes saben, una subvención al transporte urbano colectivo que figura en los Presupuestos Generales del Estado desde 1991: el Estado español aporta dinero, alrededor de 400 y pico millones de euros —veremos ahora, en un cuadro, los presupuestos generales del año 2021— para ayudar, mejorar, sufragar, auspiciar, subvencionar, como quieran ustedes decir el verbo, el transporte colectivo urbano. Por lo tanto, esto sí es un asunto de Estado, no es un asunto de los ayuntamientos exclusivamente, aunque sean los ayuntamientos los que tienen evidentemente la última necesidad de que el transporte urbano funcione, de que la ciudad se desenvuelva. Muchas de las EMT que ustedes ven por ahí son de titularidad municipal, de acuerdo, pero lo que es la competencia en sí misma en cuanto a cómo se desenvuelve, en cuanto a cómo se gestiona, cómo se imbrica legislativamente con el resto de sistema de transporte, la intermodalidad, la financiación. Insisto, son asuntos de Estado y por eso pensamos que esta ley de movilidad y financiación del transporte urbano en España es absolutamente necesaria y deseada por nuestro sector desde hace mucho tiempo.

Es más, yo a muchos de ustedes los conozco porque desde hace más de doce años venimos trabajando en este tema desde ATUC. Yo me he reunido con muchos de los diputados que están hoy aquí, con todos los partidos políticos, absolutamente con todos, los más grandes, los medianos, los más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 5

pequeños, con todos, hemos hablado con todos, con todos hemos analizado la situación. Yo creo que del Congreso siempre nos hemos llevado un sí por respuesta, es decir, nos han entendido perfectamente, han entendido que la movilidad y la financiación del transporte necesita de un marco legislativo nuevo, que la financiación tal y como está resuelta en España no funcionaba y que es necesario ese nuevo modelo, todos ustedes y en todos los partidos políticos. Y después de estos diez o doce años que llevamos luchando con este asunto, esperamos que esto algún día se resuelva de verdad como lo han hecho los países europeos vecinos.

El tema de la financiación. Una vez que hemos analizado la necesidad de que de alguna forma todo este entramado de movilidad sea gestionado de la forma más eficiente posible para que nuestro país consiga tener una movilidad urbana competitiva a escala europea, el mayor de los problemas, aparte de la legislación en cuanto a movilidad, el derecho a la movilidad, etcétera, es la financiación. Esta financiación del transporte público que, como he comentado antes, el Estado consigna en los Presupuestos Generales del Estado todos los años, es un sistema que ahora vamos a ver que presenta una serie de problemáticas que, si me permiten ustedes, quería poner de relieve. La financiación desde el Estado básicamente es necesaria por tres grandes cosas, primero, porque existen unas políticas sociales. Todos los colectivos en las grandes ciudades necesitan de ese apoyo del Estado para cubrir esas políticas sociales. Luego también hay una serie de líneas deficitarias, líneas que van a barrios periféricos, de baja densidad, de horarios nocturnos, etcétera, y otras muchas razones de índole medioambiental. Una cosa que llama mucho la atención de Estados Unidos es que aunque todos sabemos que el modelo de sanidad privada en Estados Unidos está muy desarrollada por las razones que sean, sin embargo, en Estados Unidos la financiación al transporte urbano en las grandes ciudades es algo que no se pone en duda para nada. Por poner un ejemplo: la ciudad de Nueva York tiene algo más del 50% de tasa de cobertura pública, es decir, en un país como los Estados Unidos, que entiende la sanidad como la entiende, el transporte público sí entiende que hay que apoyarlo y que hay que hacerlo con políticas y con dinero público. Lo digo como anécdota. Pero en el resto del mundo es lo mismo y sobre todo en Europa, en Europa no se entendería que no fuera así; en Francia, Alemania, Italia, Reino Unido, las aportaciones del Estado al transporte público son importantes, incluso muy superiores a las del Estado español.

¿Hoy día qué pasa con la financiación en España de nuestro sector, de los trenes, de los autobuses, de los metros? Básicamente lo que ocurre es que España no tiene una ley específica para este asunto, nunca la ha tenido, jamás. En el año 1990-1991, cuando se pone en vigor la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, el Estado delega las facultades en los ayuntamientos y en ese momento establece una ayuda a los ayuntamientos que tengan servicio de transporte urbano, y esa subvención, que lleva unos treinta años implantada, ha venido desde entonces degenerándose y cubriendo una parte muy poco significativa de lo que hoy día cuesta operar en las ciudades españolas con transporte público. Ahora veremos por qué. Y después de todo este tiempo esa subvención del Estado ocurre que es asimétrica porque no financia por igual a ciudades de igual tamaño —ahora daré algún ejemplo de los últimos Presupuestos Generales del Estado— y no permite planificar los servicios de transporte a medio y largo plazo. ¿Por qué? Porque los operadores nos enteramos del dinero que nos van a dar en los presupuestos del Estado, cuando el año que viene tenemos que pagar las cuotas de *leasing* de los autobuses o de los metros. Es decir, cómo puede uno invertir a medio o largo plazo si te vas a enterar del dinero que te van a dar con prácticamente muy pocos meses de antelación. Por lo tanto, esos son los dos grandes problemas: una financiación no simétrica, por ejemplo, por ciudadano, por área metropolitana, por dimensión —no lo es, y ahora veremos por qué—, y segundo, sin ningún horizonte temporal, lo cual, créanme, no tiene parangón en Europa. No hay nada en Europa comparado con España en este momento en este asunto, para nada, absolutamente para nada.

Entonces ¿qué ocurre? Pues que en estos treinta años las ciudades españolas hemos hecho un montón de ejercicios, de deberes, se han llenado nuestras ciudades de autobuses, hemos hecho metros, hemos hecho trenes de cercanías, hemos hecho tranvías, pero se nos ha olvidado lo más importante: diseñar las reglas del juego, no hemos diseñado las reglas del juego. Entonces ahora, por ejemplo, en el año 2021, con la pandemia encima, hay tranvías que se han hecho con concesiones administrativas y ahora tienen menos viajeros, ¿cómo los vamos a pagar, de qué manera? Se ha venido todo el castillo un poco abajo, como muchas cosas en este país, pero en nuestro caso doblemente porque nos habíamos olvidado de diseñar las reglas del juego que permitan financiar todo este entramado que nosotros llamamos sistema de movilidad. El sistema de movilidad sigue funcionando,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 6

afortunadamente —ahí están los autobuses de la calle o los tranvías o los metros—, pero no hemos diseñado las reglas del juego, para nada.

En Europa, sin embargo —lo decía antes— esto lo tienen resuelto desde hace mucho tiempo. Por ejemplo, nuestra vecina Francia tiene una ley, la llamada *Versement Transport*, que ha cumplido algo más de cuarenta años, es una ley que se basa en el sistema de quien lo utiliza lo paga. Es un sistema como cualquier otro. La ley de Alemania también tiene algo más de cuarenta años y sin embargo se basa en el principio de quien contamina paga. Es otro sistema completamente distinto. Italia tiene una ley de 1997, la Ley DL422, que también es una ley de financiación de los transportes muy sugerente. Holanda tiene ley de transporte también y también Reino Unido, pero en España no existe, en España no hay una ley que explique cómo vamos a financiar los transportes urbanos. La pregunta es ¿por qué los Presupuestos Generales del Estado todos los años consignan una cantidad para el transporte?, ¿en qué está basado eso? En nada, eso no se sustenta en ninguna norma específica y eso es lo que nosotros pedimos cambiar en algún momento.

Las competencias legislativas para esto son evidentemente del Estado, evidentemente hay que contar también con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos. La FEIMP es uno de nuestros mayores aliados obviamente en este asunto porque quienes sufren más los temas de la financiación de los transportes son los ayuntamientos, también las comunidades, que son los tres entes afectados. Hoy día lo que está ocurriendo en ese mapa de la financiación del transporte es que el Estado, a través de los Presupuestos Generales del Estado, tiene cuatro grandes líneas para Madrid, Barcelona, Valencia y Canarias, y las apoya con una cantidad, y al resto del país lo mete en un fondo de reparto. Entonces, hay desigualdades, un escalón muy grande entre Madrid, Barcelona, Valencia y Canarias y luego el resto de las ciudades grandes: Sevilla, Málaga, etcétera, ciudades algunas de más de 500 000 habitantes.

El sector ferroviario está siendo apoyado fundamentalmente por las comunidades autónomas y algunos ayuntamientos tienen empresas públicas, EMT de titularidad pública y otras de titularidad privada con contrato con el ayuntamiento. Entonces ¿qué ocurre? Pues, para ir rápido, esto es lo que ha ocurrido. En esta gráfica que tienen ustedes aquí, cuando este sistema se puso en marcha, como les decía antes, allá por el año 1990 o 1991, la aportación del Estado cubría básicamente un tercio de lo que costaba mantener el sistema de transporte de nuestro país. Con el paso del tiempo esa línea amarilla representa cómo ha ido creciendo el coste de mantener el sistema, sin embargo, la aportación del Estado es la línea de abajo, esa línea azul, y es prácticamente constante. ¿Qué ocurre? Pues que en el año 1990 había sesenta y cuatro municipios que pedían subvención y ahora hay casi cien, exactamente noventa y siete, y eso ha hecho que el dinero que hay por ciudad caiga hacia unos niveles muy bajos. En este momento —esta es una cifra importante— el Estado cubre de media el 7 % de lo que cuesta mantener el sistema de transporte público de nuestro país. Es una cifra baja.

Fíjense en los Presupuestos Generales del Estado para 2021: Madrid va a recibir 126 millones, que es un 30 % del total; Barcelona, 149, que es un 36 % del total; Canarias, 47, un 11 %; Valencia, 38 millones, un 9 %, y el resto de España, o sea noventa municipios —entre los que están Zaragoza, Sevilla, Málaga, insisto, ciudades de más de 500 000 habitantes— van a recibir 51, el 12 %. ¿Qué ocurre? Miren el cuadro de abajo: que si Madrid recibe 126 millones y Barcelona 149, Sevilla, la capital de Andalucía, recibe 6 millones, la desproporción es de ese calibre, cuando la capital andaluza tiene metro, tiene tranvía y tiene autobuses exactamente igual que Madrid, exactamente igual que Barcelona. Entonces, ¿por qué esta desproporción de 126 o 149 a 6? Es algo que nadie puede explicar porque es inexplicable, evidentemente. Solamente se puede justificar por la falta de una normativa que diga por qué estas cosas tienen que ser así. Esto, insisto, es algo que se viene arrastrando en los Presupuestos del Estado desde 1991; ya toca cambiarlo.

Resultado, el modelo actual es muy arbitrario y obsoleto. Yo creo que hay absoluta unanimidad en que no responde a una lógica. Y la conclusión es: primero, que necesitamos la ayuda de ustedes, la ayuda del Congreso de los Diputados y de los partidos políticos para que España cuente con una ley de movilidad y de financiación del transporte acorde a nuestro país, a lo que queremos de nuestro país. Segundo, porque es muy importante, somos un pilar esencial de la economía española, ya que, insisto, el 85 % del PIB español se genera en las ciudades, y las ciudades se mueven, se movilizan a través de nuestro servicio de transporte urbano. Tercero, porque la financiación actual no es realista. Nosotros, los operadores, necesitamos cubrir nuestros costes de explotación con el criterio que ustedes nos digan. Ustedes legislan, evidentemente, pero debe ser una financiación realista. Hoy día es asimétrica, es obsoleta. Tendremos que acercarnos más a Europa. Tanto hablamos de nuestro acercamiento a Europa y la competitividad, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 7

ahora con el Plan de Recuperación y Resiliencia entendemos que la cercanía a Europa tiene que estar ahí, también legislativamente; es que esa ley tiene que serlo. Y, por último, pedimos que esa financiación sea estable y a medio o largo plazo, es decir, que no sea de un año para otro, sino que se articule un procedimiento por el cual podamos conocer a medio y largo plazo cuáles van a ser las aportaciones.

Yo ya termino. Como presidente de esta asociación, quería pedir la generosidad de todos ustedes, de todos los partidos políticos. Esto es un tema que tenemos que arreglar entre todos. Es lógico que haya temas de discusión parlamentaria, de debate parlamentario, pero es necesario sacar ese tema adelante. Según mi criterio —no puedo decir otra cosa, me dedico a ello, vivo de ello—, el país necesita sacar adelante este asunto. Ya toca, toca de verdad y eso no lo vamos a sacar si no contamos de alguna manera con la generosidad de todos los partidos, que entiendan que esto es necesario, que ha llegado el momento, que tenemos que ponernos de acuerdo como han hecho el resto de nuestros vecinos europeos. Por tanto, mi ruego último es ese: por favor, tratemos de lograr ese consenso en una ley que sea capaz de devolvernos adonde siempre hemos tenido que estar, en una posición europea importante, con unas ciudades españolas bien servidas de transporte colectivo, donde las ciudades realmente sean capaces de competir a escala europea.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, Miguel Ruiz, por la exposición.

Ahora vamos a dar el turno de palabra a los portavoces de los distintos grupos. Como habíamos acordado, disponen de un tiempo máximo de tres minutos para lo que ustedes consideren, para alguna pregunta o alguna reflexión que ustedes quieran hacer.

Vamos a dar comienzo por el Grupo Mixto. Don Isidro Martínez Oblanca, tiene usted la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias señor presidente. Buenas tardes señoras y señores diputados.

Gracias también, señor Ruiz Montañez, por su interesante comparecencia, por la documentación que nos ha mostrado sobre una materia que, efectivamente, es crucial en la vida de millones de ciudadanos, como es la movilidad urbana y metropolitana, y además lo ha hecho con la visión de una importantísima asociación de empresas de transporte colectivo.

Yo quisiera plantearle varias cuestiones. La primera es relativa a su visión sobre el transporte público y el COVID-19. Ya nos ha recordado usted la función crucial que el sector ha desarrollado durante todo este periodo de pandemia, un tiempo que todavía prosigue, desgraciadamente, en que han tenido que multiplicar los servicios prestados. ¿Cree usted que los ciudadanos hemos captado ese papel clave desarrollado por el transporte público en este año de pandemia o tal vez sea conveniente que, sobre todo las instituciones, hagan un mayor esfuerzo para impulsar entre los ciudadanos una mayor confianza en el transporte colectivo?

La segunda cuestión es relativa a la reducción de aforos decretada o aplicada con motivo del coronavirus en muchas ciudades españolas. Las empresas que forman parte de su asociación consideran que las medidas son muy perjudiciales y le invito a usted a que nos explique el esfuerzo que han realizado estas empresas durante este periodo de pandemia y, sobre todo, si ha habido un impacto significativo de contagios entre los usuarios de los autobuses y demás vehículos de transporte colectivo.

En tercer lugar y al hilo de sus comentarios sobre las bicicletas, patinetes y otros métodos compartidos de movilidad, le pido que nos dé un pronóstico sobre la evolución de los desplazamientos con este tipo de medios en un próximo futuro, y si, además del déficit legislativo que usted advertía y que creo que es una invitación muy oportuna a la actividad principal de las Cortes Generales, ¿cree usted que las reglamentaciones que ya se están aplicando en algunas grandes ciudades españolas también precisan de una buena modernización? Y, si es posible, le pediría que nos citase alguna de las ciudades en las que se esté aplicando ya con éxito la adaptación a estos nuevos métodos y tiempos de movilidad del siglo XXI. Ya he tomado nota de su afirmación de que esta cuestión no es cosa de los ayuntamientos, sino del Estado, pero quisiera saber si alguna ciudad en concreto lo está haciendo de una manera, digamos, llamativamente positiva.

Y, finalmente, señor presidente, en cuanto a la financiación, también me ha parecido muy reveladora la carencia española en relación con el conjunto de la Unión Europea respecto a tener una regulación y determinar y organizar los criterios de financiación del transporte público, que, como secuela, además, supone un obstáculo muy importante para el sector, lo que condiciona su competitividad y merma además la posibilidad de ofrecer mejores servicios y de mayor calidad. Creo que, efectivamente, esta es una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 8

cuestión de gran calado, sobre todo ante de los previsibles recortes derivados de la crisis económica agudizada por la pandemia, lo que augura menos financiación, menos usuarios y, en consecuencia, aumento de tarifas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor don Juan Ignacio López-Bas Valero.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Buenas tardes, señor Ruiz Montañez. Igualmente, quiero agradecerle su presencia aquí y la información que nos proporciona. Además de formular una pregunta simple, quería trasladar una consideración, porque conozco el asunto por haber sido concejal en un ayuntamiento medio, con unos 80 000 habitantes y, sin embargo, con casi 400 kilómetros cuadrados de municipio.

Comparto con usted la consideración que hacía de que las entidades locales en algún momento son como el hermano pobre, porque aun teniendo competencias, por la disgregación que tiene de sus propias competencias, sobre todo en materia presupuestaria, se encuentran muchas veces en el tema del transporte con verdaderos problemas y obstáculos para poder regular. Yo le preguntaría si considera usted que la ley de transporte que se tenga que elaborar, aunque sea a nivel estatal, independientemente de las competencias que están distribuidas constitucionalmente en España, debería abordar el nivel presupuestario o las capacidades presupuestarias que los ayuntamientos deben tener al respecto en cuanto sea materia de transporte. Y también cómo valora el fondo que en su momento se ha incorporado en los Presupuestos Generales del Estado del año 2021, de 5000 millones, que se ha reclamado tantas veces a través de la FEMP y que parece que ya va a estar en marcha; si le parece un importe suficiente o cuáles son las condiciones que considera que ese fondo debería tener y, sobre todo, la perspectiva, porque es un fondo para este año pero habría que ver cómo se mantiene en el futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor don Ferran Bel Accensi tiene la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señor Miguel Ruiz, presidente de ATUC, por su comparecencia y por su presentación, aunque tiene el tiempo muy encorsetado y se ha dejado seguramente muchas cosas en el tintero. Nos parece muy interesante y, de hecho, es una llamada a todos los grupos parlamentarios para resolver un tema que no hemos sabido resolver durante las últimas legislaturas. En todo caso, es evidente que el tema de la financiación va a ser uno de los temas cruciales de la nueva ley de movilidad sostenible y de financiación del transporte en la que el ministerio está trabajando. De hecho, cuando sacaron a consulta pública el anteproyecto, entre julio del 2020 y el 15 de noviembre del 2020, se hicieron diferentes propuestas y aportaciones por diferentes entidades; un total de 647. Pues bien, 174 —la mayoría— están relacionadas con aspectos económicos y, dentro de los aspectos económicos, la mayoría de ellas están vinculadas al tema de la financiación, las subvenciones y la tarificación del transporte público. Por tanto, es evidente que se debe actuar, se debe legislar y debemos hacerlo con toda la prudencia. Yo también creo que tiene que haber una ley que establezca y normalice en el conjunto del Estado la financiación del transporte público, pero debe ser compatible con el resto de la legislación, evidentemente con la legislación local y las competencias en el ámbito local, también con la autonómica, y no se debe restringir el margen de maniobra que puedan tener las administraciones locales para tomar algunas decisiones. Sí que es verdad que, según qué decisiones, tienen que tener unas consecuencias económicas que deben ir compensadas a través del sistema de financiación que se establezca a nivel estatal. Por tanto, tenemos algunos retos por delante.

Quiero constatar que es verdad lo que usted ha explicado respecto de la simetría de la financiación del Estado en el conjunto de las diferentes ciudades y no voy a defender Barcelona —bueno, sí que lo voy a hacer—, pero, en todo caso, quiero matizar algunas de las cuestiones que ustedes tenían aquí, en la presentación. Al hablar de la financiación establecían que el Estado no involucra a las comunidades autónomas que, a pesar de tener competencias en la materia, no aportan fondos. Yo quisiera hacer una matización importante. Esto es de forma asimétrica, habrá comunidades autónomas que no aporten y habrá comunidades autónomas que aporten mucho. Digo esto porque Barcelona aparece como que es a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 9

la que el Estado aporta más y deben conocer que en el último presupuesto liquidado del 2020 la aportación del Estado a Barcelona ha sido del 7,4% de todo el presupuesto y es la primera de toda España; en cambio, la aportación de la Generalitat ha sido de 487 millones, que es el 27% de todo el presupuesto. Por tanto, prácticamente cuatro veces más que la aportación del Estado.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Doña Martina Velarde Gómez, tiene usted la palabra.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Gracias, presidente.

Muchas gracias por la comparecencia de hoy, señor Ruiz. En un tiempo limitado ha tratado muchas cuestiones de forma muy condensada, muy sintetizada; son cuestiones que entiendo que nos preocupan a todos y a todas las que estamos aquí hoy y, además, de las que nos debemos ocupar.

Ha hablado también del marco normativo, de los marcos legislativos, de la financiación a nivel estatal y también de algunas de las cuestiones que deberían primar en las próximas leyes en tanto que, como dice, están obsoletas. Queríamos saber su postura sobre algunas de las medidas que nuestro grupo parlamentario ha ido defendiendo durante todo este tiempo de elaboración de la ley. Hemos defendido que teníamos que impulsar un plan de inversiones en nuestras infraestructuras ferroviarias, pero con unos parámetros de calidad, de sostenibilidad y de justicia territorial. Por otro lado, disponer también de un transporte ferroviario de calidad, que no solamente cohesione nuestro país y facilite la movilidad de las personas, sino que, además, ayude a reducir las emisiones. También incrementar la frecuencia de los servicios existentes de corta y media distancia, ya sean metro, cercanías o regionales, y crear el servicio donde no exista. Promover, además, una movilidad urbana que sea inteligente, de calidad, como digo, y socialmente justa. Otra de las medidas que habíamos propuesto era, en colaboración con las administraciones competentes, crear una tarjeta única de transporte que fuese gratuita para menores de veintiséis años y a un precio asequible para el conjunto de la población.

Ha hablado usted de la financiación, ha hablado del modelo de Estados Unidos, también a nivel europeo, y de la desigualdad de Andalucía. Como diputada por Córdoba y por lo que me toca Andalucía, conozco perfectamente el problema y esa desigualdad es histórica. Nos gustaría saber si con respecto a esa financiación estaría, por ejemplo, a favor de una tasa o un impuesto sobre combustibles, o qué haría para que hubiese un equilibrio entre las grandes ciudades y los municipios más pequeños. También cuál es su opinión sobre que se acordase que las flotas fuesen totalmente híbridas, eléctricas o hidrógenas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Juan Carlos Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: Señor Ruiz Montañez, por lo que hemos escuchado, le puedo decir que en el Grupo Parlamentario VOX estamos totalmente de acuerdo con lo que ha dicho usted. Aparte de lo que he oído aquí yo esta tarde, nosotros, como grupo político, nos hemos reunido con representantes de otras asociaciones de transportistas, tanto de transporte en carretera como de transporte metropolitano, público y privado, y todos nos hacen llegar la misma conclusión: que es necesario crear las bases para una nueva ley de movilidad sostenible y financiación del transporte terrestre, urbano e interurbano. Ese trabajo corresponde a esta casa. Nuestra responsabilidad como diputados es hacer eso. Otra cosa es que el Gobierno tenga o no la voluntad de hacerlo, pero como partido de la oposición, esa es nuestra intención.

Usted ha transmitido aquí tres ideas básicas. La primera es un modelo de financiación del transporte público y metropolitano. VOX esto lo tiene muy claro, aboga por un modelo nacional aplicable a todo el territorio nacional. Usted sabrá perfectamente que nosotros somos un partido que está contra el sistema autonómico, que lo único que hace es interferir, molestar, incordiar y perjudicar todo el sistema de financiación del transporte público.

La segunda idea que usted ha dado es el tema de la financiación, que viene derivada de la primera. Insisto, nuestro modelo tarifario es un modelo unitario de financiación fijado por el Ministerio de Transportes, aplicable a todo el territorio nacional. En el caso que fuera privado, se establecería libertad de mercado, pero el sistema tarifario público para transporte público ha de ser único, unitario y para todo el territorio nacional.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 10

Yo soy de Barcelona y, por ejemplo, usted ha comentado antes que Barcelona recibe mucha más aportación que otras ciudades. Yo le puedo decir que en la Entidad Metropolitana del Transporte de Barcelona, de la Ciudad Condal, hay personas que tienen sueldos que triplican o cuadruplican el del presidente del Gobierno. Yo no sé si ese dinero que ha dicho usted que no va en tanta cantidad a Sevilla pero que sí va a Barcelona, en vez de ir dedicado al transporte y a los medios que facilitan el transporte —infraestructuras, autobuses, metro, etcétera—, va a los bolsillos de las personas que están en la Entidad Metropolitana, que su vez vienen de los partidos políticos, no lo olvidemos.

Y la otra idea muy importante que ha transmitido usted es un modelo europeo de financiación. ¿Qué ocurre? Que en Europa funciona perfectamente el transporte público y en España no. ¿Por qué no funciona en España? Porque en España hay autonomías. ¿Qué ocurre con las autonomías? Que las autonomías interfieren en los ayuntamientos, condicionan a los ayuntamientos. Entonces, aquí tenemos un modelo disfuncional, en el que cada autonomía, cada reino de taifas tiene su sistema propio, su regulación propia, su financiación propia y esto crea disfunciones. ¿Esto qué quiere decir? Que es mucho más caro un taxi, por ejemplo, en Barcelona que en Sevilla, que es más caro un autobús en Barcelona que en Sevilla y nosotros entendemos, como partido político VOX, que todos los españoles somos iguales para todo, con lo cual el billete de autobús debe costar lo mismo para un sevillano que para un barcelonés.

Acabo ya. Insisto, nuestro modelo es integral para todo el transporte. Entendemos que cada vez que una comunidad autónoma dicta una normativa sobre transporte es una mala noticia para ustedes, porque les crea disfunción. Porque ustedes, al final, como asociación, tienen que tener una especie de biblioteca y conocer la multiplicidad de normativas que están creando los distintos parlamentos autonómicos. Insisto —y para acabar ya— en que entendemos que esto crea disfunciones, crea un desconocimiento en el fondo de la ley, por la multiplicidad de la ley, el encarecimiento del transporte y una asimetría que, insisto —y acabo definitivamente, señor presidente—, es el cáncer de la movilidad en el transporte público.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor don Andrés Lorite Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias señor Presidente, señor Ruiz le agradezco en el nombre del Grupo Parlamentario Popular enormemente su intervención que ha sido muy ilustrativa pero además quería aprovechar la ocasión para trasladarle la enhorabuena por la gestión por los territorios que se hacen en la ciudad de Málaga que es una referencia a nivel nacional, del transporte urbano, colectivo de viajeros en la ciudad de Málaga.

Mire, yo me quedo con algo especialmente importante que usted ha dicho, que el transporte urbano colectivo es un servicio esencial, yo creo que durante la pandemia se ha demostrado claramente que es un servicio esencial y, por tanto, tan esencial es ese desarrollo legislativo por el que usted clama y también la sostenibilidad financiera que hace falta ya de una vez que se produzca. En primer lugar la legislación, yo quería hacerle un planteamiento o una reflexión. ¿Usted considera que la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre que usted ha mencionado al igual que su reglamento merecen una reforma integral y no reformas parciales o concretas como estamos viendo en la actividad legislativa actual? Y sin duda alguna usted lo ha puesto de manifiesto hay una oportunidad en el horizonte como es la tramitación parlamentaria de la Ley de Movilidad y Financiación del Transporte en la que se tiene que plantear todas esas bases tanto regulatorias como de financiación que conlleven la sostenibilidad del transporte urbano y metropolitano.

Y en segundo lugar la financiación, usted ha hablado de financiación 7 compartimos con usted que ese modelo de financiación no es objetivo, que ese modelo de financiación es arbitrario y lleva produciéndose muchos años, lleva arrastrándose treinta años en concreto en los Presupuestos Generales del Estado y que, por tanto, hay que ir hacia una regulación objetiva con un modelo objetivo de reparto con unos criterios concretos y objetivos de reparto.

Y quería que profundizase usted también en esos criterios, ¿cuáles podrían ser esos criterios más objetivos de reparto de esos fondos? Y se ha mencionado por parte de algún portavoz anterior y es que como usted sabe bien el Gobierno de España anunció ese fondo extraordinario a consecuencia de la crisis sanitaria, una crisis sanitaria en la que ha habido una reducción drástica de la movilidad y, por tanto, de los usuarios del transporte al igual que las empresas municipales de transportes han tenido que acometer los mismos costes o incluso superarlos los de ejercicios anteriores por cuanto que había que establecer medidas de orden sanitario o como ha pasado en mi ciudad, como ha pasado en Córdoba, que durante el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 11

confinamiento no se ha cobrado por motivos sanitarios a los usuarios el billete en el transporte, en este caso en la Empresa Municipal de Autobuses.

Parece ser que ese fondo extraordinario se está retrasando, ¿usted considera que eso puede conllevar la quiebra de algún operador o cómo es el riesgo que asumen los operadores ante ese retraso? Un retraso en una subvención que va a venir a paliar el déficit de explotación entre el año 2019 y 2020 pero que deja en todo caso en el aire de futuros ejercicios como el actual que estamos viviendo donde hay una reducción también considerable de la movilidad durante el año 2021. A la par que entendemos, no sé si usted lo entiende de la misma forma que hay poca concreción en los Presupuestos Generales del Estado en cuanto a la cuantía de este fondo.

Y una última pregunta muy escueta es que qué medidas plantearía usted como presidente de ATUC para elevar la demanda del transporte público colectivo en detrimento del uso del vehículo privado por cuestiones que usted ha mencionado anteriormente. Nada más, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias y acabamos con el Grupo Parlamentario Socialista don Daniel Vicente Viondi, tiene usted la palabra.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias Presidente, buenas tardes a todos y a todas y especialmente al señor Ruiz por su intervención, creo que nos ha aportado muchos datos interesantes, algunos que vienen perfectamente al debate que quisiéramos tener en esta cámara y que está trabajando ya el Gobierno de España en ello.

Aquí se ha dicho por distintos grupos, lo ha dicho también el señor Ruiz de la importancia de la financiación del transporte público y es un hecho irrefutable que es este gobierno, el gobierno de coalición progresista, el que ya está trabajando en una ley de movilidad sostenible y que le ha añadido el ámbito de la financiación del transporte público, y es una obviedad que existe una estrategia de movilidad que ha aprobado también el Gobierno de España y que dentro del plan de mecanismo europeo de recuperación y resiliencia la movilidad sostenible es otro de los elementos vertebradores como ayer aquí en la sede de la Seguridad Nacional lo explicaba nuestro presidente del Gobierno Pedro Sánchez.

Yo quisiera más hacer reflexiones sobre su intervención que hacer comentarios a lo que han hecho otros grupos, aunque le digo que hago un esfuerzo de contención porque he oído algunas afirmaciones de las cuales estoy completamente en desacuerdo, sobre todo cuando hablamos del ámbito autonómico, las competencias y las asimetrías y las financiaciones. Sobre todo por una cuestión, porque hay distintos modelos de gestión y coordinación porque no se puede gestionar igual el ámbito metropolitano de Madrid o de Barcelona que el de una capital de provincia de Castilla y León y su área de influencia, no es lo mismo y, por tanto, lo mismo no se le puede aplicar la misma receta absolutamente igual.

Lo digo porque una de las primeras preguntas que yo le quería realizar es sobre esto, las realidades urbanas que usted lo ha explicado muy bien pero no ha tocado un ámbito que a nosotros también nos preocupa, que es la despoblación, lo que llamamos el reto demográfico, el transporte público a esa España que necesita también de servicios. Y no olvidemos que el transporte público la movilidad es también un derecho subjetivo de todos los ciudadanos y está también en el ámbito de la despoblación, hay experiencias que se están trabajando, que es el transporte colectivo o individualizado a demanda y me gustaría escuchar sus opiniones al respecto.

También yo le he escuchado esbozar en un apartado de su intervención algo que a mí me interesaría preguntarle y a mi grupo, es la política de infraestructuras que hemos llevado tiempo atrás, que aquí nadie lo ha comentado pero hemos tenido en algunos ámbitos en algunas comunidades una política de infraestructuras demasiado expansiva, nada planificada y que ha generado en muchas ocasiones un propio problema al sistema de financiación del transporte público, hemos sobredimensionado tanto con motivos, la mayoría a nuestro juicio de fines electorales que lo hace que sea inviable.

Y luego un último, porque ya veo que se enciende la luz roja y me da mucha pena porque es una intervención muy interesante y tengo muchas preguntas, una que me gustaría que usted como presidente de ATUC nos indicara. Hemos hablado de la financiación pero ningún grupo parlamentario lo ha puesto encima de la mesa y nosotros lo queremos hacer, que es el régimen tarifario, porque eso es muy importante, la tarifa de equilibrio no se trata igual en un ámbito que en otro, en una comunidad que en otra, mientras que con el sistema de tarifas en algunas ocasiones se ha hecho oferta electoral que a la larga es una descompensación del propio sistema del transporte público, no podemos estar requiriendo financiación al Estado mientras que nosotros en nuestros ámbitos autonómicos hacemos propaganda electoral y hacemos unas ofertas tarifarias que lo hacen insostenible, y podría poner casos concretos y lo digo yo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 12

soy diputado por Madrid, podría poner muchos ejemplos, y yo le añado, ¿ustedes están a favor de un sistema tarifario no tanto lineal basado en los tramos de edad o en los tramos donde se vive sino en su condición socioeconómica para poder acceder a ese derecho subjetivo que es el servicio de transporte público? Lamento no tener más tiempo, me quedan algunas preguntas, si puede se la trasladaremos por escrito. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Viondi. Han sido muchas las cuestiones, yo también hago ejercicio contrición y no hablar y también lo hago, también me gustaría porque es un tema que me apasiona también, diez minutos tenemos señor Ruiz para que pueda atender en lo que pueda, porque yo sé que nos quedamos todos con ganas de más, yo lo sé, pero bueno tenemos otro compareciente también. Me advierten que le hemos dado cinco minutos, es verdad, pero es que creo que han sido muchas las preguntas, yo creo que como hemos empezado tarde vamos en el tiempo que habíamos estimado y como ha habido grupos que no han venido yo creo que si les parece bien me permito extender un poco para que se pueda dar respuesta durante estos diez minutos. Gracias.

El señor **PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS Y METROPOLITANOS** (Ruiz Montañez): Muchas gracias señor Presidente. Yo creo que son preguntas realmente interesantísimas todas, unas reflexiones muy alineadas con nuestra realidad del día a día, la realidad de los operadores y las ciudades españolas.

La primera pregunta que me hacía, efectivamente sobre el COVID-19 y su impacto en los servicios ha sido tremendo como en muchas empresas de muchos sectores. Lo primero que yo quería afirmar con total rotundidad es que el transporte público es seguro, en unos primeros momentos de la pandemia se nos condenó yo creo que injustamente incluso los telediarios los periodistas salían a los metros, a los autobuses a ver cómo iban, y lo ponían como un ejemplo yo creo que gráfico muy directo de que la gente no debía de juntarse, aglutinarse, apelotonarse pero hoy día la realidad después de muchos meses ya que hemos aprendido todo, la realidad científica internacional determinar que el transporte público es seguro. En los transportes públicos españoles no se han dado brotes de contagios ni en España ni en ningún país del mundo, las mejores universidades del mundo uno de los sitios donde más han estudiado el COVID y al transmisión del COVID ha sido en los transportes públicos, y después de tantos estudios, tantos papers, tantos estudios científicos avanzados se ha determinado que no hay constancia de que en los transportes públicos se produzcan contagios. La verdad es que los transportes públicos hoy día tienen unos sistemas de ventilación, de refrigeración, unos filtros, una serie de sistemas que ayudan a que no se produzcan dichos contagios, ahí está el transporte aéreo, ahí está el transporte en AVE, ahí está también los metros, también los autobuses, no se están produciendo contagios, nosotros los operadores hemos ayudado mucho, medimos continuamente el CO₂, medimos distintas partículas que se puedan quedar en las barras de los autobuses, por ejemplo, muchas noches y no hay evidencia ni de lejos de que el transporte público sea contaminante.

Nosotros necesitamos de la ayuda de ustedes y del Gobierno, lo hemos hablado con el MIDMA, con el Ministerio de Transportes, necesitamos esta... que está con nosotros en esto, porque insisto, hay constancia de que no es contaminante y necesitamos este apoyo para volver a revertir la situación, es decir, que el ciudadano medio español perciba que el transporte público es seguro porque se nos ha condenado muy prontito y ahora revertir esa situación va a llevar tiempo.

La realidad, usted me preguntaba cuáles son las cifras, efectivamente nosotros todos hemos caído, al principio de la pandemia un 90% menos de viajeros, los medios de transporte iban vacíos al principio, hemos ido recuperando terreno, conforme ha habido primera ola, segunda ola, tercera ola, restricciones hemos ido bajando y subiendo y todavía hoy estamos como en el entorno de un 60% apenas llega, es decir, que estamos todavía un 40% por debajo del nivel que teníamos prepandemia, eso hay que recuperarlo y la confianza es uno de los elementos más importantes para que esto se consiga, pero con la absoluta seguridad de que los transportes públicos son seguros, yo mismo utilizo los servicios diariamente y mi familia, es decir, no tengo ninguna duda de que esto es seguro.

Obviamente fuimos el primer sitio donde se utilizaba mascarilla, obviamente la climatización, la limpieza que estamos haciendo, totalmente seguro pero esto es algo que habrá que corregir y ojalá que pronto porque obviamente es un elemento más que complica la financiación que hablábamos antes.

Con respecto a lo que usted a mí me preguntaba sobre el pronóstico de la bici, los patinetes, etcétera. Ha dicho usted, yo comentaba antes eso está creciendo a unos niveles tremendos, la bicicleta es un aliado importante del transporte colectivo porque un ciudadano coge la bicicleta, la deja, coge el autobús,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 13

luego coge el metro, esa intermodalidad con lo que nosotros llamamos *mobility access service*, es decir, el uso combinado de todos los medios de transporte, incluyendo estos personales como el patinete, la bici, etcétera, van a hacer que la gente deje más el coche en casa, es mucho más competitivo un sistema combinado como de hecho está ocurriendo gracias a las nuevas tecnologías, que lo que teníamos antes y, es por tanto, un aliado que todos los operadores tenemos claro que nos va a ayudar. Usted me pregunta ¿qué ciudades, qué modelos hay?, la verdad que hay muchas que lo están haciendo muy bien, prácticamente hoy día cualquier ciudad que no tenga un sistema de bicicleta pública ya queda el alcalde de turno queda como «hay que ver que no hay una bicicleta pública», eso está a la orden del día y sobre todo donde no lo hay llega la iniciativa privada y lo pone, y pone una bicicleta pública o pone un sistema de patinete. Eso está creciendo a unos niveles vertiginosos y es prácticamente igual en toda Europa, hoy día va uno por París o va por Londres o va por Berlín y tiene los mismos sistemas que en cualquier ciudad española. A esto le queda todavía mucho recorrido, va a ir a más, mucho más, las tecnologías nos están ayudando y ya verá usted como en poco tiempo, insisto, es uno de los elementos que nos va a ayudar a dejar el coche en casa cada día más.

Luego con respecto a la pregunta de Ciudadanos, del señor Ignacio López Valero, la verdad es que esta pregunta, nosotros en su día hablábamos mucho con Miguel Ángel Garolet, diputado por Murcia, en su momento nos apoyaba mucho en los temas de la ley de financiación, estaba totalmente a favor de lo que hablábamos desde ATUC, tuvimos con él muchas reuniones y muy fructíferas. Los ayuntamientos actualmente son los grandes mantenedores del sistema de transporte público sin ninguna duda, en déficit de lo que el Estado o comunidades puedan poner, hoy día son los que más carne ponen en el asador del transporte urbano y metropolitano. Normalmente la tasa de cobertura, el porcentaje, el ratio que el ayuntamiento pone con respecto a lo que cuesta el servicio entero, lo que nosotros llamamos tasa de cobertura, debería estar por encima del 50 %, debería, porque de hecho como ustedes saben en la ley de equilibrio presupuestario si una ciudad tiene un ratio por debajo del 50 % esa empresa de transporte computa a déficit municipal, su pasivo, si pide préstamos para comprar autobuses computa deuda municipal, por lo tanto ese número mágico de estar por encima del 50 % nosotros así lo entendemos, y lo voy a repetir varias veces con las preguntas que ustedes han hecho, nosotros no queremos quitarnos responsabilidad en lo que hacemos, tenemos que ser eficientes, por supuesto que sí, hoy día yo no vengo aquí a pedir dinero por decir necesitamos por favor, denos dinero. No, nosotros ponemos de nuestro lado, tenemos que ser eficientes por descontado y la ciudad y/o el operador que no sea eficiente que no cobre, eso es lo que pedimos, lo que pasa que en el sistema de hoy día la subvención que está repartiendo el Estado se da en función del déficit, es decir, es que como he tenido tan poco tiempo no he podido, hoy día de los presupuestos que ustedes aprueban en esta cámara ese dinero va a una ciudad cuanto más pierdes más te dan, es realmente arcaica la fórmula del año 90, eso se ha quedado obsoleto. Yo en mi ciudad digo: «ahora me vuelvo loco, pongo más autobuses, cobro menos a los usuarios, hago menos no sé qué». Entonces yo creo que esto es un poco, hay que ser eficiente, y yo quiero ser eficiente, todos queremos ser eficientes, no queremos simplemente ser subvencionados por... no, y esa eficiencia va a ir en beneficio del ciudadano obviamente y es lo que todos queremos. ¿Qué porcentaje? Pues la ley debería decir: «bueno, pues vamos a fijar ese principio, luego las políticas sociales que las marque el alcalde que quiera y que las pague», por ejemplo también podría ser un criterio decir «pues si el alcalde de turno quiere que este colectivo viaje gratuitamente eso lo paga el alcalde que impone esa». Ahora bien, a partir de ahí el resto pues sí que vamos a llegar a un entente de qué porcentaje estable en el tiempo y con una perspectiva de medio y largo plazo que podamos saber, por ejemplo, a tres o cuatro años cuál va a ser esa subvención del Estado para poder comprar autobuses, poder comprar trenes, etcétera. Pero desde luego con una perspectiva de eficacia, yo eso lo tengo muy claro y todos nosotros lo tenemos claro.

Me ha preguntado usted también por el fondo del rescate, yo las noticias últimas que tengo es que ya nos han pedido a los ayuntamientos la cifra de facturación del 2019 para que el Ministerio de Hacienda nos transfiera ese porcentaje que todavía no se sabe exactamente cuánto va a ser, recordamos que la ley de presupuestos del Estado hablaba de entre 275 y 1000 millones y básicamente todos pensamos que va a andar más o menos en 1/3 de la facturación del año anterior que fue el famoso Real Decreto 27. Esto es lo que está un poco y la última noticia que yo tengo de esta misma mañana del Ministerio de Hacienda es que en principio en mayo quizá con las cantidades cobradas en junio a nivel de junio podamos tener ya resueltas esas cantidades.

Nosotros lo esperamos como agua de mayo sin ninguna duda, la perspectiva para el 2021 no está resuelto todavía, es un mecanismo que tiene que ser otro Real Decreto, el de la ley de presupuestos del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 14

Estado como está redactado no vale, para el año 2021 tendría que ser otro mecanismo, otro real decreto, que desde luego esperamos que así sea, nosotros abogamos por ello.

Con respecto al señor Ferran Bel efectivamente, perdóneme lo que yo decía, Barcelona efectivamente su área metropolitana su director, consejero delegado, gran amigo que es Gerardo Lechundi que desde hace treinta años, la verdad es que aporta mucho Cataluña y sobre todo la ATM tiene un presupuesto inmenso. Era una presentación genérica, yo por ejemplo en mi comunidad en Andalucía no tenemos eso, o sea, la comunidad autónoma en el transporte urbano o de Sevilla o de Málaga o de Córdoba no pone dinero, es decir, cero en el autobús urbano de Córdoba, por ejemplo no llega un duro de la Junta de Andalucía ni en Málaga ni en Sevilla. Esto es muy dispar, yo había puesto una cosa genérica.

Evidentemente en Madrid y Barcelona tiene unos sistemas de transporte mucho más desarrollados que el resto de España, yo en las cifras que he planteado en ningún momento tampoco he querido decir que hay que ver que Madrid recibe 126, Barcelona 149 y Málaga muy poquitos, yo digo que hagan un sistema común, Madrid necesita más, Barcelona necesita más y Sevilla, Zaragoza y Málaga mucho más, ya está, pero en ningún momento ha sido una crítica que vaya ese dinero, por Dios, Dios me libre. De hecho cuando uno compara la... y perdone que sea...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ruiz, es que tenemos que ir acabando porque tenemos otros comparecientes, le ruego dos minutos para responder las dos preguntas, porque es que sino se nos va.

El señor **PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS Y METROPOLITANOS** (Ruiz Montañez): Luego por parte de... cuando me habla del tema de los principios de la ley la eficiencia he dicho yo antes que tiene que estar ahí, obviamente las políticas sociales nosotros abogamos porque estén en el transporte público, tienen que seguir estando como no puede ser de otra manera, y hay que prestarle mucho cuidado a eso. Nosotros los operadores cuando nuestra autoridad de transporte nos dice: «y ahora vamos a hacer esto de esta determinada manera, vamos a dar un colectivo», nosotros encantados, a los desempleados, a los no sé qué, pero hay que buscar la financiación, hombre somos operadores, tenemos que pagar muchas nóminas todos los meses, entonces siempre abogamos este equilibrio en las cuentas, en cuanto a políticas sociales y el resto. Pero desde luego que las políticas sociales, insisto la autoridad que las determine que las pague, quizá la financiación del Estado tiene que ser más genérica y las políticas sociales separadas por otro lado y bien cubiertas, sin ninguna duda.

Me comentaba usted si abogábamos por una tasa o un impuesto por el combustible, por supuesto, es el sistema alemán, en Alemania todos los alemanes que van en su Mercedes, en su BMW ponen un litro de combustible, sea el que sea, están pagando un céntimo para el transporte colectivo, un céntimo, el famoso céntimo sanitario que en su día fue declarado y tal, en Alemania lo resolvieron bien y desde el primer momento de la ley de financiación del transporte alemán todos los combustibles llevan un céntimo para pagar el transporte colectivo, eso es un sistema, para nosotros es perfecto y de hecho es una propuesta que le hicimos a la ministra de Hacienda, que si se sube el impuesto de hidrocarburos en España un tramo sea para pagar esto que estamos diciendo, sería de justicia, sería un sistema tan bueno como cualquier otro, pero eso ya es un tema legislativo que nosotros no entramos.

Luego el Grupo de Vox, Juan Carlos Segura lo que ha comentado nosotros evidentemente no entramos en política, es decir, las comunidades, sí que es verdad que en España hay muchas desigualdades por regiones, en cuanto a plantear esto de una manera u otra. De una manera general yo creo que las políticas legislativas en las comunidades autónomas tienen que ser tenidas en cuenta porque la ley es la que es. Antes Ferran comentaba, Barcelona tiene su propia ley de financiación del transporte urbano desde hace unos años, es una ley totalmente legal y entonces sí que es verdad que la ley que hagamos en España pues tiene que tener en cuenta esas otras leyes que ya están en su momento en vigor. Pero en cualquier caso insisto nosotros un modelo único para todo el Estado es lo que pedimos, una ley estatal que resuelva este asunto y luego ya cada alcalde o cada comunidad si quiere poner más aquí o más allá que lo haga, así está también en el resto de Europa.

Voy terminando señor Presidente. Solamente Andrés Lorite comentaba, muchas gracias primero por los elogios, la LOT y el ROT obviamente de hecho los aspectos urbanos fueron derogados en su día en un primer momento, eso fue muy sonado y han quedado como fuera de esas leyes desde hace treinta años, la nueva ley de movilidad lo debería tener en cuenta sin ninguna duda, debería articular que le dé un espacio al urbano que lo merece.

Hablaba de criterios objetivos, por supuesto lo acabo de comentar, las tarifas tienen que tener una parte, una parte del sistema lo tienen que pagar las tarifas por descontado y el operador tiene que tener

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 15

una eficacia, por descontado, el operador que no sea eficaz que cobre menos, por descontado. Ahora el resto, lo que el Estado ponga pues que sea estable, con cierta asimetría y con cierta... el principio que ustedes decidan, lo que apruebe esta cámara, nosotros una ley es algo que se debatirá en el Congreso de y a partir de ahí lo que sí pedimos es estabilidad con unas perspectivas en medio y largo plazo y una cierta asimetría simplemente nada más, pero por supuesto el fondo de rescate lo he comentado, la del 2020, acabo de decirlo, la del 2021 no está todavía articulado, esperemos que lo esté, las empresas no creo que estén en peligro porque siempre tenemos al resto de las autoridades, ayuntamientos que han cubierto esto, son los ayuntamientos los que han cubierto con fondos ICO, con un montón de préstamos las necesidades de tesorería del año pasado para poder pagar las nóminas de los trabajadores, pero sí que pedimos que esto se resuelva pronto.

Y por último ya la pregunta del Grupo Socialista efectivamente nosotros estamos trabajando con el Ministerio de Transportes y muy bien, tengo que decir que el equipo del Ministerio de Transportes es muy bueno, está haciendo muchas cosas, tenemos una sintonía con ellos muy alta, llamadas, reuniones, conversaciones, de hecho nuestra asociación ATUC en su día, hace ya algunos años hicimos un borrador de la ley, nos permitimos hacer un desarrollo normativo con un buen bufete de abogados y eso lo ha tenido muy en cuenta el Ministerio, hay mucha sintonía y yo desde aquí quiero agradecerle sobre todo a la Secretaria General, María José Rayo, que francamente muy bien.

Las infraestructuras efectivamente ha habido en este país algunas infraestructuras que ahora no podemos pagar, hay algunos tranvías por ahí, algunos metros con unas tarifas técnicas altísimas que probablemente ahora no volveríamos a hacer, esa es otra de las cosas que una ley de estas características debería de ponerle coto, es decir, no haga usted esta infraestructura si luego no la va a poder pagar. Eso es así, eso es el pasado, si ya está funcionando pero ciertamente la política de infraestructuras es muy importante y esta ley lo debería contener. Yo totalmente de acuerdo.

Hablaba usted de régimen tarifario y por supuesto, eficacia, sostenibilidad, que sea sostenible.

El señor **PRESIDENTE**: El tema tarifario como nos metamos en él da para una tesis. Bueno, pues yo sé que nos quedamos con muchos temas, aun así he intentado ser flexible, yo sé que son muchas preguntas y además que dan pie para muchas respuestas largas, discúlpenme todos pero tengo que de alguna manera ordenarlo porque tenemos a dos comparecientes ahora y vamos con la hora justa, así que le damos las gracias al señor Ruiz por todas las explicaciones dadas y en un minuto tenemos a la siguiente compareciente aquí, un minuto y damos comienzo al nuevo turno. Muchas gracias y buenas tardes, encantado.

El señor **PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS Y METROPOLITANOS** (Ruiz Montañez): Muchas gracias Presidente.

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE CONBICI, COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI (VERGARA ROMÁN), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN DE LOS ASUNTOS DE SU COMPETENCIA. (Número de expediente 219/000458).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, en el anterior punto fui muy flexible respecto a los tiempos para preguntar. En este vamos a intentar ajustarnos a los tres minutos y no hacer muchas preguntas.

Damos la bienvenida y el agradecimiento a doña Laura Vergara Román, presidenta de CONBICI, Coordinadora en Defensa de la Bicicleta, que viene a darnos sus puntos de vista ante la Estrategia de Movilidad Segura y la futura ley de movilidad.

La señora **PRESIDENTA DE CONBICI, COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI** (Vergara Román): Gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la invitación para dar nuestro punto de vista y poner sobre la mesa nuestras propuestas tanto para la Estrategia Estatal por la Bici y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada como para la ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, a partir de ahora ley de movilidad. También tenemos también unos cuantos cambios legislativos respecto de los que estamos en proceso de alegación, que asimismo pondré en común desde tres principios: uno es la intensificación de la ambición en materia climática —les invito a leer la declaración de la Unión Europea al respecto si aún no lo han hecho— ; otro es la igualdad de oportunidades entre el transporte en bicicleta y el resto de medios de transporte y, el tercero, abrir canales formales de participación del tejido social y todos los órganos y administraciones con competencias para poner en común nuestras necesidades.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 16

Desde esta coordinadora consideramos la bicicleta como aliada en la crisis sanitaria, parte de la solución ante la crisis medioambiental y un gran potencial en la crisis sistémica o socioeconómica que vivimos, pero a veces sentimos que se nos ponen trabas tanto en lo que se refiere a su uso como en cuanto al medio de transporte que es. Nuestra preocupación va más allá y aspiramos a una mejora sustancial de la calidad de vida urbana y la movilidad saludable, más allá de la sostenible, en la que los colectivos vulnerabilizados en el espacio público sean tenidos en cuenta. Entendemos la movilidad como un sistema que responde a las diferentes necesidades y garantiza la salud y la accesibilidad, y ello con elementos transversales, puesto que tanto la bici como la movilidad están vinculadas a políticas públicas, espacios públicos, normativas, pero también a la cultura y, en definitiva, a la vida. Y también entendemos el sistema de la movilidad como interdependiente. La OMS lo define como un proceso mediante el que los objetivos, estrategias, actividades y recursos de cada sector tienen en cuenta su aplicación e impacto en los objetivos, estrategias, actividades y recursos de otros sectores. Y en este sentido, dos ejemplos. Uno en negativo acerca de cómo afecta el reparto o la interdependencia de los recursos del sistema de transportes es el anuncio de MOVES III. Se anuncia un gran documento estratégico como España Puede, en el que la bicicleta aparece solo una vez y en el que la Estrategia Estatal por la Bicicleta ni es nombrada, cuando se está trabajando con el Ministerio de Transportes para aprobarla este mismo año. Y un ejemplo positivo puede ser la capacidad de la bicicleta para aumentar las posibilidades del espacio público o llevar a cabo medidas de urbanismo táctico, que son muchos más flexibles y logran del espacio público un lugar más justo, equitativo y eficiente. Además, todos los estudios relativos a coste-beneficio que se aplican a las infraestructuras ciclopeatonales dan como resultado datos positivos para la salud con metodologías como las que utiliza la Organización Mundial de la Salud, y, sin embargo, un plan como MOVES III tiene en cuenta datos económicos de generación de empleo y aportación al producto interior bruto pero no las externalidades del transporte, y es que estamos jugando a cambiar los coches actuales por coches eléctricos, y en ese juego el espacio público está en riesgo y la seguridad vial también, lo mismo que todas esas externalidades del transporte a las que iré aludiendo a lo largo de esta comparecencia.

Hay que reforzar frentes para que la bicicleta pueda realizar esta contribución de forma significativa e importante a la movilidad saludable y también comentaré cuáles son nuestras expectativas para la Comisión de Transportes a fin de que se pueda convertir en una gran impulsora de los cambios transformadores que necesitamos, por lo que en primer lugar voy a presentar a mi entidad. ConBici es la Coordinadora en Defensa de la Bici y surge de un primer encuentro cicloturista en el año 1985; se constituye formalmente en 1992 y todos estos años son los que llevamos usando y ofreciendo activamente propuestas en torno a la bicicleta. También pertenecemos a la Federación Europea de Ciclistas, que es la organización de regencia a nivel tanto europeo como internacional, de la que les invito a leer cualquiera de sus documentos, como el informe *Benefits of Cycling*. Nuestra estructura es fundamentalmente voluntaria y viene a apoyar, representar y defender ante las entidades públicas pero también privadas los derechos y los intereses no solo de las personas que ya utilizan la bicicleta, sino de todas aquellas que potencialmente la usarán en el futuro con el fin de lograr implementar medidas normativas, infraestructuras y todo aquello que fomente una cultura ciclista diversa.

Este sistema de transporte que planteaba al inicio es complejo porque cada vez va aumentando más la movilidad, pero el sistema también lo ha hecho frágil, es decir, el modelo económico, de producción y el consumo nos empujan y hemos dado la espalda a la naturaleza y a las personas que están cubriendo su derecho a moverse; hemos sobrepasado la biocapacidad del planeta y ya no valen los cambios progresivos, necesitamos un cambio disruptivo, y los documentos que hemos venido a comentar hoy esperamos que propongan y sean capaces de llevar a cabo dichos cambios. El transporte motorizado ha contribuido a ese impulso y crecimiento económico, con una falsa sensación de libertad de desplazamientos sin precedentes; lo ha hecho con unos costes ambientales enormes, y también sociales, como la incapacidad por siniestrabilidad vial, enfermedades por contaminación, sedentarismo, sobrepeso, pérdida de la autonomía de las personas vulnerables, pérdida del uso social del espacio público, pero también con impactos económicos, como los asociados a la congestión de las ciudades y la dependencia del petróleo, y todos esos impactos son insostenibles, al tiempo que el transporte se ha convertido en un fin en sí mismo, y no es ya un medio para ejercer ese derecho a la movilidad.

Sin duda, es un transporte tóxico y, desde nuestro punto de vista, traemos la bicicleta como una oportunidad de mejorar esa economía y crear empleos. Uno de los informes más actuales, refiriéndose a la movilidad sostenible, que tiene más que ver con el transporte público y la movilidad activa que con el coche eléctrico, habla de 450 000 empleos en 2020 y de 78 180 empleos solo en el sector de la bicicleta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 17

Si caemos en la idea de que el vehículo eléctrico va a solucionar las emisiones de gases de efecto invernadero no estamos viendo que se están derivando hacia la producción de la energía y que en ese proceso, desde su fabricación hasta su reciclado, se siguen emitiendo. Pues bien, en este punto nos encontramos con que la bicicleta sigue sin una inversión clara que haga posible ese cambio en la forma de movernos; nos encontramos con unas administraciones públicas que, si bien entienden el discurso, incluso me atrevería a decir que lo han acogido y lo están queriendo comunicar, no lo han incorporado todavía a sus acciones; y si la inversión no llega, los cambios tampoco. Aquí se han aprobado 7000 euros por coche eléctrico sin más condiciones. En Francia se están dando 2500 euros por cada bicicleta eléctrica a cambio de la entrega del antiguo coche. En Portugal, Italia, Rumania las ayudas a la compra a la bicicleta y a la bicicleta eléctrica se han expandido, como, en general, por toda Europa, y, sin embargo, aquí no llegan.

La movilidad no se agota en un transporte limpio, supone también un llegar eficiente, y el ponente anterior ha hablado mucho de eficiencia. Nosotras esperamos de la ley de movilidad que garantice el desplazamiento, pero también la estancia de las personas en el espacio público sin riesgo para su salud y la del planeta a través de descarbonización, pero también mediante un sistema vial seguro y, sobre todo, reduciendo el tráfico, todo el tráfico, de modo que las personas, en equidad, puedan acceder a sus destinos buscados, a los bienes, a los servicios de un territorio, sin depender del automóvil privado, en parte fomentado por un urbanismo disperso. Frente a ello, proponemos un modelo de ciudad compacta y multifuncional. Son así las propuestas que se están haciendo en ciudades como París, con proyectos como la Ciudad de los quince minutos.

El nivel local, la ciudad requiere una especial atención. Sin duda, es donde más personas vivimos y, por lo tanto, donde se producen más desplazamientos y también donde las consecuencias de la contaminación son mayores, de modo que la planificación urbana tiene que cambiar y la Ley de movilidad ha de dar los medios y las directrices para que sea de una forma homogénea. No estoy proponiendo que el Estado se meta en las competencias, sino que proponga y legisle para que los ayuntamientos sean capaces de ir en una misma dirección y hacer esos entornos habitables, accesibles universalmente, con expansión de las zonas de bajas emisiones y prioridad del paso peatonal de calidad, un transporte público de calidad o una ciclabilidad que disponga de infraestructuras ciclistas básicas, como aparcamientos. Y para eso no basta con acciones de promoción, mejora o impulso. Son urgentes, necesitamos objetivos muy concretos e integrales que abarquen de forma transversal a todas las políticas que nos afectan, a las que también podemos aportar de forma transversal, con principios de gobernanza multinivel y procesos participativos de calidad, con agencias especializadas y con equipos técnicos especializados en nuestros problemas y en nuestras vivencias, en nuestras propuestas.

¿Qué problemas vendría a solucionar la ley de movilidad, desde nuestro punto de vista? En primer lugar, se trata de la garantía de este derecho a la movilidad. Somos sujetos diversos y, como tales, necesitamos opciones diversas, medidas de discriminación positiva, que no estén diseñadas o acaben siendo para hombres adultos en activo, capaces económica y funcionalmente y que además tienen capacidad de acceso a un coche. Resulta clave garantizar la conectividad, y, en referencia a cada uno de los medios, nos encontramos con obstáculos distintos, de modo que tendremos que aprender a identificarlos, pero también a resolverlos. Necesitamos una movilidad libre de impactos. Como decía, ninguna persona debería ver peligrar su salud por estar o desplazarse en el espacio público y la ley debería resolver esos impactos de los que hablaba antes. Necesitamos un intenso calmado de tráfico, que en parte llegará el 11 mayo con el real decreto sobre medidas urbanas propuesto por la DGT, si bien no se ha generalizado a toda la ciudad, es decir, se va a quedar en cascos urbanísticos, en el centro de las ciudades. Sin embargo, toda la ciudad, toda la ciudadanía tenemos derecho a esa pacificación y a esa movilidad libre de impactos. Y además necesitamos una movilidad orientada a los logros, a conseguir una rápida transformación de los desplazamientos y del sistema urbano, y ciudades como París ya lo han hecho.

También se trata de establecer unos objetivos cuantificables y evaluables. Por muy buenos que sean los objetivos, si durante el periodo de aplicación de la ley no somos capaces de evaluarlos, ajustarlos y mejorarlos, no nos sirve, solo será útil para un periodo que no cubre el de renovación de la ley o aprobación de una ley de planta nueva. Por tanto, para dar continuidad a las políticas, deberán ser evaluables. Además, nos encontramos medidas que han mostrado eficacia, como en la fiscalidad sobre el automóvil las tasas de pago por uso de carreteras y accesos urbanos, la prohibición de aparcamiento gratuito en espacios públicos, la reducción de velocidad. En definitiva, dos conceptos: el de proximidad en la ciudad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 18

de los quince minutos, y el de una ciudad amable y accesible desde el concepto 8- 80, es decir, si es habitable para personas de ocho y ochenta años, el resto podremos con ella. Y cabría diferenciar muy bien entre los desplazamientos locales e interurbanos, regionales o internacionales, pero no dejen la bicicleta fuera de ninguno de esos niveles. La bicicleta tiene una gran capacidad en la movilidad interurbana, aunque quizás todavía no somos capaces de visibilizarla, si bien, sin duda, llegará.

Para hablar de la ley, ayer mismo la Dirección General de Tráfico publicó un análisis muy interesante sobre la Ley de Orientación de la Movilidad de Francia, que tiene un objetivo principal muy claro, cual es mejorar la movilidad cotidiana de toda la ciudadanía y avanzar hacia un modelo de transporte y movilidad más sostenible y bajo en carbono. Aquella ley incluye cambios terminológicos y revisa otros códigos y normas a los que está afectando la movilidad. Ese compendio de normativas que deben ser modificadas están condicionadas o subrayan la importancia de la movilidad activa a pie y en bicicleta y de la intermodalidad para generar una movilidad inclusiva y tener en cuenta a los colectivos vulnerabilizados. Además, dicha ley contiene programas de inversión y mecanismos de financiación con partidas económicas garantizadas. Esas partidas nos darían la seguridad de que nuestras necesidades van a estar cubiertas de forma sostenida. Por ejemplo, los ayuntamientos que han invertido en infraestructura ciclista ahora mismo no saben si en los próximos años podrán acabar sus redes de infraestructuras o no, y esas dudas no se pueden permitir. Además la ley francesa busca la cooperación y la coordinación entre todas las instituciones, también entre organizaciones del tejido social, y busca consensos y repartir las atribuciones para garantizar esos desplazamientos cotidianos de la ciudadanía.

Cómo se repartan las competencias no nos importa tanto como que ese sistema de competencias garantice que en todo el territorio y de forma continua, sin lagunas, nuestras necesidades son atendidas y nuestros problemas resueltos. No voy a dar una fórmula, pero debe ser ese sistema de competencias el que garantice nuestra seguridad tanto física como jurídica, sin que se utilice como excusa, porque, cuando me dirijo a una administración pública, lo último que quiero son excusas. Si no tiene competencias, busque quién las tiene o las desarrolla, porque el problema sigue ahí y el problema está poniendo en claro riesgo tanto nuestra integridad física como nuestra integridad jurídica.

La Estrategia Estatal de la Bicicleta es el documento programático que trabajamos con la Dirección General de Tráfico y que ahora mismo lidera el Ministerio de Transportes y hay un equipo técnico que está trabajando en ella. El compromiso es aprobarla antes de que acabe el año, pero, como comentaba al inicio, no ha sido incorporada al plan España Puede, lo cual echamos mucho de menos. Esperamos que sea el documento que desarrolle todas las acciones necesarias para que la bicicleta se implemente a nivel estatal. Por último, la bicicleta en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, como decía antes, ha de ser disruptiva. Hay que plantear un intenso plan de reconversión del sector y, desde luego, regular esos sistemas públicos intermodales de calidad y accesibles. Deben integrarse las acciones de la Estrategia Estatal de la Bicicleta, y también la ciclogística al reparto de mercancías. Ciertamente, esa estrategia podría ser pionera en Europa, incorporando las infraestructuras ciclistas a la Estrategia transeuropea de transportes. El Parlamento Europeo ya dio el visto bueno a que se estudie la incorporación de la red EuroVelo a la transeuropea de transporte y podría ser una gran novedad.

Respecto a las modificaciones legislativas, están en curso el reglamento general de circulación y la ley de tráfico, ambas iniciativas claramente vinculadas y para las cuales hemos presentado alegaciones a todos los grupos parlamentarios, que serán tramitadas en la Comisión de Interior. Lo hemos hecho a través del Grupo Interparlamentario de la Bicicleta, en el que les invito a participar. Hay un representante de cada uno de los grupos y, al final, si les interesa puedo tomar nota o pueden hacer referencia al respecto durante su intervención. Sin duda, a la Comisión de Transportes la queda mucho trabajo, y somos corresponsables de lo que pasa hoy en las calles y en las acciones públicas, pero también somos responsables del futuro de esas leyes. Hoy he expuesto aquí nuestras propuestas sobre una ley de movilidad sostenible de la que todavía no hemos visto un borrador y toda esta percepción podrá cambiar, pero sepan que en todo ese trabajo cuentan con nuestras aportaciones, y les animo a preguntar al Gobierno por los asuntos tratados en esa ponencia en referencia al carácter transformador y la falta de la bicicleta en el plan España Puede.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias doña Laura Vergara.

Pasamos a las preguntas de los distintos grupos parlamentarios, que serán contestadas todas juntas y de forma breve, porque además seguramente que serán bastantes. Vamos a comenzar por el Grupo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 19

Parlamentario Mixto y el señor don Isidro Martínez Oblanca. Como dije antes, les ruego que, por favor, nos cifiemos al tiempo establecido. Veinte segundos antes de concluir les haré una señal, porque ya saben que no les quiero cortar nunca, de forma que intentemos cumplir. Gracias.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Intentaré ser respetuoso con su indicación, señor presidente.

Muchas gracias, señora Vergara Román, coordinadora general de ConBici, tanto por sus explicaciones como por la documentación que nos ha proporcionado y sus comentarios. He visto que son ustedes una organización muy activa, que mantiene múltiples reuniones con instituciones públicas para impulsar el uso de la bicicleta y, sobre todo, que los usuarios lo hagan en las mejores condiciones de seguridad. Como usted ha señalado, los ineludibles cambios de hábitos en nuestras ciudades han puesto de manifiesto que la bicicleta va a necesitar con mayor fuerza de espacios viales y corredores por los que poder desplazarse con seguridad.

Le pido que nos amplíe su criterio en relación con la Estrategia Estatal de la Bicicleta y, particularmente, respecto a los recursos presupuestarios para desarrollarla, porque, comparativamente, he leído que España está muy muy por detrás de otros países europeos homólogos al nuestro para acometer ese conjunto de inversiones. El Gobierno, a través del ministro Ábalos, asumió hace algo menos de un año el compromiso de liderar y coordinar la implantación de esta Estrategia estatal y le pediría a usted, señora Vergara Román, si es posible, que nos hiciera un balance de este periodo del liderazgo ministerial, probablemente muy condicionado por las limitaciones derivadas de la pandemia.

Y, señor presidente, no le voy a plantear más preguntas a la compareciente, pero me va a permitir unos segundos para tener un recuerdo del gran papel desarrollado por las Cortes Generales en defensa de la bicicleta y la seguridad de los ciclistas, porque durante quince años, hasta 2006, medio centenar de diputados y senadores celebraban cada verano una especie de vuelta ciclista parlamentaria con la que reclamaban no solamente el uso de la bici, sino especialmente la necesidad de disponer de vías, carreteras y corredores seguros para ciclistas. Y debo decir que aquella experiencia de biciparlamentarismo multicolor permitió acometer mejoras reglamentarias y, muy especialmente, llamar la atención sobre la vulnerabilidad del ciclista en las carreteras, que también en recientes legislaturas fue objeto de atención en esta Cámara.

Nada más, señor presidente. Con el recuerdo de aquellos esforzados de la ruta, quedo a disposición. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra el señor don Juan Ignacio López-Blas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente. Buenas tardes, señora Vergara. A más de un compañero se le han puesto los pelos de punta cuando ha mencionado que posiblemente tuviéramos que hacer una carrera ciclista los diputados.

Voy a ser muy breve. En referencia a su alusión a la modificación de normativa en materia de tráfico, los entornos urbanos son siempre muy complejos para el ciclista y parece que en este país, en general, ha existido la tradición de que se aprendía a montar en bicicleta para luego incumplir normas de tráfico en los entornos urbanos, es decir, ha habido poca observancia. Siendo un absoluto partidario del uso de la bicicleta en el entorno urbano pero viendo que también los entornos son cada vez más complejos, quería preguntarle por su consideración, dado que, por ejemplo, para los vehículos de movilidad personal sí ha habido una regulación específica, incluso ciertos certificados, aunque sean de carácter técnico, si para el usuario de la bicicleta y por su propia protección, puesto que también se ha hablado de la necesidad de protegerle en situaciones de impacto, sería apropiado regular algún tipo de habilitación, aunque fuera muy leve pero suficiente para poder moverse en esos entornos cada vez más complejos de carácter urbano, es decir, si considera que sería necesario incorporarla entre esas modificaciones legales a las que se ha hecho referencia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor don Ferran Bel Accensi tiene la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias. No solo quiero darle las gracias por su comparecencia, sino también por la documentación que nos ha hecho llegar, que vamos a estudiar e intentar aprovechar para todo el trámite parlamentario que se iniciará próximamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 20

En todo caso, quisiera hacerle alguna pregunta desde un ámbito de una cierta experiencia en la gestión municipal. Yo fui alcalde de mi ciudad, Tortosa, una ciudad de 40 000 habitantes, donde no había ni 100 metros de carril bici y donde impulsamos más de 12 kilómetros urbanos de carril bici. Allí vi con cierta frustración —no le engaño— que no siempre este esfuerzo era correspondido por una parte de la ciudadanía, o lo era de forma muy minoritaria, aun teniendo en cuenta todas las limitaciones que tienes cuando realizas actuaciones que no puedes hacer de un solo golpe para ir conectando toda la ciudad. Más allá de las medidas desincentivadoras para otro tipo de transporte, a mí siempre me ha obsesionado el buscar los estímulos en positivo, en relación con cada una de las cuestiones que te ocupan en cada momento.

Me gustaría que nos diera su opinión —no digo su receta— sobre las líneas de trabajo para concienciar y fomentar en positivo la utilización de la bicicleta como un transporte, también interurbano, pero esencialmente urbano. ¿Cuáles creen que deberían de ser las líneas de trabajo en este ámbito, en el ámbito más de incentivos en positivo en relación con la utilización de la bicicleta, no tanto en incentivos negativos a modos alternativos de desplazamiento?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra la señora Martina Velarde.

El señor **VELARDE GÓMEZ**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias por su comparecencia, señora Vergara Román. Es verdad que el proceso de transición ecológica es un proceso muy complejo y muy transversal, en el que efectivamente el transporte es uno de los sectores clave. Las emisiones del transporte motorizado suponen más del 25% de los gases de efecto invernadero, son las que suben más rápidamente y además, que es lo que más nos preocupa, son la causa de la mayor parte de la contaminación urbana que genera graves enfermedades y problemas de salud. Además, la Unión Europea cuantifica en 379 000 muertes al año, según la Agencia Europea del Medio Ambiente, a causa de la contaminación atmosférica. Por cierto, que muchas de nuestras ciudades superan los límites europeos de contaminación por óxido de nitrógeno. Por tanto, compartimos con usted, señora Vergara, que el proceso de transición ecológica en el transporte no es simplemente cambiar un coche de combustión por uno eléctrico. Eso no es posible, hace falta también una revisión mucho más profunda desde nuestro punto de vista de nuestro modelo de movilidad, donde efectivamente juega un papel fundamental la bici.

Estamos de acuerdo también en que urge una descarbonización del modelo de transporte, siendo también una herramienta clave en el sistema de transporte público accesible, diverso y limpio. Efectivamente, el papel de la bicicleta es especialmente relevante en el medio urbano donde pueden jugar un rol mucho más importante que en distancias medias, pero que es fundamental que se habiliten los medios para hacerlo posible. El compromiso de mi grupo siempre ha sido firme. De hecho, hoy mismo se ha aprobado por unanimidad en el Ayuntamiento de Córdoba, de donde soy, nuestra moción sobre la bicicleta como medio de transporte saludable en nuestra ciudad, justamente hoy, por eso lo recalco. Ese es nuestro compromiso.

Hemos visto también que durante el momento de mayor confinamiento con la COVID teníamos ciudades con aire limpio, sin tráfico y vimos las enormes posibilidades y potencial que tenía la bicicleta. Desgraciadamente, esto ha sido un espejismo porque tan pronto como fue posible los coches volvieron a hacerse dueños de la ciudad y la contaminación se hizo nuevamente dueña del aire.

Tal vez quedó al menos la idea de que una ciudad más limpia es posible y, de hecho —lo dice ConBici—, una ciudad amable, habitable, saludable, segura y sostenible. Es decir, el diseño de las ciudades también debe ser un elemento clave para este cambio y estamos por ello de acuerdo con que se deben contemplar esos objetivos cuantificables concretos que nos permitan valorar si las medidas que se van tomando, efectivamente, tienen como consecuencia ese cambio hacia modelos de transportes más sostenibles.

En definitiva —y termino—, compartimos tanto los principios que mueven la propuesta de la compareciente como las propuestas concretas y trabajaremos desde nuestro grupo para que sean contempladas en la futura normativa.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Rubén Darío Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Buenas tardes, presidente, señorías.

Señora Laura Vergara, muchas gracias por su comparecencia. Sin duda hemos aprendido y hemos obtenido grandes conocimientos a través de sus intervenciones aquí en el Parlamento con su lucha por la utilización de las bicis. Permítame que le haga una solicitud, con el objeto de que intente convencer al presidente del Gobierno para que cada vez que venga al Congreso, en lugar de utilizar cuatro coches, ocupando el patio del Congreso, venga en bicicleta como lo hace el ministro holandés. Sería un gran ejemplo para los ciudadanos españoles. Todos los españoles ya sabemos que cuando este Gobierno solicita un esfuerzo se refiere a los demás, no a ellos.

Señora Vergara, estará con nosotros en que hay que establecer prioridades en cualquier gestión. A este grupo parlamentario le preocupa la necesidad que existe ahora mismo de empleo para los españoles. En este ámbito, en esta Comisión de Transportes, he podido comprobar que, por un lado, tenemos que la demanda de bicicletas ha aumentado sustancialmente, como usted afirmó anteriormente. Así, podemos ver titulares como en *El Confidencial* que dice: Colapso en el mundo de las bicis. La explosión de la demanda deja a las tiendas sin *stocks*. O podemos leer en *El Economista*: La demanda de bicicletas aumenta un 260 % a nivel mundial.

Por otro lado, las fábricas de bicicletas construidas enteramente en España se pueden contar con los dedos de una mano, lo dice Carlos Núñez, secretario general de AMBE, que es la Asociación de Marcas y Bicicletas de España. Y eso que éramos a nivel mundial punteros en su fabricación, todos nos acordamos de BH, Orbea, etcétera. Ahora se fabrican en Taiwán o en China, aunque algunas marcas españolas apuesta por que al menos el montaje se realice en España. Sin embargo, la adquisición de sus piezas se realiza en esos países, Taiwán y China, principalmente.

Señorías, este es otro tren generador de puestos de trabajo que vamos a perder gracias al globalismo. En este tipo de industria es fundamental la logística de transporte, no solo para el suministro de la bicicleta, de la pieza completa, sino también para sus repuestos. Me permito recordar a sus señorías que el reciente accidente marítimo del Canal de Suez, que puso al descubierto la dependencia en los suministros de la lejana China, cuenta con una gran debilidad en la programación de los suministros y puede resultar más caro porque el Canal de Suez depende de Egipto, que es el que lo controla. Por eso en VOX defendemos nuestros productos y queda evidente que adquirir suministros —voy acabando, presidente— para una fábrica cerca de dicha fábrica puede resultar más rentable que comprarlos en esos países lejanos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Paloma Gázquez Collado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señora Vergara. Quería en primer lugar poner en valor desde nuestro grupo parlamentario este medio de transporte, por supuesto, utilizado por una buena parte de la población, pero tanto para ocio, como nos proponía mi compañero, señor Martínez Oblanca, como para desplazamientos ordinarios, y estamos de acuerdo con su promoción, solo faltaría. Sin embargo, como siempre, su utilización no tiene por qué ser una imposición, lógicamente cada cual debe poder elegir el medio de transporte que desee y no llegar casi a la prohibición de uno en favor de la imposición del otro, y creo que en eso estaremos de acuerdo. Porque hay zonas de España, por orografía o climatología, donde la bicicleta no tiene el protagonismo que tiene en otras partes. Estoy hablando de bicicletas normales, no de las motorizadas que ahora mismo se están imponiendo y cuyo uso debería estar regulando quizás de otra manera. Por eso entendemos que todos los medios de transporte deben ser compatibles y que hay que legislar para todos, para peatones, para conductores motorizados de cualquier tipo, para ciclistas y para usuarios de la nueva movilidad.

Estamos hablando de la nueva ley de movilidad, que todavía no está sobre la mesa, pero usted nos ha pasado unos documentos —que ya conocía, por otra parte— sobre la Ley de Tráfico, que se debatirá lógicamente en otra Comisión, en la de Seguridad Vial. Pero, bueno, ya que la tenemos aquí voy a aprovechar para hacerle algunas preguntas. Como tengo muy poco tiempo, como muy bien ha recordado el presidente, voy solo a tres artículos. Por ejemplo, el artículo 12, no sé exactamente en qué se basan ustedes, porque así a bote pronto —y que conste, sin analizarlo—, que yo sepa, se cargan tres

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 22

instrucciones de carreteras, la 8.1-IC, la 8.2 y la 8.3, porque es incompatible lo que están proponiendo aquí con sus enmiendas y calculo que varios aspectos del PG-3 y PG-4.

También me interesaba mucho el artículo 47, que es un tema que a mí se me escapa, cómo el casco no es obligatorio o consideran que no debe serlo. Si para una motocicleta es obligatorio, ¿por qué no lo es para todos los usuarios en cualquier tipo de vía, usuarios jóvenes, pequeños, medianos o mayores, en todas las edades y, por supuesto, en vías urbanas e interurbanas?

El artículo 82 nos preocupa por la presunción de inocencia. Particularmente, confío en el Estado de derecho y presupongo que nadie debe suponer que es culpable de ningún accidente hasta que no se demuestre lo contrario, lógicamente. Entonces no entiendo por qué se presupone ya la culpabilidad de un determinado usuario de un determinado vehículo.

Acabo ya, presidente. Me consta que hay muchos conductores, porque nos han hecho llegar sus reclamaciones o sus inquietudes, que ya llevan cámaras en vías que están muy saturadas de ciclistas para evitar el problema de la culpabilidad. Entiendo que a lo mejor la solución sería que todos lleváramos cámaras: motocicletas, peatones. No sé cuál sería la solución, pero, desde luego, suponer la culpabilidad de un determinado tipo de usuario me parece cargarse la presunción de inocencia.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Manuel Arribas Maroto.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señora Vergara. Siempre es un placer escucharla y aprender de usted. Bienvenida de nuevo al Congreso de los Diputados. Coincido en muchas de las cuestiones que usted nos ha expuesto hoy. En España, por desgracia, hemos entendido principalmente la bicicleta como un elemento de recreo, más que como un medio de transporte efectivo y como sociedad debemos hacer el esfuerzo de pasar a entender la bicicleta como un método de transporte. La climatología o la orografía de nuestro país no pueden ser una excusa. Tenemos el ejemplo de los Países Bajos o Escandinavia, y por tanto, el frío, la humedad y las cuestas no pueden ser una excusa. No podemos negar que España es un país de ciclistas. Muchos de nosotros nos hemos enganchado a este deporte siguiendo eventos como la Vuelta Ciclista a España. Yo vengo de una tierra en la que hemos tenido a los mejores: Carlos Sastre, el *Chava* Jiménez, Ángel Arroyo o Julio Jiménez. Pero también vengo de una tierra en la que hay muchos aficionados como Ricardo, Samuel, Pedro o Carlos, que todos los fines de semana nos ponemos nuestra maillot y salimos a recorrer las carreteras abulenses, disfrutando de la sierra de Gredos, del valle del Tiétar o de las llanuras de La Moraña. Pese a esa gran afición que todos tenemos, no hemos conseguido convertir la bicicleta en un método de locomoción, algo que yo creo que es fundamental y que es un compromiso del Gobierno de España y del presidente del Gobierno, ya que se trata de una cuestión que afecta al transporte, a la seguridad y, sobre todo, al cambio climático.

La verdad es que lo esperaba. Hoy el señor Segura nos ha dado otra clase magistral. El otro día nos dijeron que no tenía prácticamente importancia que subiesen unos grados la temperatura y que esto del cambio climático no va con ellos. Eso sí, pueden venir aquí a decir que el presidente ocupa el patio y dar lecciones como la del comunismo con las tarifas de los autobuses hace unos minutos, pero la verdad es que la bicicleta es un medio de transporte sostenible, ecológico y clave para la consecución de la movilidad en cero emisiones. Pero también tenemos que entender que la bicicleta tiene que ser un medio de transporte seguro. Los ciclistas como yo conocemos el artículo 118 —ya lo decía la señoría del Partido Popular— y sabemos que el casco es un elemento esencial que en cualquier caída, que nos puede ahorrar el 80 % de las lesiones en el cráneo. Por tanto, me gustaría, si puede, que nos avanzara un poco este tema. Al igual que creemos que nos llamaría a todos la atención ver a un motociclista sin el casco por Madrid o circular sin el cinturón de seguridad, ¿por qué hay tanta controversia con la obligatoriedad del uso del casco?

Muchas gracias, señora Vergara. Estaré encantando de volver a escucharla próximamente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Vergara, han sido muchas las cuestiones planteadas. Teníamos previsto diez minutos para poder atenderlas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 23

La señora **PRESIDENTA DE CONBICI, COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI** (Vergara Román): En primer lugar, muchísimas gracias por los comentarios y por las preguntas.

Respecto a las propuestas concretas sobre la Estrategia Estatal por la Bicicleta, primero, hay que tener esa estrategia y tener metas relacionadas con la bicicleta. A largo plazo ya es dar un paso de gigante. Dentro de la misma se espera que se desarrolle una red nacional de vías de largo recorrido que podrían dimensionar dos objetivos: el primero es el de la movilidad, claramente, pero el segundo sería el desarrollo del cicloturismo, un sector al alza y con gran capacidad. La promoción internacional de nuestro territorio como un territorio para el cicloturismo es esencial.

Hay otra propuesta que tiene cierto peso y que está más vinculada con otra de las preguntas. Nosotros lo que estamos proponiendo es un sistema estatal de formación en ciclismo urbano. Estamos convencidas de que si en las escuelas tomamos la experiencia de circular, de hacerlo de forma independientes, eso tiene una gran fortaleza tanto para asentar la bicicleta como un medio de transporte como para garantizar esas habilidades y esos conocimientos. En ningún caso lo vinculamos con algo parecido a un carné o una licencia, sino que es un sistema que permite crear una formación para formadores que sean los que permeabilicen ese tipo de formaciones. En concreto, la metodología se llama Una bici más, y se ha hecho en colaboración con la Dirección General de Tráfico y la coordinación de entidades formadoras en ciclismo urbano, un proceso que está suficientemente maduro e integrado en la Estrategia Estatal por la Bicicleta. Los órganos de gobernanza tanto de las administraciones públicas como de sus equipos técnicos, si todas las administraciones tienen alguna competencia vinculada al transporte, deberán también tener equipos especializados en movilidad activa. Esas reformas legislativas, de las que luego hablaré, y esos cambios físicos de redistribución del espacio público, con esas redes de infraestructuras son claves no solo para generalizar el uso de la bicicleta, sino también para hacerlo de una forma diversa desde la infancia hasta las personas mayores.

Respecto a las inversiones, por las que también me han preguntado, ahora mismo el compromiso son 5 millones de euros que están incluidos en los Presupuestos Generales del Estado del Ministerio de Transportes, que me consta que hay un compromiso firme para ejecutarlos a lo largo del año y que constituyen el arranque o la puesta en marcha de esa Estrategia Estatal por la Bicicleta. La Federación Europea de Ciclismo habla de que sería conveniente dedicar, al menos en los primeros años, un 10% del presupuesto total del transporte en la bicicleta.

También hay otro elemento, que es la profesionalización del sector. Hay algunas cualificaciones clásicas que ya están reconocidas y de las que podemos desarrollar formación profesional o cualificaciones, pero, además, hay otras emergentes como esa formación en ciclismo urbano que deben ser reconocidas como cualificación, que han sido presentadas al catálogo europeo y con las que además estamos trabajando, junto con el Instituto de Cualificaciones, para su reconocimiento y posterior desarrollo de formación para el empleo y todo lo que tenga que ver con concienciar, crear publicaciones y herramientas que sirvan a las administraciones públicas y a los equipos técnicos para unificar ese desarrollo.

Hay algo que tiene mucho que ver con el elemento de la evaluación de la política pública ciclista. La primera es que la bicicleta y sus datos se incorporen a los observatorios y a todos los procesos de análisis de la movilidad, y otra es que esas evaluaciones se den. Lo que no tenemos aquí tampoco, y que en Francia ha supuesto una palanca muy importante, es un informe del impacto económico ambiental y social que puede tener la bicicleta en España. La elaboración de ese informe sería muy positivo tanto para justificar como para evaluar esas políticas públicas.

Respecto al medio centenar de parlamentarios, la verdad es que es una iniciativa que no conocía y que les invito a que reactivemos y volvamos a tomar las calles en bicicleta.

En cuanto a todo lo que tiene que ver con los incumplimientos, las normas, la señalización y el uso que hacemos del espacio público no han tenido en cuenta ni nuestra capacidad visual en bicicleta, ni nuestra velocidad, ni un montón de elementos que permiten que otras legislaciones, como el doble sentido ciclista en espacios pacificados y en espacios de tráfico motorizado reducido. En esos espacios podemos tener un doble sentido, en otros espacios se pueden colocar semáforos ámbar en ciclos rojos para otros vehículos. Si todas esas adaptaciones no llegan, no se sorprendan del resto.

Respecto a la gestión municipal, yo entiendo que para los ayuntamientos es un esfuerzo enorme, también porque hasta ahora no ha habido ningún apoyo estatal. Si los ayuntamientos se ven reforzados, no solo las personas individuales utilizarán o harán uso de esas intervenciones municipales, sino que generarán colectivos ciclistas que analizarán, interpelarán y colaborarán con las administraciones públicas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 24

para generar cambios más significativos. Quizás se podría haber analizado en ese equipo de infraestructuras si las incorporaciones y las salidas son seguras, si generan mucha más vuelta o si son más directas. Todo eso habría que analizarlo.

En cuanto al confinamiento, espero que no fuera un espejismo, pero es verdad que la Abogacía del Estado tuvo que hacer una aclaración, y es que la voluntad del legislador era que los desplazamientos fueran individuales y en bicicleta siempre lo eran, pero, nos encontramos con Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que nos dijeron que si teníamos un coche en casa mejor que utilizáramos el coche que la bicicleta cuando la contaminación era un acelerador del virus. Siempre que se da un derecho a todos los transportes es necesaria una aclaración de la bicicleta, pero cuando lo que se quiere aplicar es una restricción no hace falta aclaración y en todos los transportes estamos incluidas. Pongo como ejemplo el Real Decreto de medidas urbanas, sobre la base del cual algunos ayuntamientos están adaptando sus ordenanzas y están estableciendo grandes zonas peatonales por las que se prohíbe tajantemente la circulación de bicicletas, mientras están circulando camiones de carga y descarga, coches a garajes y un largo etcétera de vehículos que nada tienen que ver con la intencionalidad del legislador, de la DGT —me lo aseguró ayer Pere Navarro en persona—, ni con la voluntad del ayuntamiento. Sin embargo, en la orden queda muy claro que no podemos circular y se nos ha incluido en todos los transportes, incluyendo también para todo lo positivo. Ahí invito especialmente al Grupo de Unidas Podemos a participar en el Grupo interparlamentario por la bicicleta, ya que no ha sido constante en el espacio.

Respecto al presidente, pues mire, sí, me gusta la invitación. Desde aquí invito a Pedro Sánchez a utilizar la bicicleta para dirigirse a cualquiera de sus destinos e igualmente a todos los parlamentarios y a todo el equipo de Gobierno.

En cuanto a la producción en España, los usuarios estamos totalmente dispuestos a potenciar eso. Hemos sido los grandes afectados en esa cadena de pérdida de valor de esos elementos que no nos llegaban y que nos han hecho esperar para mantener nuestras bicicletas o para adquirir una nueva, además, sin el apoyo del Gobierno.

No venimos aquí a imponer la bicicleta, pero ahora mismo la única libertad coartada es la de ir en bicicleta. Es un sistema que no nos ha tenido en cuenta, que constantemente pone en cuestión si podemos ir, si no podemos ir, o si podemos hacerlo con seguridad. Permítanme que yo aquí defienda esos intereses y no otros.

Respecto a la Ley de Tráfico, no me voy a centrar tanto en los artículos. Me va a disculpar, le responderemos por escrito esas aclaraciones sobre esos dos artículos en concreto. Me voy a centrar en el uso del casco, puesto que ha habido otra referencia. A mí me parece que es un tema que es importante aclarar. El casco no es obligatorio en ningún país europeo, la efectividad en esos casos que mencionaban es en velocidades por debajo de los 20 kilómetros/hora y siempre que no haya otro implicado en el accidente. Hay unanimidad en el sector, incluso en la Asociación de Marcas de Bicicletas que son los mismo productores de los cascos, somos los últimos interesados en obligar al casco. Lo que estamos proponiendo es la no obligatoriedad en ningún caso del caso. ¿Y por qué? Porque jurídicamente es una medida desproporcionada, que no nos protege y además nos puede poner en duda en la concurrencia de culpas o incluso reducir la indemnización en caso de accidente. Es una protección insuficiente, su obligatoriedad puede ser un efecto absolutamente disuasorio de los sistemas de bicicleta pública y, por tanto, no contemplamos en ninguno de los escenarios que se establezca como obligatorio.

En cuanto al ciclismo en carretera o al uso deportivo de la bicicleta, igual que pedimos adaptaciones para la ciudad, también pedimos una adaptación de las carreteras, acciones como la limpieza y ampliación de arcones, etcétera.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Vergara, muchísimas gracias por las explicaciones y por darnos la visión desde su colectivo y como experta, porque seguramente nos será útil para el trabajo legislativo de esta Comisión. Agradeciéndole de nuevo su tiempo y su interés en darnos esa aportación, la esperamos seguramente en otra ocasión para poder escucharla.

La señora **PRESIDENTA DE CONBICI, COORDINADORA EN DEFENSA DE LA BICI** (Vergara Román): Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Suspendemos unos minutos para recibir a los siguientes comparecientes. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 25

— DE LOS SEÑORES CARBAJO DE LA FUENTE Y DORREGO DE CARLOS (EN REPRESENTACIÓN DE LA FUNDACIÓN CORELL), PARA INFORMAR A LA COMISIÓN DE LOS ASUNTOS DE SU COMPETENCIA. (Número de expediente 219/000459).

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, tomen asiento para ir terminando.

Damos la bienvenida a don Javier Carbajo de la Fuente y a don Alberto Dorrego de Carlos que vienen de la Fundación Corell. La razón de que comparezcan en último lugar no es otra que la de que son ustedes de Madrid y los anteriores comparecientes de fuera. Como por las restricciones es más difícil viajar, pensamos que era más conveniente que ellos vinieran antes. Hace pocos días han estado en unas jornadas sobre este mismo tema que vamos a tratar hoy, así que parecía oportuno, sabiendo que lo tienen bastante trabajado, y habiendo escuchado a muchos agentes de este sector, escuchar sus opiniones sobre la Estrategia de Movilidad como paso previo a la futura ley que esperemos ver.

Tiene la palabra don Javier Carbajo de la Fuente.

El señor **CARBAJO DE LA FUENTE** (representante de la Fundación Corell): Señor presidente, es la primera vez que vengo y estoy con la ilusión de tratar de compartir el conocimiento que tenemos sobre la movilidad una fundación independiente, en la Fundación Corell.

Voy a hacer la presentación de la fundación, por qué hemos hecho un proyecto, cómo estamos organizados internamente, y luego Alberto, que ha sido el coordinador del grupo de trabajo, explicará el texto que hemos difundido, que son unas bases para una ley. Como fundación queremos ser participativos, poner un documento a debate y a partir de ahí tratar de resolver una necesidad que entendemos que es perentoria, que es que haya una ley de movilidad adecuada a estos tiempos.

La Fundación Corell se constituyó hace veintipico años y tiene origen en el asociacionismo empresarial de transportistas de viajeros y mercancías. Hacían transporte internacional, pero cuando se entra en Europa el asociacionismo pierde un poco el sentido y entonces una parte de ella se reconvierte en una fundación. La fundación es una fundación sin ánimo de lucro que está formada por personas independientes, expertas, que en algunos casos no son del sector del transporte, y lo que pretende es opinar y ser un foro de debate alrededor de la movilidad. Antes estábamos especializados puramente en transporte y ahora le hemos puesto apellidos, porque hay que tener siempre unos apellidos adecuados, que son movilidad, medioambiente y seguridad.

Dentro de este planteamiento que tenemos de parte de la sociedad civil y de ser independientes, creamos hace cuatro años un *think tank* de movilidad. El *think tank* de movilidad es un grupo de trabajo formado por unas veinte personas que nos reunimos cada tres o cuatro meses; tenemos unos ejes estratégicos de trabajo que son la transformación de la movilidad, la regulación de la movilidad, la economía del transporte y el área sociolaboral del transporte, que es una parte muy importante ya que tenemos problemas bastante habituales en temas de formación, en temas de creación de empleo de calidad, etcétera.

Dentro de esas cuatro áreas hay distintos expertos y en el año 2019, cuando se remata un proceso de volver a actualizar la ley, volver a actualizar el reglamento, pensamos que se necesitaba hacer algo nuevo. Algunas comunidades autónomas están haciendo algo nuevo en legislación, Francia también había empezado ya un proceso, está todo el mundo regulando esa nueva movilidad, todo el mundo habla de esa nueva movilidad pero la nueva movilidad no está regulada y está generando problemas de convivencia entre modos, porque también están los de las bicicletas pidiendo un cierto orden.

La Fundación, el *think tank*, al final eligió el camino de hacer una reflexión sobre cómo estaba la situación. El diagnóstico era que la regulación actual no estaba adecuada a los tiempos, es decir, está superada. Desde que aparecieron plataformas que ofrecen servicios que pueden sustituir a cualquier autoridad hasta la situación real del transporte individual se ha generado un movimiento de transporte individual, de transporte colectivo, cuando tiene que ser colaborativo y de comodalidad.

Ha habido muchos avances, quizás por los procesos concursales de legislación autonómica, lo cual genera unos problemas de gobernanza tremendos y unos problemas de ejecución del transporte. A ninguno de ustedes se le oculta que la movilidad no entiende si estás viajando cuándo entras en una autoridad y te sales a otra autoridad, porque lo que quieres es un servicio que sea genérico y que funcione. Por tanto, estamos ante un tema de gobernanza difícil desde el punto de vista no solo de movilidad de modo, sino también de autoridades, de los propios ministerios. Antes estaban hablando de Interior, pero nosotros en la fundación cuando hablamos de los temas de movilidad contamos muchas veces cinco o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 26

seis ministerios que son transversales, además de Bruselas. Hay un problema de gobernanza, y sin duda Alberto lo explicará.

Seguimos pensando en la fundación que la colaboración público-privada, sobre todo en el tema de viajeros, es un éxito, sin embargo la red de servicios públicos está anticuada y es ineficiente. Se están prestando servicios sin estudios a fondo de una movilidad nueva y de futuro. Por ejemplo, la desigualdad de la oferta en función de las ciudades está sin resolver, así como el tema de las DUM y de la intermodalidad de mercancías, está sin resolver la comodalidad y la intermodalidad en viajeros, faltan infraestructuras dedicadas. Después, cuando estábamos en pleno trabajo—que no va a ser objeto de esta comparecencia—, empieza el problema del COVID y el problema empresarial de caída real de la movilidad, en una parte muy importante por planteamientos de salud, que realmente ha afectado mucho al empresariado.

Me decían algunos miembros del *think tank* que si podíamos aprovechar la oportunidad para hablar de todo el tema de reconstrucción. Nosotros queremos hablar hoy de legislación, de reconstrucción yo creo que debe haber otra mesa, y si nos invitan hablaremos de ello, pero queremos hablar de esto. Como no teníamos capacidad como fundación para meternos en un tema de estos, hicimos un grupo de trabajo que ha dirigido Alberto Dorrego, porque el empeño de la fundación era elaborar un texto. El Mitma está trabajando muy duro y lanza muchos mensajes de que quiere regular, habla de una nueva ley, habla también de un plan de choque de movilidad, etcétera. Es decir, hay una serie de conceptos que están encima de la mesa y desde la Fundación lo que decíamos era: Vamos a elaborar un texto y a debatir. Le hemos llamado bases para una nueva ley de movilidad; no es una ley, son unas bases y como tal es discutible. En la presentación que hicimos hubo opiniones diversas, en la red ha habido también opiniones diversas, pero lo que decimos es que si desde nuestro punto de vista se necesita una ley, pongamos un punto de debate, nos han llamado y aquí venimos a contarlo. Iremos donde nos manden porque creemos que la movilidad no solo se ha demostrado fundamental desde el punto de vista de un país en crisis, como hemos estado con todo el tema sanitario, sino que es una necesidad de futuro para ser un país competitivo en cualquier estilo de economía y en cualquier estilo que tengamos de crecimiento y de modelo económico. La eficiencia viene basada en una movilidad eficaz de personas y de mercancías, y a partir de ahí seremos más o menos competitivos.

En la fundación nos hemos metido en este charco porque, como decía, esas cuatro áreas de regulación nos han hecho hacer este documento. Ahora vamos a trabajar y probablemente nos tocará acercarnos a la regulación de transición energética, ya que ahí la movilidad va a estar también afectada. No sé si tenemos recursos y capacidades, pero daremos nuestra opinión. De todas formas, hoy lo importante lo cuenta Alberto.

Nada más. Muchas gracias por vuestra atención.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Carbajo.

Don Alberto Dorrego, tiene usted la palabra, para exponer esas bases que nos querían contar.

El señor **DORREGO DE CARLOS** (representante de la Fundación Corell): Buenas tardes presidente.

Buenas tardes señorías. En primer lugar, quería dar las gracias por la invitación a participar en esta sesión parlamentaria. Es un honor para cualquier ciudadano, para cualquier profesional estar en esta casa, y lo va a ser muy especialmente para mí en mi condición de letrado de las Cortes Generales, que lo soy desde hace muchos años, y he estado muchísimos años en sesiones como esta; por tanto, es doblemente un honor para mí y lo es muy intensamente. Se lo agradezco mucho a nuestro presidente, a Ignacio López Cano, con el que estuve departiendo en unas jornadas que efectivamente se produjeron hace unas semanas y en las cuales tuvimos ocasión de presentar este texto, estas bases para la Ley general de movilidad sostenible, que creo que les han hecho llegar un ejemplar impreso, y con mucho gusto les enviaremos los que necesiten.

La idea fundamental que late en este texto, como ha señalado Javier Carbajo, ha sido la de partir de una premisa fundamental, y es que estamos ante una ley, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 y su normativa complementaria, que es una buena ordenación, fue una buena ley, una estupenda ley que ha regido los destinos del sector del transporte durante unos años y lo ha ordenado de una forma muy satisfactoria con un buen modelo, pero que se encuentra en un proceso de renovación manifiesto, evidente. Es una ley que se aprobó en un momento en el que no se había producido todavía en el ámbito de la Unión Europea la gran transformación legislativa, la liberalización del modelo de transportes terrestres que tiene lugar en los años noventa. Es una ley que tampoco participó de la gran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 27

revolución digital que se ha producido también a lo largo de estos últimos treinta años, piénsese, por ejemplo, lo digo a veces, que la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres de 1987 se aprueba en un momento en el que no existe siquiera Internet, es una ley por tanto que se encuentra con unas limitaciones muy considerables en este proceso de transformación digital.

Hay muchas propuestas encima de la mesa. Las grandes organizaciones empresariales del sector con las que tenemos una relación muy fluida, con ATUC que ha comparecido hace un rato en esta misma sesión, con Confibus que también ha estado aquí en Cámara en muchas ocasiones, han hecho propuestas en relación con esta materia, muy puestas en razón, muy sensatas, cada una desde la óptica correspondiente, y también hay ya en marcha un gran proceso de legislación por parte del Gobierno de la nación. El Gobierno ha lanzado a través del Ministerio de Fomento la consulta pública que se ha producido hace unos meses, en el mes de noviembre si no recuerdo mal, y según dijo la secretaria general del ministerio se han aportado hasta seiscientas alegaciones por parte de organizaciones, colectivos, etcétera, lo cual es enormemente positivo para hacer una gran ley o la ley que se necesita en esta materia. Incluso está en tramitación en esta misma Cámara una iniciativa legislativa, que fue una proposición de ley del Senado, sobre financiación del transporte urbano que tiene unos planteamientos, algunos de los cuales son muy coincidentes con lo que se plantea en el texto de la Ley general de movilidad y otros no, pero son unos planteamientos muy sensatos en relación con la cuestión de la financiación del transporte urbano.

Quisiera decir que, como ha también destacado Javier Carbajo, de lo que se trata es de hacer una ley, un texto, una propuesta para el debate que se articula con ese formato un poco de ley de bases, parecido al que sería en términos constitucionales el artículo 82.2 de la Constitución, servir un poco de guía para la regulación o para un desarrollo legislativo posterior. Es una propuesta que tienen ustedes encima de la mesa con sesenta y dos bases, en la que se abordan de una forma holística, de una forma un poco integral todos los aspectos de la movilidad con una estructuración globalista, una visión globalista, aunque pone mucho el acento en el ámbito, como es lógico, del transporte terrestre y muy particularmente transporte terrestre tanto de viajeros como de mercancías. Es una ley que se estructura, como pueden ver ustedes, en una serie de principios generales, en una serie de definiciones, que pone el acento en una cuestión capital, desde nuestro punto de vista, que es organizar la nueva gobernanza en materia del Sistema Nacional de Transporte, que tiene también como objetivo establecer una ordenación del transporte urbano en los entornos urbanos —ahora veremos un poco el nuevo enfoque que tratamos de realizar— en el entorno no urbano, e incorporar también otros elementos que generalmente han estado fuera de la regulación sectorial de transportes que son las infraestructuras del transporte —es una cuestión central que se traten de una forma conjunta las infraestructuras y la movilidad— y la movilidad de las mercancías.

Fundamentalmente, el objetivo que tiene la ley es tanto público como llamémosle sectorial o desde el punto de vista de la organización del sector. La movilidad es uno de los pasos que trata de dar esta ley. Creo que la ley que se apruebe finalmente por este Parlamento debe reconocer el derecho esencial de los ciudadanos a la movilidad como tal; un derecho esencial que debe ser trasunto del derecho fundamental a la libertad de circulación y que debe llevar como definición troncal el derecho de los ciudadanos a desplazarse por el conjunto del territorio con unas garantías de accesibilidad, de universalidad, de cohesión territorial y de calidad en su conjunto aceptables y verificadas por los poderes públicos, tuteladas por los poderes públicos. Este derecho esencial a la movilidad que se define, que se articula y que se trata de ordenar en la ley es el primer objetivo que persigue la norma, es decir, garantizarlo tanto en el ámbito del transporte urbano como en el transporte interurbano o el transporte no urbano, por decirlo de otra manera, o supaurbano. Otro objetivo es hacer un sector fuerte en el ámbito de la movilidad, un sector competitivo, un sector capaz de desarrollarse internacionalmente, un sector capaz de estar en todos los grandes mercados, en una estructura de mercado cada vez más globalizada en la cual es preciso contar con empresas sólidas, para lo que es fundamental contar con las suficientes herramientas de seguridad jurídica y mecanismos de financiación por parte de las administraciones públicas.

En lo relativo al modelo de gobernanza, naturalmente podríamos estar hablando toda la tarde de cada uno de los capítulos, pero daré solamente unas pequeñas pinceladas en el tiempo que tenemos asignado, sabiendo que tienen ustedes el texto a su disposición. En el capítulo de la gobernanza fundamentalmente tratamos de partir de la evidencia de que estamos ante una realidad muy compleja en nuestra estructura constitucional, eso es evidente, en la que ya no solo comparten títulos competenciales el Estado y las comunidades autónomas, sino las entidades locales que tienen una presencia importantísima en materia de transporte de viajeros, particularmente en general y muy especialmente en los entornos donde se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 28

produce la mayor necesidad de una ordenación sofisticada que es en el mundo del transporte urbano. Por ello esta complejidad ha de gobernarse, y ese ha sido uno de los objetivos importantes que tiene la ley, dentro del absoluto respeto por supuesto al modelo constitucional de distribución de competencias que existe en nuestro sistema jurídico.

El nuevo modelo de gobernanza, por simplificarlo mucho, se podría dividir en dos partes. Por una parte nos encontraríamos con el ámbito estatal, en el cual la idea central es la de construir un concepto que se denomine el sistema nacional de movilidad, algo similar a lo que se construyó con bastante éxito, con sus imperfecciones y con sus dificultades, en el ámbito del Sistema Nacional de Salud, en el cual todos los recursos públicos y privados que están orientados hacia el desplazamiento de las personas y mercancías, formen parte del Sistema Nacional de Salud y, por consiguiente, sean objeto de un tratamiento integrador y unitario en su gobernanza. Este sistema nacional de movilidad ha de tener unos mecanismos de gobernanza también razonables, basados fundamentalmente en la cooperación administrativa, con una estructura que bien pudiera ser una entidad que nosotros denominamos el consejo interterritorial del sistema nacional de movilidad con una serie de órganos, con una serie de comisiones, de subcomisiones en función de los distintos modos de transporte. También pensamos en los órganos de participación, una comisión general de transporte en la que participen todos los agentes que están involucrados en este sector, fundamentalmente las grandes empresas operadoras, organizaciones sindicales, los distintos *players* del modelo, y una entidad que hemos configurado como una agencia estatal de planificación y de evaluación de la movilidad, de carácter eminentemente técnico y orientada precisamente a servir de soporte a lo que debe ser el *leitmotiv* en el ámbito nacional, que es la planificación integrada. La planificación ha de ser un elemento, un objetivo que tenemos que perseguir, por supuesto con una aprobación al final cooperativa pero con una planificación integrada de los distintos modos en unos planes que definimos y que tratamos de articular en esta propuesta que les formulamos a ustedes.

En el ámbito urbano —hemos hablado del ámbito estatal— también hacemos una propuesta en relación con la gobernanza mucho más concreta, diría yo. La propuesta que se hace en el ámbito del transporte urbano y de la movilidad urbana, aún más concreta, y más atrevida si quieren ustedes, es construir y expandir al conjunto de los municipios o de los territorios españoles una idea que es el de la conurbación, es decir, que el transporte, la movilidad en los ámbitos urbanos no se produce, no se desarrolla en un entorno municipal. Esa visión de un entorno municipal ha quedado muy superada por la realidad, ya que la movilidad en el entorno urbano hoy se desarrolla en entornos más amplios, en las conurbaciones de una forma integrada, y así lo ve además la Unión Europea que define el concepto de conurbación y que apuesta por el concepto de conurbación, superando la idea municipal en sentido estricto. Lo que nosotros proponemos es extender lo que entendemos que ha sido un modelo de gran éxito, por ejemplo en Madrid, en el Consorcio de Madrid o en Barcelona con TMB y en otras conurbaciones existentes en España, de forma universal al conjunto de los grandes espacios urbanos existentes en España, de manera que se propone que en todas aquellas conurbaciones, agregaciones de municipios de más de 100 000 habitantes exista una figura que llamamos, por denominarla de alguna manera y por tener un sentido un poco amplio, entidad titular del servicio que recibirá la competencia, será la entidad titular del servicio público de la movilidad urbana. Cuando esas conurbaciones, que son de constitución necesaria, son superiores a 300 000 habitantes la idea es que participarán en ellas las comunidades autónomas y el Estado, como modelo de éxito. Todo ello, sin perjuicio de que por supuesto su ordenación, su regulación legal, su forma jurídica, su estructura se pueda definir, se deba definir por la legislación de las comunidades autónomas, que es la apropiada para hacerlo o la que es constitucionalmente idónea para poderlo hacer. Este es un poco el modelo en el cual lo que entendemos es que estas entidades titulares del servicio han de recibir las competencias integrales, no solo para el transporte de viajeros terrestre, sino también el transporte de viajeros por otros medios, por metro, cercanías, el transporte incluso marítimo, fluvial, transporte por cable. Todos los modos de transporte existentes en el entorno urbano de la conurbación deben formar parte de una única competencia atribuida a la entidad titular del servicio y con un modelo esencialmente de servicio público, todo ello conforma un servicio público. Un servicio público que naturalmente, como han sucedido hasta ahora y es evidente que tiene que seguir o es razonable que tenga que seguir sucediendo, tiene que tener formas de gestión distintas, es decir, formas de gestión directa en muchos de los modos, con empresas, con entidades que han funcionado perfectamente y con una gestión indirecta a través de los modelos de colaboración público-privada por todos conocidos, si bien bajo un principio que tiene que ser el de la naturalidad entre esas formas de gestión basadas en la eficiencia y en la transparencia, de manera que unos y otros *players* conozcan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 29

cuáles son las condiciones y puedan acceder en igualdad a la prestación de esos servicios de una manera, insisto, transparente, neutral y objetiva. Esa es un poco la propuesta que se hace en el plano normativo.

También se apuesta por la integración de los servicios. Es muy importante romper esa lógica tan fragmentada en los servicios de transporte urbanos, de manera que no estén condicionados o que no tengan necesariamente que estar basados en un modo de transporte, sino que puedan integrar un conjunto mucho más amplio de ellos.

Atendiendo a la indicación del presidente también abordamos la cuestión de la financiación de transporte urbano en el texto. Se hace una propuesta, que no es muy diferente de la que les ha planteado el representante de ATUC, de creación de un fondo de movilidad urbana sostenible con una serie de mecanismos de distribución, y también se hace una regulación de algo muy importante que es la movilidad individual. Este texto apuesta claramente por la movilidad colectiva pero en convivencia con la movilidad individual, sobre todo la movilidad individual de última milla, en la cual creo que tenemos que dar una ordenación muy distinta a la que hay ahora y mucho más organizada y publicada de los vehículos de uso compartido, que son una herramienta de futuro fundamental pero tienen que ordenarse desde una perspectiva también de colaboración público-privada.

Dos pinceladas que me gustaría abordar, que es el otro eje troncal, que es el de la movilidad en el ámbito no urbano. Lo que se plantea en este proyecto de bases de movilidad sostenible es la bondad del sistema concesional que tenemos en España de colaboración público-privada, como ha indicado Javier Carbajo; una estructura, una forma de gestión del servicio que ha dado grandes frutos a lo largo de los últimos años y que debe mantenerse al ser siempre el transporte interurbano un servicio de interés económico general y que tiene que garantizarse en condiciones de accesibilidad, universalidad y de calidad adecuadas. Para ello, el sistema puede mantenerse en el formato que tiene, pero incorporando claramente la regulación adecuada de las obligaciones de servicio público, en el sentido de que hay una gran parte del territorio nacional que no tiene la accesibilidad suficiente y no se aporta la cohesión suficiente dentro de ese territorio. Por tanto, los contratos deben reflejar claramente las obligaciones del servicio público, recogerlas además con carácter permanente, contractualmente de una forma determinada, revisables automáticamente, porque ello constituye la garantía de que esos servicios se van a prestar en las condiciones adecuadas con una gran reestructuración. La propuesta que se hace es muy importante en el terreno de hacer una actualización, le llamamos nosotros, de la regulación del sistema concesional, que tiene muchos problemas en la actualidad; hay déficits, problemas del día a día que hacen, por ejemplo, que a día de hoy el ministerio no tenga renovadas todas las concesiones que deberían estar renovadas, porque se producen enormes conflictos con los operadores. Tenemos una inmensidad de concesiones tanto estatales como en las comunidades autónomas que se renuevan y se prorrogan con una situación jurídica de altísima indefinición, muy negativa para el sector y con graves problemas. Hemos tratado de poner remedio a algunas de esas cuestiones, regulando un mayor rigor en el sistema de adjudicación de esas concesiones, también tratando de buscar un concepto que son las áreas de prestación del servicio, que es tratar de hacer que las concesiones sean de un ámbito territorial más grande y que además de la propia modalidad o del mero transporte de viajeros, incorporen elementos como son los intercambiadores, las estaciones, las infraestructuras de todo tipo, etcétera. Es decir, incorporar elementos de gestión de infraestructuras que pueden ser enormemente valiosas, de una forma integral, superando la típica concesión meramente lineal en su funcionamiento. Este es un elemento verdaderamente fundamental junto con la renovación del sistema contractual. Finalmente, la ley tiene una ordenación del sistema de infraestructuras de la movilidad, como he dicho, y también de la cuestión de la movilidad de las mercancías. Son temas que se van un poco de lo que es estrictamente o más propiamente la movilidad de viajeros y, si quieren, los podemos abordar en las preguntas cuando ustedes quieran.

Perdón por la extensión y muchas gracias por la amabilidad, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: De nada, muchísimas gracias. Soy consciente de que son muchos temas, complejos todos, y que es complicado sintetizarlos; nos ha pasado con los otros dos ponentes también. Vamos a pasar al turno de los grupos. Comenzamos con el Grupo Parlamentario Mixto, señor Martínez Oblanca, tiene usted la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente, y gracias también al señor Dorrego de Carlos, al señor Carbajo de la Fuente, asturiano, por su comparecencia y gracias sobre todo a la actividad de la Fundación Corell por sus trabajos analizando la legislación, tanto en materia de transporte de viajeros como de mercancías, y por su advertencia sobre la necesidad de disponer en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 30

España de leyes actualizadas. Es una satisfacción apreciar la existencia de un inequívoco compromiso cívico en una materia que es clave para la sociedad.

La verdad, don Javier, es que como gijoneses que somos usted y yo, al hablar de estos temas de movilidad sostenible lo que me pide el cuerpo es sacar a colación el asunto de la futura Estación Intermodal de Gijón que nos ocupa ya desde hace décadas, pero lo que corresponde es poner en valor el empeño de la fundación para elaborar estas bases para una ley general de movilidad sostenible. Yo les pediría una reflexión sobre uno de los elementos críticos al hablar de estos temas, que es el problema que supone acometer una actualización de un marco legislativo en el que existe un variopinto escenario competencial, cosa que añade mayor complejidad al asunto. Por ejemplo, entre otras variantes, el transporte de viajeros por carretera es competencia autonómica, el de ferrocarril es prácticamente todo del Estado salvo algunas comunidades como es el caso de Cataluña, el marítimo es compartido por unos y por otros, y como apuntaba el señor Dorrego, también los ayuntamientos, efectivamente, tienen una cuota de protagonismo con sus medios de transporte.

Me agrada, y además me parece una idea muy interesante, la concepción novedosa que plantean ustedes de creación de un sistema nacional de movilidad, con esa derivada del consejo interterritorial y diferentes órganos representativos y esa agencia planificadora que formulan ustedes en su propuesta. Por lo tanto, más que preguntar voy a acusar recibo de esta interesantísima publicación, este documento con el compromiso de revisarlo y, en la medida de lo posible, atender desde las Cortes esa necesidad de poner la movilidad sostenible en el siglo XXI. De todas maneras, señor Dorrego de Carlos, usted conoce esta casa y sabe cómo funcionan los tiempos parlamentarios, con lo cual les pido sobre todo tenacidad y empeño para llevar a efecto estas cuestiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor López-Bas, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Quiero saludar y felicitar a los señores Carbajo y Dorrego por el trabajo, sobre todo por el documento que hoy nos han entregado. Debo decirles que lo conocía a través de su página web y creo que es de valorar que, desde un punto de vista jurídico y entiendo que también por la cualidad de letrado de las Cortes, han hecho un trabajo muy serio, solvente, fundamentado de lo que serían unas verdaderas bases de una ley que luego hay que desarrollar en su regulación correspondiente. Sí me interesa saber por eso precisamente, porque además entiendo que están ustedes en ello, que existe un anteproyecto de ley que en su momento ya ha estado en exposición pública, si estas bases, estas iniciativas, estas inquietudes que ustedes han plasmado en ese documento son compatibles, se han recogido en ese anteproyecto, y sobre todo en el aspecto procedimental nos interesaría saber, al cuerpo legislativo que hoy representamos quienes aquí nos sentamos, qué iniciativas todavía procedimentalmente podrían tener cabida o recogida en ese texto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, don Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia del señor Carbajo y a su vez del señor Dorrego, que está en su casa, usted no sólo es letrado de la casa sino que ha ejercido diferentes responsabilidades y desde mi grupo histórico me piden trasladarle todo su reconocimiento y su agradecimiento en el trabajo de esta casa.

No voy a hacerles ninguna pregunta, sí algunas reflexiones y consideraciones y sobre todo agradecimientos, agradecimientos a la fundación por este trabajo. Esta tendría que ser una situación no excepcional, el que fundaciones desde el ámbito privado con un interés para que prosperen diferentes proyectos y visiones de sociedad, hagan trabajos serios, rigurosos para que los aporten y los aporten también al legislador en la medida que podamos aprovecharlo. Por tanto, quiero agradecer el trabajo a la fundación y a todas las empresas que lo posibilitan, no las voy a nombrar, alguien puede pensar desde su óptica que buscan algún interés empresarial, pero yo estoy seguro de que no es así. Este concepto de responsabilidad social-empresarial que se plasma en algunas de estas fundaciones yo creo que tiene

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 31

mucho recorrido y una parte de la colaboración público-privada que también ustedes fijan en sus bases nosotros la compartimos y también se puede extender a este ámbito.

Dicho esto, yo no conocía el documento, he echado un vistazo ahora a las sesenta y dos bases. Plantean algunos temas interesantes, otros ya les digo que nosotros los vemos con una cierta preocupación, sobre todo en el ámbito competencial. No les engaño, cuando ustedes hablan del sistema de gobernanza, por ponerles un ejemplo, no he tenido tiempo de leérmelo todo, porque lo he recibido ahora, pero cuando dicen que el Sistema Nacional de Movilidad tendrá que informar los planes integrales de movilidad urbana relativos a las conurbaciones de población superior a 100 000 habitantes, nosotros entendemos que esto sí que es un conflicto competencial sobre el cual nos va a ser muy difícil estar de acuerdo, más allá de que podamos compartir algún elemento de coordinación. También nos parece muy interesante y nos preocupa que se regulen algunas bases en cuanto a la movilidad de las personas en el entorno no urbano. Este es un aspecto también a desarrollar y mejorar. Hay que decir que a lo largo de los últimos años se ha hecho un esfuerzo —y también se ha hecho en Cataluña de forma muy importante—, pero en todo caso tenemos camino por recorrer. Lo recepcionamos, lo estudiaremos, lo tendremos en cuenta y también con la misma libertad si tenemos alguna duda contactaremos con su entidad para poder enriquecernos mutuamente.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, doña Martina Velarde Gómez, tiene usted la palabra.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Gracias presidente y gracias también al señor Carbajo y al señor Dorrego.

En primer lugar, mi grupo quiere agradecer la labor para conseguir que el transporte de pasajeros y mercancías por carretera sea un transporte sostenible, respetuoso con las personas y con el medio ambiente, adaptándose a los nuevos tiempos en los que estamos y también que sea seguro. También queremos agradecer y muy especialmente desde aquí el trabajo realizado por los y las transportistas para hacer llegar a nuestras casas todos esos alimentos que necesitamos, especialmente en los meses que hemos tenido este año de confinamiento, los más duros de la pandemia. Nosotras creemos que el consumo de proximidad es el mejor, pero a veces no es posible y estamos muy agradecidas a esa labor. También sabemos que nuestra red ferroviaria es todavía insuficiente y que hay sitios a los que no se puede acceder en tren, entonces gracias a la labor de esos y esas transportistas se puede abastecer también a los pueblos de lo que llamamos la España vaciada.

Por otro lado, el transporte por carretera es un sector muy poco equilibrado por lo que respecta a la presencia de mujeres. De acuerdo con la plataforma europea Women in Transport, solo el 22% de la fuerza de trabajo en el sector de transportes europeos son mujeres. Entonces nos gustaría saber su opinión sobre algunas medidas propuestas por esta plataforma o que tengan ustedes para mejorar la presencia de mujeres en el sector, así como la calidad, la igualdad en los entornos profesionales para asegurar esa presencia en todos los niveles de los puestos de mando.

También entendemos que el transporte es uno de los sectores más contaminantes, incluyendo los niveles de todos los medios, tanto de mercancías como de personas; el transporte de mercancías es necesario para el traslado de bienes de consumo pero su impacto en las emisiones es muy relevante. En este sentido nos gustaría conocer su punto de vista sobre las propuestas de evitar un transporte que sea ineficiente o viajes sin carga, adoptar modos de transporte que sean más limpios —de hecho el impacto del transporte en el medio ambiente se reduciría un 4,5% si solo el 50% de las mercancías que hoy día se transporta por carretera pasaran a redes ferroviarias—, utilizar fuentes de combustibles más limpias, así como los tamaños de vehículos y las rutas apropiadas. También nos gustaría saber qué opinión le merecería el hidrógeno como combustible de camiones y qué viabilidad le ve de cara a futuro. Asimismo, el hecho de instalar las unidades de producción cerca de los lugares de mayor concentración de clientes o lugares de suministros que tengan más demanda, así como la mejora de la eficiencia energética, vehículos más aerodinámicos, neumáticos más anchos para reducir el peso y la resistencia, reducir los tiempos de espera también y reducir la velocidad. Nos gustaría conocer su postura en alguna de estas cuestiones.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 32

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Cristina Esteban Calonje, tiene usted la palabra.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Carbajo, señor Dorrego. Este plan que nos presenta, este *think tank* que nos presenta la Fundación Corell es un plan que se ve muy bien sobre el papel y desde luego es mucho más racional que el modelo que tenemos actualmente, pero es una realidad que vivimos en un reino de taifas ahora mismo en España, donde todo el mundo quiere competencia sobre todo y esto chocaría con el espíritu de cogobernanza que proponen en su plan. Al señor Bel le interesaba pero por el motivo contrario de lo que nos interesa a nosotros. A nosotros nos interesa que sea igual para todos los españoles y que todos tengan acceso a la misma buena movilidad.

Una cosa que sí me ha chocado es que en este plan inciden mucho en la regulación y en la integración del transporte de mercancías. Pero ¿por qué excluyen de una manera tan radical el transporte discrecional? Proponen un fondo estatal para la modernización de la flota y excluyen el transporte escolar, y sobre todo el transporte escolar es importantísimo en las zonas despobladas y montañosas con poca conexión, con poco mantenimiento de carreteras, expuestos a las inclemencias del tiempo y son precisamente los que requieren unas flotas más modernas y adaptadas. Me gustaría que me pudiese aclarar por qué están apartados del plan. Y de ser viable eso que están proponiendo, el tema que le digo de todas estas competencias, supracompetencias y todas estas administraciones superpuestas, qué plazo de implantación sería necesario, no sé si lo han valorado, o si creen que se podría hacer por fases.

Por otro lado, hablan en determinados casos de nombrar a profesionales independientes, pero en estos tiempos de unos ministerios paralelos y tan opacos ¿ustedes creen que es posible nombrar profesionales independientes? Ahí tenemos el ejemplo del Consejo General del Poder Judicial donde todos se han puesto de acuerdo, pero no precisamente por una independencia política, entonces es difícil encontrar independencia.

También quería saber si han estudiado el abono transporte a nivel nacional. Por ejemplo, que un abono interurbano en Madrid lo pueda utilizar cualquier ciudadano también en Bilbao, en Sevilla o en cualquier ciudad de España. Y respecto a la carta de porte electrónico, ¿qué validez internacional tendría? Porque ahora tras el *brexit* están experimentando muchos problemas de burocracia, entonces ¿solucionaría el problema que en Reino Unido se reconociese esta carta? Por último, me gustaría preguntarle qué opinión les merece el proyecto Hyperloop para conectar el transporte de mercancías desde el puerto de Valencia a Madrid y a Bilbao.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, don Mario Garcés, tiene usted la palabra.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN**: Muchísimas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, darles la bienvenida tanto al señor Carbajo como al señor Dorrego, casi es una osadía, primero por su profesionalidad, por su capacitación, por su experiencia durante años, pero es que además darle la bienvenida a un letrado en Cortes es casi, insisto, una especie de herejía. Muchísimas gracias por el trabajo que has hecho Alberto Dorrego en esta casa y el trabajo que sigues haciendo fuera a favor de la sociedad civil y desde luego de sectores muy importantes de la sociedad.

Dicho eso, aquí se han hablado muchas cosas, yo he escuchado comentarios sorprendentes, pero bueno, no es el día de hacer hoy precisamente debate político aunque algo diré después de algunos comentarios que acabo de escuchar. Vamos a hablar de tres planos, por concretarlo, el plano de lo que es la planificación y la gobernanza, y me vais a perdonar que ya empiece diciendo que el término gobernanza es un término absolutamente inadecuado. No debemos entrar en el nominalismo político de algunas formaciones políticas. La gobernanza es una forma de gestión interna, no tiene nada que ver con la distribución de competencias, que para eso ya tenemos un viejo y desde luego vetusto sistema de distribución y vertebración competencial, que nada tiene que ver, como digo, con los sistemas gerenciales norteamericanos. Pero aquí como estamos entrando permanentemente en el nominalismo hemos entrado también en ese juego y en lo que es la planificación. Y lo decía muy bien el señor Bel, a propósito, yo no solamente hablo en nombre de mis históricos, hablo en nombre de mis presentes, como no puede ser de otra manera, porque el Partido Popular es histórico y auténtico, por lo tanto tenemos todos los que tenemos y desde luego agradecemos la presencia de todos los que estáis aquí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 33

Dicho eso, sí que me gustaría que explorásemos la vía jurídica para poder dar explicación cabal y constitucional a cómo sería ese modelo, es decir, me parece muy bien avanzar hacia un modelo de integración cooperativa, pero sabemos que al final hemos ensayado prácticamente todo, y los que hemos participado en procesos de elaboración de leyes sabéis que hemos hecho prácticamente de todo, desde sistemas de instituciones consorciales, hasta instituciones fundacionales de base mixta, sociedades de economía mixta o no, con participación o no del sector privado, pero ¿cómo podríamos integrar? En eso tiene toda la razón el señor Bel y también la señora representante de VOX, pero por razones evidentemente diferentes; lo mío no se coloca ni en un sitio ni en otro, lo mío se coloca en la racionalidad constitucional. Me gustaría saber desde la perspectiva de la racionalidad constitucional, porque yo no voy a proponer una modificación evidentemente de la Constitución en este momento respecto al modelo autonómico, cómo puede encajar un modelo cooperativo sobre la base de cuáles serían los fundamentos técnico-constitucionales para construir ese modelo de gerencia —mala gerencia—, ese modelo de gestión pública compartida entre las diferentes administraciones públicas.

En segundo lugar, el segundo plano es el de la contratación. Yo he tenido responsabilidad en ese ministerio, como saben los comparecientes, y es verdad que cada vez que se producía la extinción de un contrato más allá de las posibles prórrogas o ampliaciones contractuales, siempre se abría un debate respecto a cuál tenía que ser el proceso de contratación, cuáles tenían que ser los criterios de solvencia, de capacidad, pero sobre todo cuáles eran los criterios de valoración. Y sí que me gustaría saber, a la luz fundamentalmente de los problemas de financiación que hay, cuáles serían los criterios, qué peso considerarían que tienen que tener desde el punto de vista de la ponderación relativa, porque evidentemente influyen mucho en un mercado que está muy compartimentado.

Por último —ya acabo—, el tema de la financiación, no sin antes decir que me parece muy bien, bienvenido VOX al mundo de las agencias independientes. Ahora hablamos aquí de que es muy bueno que haya profesionales independientes, tuvieron una oportunidad maravillosa de votar en contra del Decreto-ley del Fondo de resiliencia, pero votaron a favor de un modelo de gestión pública puro y duro. Pero dicho eso, sí que me gustaría saber cómo se puede cohonestar, cómo se puede conciliar un modelo de estabilidad financiera, que es lo que proponéis —es normal, yo haría lo mismo—, o sea, me gustaría tener estabilidad económico-presupuestaria durante cuatro, ocho años para garantizar cuáles son los flujos monetarios, flujos financieros que me llegan, con el principio de anualidad presupuestaria de la legislación presupuestaria que, como bien sabéis, y lo hemos hablado muchísimas veces, limita mucho evidentemente el margen de financiación.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para terminar, por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Susana Ros Martínez, tiene usted la palabra.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Gracias, señor presidente.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista gracias a la Fundación Corell, a sus representantes comparecientes hoy en esta Comisión por sus reflexiones y aportaciones en aras a hacer posible una realidad tan necesaria en nuestro país, como es la movilidad sostenible y financiación del transporte público.

Es evidente que el transporte se ha erigido en una actividad de vital importancia para un normal desarrollo de los procesos productivos y para el bienestar de la ciudadanía. Para las y los socialistas es importante que el diseño de un nuevo modelo de movilidad tenga el mayor consenso posible con todos los agentes del sector, con los partidos políticos, agentes sociales, comunidades autónomas y también ayuntamientos. Es necesario, por tanto, incentivar un transporte menos contaminante que permita una movilidad más sostenible en nuestros municipios y territorios, en aras a esa Estrategia de Movilidad Sostenible Intermodal y Conectada, pero también teniendo en cuenta el reto del cambio climático y las posibilidades que ofrece la digitalización. A nadie debería sorprenderle que unas nuevas bases de movilidad tendrán que estar alineadas con la transición ecológica de la economía y la sostenibilidad en todas sus vertientes, y prueba de ello, como ustedes también lo han mencionado, es lo que está haciendo este Gobierno y concretamente el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, porque una de las claves del ministerio es la apuesta por esa movilidad más inclusiva, segura, sostenible y digital.

Como se ha recordado, el año pasado el Mitma planteó su estrategia de movilidad, como ustedes han citado, en una nueva ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público. El proceso de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 34

tramitación se inició con un diálogo abierto que ha tenido centenares de aportaciones, como usted ha mencionado en su exposición, concretamente se han recibido 647 propuestas, a través de más de 300 aportaciones, concretamente creo que 306, tanto de empresas, asociaciones empresariales, profesionales y ciudadanos, como de administraciones públicas o universidades. Esta participación por supuesto viene a manifestar la importancia de la comunicación activa entre las administraciones y la sociedad civil y el interés general que la movilidad sostenible despierta en la sociedad española. Ustedes nos han hecho llegar el documento de esas bases que fueron conclusión de una jornada que realizaron el pasado mes de abril y que les tengo que felicitar por la magnífica organización de esta jornada. Conozco perfectamente las conclusiones porque las he leído a través de su página web y también el presidente de esta Comisión asistió a esta jornada y nos ha informado, y también porque en la clausura la directora general de Transportes, María José Rallo, informó de las actuaciones del ministerio y cómo este anteproyecto debe ser un ámbito de participación de todas las administraciones pero también de todos los sectores y de la ciudadanía. En función de su trabajo realizado en estas bases de esta jornada, me gustaría que nos hicieran alguna aportación sobre la digitalización, cómo la tecnología puede mejorar y facilitar la gestión del transporte, hacerla más eficiente y mejor planificada. También me gustaría que nos pudiesen aportar propuestas sobre los beneficios que para ustedes puede aportar una ley estatal que ustedes consideran que tiene que ser muy ambiciosa con la gobernanza, con la movilidad, que en muchos casos tiene competencias metropolitanas y locales.

Finalizo. Si hablábamos de la importancia del transporte, del ejemplo y de experiencias, quiero terminar felicitando a la Fundación Corell por una iniciativa que tiene. Es evidente la labor del transporte por carretera para el bienestar social, y la iniciativa por la que les felicito —por poner en cuestión la participación de la mujer, que todavía necesitaría ser más amplia en un sector ampliamente masculinizado— es la experiencia de la exclusiva servicios logísticos sociales para la España rural. Las mujeres somos el 51 % de la sociedad, no pueden desperdiciar tanto talento.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al turno de los comparecientes. Ya sé que les han planteado muchas cuestiones, pero tienen entre cinco y diez minutos para contestar y tendrán que intentar acotarlas lo máximo posible.

El señor **CARBAJO DE LA FUENTE** (representante de la Fundación Corell): Nos vamos a repartir las contestaciones, yo voy a contestar algunas y otras las va a contestar Alberto Dorrego.

Cuando nosotros desde la fundación dentro del área de regulación pensamos que es necesario dar una opinión como una fundación independiente, con un grupo de trabajo de técnicos que van desde las universidades hasta las empresas, los proveedores, gente de la Administración, pensamos que tenemos la capacidad de dar una opinión independiente, que probablemente no guste a parte del sector o a lo mejor sea una cosa complicada, pero lo que yo creo que hay que hacer es dar opinión y poner un papel encima de la mesa y es lo que hemos hecho. Nosotros cuando nos aproximamos a este tema pensábamos que había que atacarlo con mucha generosidad, porque lo primero que surgió cuando el equipo de trabajo se puso a trabajar fue todo el tema competencial y todo el tema de gobernanza, y dijimos: 'Entonces tiramos la toalla, como eso no tiene solución o no está al alcance de una fundación dar opinión de esto, no nos metemos'. Pero es que creemos que es totalmente oportuno en una transición del tamaño que tiene en estos momentos por la crisis y por cómo está avanzando la sociedad en términos de tecnología y en términos de medio ambiente. El sector es un servicio esencial —nadie ha dicho que no es esencial la movilidad de las personas— y si es un servicio esencial habrá que atacar cómo resolver el problema, porque si dejamos con una regulación, como decía Alberto, que no ha tratado Internet, pues dices: 'estamos mal'. Entonces, dijimos: 'bueno, vamos a poner un papel'. La oportunidad de la legislación y la oportunidad de los calendarios es un tema de generosidad y es un tema de trabajo conjunto. Aquí está el Legislativo, que puede poner interés o no. Nosotros decimos que es necesario. ¿Por qué es necesario? Porque el sector tiene que acometer. Antes se decía que el sector contamina mucho. El sector tiene mucha cuota de mercado, tanto en personas como en mercancías, porque es eficiente, y el que mucho hace mucho contamina. No es un día para entrar en porcentajes, pero a lo mejor porcentualmente no es el que más contamina, pero sí es el que más inversión va a tener que hacer para renovarse. Y entonces ya empezamos con el planteamiento de decir: vamos a acometer inversiones con una regulación moderna y actual que tire para adelante y que dé luz a los que les toca invertir o seguimos pensando que no tenemos una legislación actual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 35

Entonces, hay que tratar este tema junto con la necesidad de digitalización, porque el ciudadano no entiende que haya temas claros de geografía, vamos a llamarlos de geografía. Es decir, aquí, en Madrid, vivimos muy bien, con un consorcio que se preocupa de la región de Madrid, pero que inclusive se preocupa de la comunicación con las provincias de al lado: resuelve la comunicación con Ávila, resuelve la comunicación con Segovia, resuelve la comunicación a través de acuerdos, a través de una generosidad y de una colaboración. Entonces, vamos a seguir manteniendo el papel y vamos a seguir manteniendo el interés en el debate y el interés en que esto mejore.

Yo voy a contestar algunas de las preguntas directas que se han formulado. Desde luego, no toca hablar hoy de la estación de Gijón —no hablaremos de ello y, además, se ha ido ya el diputado—, pero sí toca el tema del empleo de la mujer. El empleo de la mujer está avanzando muchísimo en el sector. La conducción ya no es un problema. Los vehículos son modernos y son cómodos, ya no es un tema de fuerza. Es un sector que está dando entrada a las mujeres en conducción y en la parte técnica y de formación, pero consideramos necesario en este momento que se aumente la formación profesional de técnicos para el sector. El otro día se sacaba una de autoescuelas, pero que no es exactamente para el sector de movilidad. Tenemos interés en que salga algo en ese asunto, es decir, la Fundación tiene un área sociolaboral que se ha reunido varias jornadas con los sindicatos y que está trabajando bastante a fondo este tema. Como en todo, no hay soluciones para mañana pero sí hay un enfoque claro de esa cuestión.

En el tema de mercancías, también se ha tocado todo lo relativo a la digitalización para pasar fronteras. Ahora, con el tema de Inglaterra, es una de las cuestiones que trataremos. Una de las patronales que dio origen a esta fundación está trabajando en esto, y es ASTI, la de transporte internacional.

Yo había anotado por aquí también los temas relacionados con la digitalización. Los temas de gobernanza los comentará Alberto. Me gustaría dar una pincelada desde el punto de vista de industria. Los empresarios y las asociaciones se dirigen a nosotros para decirnos que la digitalización es necesaria. Hay casos palmarios, como los carriles bus-VAO, por ejemplo. Si se digitalizaran y, en lugar de carriles bus-VAO de hormigón, se hicieran carriles bus-VAO digitales, con carriles reversibles, sería perfecto, se mejoraría la eficiencia y se ganaría capacidad de oferta. A esto le llamamos un círculo virtual de las infraestructuras. Si inviertes en infraestructuras y en tráfico con una buena digitalización, mejoras velocidades comerciales, mejoras la calidad del servicio, atraes personas, atraes viajeros y es un círculo virtual que, a través de una pequeña palanca de inversiones en infraestructuras digitalizadas, consigues disminuir el número de vehículos privados, porque el transporte público da más calidad y mejora el medio ambiente, es decir, se acaba con esas preocupaciones. En los planes que estamos leyendo estos días se habla bastante de digitalización. Esperemos que se pueda llevar a la práctica.

Otro tema...

El señor **PRESIDENTE**: Tenga en cuenta el uso del tiempo.

El señor **CARBAJO DE LA FUENTE** (representante de la Fundación Corell): ¡Con lo importante que es el tema de la gobernanza!

El señor **PRESIDENTE**: Si no lo digo, sé que se consume el tiempo.

El señor **DORREGO DE CARLOS** (representante de la Fundación Corell): Muy brevemente, presidente.

En primer lugar, agradezco las referencias personales de verdad, de corazón, a los que las han hecho y a las personas que conozco de esta casa. Como en mi condición de letrado de las Cortes sé lo que pasa los jueves por la tarde —sé que los diputados tienen que volver a sus casas, a sus circunscripciones para realizar su trabajo en su circunscripción y que los horarios no son fáciles—, es muy de agradecer estar a estas horas un jueves por la tarde en esta casa.

Agrupando un poco las cuestiones, y siendo brevísimo, he de decir que yo creo que hay una que es común. Doy la razón a Mario Garcés en relación con el término gobernanza, hablemos de competencias o hablemos de gobierno del modelo. En relación con la estructura de gobierno de la movilidad, es verdad que es un sistema muy complejo, porque tenemos unos condicionantes constitucionales y tenemos, además, una estructura de Estado, comunidades autónomas e, insisto, entidades locales, con un peso enorme en la gestión del conjunto del modelo. Es verdad también que históricamente se han intentado en España todo tipo de soluciones, en general, en ámbitos competenciales complejos como este, en los que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 36

hay una concurrencia competencial evidente y sobre la base, además, de unos parámetros constitucionales muy claros.

Se han intentado muchas fórmulas. Creo que la que proponemos en el texto es razonable. Es una propuesta basada en la cooperación, con un órgano de cooperación sectorial a modo de conferencia sectorial que tiene una base constitucional sencilla como tal conferencia sectorial, pero, naturalmente, tiene que existir la voluntad política de atribuir a esa conferencia sectorial unas capacidades de adopción de acuerdos, de herramientas de planificación. Yo sugeriría que en la ley estuvieran esas competencias formales en relación con la planificación general del sistema, con los límites que se quieran, pero planificación general de intermodalidad, de interoperabilidad en su conjunto y creo que se puede hacer desde esa perspectiva. Creo, además, que le añadiría mucho tener una agencia independiente muy profesional, con las dificultades evidentes que tiene la designación de personas independientes para cualquier responsabilidad, pero creo que es factible y que es un reto. En este sector hay grandes profesionales con una larguísima trayectoria, ¡qué les voy a contar! —alguna que tengo aquí al lado, por ejemplo— y que tienen una capacidad, una visión en relación con la organización y la planificación intermodal. Creo que puede tener mucho sentido.

Esa planificación que es tan difícil en el ámbito por arriba, sin embargo, creo que en el ámbito de las entidades, en el ámbito de las conurbaciones es más sencilla, es decir, aunque tiene muchas complicaciones, es más sencilla. Primero, porque hay modelos de éxito, de gran éxito ya ensayados y, probablemente, porque tienen un origen histórico largo, tanto el consorcio en Madrid —lo he puesto como referencia— como la TMB en Barcelona o en el área metropolitana de Barcelona. Las conurbaciones están configuradas de una manera muy participativa, muy colaborativa, funcionan muy eficientemente y las distintas empresas se han integrado bien, han dado una gran calidad de servicio a los ciudadanos y han logrado, además, por esa vía obtener unas muy buenas fuentes de financiación que son un ejemplo mundial. Creo que nos falta un punto intermedio, es decir, esto no hemos conseguido trasladarlo a otras conurbaciones muy importantes que existen en España. Por celos administrativos, por problemas organizativos, porque el consorcio no funciona, porque yo sí, porque yo no, no hemos logrado trasladarlo de una forma normativa y creo que a las conurbaciones —no Madrid o Barcelona, donde el modelo funciona muy bien— se puede trasladar un modelo quizá un poquito más simplificado, pero en esos mismos términos. Creo que ahí es más sencillo de hacer.

Naturalmente, todo es opinable, pero yo creo que sí debe participar el Estado, porque yo creo en la corresponsabilidad en las conurbaciones de las tres administraciones. Es decir, en un entorno urbano en el que se concentra el 85% o el 90% de la población y un porcentaje enorme de la actividad industrial y empresarial del país, no tiene sentido que la movilidad sea responsabilidad del ayuntamiento. La responsabilidad afecta a núcleos competenciales que desbordan el interés y la competencia municipal. Es competencia de la comunidad autónoma, es una principalísima competencia de la comunidad autónoma, pero también hay títulos competenciales del Estado. El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que se presentó ayer en la Cámara contiene un componente 6, relativo precisamente a esta cuestión, y se cita la Ley General de Movilidad como uno de los elementos vertebrales de ese componente 6 y se cita la movilidad como un factor de productividad de la economía nacional, de competitividad general, de mejora de las exportaciones. Es un elemento troncal y yo creo que eso es un título competencial en sí mismo del Estado para intervenir en todos los sentidos, es decir, intervenir en los órganos correspondientes de los consorcios y financiarlos, por supuesto.

Un pequeño apunte sobre esta cuestión o sobre alguna otra cuestión añadida. Sobre el tema de los criterios de adjudicación se han hecho unas propuestas relevantes de temas que yo creo que ahora mismo son un lastre en el modelo. Con el sistema que tenemos de concesiones lineales es muy difícil establecer un sistema de puntuación, un sistema de competencia efectiva entre los distintos operadores que, al final, dé buenos resultados. Por tanto, hay que cambiar ese modelo, porque no da buenos resultados, no los está dando en la práctica y está siendo enormemente conflictivo. Yo creo que —y la ley lo trata de avanzar un poco— son ideas al respecto: áreas de prestación integrada de los servicios más amplias, incorporar otros elementos junto con la propia actividad de transporte, de gestión de infraestructuras, de gestión de intercambiadores, de gestión de otros elementos adyacentes. Solamente lo apunto.

Y el tema de financiación, nuevamente es otro gran problema. Se ha apuntado si habría alguna forma de compatibilizar esto con los distintos proyectos o propuestas que hay, si habría una forma de fasear esta cuestión. Yo creo que hay una muy sencilla. El problema más urgente que hay ahora en el sector, en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 366

15 de abril de 2021

Pág. 37

ámbito urbano y no urbano, es la cuestión de la financiación. Por consiguiente, se puede fasear esta solución a través de un proyecto de financiación del transporte, de la movilidad. La financiación de la movilidad se puede hacer de una forma sostenible y, además, estable mediante la fórmula —lo hemos comentado, yo creo, en alguna ocasión— de un fondo estatal que financie la movilidad. Están las propuestas de varios grupos parlamentarios, en las cuales ese fondo se puede ir dotando automáticamente con criterios predeterminados y eso puede ser una manera de sortear la dificultad de la anualidad presupuestaria. Además, creo que pueden establecer unos criterios predeterminados para la distribución de ese fondo, basados en elementos de condicionalidad para que el Estado y las comunidades autónomas puedan incorporar políticas públicas en esa condicionalidad. Yo creo que ese es un elemento también muy importante.

Hay muchas más cuestiones, pero tampoco quiero aburrirles. Estoy a su enterísima disposición, ¡faltaría más!, para contestarles lo que quieran personalmente o en cualquier otra sesión. Encantado, por supuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias a ambos.

Yo creo que a todos nos ha venido bien escucharles, tanto a ustedes dos como a los que los han precedido.

Quisiera hacer un apunte respecto al tema del fondo, si me lo permiten. Hemos hablado mucho del tema de la competencia. Yo le quiero recordar —discúlpeme si me equivoco— la actual Ley de Transportes. La ley de 1987 fue declarada inconstitucional precisamente por meterse en temas urbanos y los artículos relativos a temas urbanos fueron declarados inconstitucionales. Este, efectivamente, es uno de los temas más complejos que hay. Era sobre los transportes públicos, es decir, no sobre la movilidad, que es un tema más general. Efectivamente, es uno de los grandes retos que hay y esa propuesta que ustedes lanzan aquí viene a reconocer que hay cosas que se pueden hacer o que no se pueden hacer, pero que hay que estudiarlas.

Muchísimas gracias y buenas tardes.

Eran las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

CORRECCIÓN DE ERROR

En el *Diario de Sesiones* número 322, correspondiente a la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, sesión número 12 celebrada el miércoles 10 de marzo de 2021, en la página 37, donde dice: «Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía», debe decir: Eran las seis y cuarenta y cinco minutos de la tarde».