



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 568

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA
URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 23

celebrada el miércoles 15 de diciembre de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Pardo de Vera Posada), para explicar la Estrategia estatal por la Bicicleta. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001418)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y diecisiete minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes.

Vamos a dar comienzo a la sesión relativa a la comparecencia de la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para explicar la Estrategia estatal por la bicicleta, a petición propia.

Como saben ustedes, como hemos hecho siempre y mientras no lo cambiemos —lo digo porque no lo solemos tratar cuando tenemos Mesa—, todos los portavoces dispondrán de diez minutos para una primera ronda y tres minutos para una réplica. Así que, dándole la más sincera bienvenida en el día de hoy, doña Isabel, tiene usted la palabra para explicar esa estrategia.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Pardo de Vera Posada): Buenas tardes a todos. Muchas gracias. Como siempre, es un placer venir aquí.

Comparezco ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso para informar, a petición propia, sobre la Estrategia estatal por la bicicleta. Creo que es importante compartir, sobre todo en esta Cámara, de cara a enriquecer absolutamente todo y con un debate sosegado, como espero que sea, y con unos tiempos que no son los del Senado, donde el otro día me desesperé porque parecía un juego de rap contestar en uno o dos minutos. Me fue realmente imposible y desagradable. Este foro me resulta más agradable. Yo espero no hacerles perder el tiempo y que resulte de su interés. Desde luego, estoy dispuesta a escuchar cualquier sugerencia u observación desde el punto de vista de la transparencia.

¿Por qué la estrategia de la bicicleta ahora? Sabemos que en los últimos años se ha producido un aumento significativo en el uso de la bicicleta, también por la evolución tecnológica de la propia bicicleta. Al tradicional uso lúdico, que además va *in crescendo*, se ha unido de forma cada vez más decidida el uso para los desplazamientos cotidianos en el ámbito urbano. En esta nueva estrategia de transformación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tenemos que participar todos, desde un punto de vista multimodal y desde una planificación, efectivamente, con el paraguas de todos los sectores del transporte, sin discriminar ninguno, pero cada uno adaptado a la transformación y a la descarbonización del transporte. Creo que es importante esta componente en cuanto a concepto.

Esa tendencia, que ya veníamos experimentando, se ha intensificado en esta última etapa, en la que hemos podido comprobar como su uso en la movilidad cotidiana se ha disparado. La movilidad ciclista ya gozaba de un potencial previamente a la pandemia, con una tendencia de uso en la movilidad cotidiana creciente en los últimos años, pero la demanda de bicicletas ahora ha llegado a colapsar la oferta. Son indicadores claros, con numerosas roturas de stock, con largos meses de espera hasta recibir los pedidos en muchísimas ocasiones. Y este es objetivo. Esta es una buena indicación que nos envía la sociedad acerca de que están cambiando las pautas y los modelos de vida. Hay una concienciación y un cambio de cultura acerca de que las administraciones debemos estar más comprometidas con esa movilidad ciclista, y entiendo que merece la pena darle más espacio al ciclista dentro de nuestras políticas de movilidad y de planificación urbana en todas las administraciones. Este es el planteamiento del Ministerio de Transportes, pero hablo aquí de la colaboración de las administraciones autonómicas y locales, sin la cual no saldrá ningún proyecto de éxito.

Añadido a lo anterior y a la propia contribución de este modo a los retos la Agenda 2030, existen una serie de beneficios asociados a su uso que lo hacen muy interesante como apoyo a las diversas políticas públicas que estamos llevando a cabo entre todos. Esto se debe a que en un sistema descarbonizado y eficiente el papel de la bicicleta se presenta ya como una opción de transporte absolutamente sostenible, que incide en la mejora de la salud y que, además, se ha democratizado, yo creo que por la evolución tecnológica, y seguirá así, igual que otra serie de prácticas de salud y de movilidad. Por tanto, debemos generar confianza y establecer medidas que fomenten ese uso de forma segura, a algunos aún nos asusta. Se trata de un reto que cobra, además, una especial relevancia en las ciudades, en las que se ha de potenciar el impulso de soluciones de movilidad sostenible, que respondan claramente a las necesidades reales de los ciudadanos y garanticen esa movilidad cotidiana tan importante, tan obligada y que tanto pesa en toda nuestra economía y en nuestra calidad de vida. Y no es un reto a futuro, ya es una realidad urgente. Es una oportunidad no solo por la contaminación atmosférica y la calidad del aire —el transporte representa el 29% del total de emisiones de gases de efecto invernadero—, sino también por otras problemáticas asociadas, como atascos, siniestralidad, ruido y ocupación de espacio. El espacio es también un bien público finito, y sobre esto hemos de reflexionar, y así se plantea esta propuesta que ahora lanzo. Se acelera la necesidad de avanzar hacia esa transición digital y hacia una movilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 3

descarbonizada, respetuosa con el medio ambiente y la salud de las personas. Y no hablo de tópicos, porque no me gusta entrar en derivas de tópicos, sino en el pragmatismo.

En este panorama enmarcamos la Estrategia estatal por la bicicleta, que no deja de ser un marco tractor del resto de agentes que formamos parte de la sociedad y que tenemos unas responsabilidades. Tiene un propósito muy fácil de explicar, que es impulsar la bicicleta en nuestro país en todos los ámbitos desde una perspectiva absolutamente horizontal. Es un gran reto de movilidad, que afecta a la sociedad, a nuestro entorno y a la economía, y, por ello hace un año en el ministerio nos comprometimos a tres cosas: a asumir un liderazgo, con una cabeza tractora, como es el ministerio, que puede liderar y que tiene una responsabilidad clara, por supuesto, sin invadir absolutamente ninguna competencia; a integrar esta estrategia en la Estrategia de movilidad segura sostenible y conectada 2030 y en la Agenda urbana española, en la que tenemos muchas competencias también, que son los dos pilares fundamentales de actuación de este ministerio, y a dotar a la bicicleta por primera vez de una partida en los presupuestos generales que permita materializar el despegue de este modo de transporte absolutamente sostenible. Ahora mismo hemos cumplido estas etapas, pero mucho resta por hacer.

La estrategia aprobada por el Consejo de Ministros en junio de 2021 establece una serie de áreas y de objetivos que orientan las prioridades en las políticas públicas en torno a la bicicleta y, además, nace con esa ambición de impulsar las actuaciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, de ocio, de deporte y de turismo, que aporte a la sociedad un valor que tanto necesitamos en este momento. La sociedad, nuestras regiones y municipios están experimentando unas transformaciones que impactan en todo. La movilidad impacta en todo en estas transformaciones. El sector del transporte, parte esencial de nuestro día a día, se enfrenta también a este cambio de paradigma, y es una reflexión no de estos años, es una reflexión de hace veinte años. Creo que ahora tenemos la oportunidad de llevarlo a cabo entre todos. Han surgido y surgen nuevas prioridades que van más allá de provisiones de infraestructuras de transporte, como dar respuesta a esas situaciones cotidianas de movilidad, mejorar la seguridad de nuestras infraestructuras, avanzar en el mantenimiento y la conservación de los sistemas, invertir mucho más en esa tecnificación y digitalización que hace más eficiente el uso de nuestras infraestructuras y apostar firmemente por la intermodalidad.

Por eso, quería hablar de la movilidad como un proceso de cambio, un proceso de cambio cultural, de transformación, en el que se identifican claramente tres vectores principales. En primer lugar, la necesidad imperativa de avanzar en la descarbonización de la economía y luchar contra la emergencia climática, resultando imprescindible reducir esas emisiones de las que he hablado que representa el sector del transporte. Esos objetivos, que son transversales en cuanto al marco estratégico de energía y clima, escenifican estos compromisos a nivel nacional y, además, creo que nuestros ciudadanos nos exigen esa transformación. Creo que esa concienciación medioambiental de nuestra sociedad, de las personas es clave para darles la respuesta que nos exigen. En segundo lugar, la incorporación masiva de la tecnología y de la digitalización en la movilidad, que se ve como algo etéreo. A veces no se concreta lo que consiguen la tecnología y la digitalización en cuanto a nuevas formas de movilidad, en cuanto oportunidad para mejor experiencia de usuario, en cuanto a mejor servicio. Crear esos nuevos modelos de negocio, mejorar la eficiencia del sistema, ajustar muchísimo mejor la oferta a la demanda del transporte, ofrecer esos nuevos modelos, sin la digitalización y la tecnología, no hubiera sido factible.

En tercer lugar están los retos demográficos. La mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas conlleva unos desafíos tremendos de gestión: la congestión, los efectos sobre la salud debidos a la calidad del aire, el ruido. Pero esto también ocurre en las áreas rurales y en las ciudades medianas, con las que me encuentro claramente identificada, que se enfrentan a una despoblación.

Ese transporte a demanda, esa eficiencia de las infraestructuras, además, genera además mucho debate sobre el uso de los espacios. Los espacios, recordamos, son bienes públicos finitos, no infinitos, y hay reclamaciones legítimas de todos los residentes de esas zonas menos pobladas para poder acceder a servicios básicos. En este contexto, debemos disponer soluciones de movilidad que den respuesta a las necesidades, sin anclarnos en añoranzas que realmente son ineficientes. Debemos ser valientes todos los que estamos aquí para proponer y demostrar esa eficiencia en las soluciones. Han sido muchos los años en los que no se han tomado decisiones —y aquí no quiero hacer ningún tipo de confrontación política, porque creo que afecta absolutamente a todos— por impactos negativos frente a soluciones técnicas de contrastada solución y solvencia, por no tomar la decisión porque nunca tocaba. Sobre todo esto, de verdad, insisto mucho siempre en mis discursos, porque creo que iríamos a un debate consensuado —que estoy segura que provocaría una alineación de todos los agentes— si realmente la solvencia, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 4

rigurosidad y los indicadores de resultados fueran la base para tomar las decisiones. Por lo tanto, partimos de un escenario, que es la realidad, que requiere un esfuerzo de todas las administraciones y agentes, y es que las ciudades españolas se han diseñado en los últimos cincuenta o setenta años por y para los coches. El crecimiento económico y la mayor demanda de movilidad se ha traducido en elevados índices de motorización y de tráfico en las ciudades —esto no es punitivo, esto no es culpar a nadie, simplemente son contextos diferentes de la evolución social de nuestras ciudades— y esto genera ahora mismo numerosos problemas a los que tenemos que enfrentarnos a los vecinos y a las vecinas de esas ciudades, pero también el conjunto del planeta que estamos destrozando.

Estas externalidades del modelo actual de movilidad las resumo en tres rápidamente. Primero están la congestión y el coste económico. La mayor densidad, la mayor demanda de transporte en Europa, la congestión de las áreas urbanas significan un coste económico de 100 000 millones de euros o de un 1 % del PIB de la región. Este coste económico deriva de la pérdida de tiempo productivo y, por tanto, de la competitividad. Luego, por supuesto, están los problemas medioambientales y de calidad de vida en cuanto a emisiones de CO₂ y de ruido. En gran parte por el tráfico rodado, las ciudades se han convertido en grandes focos de emisión de contaminantes. En Europa, el 40 % de todas las emisiones de CO₂ provenientes del modo carretera se concentran en las ciudades y, además, ese 70 % de las partículas contaminantes se emiten en las ciudades, lo que genera grandes problemas de salud —por no hablar de la derivada económica— a los habitantes de los entornos urbanos, y por último, no se nos deben olvidar el ruido y sus efectos negativos sobre la salud de las personas.

Asimismo, existen problemas de convivencia derivados de un uso injusto del espacio público que nos separa del peatón y del ciclista y que beneficia en exceso al vehículo privado. Como digo, este es un diseño que viene de una evolución lógica y otros contextos. Aparte de la elevada accidentalidad, esto se traduce ahora mismo en una falta de espacios amables, en la no generación de espacios de confianza, en la apertura de brechas, en la pobre compartición de criterios y de valores y, por lo tanto, se restringe la libertad al ciudadano y se introducen más amenazas todavía sobre la consistencia de nuestra sociedad. Por último, la creciente urbanización genera riesgos de segregación social. La dependencia del coche y la urbanización de todos los entornos metropolitanos, si no se lleva a cabo de una manera planificada, incluyendo esa provisión de oferta suficiente de servicios de transporte público y bajo criterios de inclusión, puede generar —ya los ha generado— numerosos problemas sociales de segregación y discriminación por lugar de residencia. Es decir, las diferencias socioeconómicas en las grandes urbes influyen en la capacidad y en el modo de desplazamiento de los ciudadanos y viceversa. Esta es la nueva orientación del ministerio, que es más que un ministerio ejecutor de infraestructuras. Es necesaria una transversalidad con todos ustedes, con todos los agentes, y mucha más escucha activa para poder llevar a cabo soluciones enriquecedoras difíciles, pero es, como digo, un momento de oportunidad.

¿Y por qué la bicicleta? En este contexto de cambio y con estos precedentes, con la necesidad de revertir este modelo de movilidad hacia uno que dependa mucho menos del vehículo privado a motor —no del vehículo, porque, vuelvo a decir, no están confrontados los modos de transporte, sino del vehículo privado en cuanto a que es menos eficiente respecto a la compartición de vehículos—, la figura de la bicicleta es clave, y así lo consideramos. Creo que estarán de acuerdo. La apuesta por impulsar el uso de la bicicleta como alternativa sostenible y, además, bien recibida por el ciudadano es clave como alternativa al vehículo privado. En el entorno urbano, la bicicleta presenta numerosas ventajas a nivel personal y familiar, siempre que se solucionen determinados problemas asociados a una sensación de inseguridad del ciudadano. Son numerosas las ventajas respecto al vehículo privado a motor: el tiempo del trayecto en bicicleta es mucho más previsible que subirnos en vehículos a motor; ayuda a la economía familiar a reducir el coste en transporte y, además, ayuda a reducir el estrés, que tan importante es en estas ciudades y que yo he percibido a nivel personal, lo puedo decir, desde que he llegado aquí a vivir en el año 2016. Todas estas ventajas pueden conducir a una mejor experiencia del usuario de la bicicleta frente al coche en entornos periurbanos. La bicicleta puede ser también un mecanismo de descongestión del tráfico de acceso a las ciudades y, al mismo tiempo, es un elemento impulsor del uso de la intermodalidad y del transporte público que ya permite conectar esos diferentes modos de transporte. Por último, en las zonas rurales, por el pequeño tamaño, el menor tráfico y la evolución tecnológica, la bicicleta facilita también ese desplazamiento y esa movilidad activa en el interior de los núcleos rurales y entre poblaciones. Además, contribuye a las economías locales, con un papel básico del turismo, porque con los cambios de modelo de turismo estamos viendo incrementada la demanda —de una forma mucho más acelerada a raíz de la pandemia— mediante la recuperación de los caminos y entornos naturales abandonados o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 5

descuidados, que son un tesoro. Realmente, como digo, cuando el gestor privado se interesa, puede haber ese equilibrio entre esa rentabilidad social y esa rentabilidad económica y de negocio que es a lo que tenemos que intentar converger. En este momento, está presente y tenemos numerosos contactos para trabajar de una forma mucho más transversal con el turismo, con la industria y con la economía.

Los beneficios ya se producen en muchos ámbitos y son obvios —no me voy a extender aquí—: beneficios para la salud física y mental; reducción del sedentarismo y del riesgo de padecer enfermedades crónicas; beneficios para la movilidad, como ya he dicho; beneficios para la economía, beneficios para el medio ambiente, beneficios para la equidad, para avanzar hacia una sociedad más equitativa, que es la clave del consenso y de la pacificación y, digamos, de liberar de tensiones gratuitas al ciudadano, que ya bastante tiene en este periodo de transformación. Por todas estas ventajas y por toda esta urgencia de transformación que la movilidad necesita, estamos haciendo un trabajo muy profundo en el ministerio, quizá más profundo de lo que incluso nos compete, pero solamente para colaborar. Hay que hacer frente a muchas barreras todavía, como puede ser disminuir esa sensación de inseguridad, no solo la real, sino la percibida, por ejemplo, las probabilidades de robo en los estacionamientos y las acusadas pendientes en ciertos entornos, aunque ahora la tecnología ayuda a superar eso, pero no está todavía al alcance de todos los bolsillos, por no decir ese cambio de mentalidad necesario para su uso en ciertos sectores de la sociedad. Por tanto, no debemos actuar como meros proveedores en este ministerio de infraestructuras y de servicios de transporte, sino como facilitadores, y ese es el motivo por el que, a petición propia, quise aprovechar esta Estrategia de la bicicleta para transmitir que tenemos que ser facilitadores, colaboradores y tractores de soluciones de movilidad para todos.

El primer y más simbólico cambio de paradigma del ministerio fue ese cambio de nombre a Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que aunque es muy largo, tengo que decirlo, y normalmente todavía no está asumido, provoca un cambio en la política de movilidad. Y esto no es estética, esto tiene un trasfondo, porque es muy importante que ya trabajemos de cara al usuario. Independientemente de todos los proveedores y agentes intermedios, nuestra política tiene que estar mucho más centrada en el usuario y en sus necesidades como centro de la toma de decisiones, pero el ecosistema de este ministerio es muy complejo. Por lo tanto, hago ese ofrecimiento a trabajar con el resto de ministerios, por supuesto, con los que estamos teniendo una actividad bastante densa, pero también con las administraciones autonómicas y locales, ya digo, porque, independientemente de criterios políticos, las bases de algunos valores son las mismas y sobre esto tenemos que avanzar. Por eso, queremos conseguir esa visión de movilidad de futuro descarbonizada, segura, digitalizada, vertebrada en torno a un transporte público y completada con muchos esquemas, con un esquema de movilidad compartida y de micromovilidad. Saben que yo tengo una deformación profesional hacia el tren. El tren es sostenible en cuanto va ocupado; si el tren no va ocupado no es el medio más sostenible y, desde luego, es el medio menos cohesionador. Lo mismo pasa con el autobús. El autobús de gran capacidad tampoco es el medio más sostenible si realmente lleva a tres o cuatro viajeros. Por tanto, este encaje de micromovilidad en cuanto a las competencias de comunidades autónomas y de cuál es el transporte a la demanda, garantizando ese derecho, es importantísimo en todos nuestros planteamientos. Como digo, también hay que otorgar más espacio al peatón, a una movilidad activa y saludable y configurar una ciudad para todos. Todo esto conforma la visión de que la movilidad es un derecho ciudadano y, por tanto, este ministerio ha de abrirse de una forma mucho más transversal y transparente, sobre todo por lo que pueda enriquecer a cualquier otro sector de nuestra sociedad.

Esa nueva jerarquización o pirámide de la movilidad urbana ha de consolidarse sobre la base de una pirámide invertida respecto a modelos anteriores, donde el peatón o la bicicleta están a la cabeza, continuando el transporte público como columna vertebral del sistema desde ese punto de vista multimodal, continuando con esa movilidad compartida y, por último, el uso privado de vehículos. Esta jerarquía tiene que alinearnos en las políticas públicas asociadas a la movilidad cotidiana y está basada en todos los criterios que ahora sostenemos todos, como eficiencia energética, medioambientales, equidad social, vulnerabilidad, siniestralidad y calidad de vida. Y para ello tenemos tres instrumentos. Un instrumento es la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, aprobada en Consejo de Ministros el viernes 10 de diciembre. Y cumplimos con esto uno de los hitos comprometidos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que es nuestra visión, nuestra hoja de ruta y constituye el marco estratégico, que además ha de instrumentalizarse a través de un marco normativo flexible que agilice esa enorme tradición burocrática que tenemos en las administraciones públicas para dar respuesta de forma ágil a lo que necesitamos y no eternizarnos hasta que llegue un momento en que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 6

ya nos pasemos, con un coste de oportunidad tremenda. Por lo tanto, marco normativo, ley de movilidad sostenible, donde también está muy presente el diálogo y el enriquecimiento por parte de todos los agentes. Y el tercer instrumento es el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Miren, cuando me nombraron secretaria de Estado tuve claro que el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia no es solo un compromiso político, es un compromiso de todos, y no podrá llevarse a cabo o no podremos cumplir el plan si no estamos completamente alineados. Es necesaria la colaboración de todos, sea cual sea la orientación política, sea cual sea la competencia de una Administración. Es necesaria la colaboración de la empresa privada, es necesario el alineamiento, porque no hay nada más caro que una oportunidad perdida como esta. Yo me abro a toda esa colaboración —saben ustedes que esa es la forma de trabajar—, pero este ministerio ha de hacer una reflexión y una apertura sobre todo esto.

Yo emplazo a ese consenso sosegado sobre lo que necesitamos con la oportunidad, en este caso, de los presupuestos del Mitma, pero en general del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. A mi modo de ver, sería una frustración personal y de todos fracasar en esto. Soy muy optimista, creo que están activos, pero este ejercicio 2022 es fundamental para alinear absolutamente todos los procedimientos: el trámite administrativo; el atractivo que puede generar al sector y al tejido empresarial; la ejecución; los recursos humanos, o el tema de las materias primas y los suministros. Es toda una cadena donde no puede quedar un eslabón sin completar, porque entonces estaríamos afrontando el plan desde una debilidad. Creo que lo afrontamos desde una fortaleza, porque somos los primeros en Europa que hemos pasado todos los hitos exigidos por ella; ahora mismo somos una referencia, pero las referencias se pierden pronto. Con lo cual, tenemos que seguir haciendo esto y es responsabilidad de todos.

La apuesta por la bicicleta tiene ese papel importante, porque es un síntoma más del cambio en las prioridades de inversión que se encaminan hacia esa meta de ser facilitador de nuestra vida cotidiana, que ya es difícil, y para algunos mucho más. Por tanto, quiero recordar ese reparto competencial existente en nuestro país, que muchas veces complica la burocracia, pero creo que todo tiene una solución. Todas las administraciones territoriales, la estatal, autonómica y la local, tienen competencias en movilidad, no es competencia solo de este ministerio, pero este ministerio no deriva responsabilidad, la tiene respecto del plan. Y no solo a nivel nacional, porque Europa también nos marca el rumbo, nos da las directrices y lidera ciertos proyectos. Por eso, en este proceso de transformación del ministerio partimos de esta reflexión sobre qué podemos aportar desde el Estado a la movilidad activa en entornos urbanos o que escapen a nuestra competencia directa; qué podemos aportar, no controlar, qué podemos aportar y enriquecer, qué podemos aportar a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas, dónde podemos aportar valor. Y en muchos casos el papel de la Administración General del Estado tiene que ser impulsor, facilitador, no confrontador ni catalizador de medidas que son competencia de otra Administración pública, y ese papel de escucha activa y la colaboración entre los poderes públicos y con el sector privado es clave y merece de todos una reflexión absolutamente leal.

Por último, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 se empezó a redactar antes de la pandemia, con un diálogo abierto de movilidad, donde se recabaron comentarios, ideas y aportaciones que están siendo tenidos en cuenta en la preparación del documento final de la estrategia y que prevemos que se apruebe en Consejo de Ministros en primera lectura. Seguirá enriqueciéndose con las aportaciones de todos, pero creo que el marco es sólido y solvente mirado desde los enfoques que acabo de citar. Tenemos que ver qué cambios son coyunturales y cuáles son estructurales, fundamental para abordar muchos problemas que, como saben, se están dando en muchos sectores, en el sector del transporte de mercancías por carretera, en sectores industriales, etcétera. Por eso es importante abordarlos con absoluta seguridad jurídica y diferenciando exactamente dónde tenemos que hacer reformas estructurales y dónde tenemos que abordar coyunturas. Y entre los cambios asociados a este nuevo paradigma se encuentran cambios de pautas y de logística, como el crecimiento del teletrabajo, del comercio electrónico, el mayor uso de esa micromovilidad, de la movilidad activa y saludable, la mayor conciencia ambiental y de salud, un mayor debate de usos de espacio público sosegado en nuestras ciudades y el impulso a la adopción de esas nuevas tecnologías.

Por lo tanto, nos basamos en tres principios básicos. En primer lugar, en la seguridad, sustrato de cualquier medio de transporte y actividad en general e intrínseco al ADN de la movilidad, operacional, seguridad sanitaria, respuesta ante emergencias y ciberseguridad. En segundo lugar, en la sostenibilidad, pero en las tres vertientes, porque muchas veces hablamos de la sostenibilidad solo desde la vertiente social y medioambiental, pero si no está alineada con la vertiente económica normalmente los proyectos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 7

entran en un bucle que tenemos que reorientar. Por eso nos proponemos reorientar las prioridades en inversiones de infraestructura de transporte desde ese consenso social y político, pero con la responsabilidad de quien tiene que llevarlo a cabo y a partir de unos criterios de rentabilidad social de la inversión de satisfacer las necesidades reales, escuchar a los individuos, observar, ver, salir del despacho, salir de las administraciones, hablar, compartir, fomentar la descarbonización, la eficiencia energética, los modos limpios, la economía circular y la resiliencia climática. Y por último, en la conectividad, que es entendida desde la vertiente de la digitalización y el avance tecnológico, porque las infraestructuras digitales son exactamente igual de importantes que las infraestructuras físicas y la obra civil. Desde luego, pensando ahora en toda esa corona que tenemos interior, con un problema de reto demográfico, de despoblación y de fijación de economías de escala, la digitalización y la cobertura son condición no digo suficiente, pero desde luego necesaria, no solo para las infraestructuras, sino para fijar esa población y para atraer esos tesoros que tenemos y que todavía no hemos conseguido orientar ni ofrecer de forma atractiva a nuestra sociedad.

Por lo tanto, debemos fomentar esas cadenas logísticas intermodales e inteligentes para el transporte de mercancías, la conectividad con Europa y con el mundo, que constituye un factor clave para el crecimiento económico, y debemos abrirnos y consolidar nuevos mercados y nuevos modelos de negocio que se están planteando ahora. Por eso la estrategia se basa en compromisos, en garantizar la contribución de nuestro sector, el sector de la movilidad, a los compromisos adquiridos por España en el plano internacional en cuanto a objetivos de descarbonización, en entender la movilidad y el transporte como una herramienta de política económica y de garantía de derechos sociales, en reorientar las prioridades de inversión, dando una preferencia clara a la conservación y el mantenimiento —y de verdad que hay soluciones de movilidad cotidiana—, en garantizar un enfoque mucho más integrador, colaborando con el resto de actores, como he dicho, mediante mecanismos de gobernanza sólidos y rigurosos, facilitando la participación y la escucha activa, abarcando los retos tanto del transporte de personas como el de bienes y garantizando esa transición justa en toda esta transformación tan acelerada y tan urgente que necesitamos. Debemos proveer los apoyos para que ningún sector, ningún colectivo ni ningún territorio se quede atrás.

Por eso, la estrategia se divide en nueve ejes, de forma muy holística: facilitar la movilidad para todas las personas; diseñar nuevas políticas inversoras que prioricen las inversiones donde más valor social aportan; garantizar esa movilidad segura, que es la base; avanzar hacia una movilidad sin emisiones, desde luego respetuosa con la salud y el medio ambiente a la par de la evolución tecnológica y con esos criterios de equilibrio; fomentar la llegada de esa movilidad inteligente con uso masivo de tecnología en transportes e infraestructuras; actuar en la optimización y digitalización de las cadenas logísticas intermodales, claves y eslabón fundamental de nuestra economía productiva; culminar los proyectos de conectividad con Europa, claves para poner en valor nuestra posición geoestratégica en el transporte aéreo y marítimo; atender los aspectos sociales y laborales asociados al sector, que creo que estamos atendiendo de forma clara y hemos trabajado intensamente con el resto de ministerios, fundamentalmente Economía, Hacienda, Trabajo, etcétera, y por último abordar una transformación del propio ministerio.

Este ministerio necesita una transformación, y de verdad que vamos a poner todos nuestros esfuerzos en hacerla, con una digitalización, con un cambio cultural sobre cuáles son nuestras responsabilidades. Esto va mucho más allá de cualquier periodo y de las personas, pero créanme que esto es un propósito, y me iría de este ministerio si no conseguimos cambiar ese enfoque estanco de un ministerio que tiene mucho más que dar a los ciudadanos. Esta estrategia es de tal calado que ha sido incluida por el Gobierno de España como reforma del componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y, además, esa aprobación supone cumplir con los hitos pactados con la Comisión Europea para recibir esos 70 000 millones, a los que ya me he referido.

En todo este monográfico está la implantación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, que se aprobó en Consejo de Ministros el pasado junio pero que hay que dotar mucho más todavía y materializarla para que se vea que realmente esto no es un componente estético, sino que esto tiene mucho calado en la transformación cultural. Por lo tanto, tenemos prioridades, ya centrándonos en la bicicleta: avanzar en la movilidad sostenible a través de ese cambio modal, en la medida de lo posible; promover una vida saludable mediante una movilidad activa; aprovechar el potencial del cicloturismo. Nos están lloviendo las consultas territoriales sobre esas nuevas oportunidades de turismo, de cambio de modelo de vida, de fijación de población, donde entra la digitalización, entran los modelos de negocio, entran los agentes privados; tenemos que ser mucho más abiertos y creativos respecto a los modelos de colaboración público-privada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 8

Hay que fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta y hay que coordinar la acción del Estado en este impulso de la bicicleta. Para eso tenemos diez áreas: el cambio cultural, clave para cualquier transformación de calado; sensibilización, formación y comunicación; salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta; infraestructura ciclista; instrumentos para facilitar la movilidad ciclista; la bicicleta como medio de transporte cotidiano; la seguridad y la regulación, que nos corresponde hacer de forma ágil y solvente; el cicloturismo; el ocio y deporte en bicicleta; las oportunidades y la cadena de valor que aporta la bicicleta, y la coordinación institucional y financiación, clave para que sea un modelo de éxito. El impulso busca aumentar esa cuota modal; mejorar la calidad de vida; disminuir accidentes de tráfico y su gravedad; mejorar la calidad del aire; mayor protagonismo de opciones de ocio y de turismo activos, tanto urbanas como rurales y de naturaleza; avanzar en la igualdad de género también, garantizando una movilidad menos dependiente económicamente y mucho más flexible, permitiendo así una mayor libertad, una mayor independencia y empoderamiento, en el buen sentido, con toda la humildad que supone la palabra empoderamiento; una mayor autonomía para la infancia, para la adolescencia y para las personas mayores; antes teníamos más autonomía durante la infancia y la adolescencia y ahora casi los tenemos retenidos por miedo a todo; ciudades mucho más amables, mucho más pacíficas, con tráfico calmado, porque eso favorece la cohesión y favorece compartir criterios, valores y la convivencia, que es lo que deja cerradas las posibles brechas que se están creando. Yo creo que tenemos que profundizar en todo esto. Tenemos que aprovechar el comercio especializado, el cicloturismo, el potencial de la ciclogística, el mayor dinamismo de ese sector de la bicicleta y de esa cadena de valor, un mayor crecimiento de la propia industria que tenemos, que es excelente, los servicios y las marcas nacionales, creándose mucho más empleo especializado, la contribución a una economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones y más productiva.

Esto se enmarca en veintiocho bloques de acción, que ponemos a su disposición. Pero entre las múltiples acciones o propuestas ya concretas está el establecimiento de la oficina de la bicicleta —que ya está— en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para canalizar y coordinar todos esos trabajos; campañas de concienciación y difusión sobre la bicicleta; elaboración de recomendaciones y guías de diseño de infraestructura ciclista —muy importante— en entornos urbanos e interurbanos con fines de desplazamiento cotidianos, de ocio o turísticos; diseñar y construir esas conexiones ciclistas entre núcleos urbanos y polos de atracción; aparcamientos de bicicletas seguros; fomento del cicloturismo como una alternativa de ocio fundamental y como una herramienta con un potencial económico y desarrollo de las regiones y municipios españoles clave; la creación de herramientas informáticas que condicionarán, permitirán y facilitarán al usuario conocer toda la oferta de vías ciclables en España y mejorar la seguridad ciclista mediante actuaciones normativas o de conservación y mantenimiento en las carreteras, y varios mecanismos de gobernanza, que creo que son la base para poder articular todo esto a través de involucrar a instituciones públicas, empresas, asociaciones o ciudadanía. Es necesario contar con mecanismos de gestión mucho más ágiles entre las partes interesadas para coordinar su actuación y asegurar ese alineamiento con la estrategia.

Vuelvo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que seguro nos ocupa y preocupa a todos. Con esta oportunidad histórica se puede no solo acceder a un flujo inusual de recursos, sino también hacer uso de ellos para transformar y modernizar la inversión en infraestructuras, nuestra economía, nuestra movilidad, nuestro modo de vida. Entre las componentes del plan que están siendo gestionadas desde el ministerio las más vinculadas al transporte son la componente 1, el plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos, y la componente 6, movilidad sostenible, segura y conectada. Estas componentes permitirán acelerar algunas de las políticas por las que más venimos apostando, incluyendo no solo actuaciones que realizarán el ministerio y sus empresas, sino también operadores de las comunidades autónomas o de los ayuntamientos a través de esas convocatorias. Por ejemplo, en el ámbito de la movilidad urbana el Mitma apuesta por ciudades más humanas, y para ello se impulsó esa movilidad que permite a la mayoría participar de las dinámicas urbanas reduciendo el impacto ambiental a través de distintas líneas. Aquí también quiero decir que vamos hacer un esfuerzo de comunicación para que el ciudadano entienda cómo todas estas herramientas se vinculan entre sí; realmente no se puede ver una componente sola, hay que verla en un marco mucho más estratégico y cómo unas generan sinergias frente a las otras con los valores que tenemos claros y la visión de adónde vamos.

Estas componentes acelerarán algunas de las políticas por las que más venimos apostando y esa creación de zonas de bajas emisiones va a requerir adaptaciones como las contempladas en la primera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 9

convocatoria del programa de ayudas a municipios para la implantación de estas zonas de bajas emisiones y transformación digital y sostenible del transporte urbano, que se cerró el pasado 30 de septiembre con un gran éxito de participación: lo han solicitado 188 municipios. Son subvenciones por unos 1500 millones de euros para acelerar esa descarbonización de las ciudades, mejorar la calidad del aire y mitigar el ruido. La convocatoria, que cuenta con un presupuesto de 1000 millones de euros en 2021, se articula en concurrencia competitiva, por lo que se solucionarán objetivamente los proyectos que, cumpliendo los requisitos de madurez, impacto y calidad, que es inevitable cumplirlos por la elegibilidad de los fondos europeos, mejor ayuden a alcanzar esos objetivos establecidos en el plan. Esto abarca desde rigurosos compromisos de plazos de ejecución a objetivos relacionados con el impulso de la movilidad activa y sostenible. De las 258 solicitudes registradas, que incluyen un total de 1134 actuaciones, aproximadamente, dos terceras partes están encaminadas a fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa. En concreto, una parte importante de estos proyectos potencian el desarrollo de esas zonas e itinerarios peatonales en el centro de ciudades y el impulso del uso de la bicicleta y otros medios de transporte personales con la construcción de carriles bici, la adecuación de las vías, el espacio urbano a su uso, la habilitación de aparcamientos seguros y el despliegue de servicios de alquiler de bicicletas. Además, los municipios han pedido subvenciones para limitar el uso del vehículo privado en los centros de las ciudades mediante la puesta en marcha de medidas para calmar ese tráfico rodado, construir aparcamientos disuasorios y establecer zonas de estacionamiento no regulado fuera de las zonas de bajas emisiones.

Esta primera convocatoria forma parte de un programa de zona de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano incluido en el componente 1 del Plan de recuperación. Como digo, está dotado con unos 2900 millones de euros, por lo que, además de los 1000 millones de esta primera convocatoria, sacaremos una segunda para 2022 que enriquecerá la primera en cuanto a si ha habido carencias, si detectamos la no atracción o no transformación, con lo cual estamos abiertos a esa flexibilidad que nos permite Europa; sin olvidar las transferencias a las comunidades autónomas de 900 millones de euros para financiar iniciativas que contribuyan a la puesta en funcionamiento de estas zonas de bajas emisiones y al impulso de la eficiencia del transporte colectivo, recientemente aprobadas; los 400 millones para transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas, que hemos aprobado en el Consejo de Ministros del pasado 16 de noviembre, y los 105 millones de euros a proyectos de humanización y calmado de tráfico en travesías, incluyendo en este ámbito la construcción de carriles de bicicletas segregadas.

De forma paralela a la aprobación de esta estrategia y de las líneas de ayuda del Plan de recuperación, el ministerio y las empresas del grupo llevamos tiempo trabajando en diversas líneas de actuación que impulsen este modo de transporte limpio y sostenible, tanto con medidas de facilitación y mejora de la seguridad, como fomentando la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público colectivo. Los Presupuestos Generales del Estado para 2021 incluyeron en su momento 5 millones de euros en esa partida para impulsar esta estrategia dentro del capítulo de transferencias a entidades locales. Gran parte de esta cantidad se dedica al fomento de la movilidad cotidiana en bicicleta y a la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público a través de un proceso de subvenciones a entidades locales. Estamos también acabando de definir el proceso de subvenciones para un convenio, que ya se ha autorizado, también para la gestión de estas ayudas a través también de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, de modo que el proceso se lleve a cabo de un modo mucho más eficiente, teniendo en cuenta sus objetivos, sus estatutos y la experiencia previa en la gestión de este tipo de convocatorias.

Además, estamos fomentando —como digo— la intermodalidad entre tren y bicicleta en acuerdos como los de Adif y la Red de Ciudades por la Bicicleta; aparcamientos seguros y carriles bicis en estaciones; esa movilidad ciclista en el recorrido de última milla; el cicloturismo, donde tenemos que trabajar, además de en el Programa Vías Verdes, en una mayor transversalidad con el resto de ministerios con competencias en turismo e industria y con las comunidades autónomas; aplicaciones informáticas que permitan conocer esa oferta de vías ciclables en España, que a veces es difícil de identificar por los que usamos la bicicleta. Estamos completando la red de vías ciclables de largo recorrido e itinerarios que están ahora interrumpidos, mejorando el estado de conservación de los ya existentes, a fin de lograr, como en todos los conceptos de movilidad, un conjunto continuo, homogéneo, integral de todo el territorio nacional, facilitando información clara y sencilla al usuario, que, a veces, no somos capaces de transmitir. Estamos mejorando la seguridad ciclista, donde también hay un plan, con una nueva normativa sobre marcas viales, y se está trabajando de forma activa, lógicamente, con la Dirección General de Tráfico en la modificación del Reglamento General

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 10

de Circulación para actualizar ese catálogo de señales verticales de circulación y marcas viales. Queremos incluir la construcción de infraestructura ciclista en los proyectos de mejora de firme del trazado; es decir, no se trata ya solo del trazado, se trata de trazados mucho más digitalizados que aporten muchísimo más valor en tramos de carretera convencional que disponen de una autopista o de una autovía paralela. También campañas de concienciación y difusión sobre el efecto bicicleta.

Por tanto —y concluyo, porque no quiero aburrirles más—, la bicicleta no es únicamente un modo de transporte más, su utilización produce valor para la sociedad en términos de movilidad, de habitabilidad, de salud, de medio ambiente, de equidad y de sociabilidad. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, también para el resto de la ciudadanía, porque libera espacio y reduce la contaminación atmosférica y la emisión de ruidos. Aspiramos en el ministerio a que la Estrategia por la Bicicleta contribuya a ser ese punto de inflexión y que la sociedad pueda encontrar un punto de encuentro en esta estrategia —muchos son los puntos de encuentro que tenemos—y, sobre todo, hacer de ella un espacio compartido de trabajo colaborativo hacia un fin común, que es obtener todo el valor público que la bicicleta pueda ofrecer. Creo que estamos en el momento adecuado: hay interés social, hay impulso político, hay alineación con las políticas europeas, hay financiación para acometer inversiones y, sobre todo, hay voluntad para enfrentarse a estos nuevos retos.

Esto es lo que quería compartir con todos ustedes. Muchas gracias y disculpen si me he extendido mucho en el discurso.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tras la intervención de la secretaria de Estado, pasamos ahora a los distintos grupos, de menor a mayor, como saben ustedes. Por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Mazón Ramos tiene usted ahora la palabra.

El señor **MAZÓN RAMOS**: Muchas gracias. Buenas tardes. Bienvenida, señora secretaria de Estado.

Yo no soy el portavoz de este grupo, pero la verdad es que me importa mucho el tema y tenía mucho interés en escuchar a la secretaria para aprender y para trasladar a nuestra gente en Cantabria lo que nos cuenta. La verdad es que ha hecho una apología tan completa de la bicicleta que no hay mucho más que añadir. Pero sí quisiera decir que se está impulsando en estos momentos en la comunidad autónoma una red de sendas ciclables, completando algo que ya se había iniciado anteriormente en todo tipo de sendas. También es verdad que se continúa con algo que siempre decimos que es marca de la casa, y es que en mi época de consejero de Obras Públicas hicimos un plan para dotar a las carreteras autonómicas de carriles bici, paseos peatonales, arcenes bici..., en fin, lo llamábamos de todas las formas posibles. La verdad es que ha tenido mucho éxito, está bien valorado, aunque también hay que decir que el éxito mayor no es por la bicicleta, sino porque se utiliza muchísimo más para andar: a la gente de los pueblos les gusta andar al lado de la carretera y estos carriles bici o arcenes bici se están utilizando fundamentalmente para eso. Sí es verdad que, ahora mismo, a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia se están solicitando ayudas para *parkings* de bicicletas, fundamentalmente en las estaciones de trenes y de autobuses, para fomentar la intermodalidad.

Todo esto hace tiempo que se está impulsando en las ciudades, aunque es cierto que en el norte cuesta más, porque la orografía es más complicada —desde luego, no estamos en Holanda, que ya sabemos cómo es y por eso tiene tanto éxito— y porque, además, llueve mucho: últimamente hemos tardado en ver el sol casi un mes; hemos estado hasta el domingo pasado sin verlo. Eso no va a favor de la bicicleta. Pero lo más importante —lo ha dicho también— es el cambio cultural. El cambio cultural es lento, porque cambiar cuestiones sociales es lento, pero en estos momentos cada vez urge más. Hay muchísimas acciones de todo tipo relacionadas con el cambio climático, y esta no es la más importante, pero desde luego es un grano de arena que está ahí para sumar.

En resumen, todos los números que nos ha trasladado y la estrategia me parecen muy interesantes. Lo trasladaré todo a los responsables de allí. Y, por supuesto, que vamos a colaborar entre todos, porque aparte de que hay que colaborar siempre las competencias están muy repartidas entre todos, comunidades autónomas, ayuntamientos y Estado.

Nada más. Muchas gracias por la explicación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Euskal Herria Bildu. Va a tomar la palabra el señor Ruiz de Pinedo Undiano.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 11

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Hola, buenas tardes. Muchas gracias, señora secretaria.

Consideramos que estamos ante una buena oportunidad, en el sentido de que la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y la Estrategia Estatal de la Bicicleta pueden generar sinergias que pueden ser importantes. Por tanto, vemos con buenos ojos el planteamiento que se nos hace. Es cierto que hay un incremento del uso de la bicicleta, que tiene sus aspectos positivos pero que también nos está enfrentando a nuevas problemáticas, como la competencia por el espacio con el peatón o el tema de la peligrosidad, que están actuando de freno. Tenemos la sensación, por lo menos en nuestro contexto y en la realidad de donde vivo, Vitoria, donde llevamos muchos años con esta práctica, de que nos está llevando a un límite, a una frontera invisible, y que cuesta pasar ese peldaño. De ahí que tengamos que incrementar los esfuerzos tanto en investigación como en implementar nuevas medidas, porque se ha llegado a un determinado nivel en su uso que la competencia por el espacio se vuelve problemática; sobre todo estoy hablando en espacios urbanos.

Efectivamente, estamos totalmente de acuerdo cuando resalta la importancia de la movilidad cotidiana, es decir, el tema de movilidad activa, tanto desde un punto de vista de sostenibilidad como de salud, que es también otro elemento importante; de ahí que sea una apuesta importante en ese cambio cultural crear espacios seguros y, sobre todo, que la bicicleta no se deje de utilizar a cierta edad.

Citaba usted el tema de la demanda de la bicicleta, por ejemplo, como uno de los indicadores de este incremento de uso. Sería importante que en esta estrategia echemos una mirada a la industria y veamos qué es lo que ha pasado con la industria destinada a la bici. ¿Por qué se ha dejado de producir y nos hemos convertido totalmente en dependientes de mercados exteriores que nos están creando estas situaciones? A partir de ahí, tendríamos que marcarnos una estrategia industrial concreta para reactivar la producción propia y no quedarnos solamente con la distribución o comercialización.

Concretamente, le voy a hacer tres preguntas respecto al plan, aunque lo he mirado muy por encima y quizá no tenga un suficiente conocimiento. ¿Se han planteado disponer de un mínimo presupuesto del ministerio? Es decir, fijar un porcentaje o un indicador para implementar esta estrategia pensando en que puede haber mucha demanda; por ejemplo, un 10 %, un 8 %, un 12 %, un porcentaje para dotar de medios a esta estrategia de movilidad activa, de manera que este documento no sea solamente un brindis al sol, sino que sirva para dotarnos de instrumentos y de una planificación interanual.

Otro aspecto que para nosotros ha sido importante en este cambio de cultura con respecto a la bicicleta es el papel crucial que han jugado los agentes sociales, esto es, toda la presión desde los años noventa del tejido asociativo haciendo de la bicicleta y de la movilidad activa un elemento estimable socialmente. En este sentido, dentro de esa gobernanza, ¿qué papel va a jugar ese tejido social en la creación de iniciativas, planes, etcétera? A nuestro entender, la participación de estos organismos sociales, su reconocimiento y dotarles de medios serían elementos fundamentales.

Y una tercera cuestión para no alargarme. ¿Este plan va a tener unos hitos en el tiempo? Es decir, ¿nos vamos a fijar unos hitos que pudieran evaluar esta estrategia dentro de tres o cuatro años?

Por mi parte, ahí lo dejo. Luego tendremos posibilidad de intercambiar más aspectos sobre otras cuestiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Vasco. Señor Barandiaran Benito, tiene usted la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora secretaria de Estado, muchas gracias por su presentación. Como ha dicho el señor Mazón, ha sido muy elocuente y muy explicativa y casi deja fuera del campo de las preguntas cualquier duda.

Yo también he vivido dieciocho años en Vitoria. Quizá por eso creo que tengo buena parte de la sensibilidad que tiene el señor Ruiz de Pinedo y también por eso muchas de las cuestiones que le iba a plantear están dirigidas en el mismo sentido, así que intentaré ser breve. Curiosamente, mis dos ciudades de residencia, Vitoria y Donosti, han sido dos de las que mayor actividad han tenido en la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, incluso sustituyendo al vehículo privado y siendo una alternativa al transporte público. Quizá por eso los problemas son comunes en las dos ciudades, así como en otras muchas donde la bicicleta ha tenido un uso determinado.

El primer problema lo ha señalado el señor Ruiz de Pinedo: la convivencia en los espacios comunes entre el viandante y la bicicleta, que de alguna manera hoy todavía sigue estando en una especie de limbo. A pesar de que la regulación de la convivencia en las ciudades forma parte de las competencias de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 12

las entidades locales, quizá podría haber algún tipo de indicación o algún tipo de preparación en ese sentido por parte de normativa.

La segunda cuestión que le quiero plantear no sé si tiene que ver algo con las normas de tráfico o no, porque de lo que estamos hablando es de la movilidad urbana —no tanto de la movilidad de las bicicletas en el ámbito de las carreteras, que merece un ámbito específico de protección— y no sabemos si va a merecer también algún tipo de regulación específica.

La tercera era la misma cuestión que ha planteado el señor Ruiz de Pinedo. Hemos sido —en especial, en Euskadi— una potencia industrial en empresas de bicicletas y, sin embargo, buena parte de ese tejido ha desaparecido. Algo habrá que hacer cuando, habiendo producido muchas y muy buenas bicicletas, hemos sido sustituidos por otras marcas que no han mejorado nada de lo que existía con anterioridad. Sobre este caso particular hay un elemento de I+D+i, que es el tema de la bicicleta eléctrica y el impulso de nuevas modalidades de uso de la bicicleta. No sé si sobre ello existe algún tipo de reflexión en el ámbito de la estrategia que nos ha presentado hoy.

Finalmente, hay un elemento que se podría decir que es anecdótico, pero, por desgracia, no suele ser tan anecdótico cuando se sufre en primera persona, y yo lo he sufrido en varias ocasiones en primera persona. Me refiero a la posibilidad de buscar modos de geolocalización de bicicletas para que puedan ser localizadas, sobre todo en caso de sustracción. Es decir, la posibilidad de que dentro del mecanismo de producción de bicicletas —o incluso del acceso al país de determinadas bicicletas— deban tener la posibilidad de geolocalización, porque, por desgracia —hablo en primera persona, aunque seguramente más de uno de ustedes lo habrá sufrido también—, esas bicicletas desaparecen muchas veces de un modo absolutamente inaceptable.

Muchas gracias otra vez por su presentación y espero sus respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al señor López-Bas, del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene usted la palabra.

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

Buenas tardes, secretaria de Estado. Agradezco su presencia. Debo decirle —y, por supuesto, no quisiera que se lo tomara como una crítica, al menos no como una crítica en el peor sentido de la palabra, sino en sentido constructivo— que yo pensaba que su comparecencia iba a ir destinada a medidas mucho más concretas, a algún tipo de medidas sobre la estrategia que ya conocíamos, porque, de hecho, se aprobó —si no me equivoco— por el Consejo de Ministros en junio. Es cierto que usted se incorporó posteriormente —en julio, creo— a la secretaría de Estado, pero todavía no conocemos medidas concretas más allá de las determinaciones de un plan que, como plan que es, trata esencialmente de fijar líneas maestras que yo creo que son las que nos ha dado hoy aquí. Es cierto que todavía no habíamos tenido una comparecencia en ese sentido, aunque sí habíamos tenido en su día, por ejemplo, la comparecencia de portavoces de la Mesa Española de la Bicicleta y nos habían adelantado un poco por dónde iba este camino —nos amenazaron incluso con volver a poner en marcha la carrera de bicicletas entre parlamentarios, con lo cual algunos nos llevamos algún susto (**risas**)—, pero quizá hemos sido demasiado optimistas y esperábamos ver medidas más concretas.

En cualquier caso, yo tengo la convicción —tanto mía personal como del Grupo Parlamentario Ciudadanos— de que, aunque la bicicleta evidentemente es un vehículo tradicional, quizá hoy viene a ser de lo más moderno que tenemos en materia de movilidad, porque los usuarios de la bicicleta pretenden recuperar ese espacio que yo creo que muchas veces está en conflicto —como se ha dicho por alguno de los portavoces— tanto con peatones como con otro tipo de vehículos, y no solamente vehículos a motor. Se ha hecho alguna referencia a la regulación del tráfico. Quizá lo que necesitaríamos en España es adaptar la normativa de tráfico para que se convirtiera en una normativa de movilidad; es decir, no tanto una normativa de tráfico pensada para el vehículo a motor y para lo que hay detrás del vehículo a motor, sino en una normativa mucho más transversal. Al fin y al cabo —como se ha dicho— la bicicleta, sin haber llegado al punto que sería deseable, tiene innovaciones tecnológicas como, por ejemplo, su propia capacidad de automoción mediante electricidad, con lo cual empezamos a equipararla a otro tipo de vehículos de movilidad personal que tienen su propia regulación en materia de tráfico y se vuelve a dejar a la bicicleta que no lleva motor eléctrico en un limbo jurídico, porque evidentemente no necesita ningún tipo de licencia o cursillo para su utilización. Sin embargo, esos vehículos sí necesitan determinadas cuestiones de carácter técnico o administrativo para poder ser manejados. Ahí, no solamente por el conflicto que se crea en el espacio, sino por esos propios vehículos, la bicicleta vuelve a ser un elemento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 13

que habría que situar mejor en el marco legislativo de la movilidad, no tanto de tráfico, sino de la movilidad en su conjunto. Por tanto, hablaríamos tanto del patinete y la bicicleta como del vehículo a motor para poder dar esa visión transversal que desde el ministerio se dice que se pretende. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Una segunda cuestión es que usted ha hablado de dos pilares importantes: la coordinación y el presupuesto para llevar a cabo esa estrategia. En materia de presupuesto —y corrija me si me equivoco—, yo creo que todos los esfuerzos van a ir destinados sobre todo a transferencias a comunidades autónomas y a entidades locales para poner en marcha inversiones en materia de infraestructuras. Se lo digo porque en muchos ayuntamientos que han pretendido tener una infraestructura para bicicletas —lo he conocido a nivel personal en mi ayuntamiento— esta termina convirtiéndose, como se ha comentado, en lo que nosotros llamamos la ruta del colesterol. Es decir, al final es la gente la que termina andando sobre esos espacios habilitados para bicicletas y ahí hay un problema porque la bicicleta desaparece de esos entornos preparados. Creo que una de las causas es precisamente que no existen unos criterios de homologación de esas infraestructuras. Muchos ayuntamientos desde hace ya muchos años se han sumado a la ola —muy positiva— de generar ciclocarriles, carriles bici, espacios para bicicletas, etcétera —se les han dado muchísimas denominaciones—, pero no ha habido criterios técnicos compatibles con las cuestiones urbanísticas de cada entidad local. Supongo que eso para el liderazgo que pretende tener el ministerio en esta cuestión es un problema, porque va a tener que lidiar con muchos regímenes jurídicos diferentes, no tanto con los autonómicos, sino sobre todo con los de las entidades locales. Quizá una buena iniciativa por parte del ministerio sería intentar tener una hoja de ruta o una guía de criterios homologables desde el punto de vista técnico de cómo deben ser esas infraestructuras para que no terminen quedando obsoletas, infrautilizadas o, a veces, simplemente abandonadas porque no cumplen con su finalidad. Ahí la labor técnica del ministerio creo que podría ser interesante.

Y un último apunte que creo que podría ser de gran interés también para el ministerio sería fomentar estas infraestructuras en grandes empresas, sobre todo aquellas que tienen mucha afluencia de trabajadores en grandes espacios, por ejemplo, parques tecnológicos o polígonos industriales. Me consta que hay muchas empresas que ya están fomentando el uso de la bicicleta entre sus propios empleados y que echan de menos una ayuda institucional o una ayuda por parte de la Administración pública, sobre todo para que puedan mantener en el tiempo ese impulso que ya realizan a nivel particular. Creo que la colaboración público-privada en el fomento del uso de la bicicleta podría ser muy interesante en esos espacios en los que hay un acceso de gran cantidad de personas a determinadas horas, sobre todo para limitar el uso del vehículo de motor solamente cuando sea necesario y poder fomentar el uso de la bicicleta en mayor medida.

Pero, sobre todo, me preocupa la polémica o el aparente conflicto que se da entre la bicicleta y los vehículos de movilidad personal en su regulación, y creo que habría que hacer un intento de homologar ese tipo de legislación.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra la señora diputada Granollers Cunillera.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Buenas tardes, presidente.

Soy del Grupo Parlamentario Republicano, pero me doy por aludida por el nombre. No pasa nada. **(Risas).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Perdóneme, señora diputada. Una flecha hacia abajo ha provocado el efecto contrario. No le quito su condición de republicana, al contrario. **(Risas).**

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias.

Primeramente, quiero agradecer a la secretaria sus explicaciones y me sumo a mis compañeros diciendo que han sido tan extensas que casi poca cosa le vamos a poder preguntar. Aun así, le voy a hacer algunas preguntas.

Quisiera empezar mi intervención expresando mi agradecimiento a asociaciones como ConBici y, especialmente —y más por ser de Cataluña—, FEM Bici, porque gracias a ellas nosotros tenemos una información de primera mano de lo que realmente necesitan las bicicletas. Sí le pediría que siempre fuesen de la mano y estuviesen en contacto con ellas porque son las que más conocen la realidad. Está claro que nos ocupa y nos preocupa el tema de la bicicleta; y esto fue visible en la ley que se votó la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 14

semana pasada en el Congreso sobre seguridad vial con las enmiendas que nos habían trasladado las entidades ciclistas. En el último momento, retiramos una de las enmiendas que venía del Senado considerando una infracción grave circular por las aceras en bicicleta y dejándola en una infracción leve.

Está claro que debemos cambiar la manera de movernos por emergencia climática, pero también por reto demográfico. Quizá es que yo soy de una zona rural y a veces, cuando se explican la problemática de las bicicletas en las ciudades, me las imagino en una zona rural. Usted ha comentado que si el tren o el autobús no van llenos no son un transporte efectivo, pero es que no van llenos porque algo va mal. Si en una zona rural no nos podemos desplazar a las ciudades con un tren o con un autobús, esto es un pez que se muerde la cola y nunca nos vamos a poder desplazar. Por ejemplo, yo vivo en una zona que está a una hora de Barcelona y, si quiero irme a Barcelona, necesito coger mi coche. Así pues, no puedo tener después problemas para circular con mi coche en Barcelona, porque no tengo ninguna otra manera para llegar. Me refiero a que hacen falta muchos cambios estructurales para que realmente sí se pueda ir en bicicleta, porque, si fuera tan fácil, yo saldría de mi casa en bicicleta, llegaría a la estación de tren, montaría la bicicleta en el tren y, cuando llegase a Barcelona, me bajaría, y sería perfecto. Pero la realidad en las zonas rurales no es esta y, además, está muy lejos. Es más, en todas las zonas rurales cuando éramos pequeños había, como mínimo, una tienda donde arreglaban bicicletas. ¡Es que hasta esto nos ha desaparecido de las zonas rurales! Por tanto, ya por reto demográfico es importantísimo.

Nos comentan también desde entidades de ciclistas que tendríamos que promocionar el reparto con bicicleta. Cuando me hacen esta propuesta, me vienen a la cabeza los *riders* y la poca seguridad laboral que tienen. Estaría muy bien repartir los paquetes de última milla en bicicleta, pero primero debemos dotar de seguridad laboral a todos estos sectores, porque, si no, ¿de qué nos sirve una movilidad sostenible en detrimento de la seguridad laboral de las personas?

Ha comentado que las competencias a veces complican. Yo pienso que son efectivas, porque cada territorio conoce sus necesidades. Quizá será un poco más complicado abordar un plan, pero es que no nos interesa abordar un plan. Quiero decir que no nos interesa que esté escrito este plan, sino que lo que nos interesa es que las letras salgan del papel y el plan se ponga en funcionamiento. Por tanto, todas las dificultades administrativas después van a ser mucho más fáciles a la hora de aplicarlas. Sobre el transporte público y colectivo ya he comentado que es esencial. Las ciudades y las zonas rurales deben de estar bien comunicadas.

Y ahora tengo unas preguntas que me han trasladado. En muchos territorios ya hemos desarrollado estrategias vinculadas con la bicicleta y, en concreto, en Cataluña se ha trabajado mucho. Tenemos la Estrategia Catalana de la Bicicleta y también se está revisando el *Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible*, que están impulsados desde diferentes departamentos del Govern de Catalunya. ¿Qué papel prevé para las comunidades autónomas en este despliegue de la Estrategia Estatal de la Bicicleta? Y, en el caso concreto de Cataluña, ¿qué encaje se quiere hacer con la Estrategia Catalana de la Bicicleta?

Por otro lado, está previsto generar un equilibrio presupuestario a favor de las secciones prioritarias para una movilidad activa de ciclo, peatonal y de transporte público. En este sentido, ya nos ha comentado que quieren aumentar el presupuesto de transportes de movilidad para hacer *parkings* seguros. Nosotros creemos que a nivel de intermodalidad hay que reformar las estaciones de trenes. Por ejemplo, en la Estación de Sants se deberían incorporar aparcamientos seguros de gran capacidad para ciclistas. El tamaño de estos aparcamientos creemos que tendría que estar en el 1 % de los pasajeros que pueden caber en cada estación, con posibilidad de ampliarse hasta un 3 %. Esto quiere decir que, por ejemplo, en la Estación de Sants se debería incorporar un aparcamiento para unas 1000 bicicletas, con la posibilidad de ampliación para llegar hasta 3000. ¿Lo tienen previsto?

Después, tiene prevista la creación de la oficina de la bicicleta y nos menciona otros mecanismos del sistema de gobernanza en la estrategia estatal para la coordinación con las comunidades autónomas, ayuntamientos y el Consejo Consultivo de la Sociedad Civil. ¿Tienen prevista la puesta en marcha en el ministerio de algún mecanismo de coordinación ya, ahora? Nos acaba de decir que sí, porque quieren aportar y no quieren controlar. Nosotros lo celebramos, pero ¿nos puede decir qué es lo que quieren aportar y en qué plazos se va a desarrollar?

Un síntoma más del desequilibrio en la dotación presupuestaria es que hasta ahora no ha sido suficiente para generar este cambio modal. El caso es que cuesta mucho generar estos cambios. Efectivamente, nos dice que está previsto reforzar el equipo dedicado a la bicicleta de forma transversal en todos los departamentos del ministerio. ¿Cuál es el calendario y qué medidas tienen para garantizar la intermodalidad para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 15

Ya para terminar, en nuestro grupo siempre hablamos de educación vial y más cuando es en bicicleta. Sabemos que en las edades tempranas o en la educación inicial ya se están dando clases de seguridad vial, pero creemos que es imprescindible enseñar a los niños y a las niñas en edad escolar a ir en bicicleta, porque, al final, el futuro son ellos.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra doña Laura López Domínguez.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Primero, querríamos agradecer a la señora secretaria las extensas explicaciones y, sobre todo, el hecho de tener el objetivo de tener una Estrategia Estatal por la Bicicleta. También le tengo que decir que para las personas que somos de pueblo esto de que sea necesario un plan estratégico de la bicicleta nos parece marciano. Nosotros salimos de casa, vamos a comprar la leche en bicicleta, vamos a dar una vuelta en bicicleta y las cosas se hacen en bicicleta de manera normal; te vas al huerto en bicicleta y ahí tienes tus lechugas. Supongo que el mundo globalizado y liberalizado es lo que tiene, así que le agradezco que, si es necesario en este mundo urbano, usted haya puesto sobre la mesa un plan estratégico sobre la bicicleta.

También tengo que decirle que me sorprende un montón —si me permite la palabra popular— que en su intervención haya hecho hincapié en varias ocasiones a las posibilidades de la colaboración públicoprivada para la bicicleta. No entiendo muy bien a qué se refiere con públicoprivada. No sé si se refiere a las empresas con ánimo de lucro o también se refiere a las organizaciones no gubernamentales, a las cooperativas o a todo este tejido con voluntad social que, aunque tenga una voluntad pública, se pueden definir como privadas. No ha sido hasta el final de su intervención cuando ha hecho referencia al papel que juegan las asociaciones en la promoción tanto de la defensa de la seguridad en el uso de la bicicleta como de su uso y promoción. Yo creo que los poderes públicos tenemos una responsabilidad sobre el tema del que estamos hablando. La posición del Grupo Confederal es que esto tiene que ser público. Es difícil entender desde la posible posición bienestante de la que gozamos las personas que estamos aquí que haya personas que no se pueden comprar una bicicleta. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Una bicicleta de segunda mano te vale 20, 45 o 50 euros, y con 20, 45 o 50 euros comes un mes. A veces te compras una de 20 euros, te la compras sin frenos y luego tienes problemas. Me parece que esto lo tendríamos que tener en cuenta, porque estamos hablando del uso de la bici como si fuera una cosa que todo el mundo se pudiese permitir. Pero, aparte de lo caro que es comprarse una bicicleta, es que hemos puesto los sitios de trabajo en polígonos que están alejados de la ciudad y no se puede ir en bici porque no hay carriles bici para llegar a los polígonos donde están los lugares de trabajo. Por tanto, me parece que una estrategia para el uso de la bici sin tener en cuenta los recursos de los que disponemos la gente normal —discúlpeme la expresión— y sin tener en cuenta dónde están los lugares de trabajo que tenemos la gente normal, me parece que es un pequeño olvido en la Estrategia Estatal por la Bicicleta. Aunque obviamente las competencias sean locales, creo que desde el Estado tendríamos que hacer un esfuerzo para que la realidad del uso de la bici llegue a las personas.

También querría aprovechar para agradecer el papel que están haciendo las asociaciones. Como acabo de defender, yo creo que este papel lo tendría que tener el Estado, pero hay asociaciones que se están encargando de hacer ese servicio —que tendría que ser público, pero que hasta el momento es privado— y facilitan este ‘lujo’ a todas estas personas que no se lo pueden permitir. En este caso, sin querer decir nombres concretos, conozco distintos casos en mi ciudad, Girona; ahora es Salt, pero da lo mismo. Hay distintas entidades de lo que vendría a ser la industria de la bicicleta que están facilitando que muchas personas que no podrían comprar una bicicleta puedan disponer de ella. Además, la construcción de bicicletas está dando trabajo a muchas personas que se encontraban con distintos problemas relacionados con lo que llamamos inserción social. Asimismo, están haciendo que la ciudad en sí sea una ciudad más sostenible ambientalmente.

En cuanto a las competencias locales y estatales, le querría recordar que los carriles bici locales no son suficientes. Asimismo, la educación disponible para conductores de coche o de bici o también de distintos vehículos de otras modalidades —les voy a llamar vehículos modernos— tampoco es suficiente. Realmente, creo que la seguridad tanto de los peatones como de los conductores seguros como de la gente que va en bici de forma segura no es suficiente. Tendremos que hacer un poco de hincapié en la educación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 16

Por todo ello —no sé del tiempo de que dispongo—, le voy a dar unas cuantas ideas de lo que pensamos en el Grupo Confederal sobre cómo debe ser un planeta de bicis, un país de bicis. Para ser moderna —porque esta intervención está siendo un poco aburrida—, voy a utilizar una expresión moderna: le voy a hacer un *spoiler*. En el Grupo Confederal creemos en la potenciación de la movilidad ciclista; esta era la parte divertida. Creemos que la movilidad ciclista tiene su clave en lo que se puede ilustrar con la dinamo: si tú no te mueves, la luz no se enciende. Creemos que este es el mejor ejemplo de la movilidad sostenible. Producimos la energía que consumimos y así no destruimos el planeta. Es un buen ejemplo de lo que supone la movilidad en bici. Para ello, debemos adelantarnos a las necesidades de esta deseable forma de movilidad. Nosotros queremos trabajar por una red de itinerarios ciclistas que asegure la movilidad continúa entre barrios y espacios claves: nudos de intercambiadores de transportes, centros de trabajo, centros culturales, instalaciones deportivas, casas de los abuelos, caminos escolares; lo que sea, lo que la gente necesita en su movilidad cotidiana. Creemos que es deseable, como usted ya ha presentado, un plan de promoción de la movilidad ciclista, así como un plan de uso de la bicicleta —que es de lo que estamos hoy hablando— que tengan en cuenta las infraestructuras necesarias para contar con itinerarios ciclistas; como le he comentado antes, ciclovías, aparcabicis que sean seguros... También creemos que tenemos que contar con un tráfico calmado. No es suficiente potenciar la bici si no pacificamos el tráfico del resto de la ciudad y de los pueblos. Como también he comentado antes, medidas de información, sensibilización y promoción; por ejemplo, podríamos contar con mapas donde se vean claros los itinerarios ciclistas, la información sobre cómo circular en bicicleta por la ciudad y por las vías interurbanas, y una campaña de visibilización de la bicicleta como medio de transporte habitual. Además de facilitar el aparcamiento de bicis en la ciudad y, sobre todo, en los accesos, como ya se ha comentado, en el transporte público, lo que serían intercambiadores, el metro en las ciudades que disponen de él, en las estaciones de tren de cercanías o también en edificios públicos. Creemos que también sería necesario un mayor control y vigilancia de estos espacios para evitar lo que lamentablemente todavía se da, que es el robo de las bicicletas. Asimismo, sería deseable impulsar y promover servicios públicos de alquiler de bicicletas y también poner en marcha un registro municipal de bicicletas que ayude a controlar el parque existente en la ciudad y así poder hacer una movilidad adecuada a este modo de movilidad. Ya para acabar dos ideas más. Simplemente que quizá se podría estudiar si serían beneficiosas las subvenciones para bicis eléctricas y las vías ciclistas segregadas del tráfico, como le comentaba, para conectar no solo la movilidad dentro de la ciudad, sino también distintos municipios y la defensa y recuperación de las vías pecuarias.

Nada más. Muchas gracias por su comparecencia y espero su opinión sobre todos los temas tratados.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Segura Just tiene la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Con la venia, presidente.

Yo, la verdad, intento tomarme esto de la política en serio, pero a veces me cuesta mucho, porque, señora Pardo, le diré una cosa, yo vivo en Barcelona y muchas gestiones las hago en bicicleta. Habitualmente me desplazo en bicicleta —no siempre, pero muchas veces sí— y usted ha venido aquí, por ejemplo, en un coche oficial, y no en un coche oficial eléctrico, sino en un coche oficial de motor de explosión, contaminando. Me recuerda un poco a la Cumbre de Edimburgo en la que hablaban todos los dirigentes europeos y mundiales de los beneficios del transporte sostenible y del carbono —una palabra que ha pronunciado usted varias veces— e iban todos con su coche oficial contaminando. Esto me parece que es como si viniera aquí a esta sala Constitucional un carnívoro y nos hablase de las excelencias de comer verduras, de comer vegetales; o, como ha ocurrido, un líder de la UGT, un líder sindical, que venga aquí a decir a los españoles o a los diputados que hay que apretarse el cinturón, cuando el señor es un fanático de las mariscadas.

Vamos a ver, señora Pardo, estamos de acuerdo en el uso de la bicicleta. VOX y el PSOE en este aspecto están de acuerdo. Está claro que la bicicleta es un instrumento mucho más antiguo que el coche y vamos a apoyar todo lo que sea necesario para potenciar el uso de la bicicleta, pero la gran diferencia entre ustedes y nosotros es que nosotros vemos la necesidad y ustedes, cuando ven una necesidad, ven una oportunidad. Y esa oportunidad es decir: ahora vamos a lucrarnos a costa de la bicicleta y vamos a crear —usted lo ha comentado así, de refilón— la Oficina de la Bicicleta. No nos ha dicho cuánta gente trabaja ahí, no nos ha dicho cuánto dinero público van a dedicar a dicha oficina, no nos ha dicho cuánto dinero cobran esas personas que trabajan en ella. Y entonces ahí ustedes, los socialistas, ya tienen el chanchullo, que es lo que les encanta. (**Rumores**). A ver, ustedes son maestros de trincar el dinero público

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 17

porque tienen el concepto de que el dinero público no es de nadie. Esto lo dijo la señora Calvo. **(Rumores y protestas)**. El dinero público es una cosa que es como si estuviera en el suelo. Yo ahora salgo a la calle, me encuentro un fajo de billetes de 50 euros y me lo cojo, porque, como es una *res nullius*, no es de nadie, me lo cojo. Este es el concepto que tienen ustedes del dinero público. Las empresas tecnológicas japonesas y de otros países punteros en tecnología tienen una habitación que se llama la habitación del pensamiento, donde tienen a un señor encerrado en ella, sin ordenadores ni ningún aparato electrónico, pensando constantemente innovaciones tecnológicas. Pues yo creo que usted en su ministerio o no sé si en la sede del PSOE tienen a un señor o a varios encerrados en una habitación pensando qué chanchullos, qué historia ideamos para montar una oficina de lo que sea para trincar dinero público **(rumores)**, evidentemente para la gente de nuestro partido. Por eso yo le animo a que haga usted la oficina de los patinetes; que haga la oficina del monopatín; que haga la oficina de los cochecitos de bebé, que también son transportes; que haga la oficina de los peatones. De verdad, se lo digo sinceramente, ¡no se corten, esto ya es la barra libre del PSOE! **(Protestas y rumores)**.

Ustedes, señores de la ultraizquierda, son maestros de la corrupción. **(Un señor diputado: ¡A ver si no insultamos ya!)**. Primero tuvieron una época, la época de Felipe González, en la que instauraron la cultura de meter mano directamente en la caja. El problema es que meter mano en la caja tenía consecuencias penales y muchos fueron a la cárcel. Entonces, ustedes inventaron la cultura del pelotazo, como el pelotazo inmobiliario, pero eso también tenía consecuencias penales y muchos socialistas fueron a la cárcel. Y ahora han inventado una cultura, a partir del señor ZP, el señor Rodríguez Zapatero, la cultura del chiringuito. La cultura del chiringuito significa de forma legal, de forma legal... **(Rumores y protestas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego, por favor, silencio y le ruego al señor interviniente, por favor, que se ciña al asunto también.

El señor **SEGURA JUST**: Sí, pero espero que no me corten.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, por favor, que se ciña al asunto.

El señor **SEGURA JUST**: Sí, sí. Me estoy ciñendo, estoy hablando de la Oficina de la Bicicleta, que no deja de ser un chiringuito. **(El señor Ramos Esteban: Que le vuelvan a esconder donde estaba escondido)**.

El señor **PRESIDENTE**: No. Está hablando de otras muchas cosas. Les ruego, por favor, silencio.

El señor **SEGURA JUST**: En la Oficina de la Bicicleta, típico chiringuito socialista, la dinámica funciona así: ellos montan el chiringuito, meten a su gente; luego vienen las elecciones, cambian y gobierna, por ejemplo, el PP. Con el PP pueden pasar dos cosas: primero, que no se entere de que existe este chiringuito, porque ¡como hay tantos!, seguramente ni se van a enterar, y los socialistas que están ahí tapaditos están cuatro años más de legislatura. **(Rumores)**. Segundo, puede ser que los del PP se enteren, como ha pasado con otros chiringuitos y sean tan ilusos que no coloquen a los suyos, que es lo que han hecho muchas veces, o puede ser también que coloquen a los suyos esperando que esos ganen dinero ahí hasta que vuelvan los socialistas y vuelvan a meter a los suyos, iniciando este círculo vicioso. Yo se lo digo sinceramente, señores socialistas, si en los cuarteles de la Guardia Civil pone: Todo por la patria. Ustedes, en los locales del PSOE, tendrían que poner: todo por la pasta, porque es la forma que ustedes tienen de hacer política. **(Un señor diputado: Está pasando mucho el límite.—Rumores y protestas)**. Vamos a ver, si me dejan hablar..., si me dejan hablar estos señores. **(Protestas.—Un señor diputado: ¡Cortesía parlamentaria!)**.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, por favor...

El señor **SEGURA JUST**: Ustedes...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, disculpe un segundito, por favor. Les ruego, por favor, silencio. Y le ruego, por favor, que se ciña al asunto.

El señor **SEGURA JUST**: Sí, sí, ahora voy a hablar de bicicletas precisamente. **(El señor Ramos Esteban: ¡A la caverna tenías que ir!)**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 18

Ustedes quieren expulsar a los coches de las ciudades. Yo creo que en su ideario de Estado socialista quieren que esto sea como Albania antiguamente o como la República Popular China o Corea del Norte, que no hay coches y son todo bicicletas. Imagino que este es un objetivo máximo. Evidentemente, en VOX queremos una convivencia entre españoles como queremos la convivencia entre bicicletas y coches, porque, por ejemplo, señora Pardo, le diré a usted que para el transporte de una familiar con niños pequeños es muy complicado ir en bicicleta, a no ser que sea una bicicleta tándem con unas cestas y los niños metidos ahí. Esa familia necesita un coche. No le voy a hablar de los discapacitados que necesitan un coche, no pueden ir en bicicleta. También imagínese usted, señora Pardo, las furgonetas de reparto, que tienen grandes problemas cuando tienen que repartir el género y hay un carril bici que les impide aparcar y tienen que irse a aparcar muy lejos. ¿Me entiende? O conozco casos de personas discapacitadas con plazas de aparcamiento para ellos en la puerta de su casa a los que les han puesto un carril bici en la acera y la plaza municipal de discapacitado se la han puesto en la esquina, con lo cual esa persona discapacitada tiene que hacer un trayecto muy largo.

A ustedes los socialistas les encanta la política de la confrontación. **(Risas.—Rumores)**. En este caso confrontan coches contra bicicletas. Ahora el bueno de la película es la bicicleta y el malo de la película es el coche. Ustedes le han declarado la guerra —yo lo llamo cultura de la declaración de guerra— a las personas que comen carne; le han declarado la guerra a los cazadores, a los taurinos, a los agricultores, a los ganaderos, a los padres en Cataluña, en mi tierra, que quieren que sus hijos puedan estudiar en español, a las mujeres que quieren ser madre, a las que quieren libertad para vacunarse. Evidentemente, las vacunas son buenas y son necesarias, pero hay personas que dicen: yo por cuestión de derechos fundamentales quiero decidir si me vacuno o no me vacuno porque, por lo menos, tengo esa libertad sobre mi cuerpo. Esto a ustedes les encanta en el tema del aborto, la libertad sobre el cuerpo de la persona, de la mujer. **(Rumores)**. Pues si la mujer tiene libertad para abortar, el hombre y la mujer tienen libertad para no vacunarse.

Voy acabando ya, yo sé, señora Pardo, que mi intervención es incómoda... **(Rumores)**.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, por favor, de verdad se lo digo, que se ciña usted al asunto porque el aborto...

El señor **SEGURA JUST**: Señoría, yo soy un diputado del Congreso de los Diputados escogido por el pueblo español **(un señor diputado: Muy maleducado.—Rumores)** y yo, en el uso de mi libertad de expresión, puedo hablar de lo que yo quiera.

El señor **PRESIDENTE**: No, disculpe.

El señor **SEGURA JUST**: Usted no puede coartarme mi libertad de expresión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, no tiene usted la palabra ahora, me va usted a disculpar.

El señor **SEGURA JUST**: ¿Me permite acabar?

El señor **PRESIDENTE**: No, no se lo permito por ahora. Déjeme que le voy a decir yo algo, ¿vale? Efectivamente, la libertad de expresión existe, pero esta es una Comisión en la que estamos tratando un asunto en concreto. Por lo tanto, no tiene usted derecho a hablar de lo que quiera. No lo tiene. Tiene usted derecho a hablar de lo que quiera sobre este asunto, pero no sobre cualquier asunto, porque estamos llamados aquí a hablar sobre este asunto, sobre la Estrategia de la bicicleta. ¿Vale? Yo le pido y le ruego, por favor, que se ciña a esto. Gracias.

El señor **SEGURA JUST**: Pues volviendo al tema de la bicicleta, quiero decirles que ustedes, la izquierda en general, se centra en aspectos como la bicicleta, el cambio climático, el medio ambiente, la sostenibilidad, palabras que mucha gente ni siquiera entiende. También las pornocharlas de ideología de género **(risas.—Rumores)**, y han olvidado las necesidades de la clase trabajadora. Ustedes han dado la espalda a la clase trabajadora porque están en este mundo ideal de bicicletas, del medio ambiente, de qué bonito es, qué verde es todo, magnífico, y se olvidan de las necesidades reales de los trabajadores. Pero no se preocupen, ese listón que ustedes tenían que haber transmitido, el listón de la justicia social, ese listón que tenían que haber transmitido a otras generaciones, ustedes lo han tirado al suelo, y ese listón, el listón de la justicia social, el listón de los trabajadores y el listón de las personas que no pueden trabajar,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 19

ese listón lo ha cogido VOX. Por ellos y por España. **(Rumores y protestas.—El señor Ramos Esteban: ¡Madre mía qué nivel!—El señor Arribas Maroto: ¡Un maleducado!—La señora Esteban Calonje: ¡Qué poco respeto!).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio. Señorías, por favor, les ruego silencio a todos. Señor Segura, señor Ramos, les ruego, por favor, silencio. Les ruego, por favor, silencio. ¿Es posible? Gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Señor Delgado Arce, tiene usted la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Muy buenas tardes, señor presidente.

Señorías, estaba previsto que interviniese mi colega, el señor Lorite, pero ha tenido que ausentarse a la Comisión de Interior a hacer una pregunta oral, por eso tomo yo en su nombre la palabra. He permanecido durante toda la intervención de la señora secretaria de Estado y, por lo tanto, creo que estoy en condiciones de poder hacer unas valoraciones. La previa es recordar que estamos en el Congreso de los Diputados ante miembros del Ejecutivo de España, ante parlamentarios. Todos nos debemos un respeto. La libertad de expresión está bien, pero podemos contenernos un poco. Aquí no hay personas tan deshonestas como se ha dibujado por usted, ni en esas filas ni en las nuestras. Todos merecen un gran respeto. **(Aplausos)**. La señora secretaria de Estado lo merece, allí se sienta un señor que fue secretario general de un ministerio y también secretario de Estado, el señor Garcés, gran servidor público, igual que lo es la señora Pardo de Vera. La crítica política es una cosa, pero el exceso verbal es otra. Sinceramente, respetemos a esos siete señores que están ahí detrás, que son los padres de la Constitución, tengamos un poquito de moderación y convivamos, que tenemos que convivir todos.

Dicho esto, señor presidente, en relación con lo que ha expuesto quisiera decir que, efectivamente, esta estrategia fue presentada en el mes de junio, pero ahora parlamentariamente aquí, y traslada, y además escuchando sus palabras, una puesta en valor de algo que todos hemos considerado siempre como secundario, accesorio y poco importante, como era la bicicleta, reservada para unos pocos que en algunas ocasiones hemos considerado friquis, deportistas o poco usuarios. Me ha llamado mucho la atención de su intervención que sitúe un cambio de paradigma, como usted ha dicho, y ponga la bicicleta en un primer plano para que, a partir de ahí, los demás modos de transporte se vayan acomodando a esta nueva situación. Nos parece que esto encaja perfectamente en la línea de los tiempos que vivimos, porque los tiempos han cambiado. Hace veinte años —yo llevo aquí, en esta Comisión, veintidós años— no hablábamos de estos temas ni por asomo, y hoy la movilidad sostenible, la movilidad conectada, la movilidad para todos, la intermodalidad, la digitalización, todos estos temas forman parte del discurso cotidiano de este Parlamento. Así que nosotros podemos compartir con carácter general la mayoría de la filosofía que está detrás de esta estrategia que, como su propio nombre indica, es una estrategia. Son unas líneas a seguir; ustedes, tal y como se presenta, pretenden que sea la base para una planificación durante los próximos diez años. En estos diez años, los españoles van a votar a diferentes opciones políticas y puede que a nosotros o a ustedes les toque gestionar esta estrategia. Es bueno tener unas líneas generales de actuación porque, además, esta estrategia no se mueve en una línea ajena a lo que es la Europa a la que pertenecemos, sino que se inscribe dentro de esos objetivos.

Decía muy bien el señor diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos que la implementación de estas políticas a diferentes niveles, no solo comunidades autónomas y ayuntamientos con carácter fundamental, sin perjuicio de las competencias estatales, tiene sus complicaciones porque, quizá, no exista un modelo unificado de lo que han de ser las infraestructuras que faciliten la utilización de la bicicleta. Lo que él apuntaba de ciclovías o de carriles bici no tiene una suficiente homologación para poder definir los estándares que han de reunir estas infraestructuras. A veces son compartidas con el peatón, y eso es deseable en algunas ocasiones y es un inconveniente en otras. Yo creo que, efectivamente, estas políticas han de coordinarse a través de los órganos sectoriales correspondientes con las propias comunidades autónomas. En este sentido, conozco la sensibilidad de la secretaria de Estado hacia esta política de interrelación con administraciones y, por supuesto, con los ayuntamientos. Otro de los inconvenientes —lo ha apuntado también otro portavoz— es el tema de los miedos y de las prevenciones que el ciclista plantea a los conductores de vehículos, ese temor a dañarles, esa coexistencia. Probablemente sería necesario que las normas de tráfico que hoy están vigentes se adaptaran aún más a esta nueva realidad para crear esa cultura de compartir.

Por lo que se refiere a las cuestiones de la intermodalidad, otra señora diputada del Grupo Republicano efectivamente ha puesto de manifiesto la necesaria intermodalidad para que puedan ser utilizadas las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 20

bicicletas en aquellos nodos de transporte donde el intercambio y el pasar de un medio a otro sería realmente muy deseable. En ese sentido, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en lo que a las estaciones ferroviarias se refiere, debe hacer un esfuerzo, así como en aquellos trenes en los que sea factible que se incorporen vagones que puedan recoger, como en otros países, las bicicletas y que eso pueda permitir que se comparta un poco más estos modos de transporte.

Dentro de los ejes están los aspectos de las cadenas logísticas intermodales, que es un tema realmente relevante. Se habla como principio general de la intermodalidad como firme aliada de la movilidad en España, y hablan ustedes como objetivos de potenciar la intermodalidad como elemento clave para aumentar la eficiencia, priorizar el transporte de mercancías por ferrocarril en las agendas públicas y privadas, involucrando a las empresas públicas adscritas al mismo, e impulsar la digitalización de la cadena logística. Efectivamente, aquí el camino por recorrer es amplísimo todavía y en eso ya sabe que el Partido Popular está muy interesado. Y aprovechando, lógicamente, la coyuntura de estas fechas, deseamos que el ministerio pueda aceptar las legítimas peticiones del sector del transporte de mercancías por carretera, que tiene un cuadro reivindicativo. Muchas de sus peticiones, como usted ha puesto de manifiesto en declaraciones, son justas y sería bueno que se llegase a un acuerdo. Yo he intervenido esta mañana en el Pleno defendiendo una moción y justamente la he transaccionado en parte con el Grupo Parlamentario VOX buscando una aproximación e identificando los problemas. Por ahí debemos movernos. En definitiva, esperamos ver que todas estas políticas de la estrategia se empiecen a plasmar en textos legales y en acciones concertadas con comunidades autónomas y ayuntamientos. Le insto a que esta disposición a la comunicación la haga con el principal partido de la oposición para ver en qué medida podemos desarrollar estas políticas.

Concluyo, presidente. Aprovecho esta intervención, que ha sido un poco a salto de mata porque mi colega ha tenido que salir, para celebrar en esta Comisión, en presencia de una secretaria de Estado de Transportes gallega —como servidor, que lo es— que el próximo lunes, si Dios quiere, se inaugurará la línea de alta velocidad desde Pedralba hasta a Ourense culminando la línea de alta velocidad a Galicia, que es un esfuerzo colectivo que hay que agradecerse, primero, a los contribuyentes españoles, que han financiado con sus impuestos esta infraestructura; a los diversos Gobiernos y parlamentarios que desde el Congreso la han impulsado; a los organismos como el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y esas grandísimas empresas constructoras y de ingeniería que tenemos en nuestro país, que son para descubrirse. Ojalá que aquellos que creen poco en la política sepan que todo eso se hace gracias, como digo, al esfuerzo de los españoles, pero también al esfuerzo de los políticos que en los ejecutivos y en los legislativos se afanan todos los días por procurar y buscar el interés general.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene ahora la palabra al señor Arribas Maroto, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

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

Secretaria de Estado, quiero pedirle disculpas en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tanto a usted, como a su equipo. Ustedes han trabajado duro para crear esta Estrategia Estatal por la Bicicleta. Usted ha venido hoy a exponerla y se ha encontrado con algo que viene siendo habitual, algo a lo que el Grupo Parlamentario VOX nos viene acostumbrando, y son estas actitudes de tratar de degradar la dignidad de esta Cámara. Por suerte, estas actitudes son minoritarias y tan solo son cincuenta y dos los que vienen a este Parlamento día tras día a intentar torpedear al Gobierno, a intentar hundir el barco y a intentar que cuanto peor nos vaya a todos los españoles, mejor les irá a ellos, porque ellos lo que quieren es hundirlo todo y después gobernar sobre cenizas. Pero ese día, señor Segura, no llegará nunca, VOX no llegará. **(Aplausos.—El señor Segura Just: Ya veremos).**

Ciñéndonos al objeto de su comparecencia, secretaria de Estado, y agradeciéndole una vez más que usted haya venido aquí y que se haya encontrado esta situación tan lamentable, esta estrategia refleja un cambio en el paradigma tanto para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como para la sociedad en su conjunto. Estamos ante un cambio de rumbo, es el momento de que este país tenga una movilidad más segura, más sostenible, económica y conectada. El planeta nos exige avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta. Otro de los objetivos que tiene esta estrategia es promover la vida saludable de nuestros ciudadanos. Está más que estudiado que los desplazamientos a pie y en bicicleta reducen el estrés, mejoran la salud y, por lo tanto, aumentan la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 21

felicidad. Yo invito a los diputados de VOX a que anden, a que cojan la bicicleta, a que sean felices y a que no vengan a intentar complicar la vida a los diputados y a los ciudadanos a esta Cámara.

Por otro lado, podemos aprovechar el turismo de nuestro país para potenciar el cicloturismo y convertirnos en un referente internacional. Viajar en bicicleta es una manera de generar riqueza y empleo, sobre todo en las zonas rurales. Además de facilitar el crecimiento del ocio y el deporte en bicicleta, es una manera de fomentar ese medio de transporte. Como aficionado al ciclismo puedo asegurarles que difundir los valores de este deporte y educar a la sociedad para que tenga respeto y seguridad por los ciclistas es de máxima importancia. Hasta la fecha, y en comparación con otros países de la Unión Europea, España no disponía de una estrategia de este calado para la bicicleta, y parece llamativo que estemos en el siglo XXI y algunos partidos no lo consideren oportuno; de aquí la importancia de impulsar, promocionar, facilitar y coordinar este medio alternativo de transporte. Estamos ante una revolución imparable, ustedes lo saben; otra cosa es que no lo quieran reconocer, como es el caso del cambio climático. Y claro, después de ver algunas intervenciones en este Parlamento diciendo que si sube un poco la temperatura del planeta, ya no se morirá la gente de frío, atendiendo a ese nivel, podemos esperar lo que hoy han vuelto a hacer en una Comisión. Las personas somos responsables del cambio climático y es el momento de poner encima de la mesa soluciones y no más problemas. La solución es la bicicleta; y no se trata de una idea, señorías, para este Gobierno es un hecho y ya es una realidad.

Le reitero nuestro agradecimiento, señora secretaria de Estado, el agradecimiento del Grupo Parlamentario Socialista, y lamento la situación que ha tenido que vivir.

Gracias, presidente. **(Aplausos)**.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Para contestar ahora a todas las cuestiones que han planteado, toma la palabra la señora Pardo de Vera Posada.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Pardo de Vera Posada): Muchas gracias a todos, gracias por haber escuchado mi exposición. Les he escuchado atentamente. Hay algunas cuestiones que son comunes, algunos planteamientos que, si no les importa, contestaré de forma global a todos y luego entraré también en las particularidades de cada una de las observaciones.

Señor Mazón, del Grupo Parlamentario Mixto, simplemente quiero mostrarle mi agradecimiento. Soy consciente de la diversidad de orografía y climatología de las zonas; yo también soy del norte, del noroeste. Efectivamente, intentamos coordinar u homogeneizar desde el ministerio todas las políticas implementadas desde la comunidad autónoma con la creación de una oficina que, por cierto —y aprovecho para responder— ocupa un funcionario cedido de la Dirección General de Carreteras y no supone ni un euro más de coste, aquí no hay corrupción. Luego hablaré del resto de cosas, que me han apenado mucho, aunque sinceramente no voy a entrar mucho en todos sus comentarios, pero realmente me apena esta imagen que se da al ciudadano de esta Mesa del Congreso.

Como le decía, señor Mazón, ¿andar o bicicleta? Pues mire, yo creo que aquí también se ha evolucionado; ninguna situación es estanca, todo evoluciona, y la bicicleta también ha sufrido evoluciones tecnológicas. Por tanto, de alguna manera, aunque todavía no es un medio accesible a todo el mundo —como decía doña Laura—, sí permite de alguna manera ampliar el rango de utilización a jóvenes y a personas más mayores, así como el radio de utilización, lo cual da una oportunidad respecto a ciertos proyectos de turismo —y a eso me refería con colaboraciones público-privadas—, a proyectos tractores de riqueza y de valor añadido en estos parajes que desde luego Cantabria tiene, como todo el norte y toda España en general. Creo que los cambios culturales son complicados; efectivamente, yo creo que los cambios culturales se promueven de arriba abajo, pero también de abajo arriba, y por eso el empeño de seguir dialogando, de seguir hablando y de seguir teniendo a través de esas oportunas comisiones sectoriales la oportunidad de contribuir a proyectos de fuerza realmente transformadores que, como digo, están provocando el atractivo de mucho de nuestro sector industrial y turístico. Creo que por aquí vamos bien y es una oportunidad.

Señor Ruiz de Pinedo, de Euskal Herria Bildu, muchas gracias por considerar que es una buena oportunidad. Comparto plenamente con todos ustedes —creo que lo han mencionado todos— esa compatibilidad del espacio peatón-bicicleta, aunque creo que es difícil —también lo ha dicho el señor López-Bas, de Ciudadanos—. Efectivamente, esta compatibilidad peatón-bicicleta se da sobre todo en los entornos más urbanos, no en los entornos rurales. Esto incide en la sensación de seguridad, pero en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 22

seguridad de forma efectiva, no solo en la propia percepción de la seguridad. Por eso en esta Estrategia por la bicicleta se habla del enriquecimiento de referencias como Vitoria, que es un claro estándar en lo más alto respecto al diseño de la priorización del peatón y de la bicicleta sobre otros medios de transporte. Al compartir este enriquecimiento no podemos regular en ciertas competencias, pero creo que podemos enriquecer, homogenizar y hacer de agente tractor al País Vasco, Vitoria o Donostia, que para mí y para el mundo son claras referencias de una movilidad urbana. En mi etapa como directora de movilidad en una diputación fue una de las primeras ciudades que yo fui a visitar para saber cómo se establecía este tráfico calmado, cómo se generaban espacios para el ciudadano, cómo eran modelos habitables. Por lo tanto, probablemente enriquecerán bastante más ustedes esto y provocarán un beneficio en el resto de los ciudadanos. Para nosotros son una referencia, creo que nos pueden ayudar mucho, porque han llegado a una saturación, a un nivel de utilización de la bicicleta diferente, muy diferente al que tenemos en el resto del territorio español, y ese conflicto de cuánto más, de qué otros mecanismos activamos es minoritario a nivel del territorio español porque, evidentemente, están ustedes en un grado de referencia superior y, como digo, esa aportación enriquece a todos los territorios, y esa es la voluntad del Estado. Es muy complicado regular sobre esto. Nosotros, como competencia de Agenda Urbana, lo que pretendemos es crear ese foro porque creemos que, dentro de la competencia de los ayuntamientos, al final la movilidad es integral, va desde el ayuntamiento hasta la movilidad de medio recorrido, de largo recorrido, etcétera. Por lo tanto, si no son estrategias conjuntas de movilidad, independientemente de cómo se articulen y respetando por supuesto las competencias —y ahora haré una referencia a la diputada del Grupo Republicano—, es imposible tener un marco integral de la movilidad. Por eso —lo digo ya para todos— la conciliación peatón-bici hace necesaria una reflexión más allá de la que llevamos haciendo en la Dirección General de Tráfico, en las suyas, en los ayuntamientos. Por supuesto que de alguna manera y en cada ámbito habrá de regularse, porque limita por completo la utilización, y además lo que no podemos permitir con esta estrategia es el detrimento de la seguridad. Por lo tanto, absolutamente abiertos; hay muchas propuestas ya.

Creo que no he explicado suficientemente la colaboración y el papel tan importante de las asociaciones para la bicicleta que han participado de forma más que activa y más que voluntaria y, como digo, sin ningún ánimo más que el de aportar, como la Red de Ciudades por la Bicicleta y la Autoridad Metropolitana de Barcelona que también colabora activamente. Tengo aquí una lista de todos los que han colaborado y de todas las asociaciones, y creo que me he quedado corta, y lo digo así de claro, en el agradecimiento a todas estas asociaciones que juegan y han jugado un papel fundamental, y desde luego son protagonistas del éxito al que pretendemos llegar después. Esto no es arrogarse nada, el ministerio simplemente intenta una coordinación y un avance. Además, pido disculpas porque no quise nombrar toda la lista de asociaciones para la bicicleta, pero desde luego son ellos los principales protagonistas de esta estrategia; que quede claro.

Respecto a Vitoria y a Donosti, es importante analizar la industria y por qué se ha dejado de producir en la industria nacional, con una demanda creciente, por qué ha desaparecido la industria de la bicicleta. Seguimos más cautivos al final de la logística mundial en esta globalización, y eso penaliza claramente no solo a este sector, sino a otros muchos. A lo mejor tenemos que pensar en esa competitividad de nuestra economía, y dentro de la competitividad hay que tener muy en cuenta la localización de sectores tan importantes, en los que la interpretación de la logística incide de forma directa. Sé que me repito, pero la logística es el eslabón fundamental de la competitividad de nuestro tejido empresarial y de nuestra economía productiva. Si tenemos esa logística competitiva en cuanto a suministros o materias primas, que probablemente no tengamos en España, si conseguimos esa logística continua, ferroporcuaria, aérea, etcétera, e intentamos explotar lo que aquí tenemos, y fijarlo con esa competitividad en la economía en todos los eslabones de la cadena, podremos impulsar de nuevo toda esa industria y no ser cautivos de estos vaivenes y oscilaciones de la economía, que es evidente cómo están incidiendo absolutamente en toda nuestra cadena de valor. Esta es una reflexión muy poco profunda en este foro ahora, pero desde luego es el trasfondo de la situación que estamos atravesando en todos los sectores.

Hablábamos de que hay un mínimo presupuesto. Sí, había un mínimo presupuesto que era de 5 millones; ahora tenemos mucho más presupuesto con todas las actividades relacionadas gracias al fondo, y por eso me refería al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, porque no es solo incentivar el uso de la bicicleta, facilitar su compra, etcétera, sino que es también toda la red de infraestructuras y todo el marco de regulación que, como digo, es tan importante y que es básicamente lo que la Administración pública tiene que aportar, cada una desde sus competencias, pero firmemente alineados entre administraciones. El papel activo del tejido social es clave en la creación de la iniciativa social y en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 23

la implementación, y por eso no me voy a volver a referir a ello —si me he quedado corta en eso, pido disculpas—, porque desde luego es fundamental el papel social en cada una de las políticas que llevamos a cabo. En este plan —y aquí sí que me importa— se ha presentado una estrategia, que está en la página web con una serie de acciones a desencadenar, con los ejes, como un plan estratégico bien formado pero, efectivamente, ha de medirse. Todo lo que no se mide no se cuantifica, no se puede valorar. En esto hemos fallado mucho, pero es una crítica común, en el sentido de que yo sí soy partidaria de cuantificar la eficiencia con indicadores realistas orientados a resultados, como nos pide Europa, para valorar la eficiencia de determinadas políticas. Porque si esa política no da resultados en dos, tres o cuatro años, probablemente tendremos que activar palancas de modificación. En eso consiste la acción política. Por lo tanto, está muy relacionada la solvencia técnica y rigurosa con las políticas. A veces se disocia eso, igual que se disocia la actividad de los técnicos, como en nuestro caso —en mi caso que lo soy por mi formación—, con la falta de humanismo o de valores sociales, etcétera, con una mente cuadrículada, pero no es así, todo lo contrario. Creo que tenemos que tender a no establecer sesgos de ningún tipo que siempre han dañado a nuestra sociedad.

Respecto al Grupo Parlamentario Vasco —está aquí el señor Esteban, pero el señor Barandiaran se ha ausentado—, lo mismo. Vitoria es una referencia, por lo tanto creo que a lo mejor va a aportar mucho más de lo que le va a rendir, pero todo lo que podamos activar respecto a esos límites que ya ustedes como referencia han gobernado y han articulado —Donosti también— en bicicleta seguramente también enriquecerán a todo el país, y eso es bueno. Creo que quizá se me ha malinterpretado también con el Grupo Republicano respecto a lo que yo decía de que la burocracia nos impide muchas veces a las administraciones públicas materializar políticas, y nos quedamos muchas veces en ideas que pasan años y años y nunca se consolidan. No me refería en absoluto a que esto haya de armonizarse en una política nacional, todo lo contrario. Saben los que me conocen y todos con los que he tratado que soy firme defensora de que el territorio lo conoce el que vive en el territorio, que el Estado siempre está abierto a apoyar eso, que la gestión ha de conocerse, implicarse y ligarse al territorio. No puedo estar más de acuerdo con el esquema de administraciones, la local, la autonómica y la estatal, para funcionar en un completo alineamiento. Creo que en cuanto a este tema peatón-bicicleta podemos articularlo y abordarlo, porque es clave, no sé si a través de recomendaciones, de normativa, etcétera, sin invadir competencias de nadie, sino siendo compartidas y alineadas.

En cuanto al I+D+i, a la bicicleta eléctrica, ya lo he dicho. La geolocalización de bicicletas claramente es un requisito que creo que más factible y más fácil no puede ser con el despliegue que ahora tenemos, por eso hablo de las infraestructuras digitales con la misma contundencia que hablo de las infraestructuras físicas. Por lo tanto, no solo por robos, sino también por seguridad. La geolocalización en todo, por fiabilidad, por fiabilidad de la carga respecto a la logística de bienes; por todo absolutamente la geolocalización, siempre preservando evidentemente el respeto a los datos, que es fundamental. Creo que ya no es I+D+i, esto ya es una implementación que deja fuera la I+D+i porque ya está la tecnología desarrollada al respecto.

En cuanto a Cataluña y cómo vamos a desarrollar esto, yo tengo una relación muy fluida con todos los técnicos profesionales que hay en la Administración catalana, aparte de coyunturas políticas. Hemos tenido la bilateral de infraestructuras, hay una mesa de trabajo, el otro día tuve una reunión con el Ayuntamiento de Barcelona sobre todas estas ideas, también al respecto de ideas, criterios y políticas de qué ciudad se pretende, y hemos concretado mesas de trabajo en las que estamos abiertos a la participación de todos. Sants es un proyecto que estamos desarrollando ahora desde Adif, Sants y toda la integración, en plaza de los Países Catalanes, en donde estoy muy implicada, y lo conozco desde hace mucho y, por supuesto que la bicicleta cobra un papel especial, igual que en todo el diseño de La Sagrera, etcétera, y de todo el área metropolitana, con la que estamos íntimamente trabajando.

Señor López-Bas, de Ciudadanos, muchas gracias también por haber escuchado. No sé si me he quedado corta en la explicación. Como digo, en la página esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta tienen todos los datos y las acciones concretas, en las que todavía hay que descender y consensuar. Aquí los tiempos son muy importantes, por tanto, si me he quedado poco extensa en la concreción, desde luego le ofrezco, por supuesto, todo el diálogo. Esas acciones concretas se pueden consultar en la página y podemos conversarlas cuando quieran.

Respecto a la normativa de tráfico, no puedo compartirlo más. El otro día hablaba con el Ministerio del Interior —en cuanto a la Dirección General de Tráfico—, y también con el de Justicia, y, efectivamente, la normativa de tráfico ha de verse en un paraguas de normativa de movilidad, porque si no es imposible, se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 24

quedan lagunas sin absorber dentro de esa normativa, que es lo que provoca el conflicto y la incompatibilidad entre modos de transporte. Yo no defiendo solo la bicicleta, defiendo mucho más. Hoy me tocaba explicar la bicicleta, pero eso no quiere decir que esté expulsando — como me han dicho— al vehículo más sostenible. Acabo de venir de un acto en relación con los vehículos eléctricos y a todo el desarrollo tecnológico que tiene el sector de la automoción, y creo que si con esto se intenta contaminar con que ahora resulta que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana solo se dedica a la bicicleta, realmente creo que no merece la pena ni comentarlo. Nos dedicamos a muchas cosas. Estamos ahora también con los transportistas, con los que hemos hablado y confío en llegar a un acuerdo. Es clara nuestra comunicación. Hemos dicho punto por punto todo lo que se ha ofrecido en un acuerdo histórico desde hace muchas décadas. Hay reformas estructurales de calado, y, como digo, hay un problema coyuntural relativo al precio de los combustibles, pero creo que se ha abordado con toda rigurosidad. De verdad que espero que este tema se solucione y causar el menor impacto a la sociedad. La sociedad necesita una respuesta ya sobre lo que va a pasar en diciembre, en estas fechas. Por lo tanto, estoy completamente de acuerdo, señor López-Bas, sobre la normativa de movilidad, la bicicleta con motor, sin motor y estas lagunas. En mi ignorancia sobre lo que era la bicicleta eléctrica, hasta que la empecé a utilizar, pensaba que era un ciclomotor. De hecho, dudaba sobre su aportación a la salud de las personas, porque decía: si no hay que hacer esfuerzo, ya está. Ahora he visto otra perspectiva respecto a que si solo se utiliza la bicicleta, realmente el radio de turismo se te queda limitado. La bicicleta eléctrica te permite hacer recorridos de días, te permite planificar unas rutas muy interesantes en toda nuestra España rural y, desde luego, te permite contemplar paisajes imposibles de contemplar si no tuviésemos estos medios. Desde luego que el marco regulador es importantísimo, y si no trabajamos en el marco regulador, difícilmente podremos avanzar en todo esto. Saben que soy muy pragmática, y que si he venido a esta secretaría de Estado es para hacer cosas, si no, a pesar de que piensen en la corrupción y en el interés, yo soy gallega y no es un interés personal el que me lleva a esto, es un interés de vocación pública, igual que lo tienen la empresa pública, la empresa privada y todos los que estamos aquí. Por lo tanto, me encanta que unos utilicen la bicicleta, pero, por favor, que no denosten a los demás, que no saben nada de nuestra vida, y si no, infórmense, y yo les diré lo que hago y lo que no hago, si me apetece o si no me apetece.

Hemos hablado ya de la hoja de ruta sobre criterios homologables, etcétera, y sobre el alineamiento y el tema de fomentar a empresas. Pues sí, ya hay empresas que por responsabilidad social, estratégica y por esos criterios ESG de medio ambiente social y de gobernanza, a veces activan políticas que no se acaban consolidando, como ha sido la lucha contra la emergencia climática. Esto ya pasaba desde hace años, pero realmente hasta que se vio, se obligó, de alguna manera, desde Naciones Unidas a Europa, a España, etcétera, digamos que no se integró en las políticas. Porque muchas veces las cosas cuestan y las transformaciones cuestan, y hay que hablar de la economía, de los impactos y de esos equilibrios. Por eso, desde luego que apoyaremos que se utilice la bicicleta —y lo incentivaremos— donde se pueda, porque efectivamente no se puede ir a un polígono industrial saliendo del entorno de Madrid en la bicicleta y llegar al polígono industrial. Sobre esto hay muchísimo que mejorar y lo fomentaremos con las grandes empresas, con las pequeñas y con las que haya, articulando las medidas equilibradas socialmente que sean necesarias respecto a una responsabilidad que es de todos.

Hablaba también de que el autobús lleno y el tren lleno no son sostenibles —no digo lleno, digo a una capacidad razonable; que son números al final, que garantizan la emisión de la sostenibilidad y el coste de cada ciudadano respecto a este transporte—, pero no hablaba del no derecho a la movilidad. Es decir, somos firmes defensores en este escalón del transporte público, del transporte colectivo, lo que pasa es que hay que ver cuál es el más eficiente y generar la cadena de valor que asegure ese transporte público colectivo. A veces no tiene que ser con el tren o no tiene que ser con un autobús lleno, puede ser con soluciones de micromovilidad. Lo que sí tenemos que mejorar es el servicio que estamos dando, porque está claro que es insuficiente. Por tanto, en esa planificación entran todas las administraciones, porque se trata de movilidad. Lo que queremos aportar desde el ministerio —y con los estudios que estamos haciendo— es decir al ciudadano cuánto nos cuesta, en qué no somos eficientes, cuál es el servicio deficitario que estamos dando y cómo se podría proponer una movilidad eficiente respecto a recursos que, al final, vienen de todos los ciudadanos, pero, además, mejorando el servicio, ya que claramente hay que mejorar y reforzar el transporte público colectivo. Por lo tanto, tren, autobús, autobús grande, microautobús, coche compartido, etcétera, todas las opciones son válidas siempre que se mejore el servicio al ciudadano y que se le garantice la demanda que requiere, tanto para el uso cotidiano como para el turismo, etcétera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 25

Por último, sobre la educación solo voy a decir que es la base de todo y es la base de nuestra cultura. Por lo tanto, creo que estamos todos de acuerdo en que la formación y la educación es un proceso largo, es un proceso compartido, y es la clave de una transformación de verdad, con arraigo y con referencias. Por lo tanto, no puedo decir más sobre la educación vial y sobre la bicicleta, y hay que reforzar todo este tipo de cosas. Estamos abiertos totalmente con todas las administraciones a reforzarlo y a crear un plan homogéneo de educación sobre esto, que —tienen razón, porque tengo hijos— es muy deficitario todavía.

A doña Laura, del Grupo Confederal de Unidas Podemos, le quería agradecer todas sus palabras, y creo que muchas de las propuestas que han hecho están recogidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta; así lo han aportado y, además, soy consciente de la sensibilidad que tienen respecto a esto. Usted ha hecho referencia a que usted es de pueblo y, por tanto, le suena esto a extraterrestre. Efectivamente, yo también allí en la montaña lucense iba con mi bicicleta a la granja, me cogía la leche y luego iba a coger no sé qué más, etcétera, ¿y qué estrategia de la bicicleta me van a contar? El problema es que ahí no necesitan estrategia, la estrategia la necesitamos en otro sitio respecto a adquirir y volver a contagiar buenas costumbres al resto. Por lo tanto, esa estrategia no va aquí, va realmente a copiar y trasladarla al resto. Luego, aunque yo ahora mismo tengo el puesto de secretaria de Estado, creo que normales somos todos los que estamos aquí. Y, francamente, aquí no me refiero a usted, sino a ciertas supremacías morales, porque algunos se arrogan la supremacía moral.

Mire, hay una palabra que siempre digo que no me gusta nada, y es cuando decimos que hemos de ser tolerantes. ¿Tolerantes con quién? Porque eso parte de un principio de que tenemos una supremacía moral sobre alguien, pero con lo que sí somos intolerantes es con la falta de respeto. La libertad empieza por respetar la libertad del prójimo. Cuando estamos invadiendo la libertad del prójimo entonces eso no es libertad, creo que es un concepto más que básico de derecho fundamental. A mí me apena profundamente que en esta Cámara —de debate, de enriquecimiento, de representación de las personas— se venga con este desconocimiento sobre los derechos fundamentales y se hagan comentarios que no venían a cuento, además, a una mujer que tiene hijos —y aunque no los tenga—. Las mujeres han formado parte de todo este tejido de país y de esta cultura. Todavía falta mucho. Yo me siento una privilegiada, pero todavía falta mucho que hacer, y que usted tenga esas referencias soeces, burdas, sin conocimiento y con una falta de respeto hacia la mitad de la población, yo de verdad es que ni siquiera me voy a alterar, porque creo que el nivel no lo merece; no lo merece, señores. Pero creo que debemos hacer una reflexión, de verdad —se lo digo a todos—, sobre cuál es el nivel de todo esto para poder avanzar en una democracia sólida. No entremos en este tema de insultos o ya no sé de qué, porque esto es una falta de valores de democracia. Se me salen los ojos de las órbitas, se lo digo de verdad. Además, me voy muy disgustada. Me voy muy disgustada porque, sinceramente, a mí —aunque lo veo en la tele y lo percibo— ver esa agresividad, ese tono me agrede, me molesta, cuando yo he venido aquí con la intención de explicar, de aceptar sugerencias y de enriquecer absolutamente todo, pero, bueno, no voy a dedicarle más tiempo.

Sigo con doña Laura, a la que estaba contestando. Efectivamente, vuelvo a reconocer la Red de Ciudades para la Bicicleta, donde Cataluña tiene un papel fundamental —creo que no estaba usted cuando lo he dicho—. Y pido disculpas porque el protagonismo de esta estrategia lo tienen las asociaciones de la bicicleta, que son las que han impulsado absolutamente todo. Tengo todo el listado de la red, con ellos trabajamos y nos abrimos a ellos, porque ellos son los que han enriquecido todo esto. Por lo tanto, desde luego, esto es un homenaje a ellos. Así de claro. Lo tengo que decir como agente social. Y discúlpeme si no he sido lo suficientemente explícita.

La seguridad. Ha vuelto a hablar de la seguridad, un tema que comparto. Para avanzar en esto tenemos que homogeneizar, regular, recomendar, trabajar técnicamente y muy al detalle para no introducir matices que luego se vuelvan en contra de la seguridad. Y, desde luego, en el acceso a la bicicleta de todos. Esto por supuesto. ¿Cuáles son los mecanismos? Pues, vamos a ver, ahora tenemos una oportunidad en Europa, tenemos una estrategia que hacer, vamos a ver cómo garantizamos esto, que es lo mismo que la vivienda. Desde luego, la confianza pasa por la cohesión, por la igualdad, y cualquier tipo de desequilibrio o de brecha crea estos modelos absolutamente infames —como digo yo— de extremismos agresivos que solo tensionan a la sociedad, pero, bueno, absolutamente respetables. Estamos en el Congreso de los Diputados y debemos claro respeto a sus votantes. Solo les pido moderación. La corrupción en mi persona desde luego no entra, y acusar al Partido Socialista de corrupción... Yo no voy a mirar hacia atrás sobre la corrupción de cualquier partido. Desde luego, con esa mirada que tiene y con todo —permítame decirle—, espero que no esté usted en el poder nunca, porque realmente me infundiría bastante desconfianza con esos valores que tiene tan limitados y, desde luego, por debajo de cualquier

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 26

valor de honestidad y de honradez. Así se lo digo. También, yo me plantearía —si no estuviera en este foro— incluso querellarme por algún ataque personal que ha tenido.

Respecto al Grupo Parlamentario Popular, señor Delgado Arce, muchísimas gracias por sus palabras. Creo que compartimos, efectivamente, grupo mayoritario. Tenemos que compartir muchas cosas, no solo la estrategia de bicicleta en este debate sosegado. Yo me he ofrecido, me ofrezco y sé que ustedes también, independientemente de que cada uno defienda sus posiciones políticas. Yo no tengo ningún miedo a la coexistencia en la política, donde es muy importante la coordinación.

Sobre temas estructurales que hace falta abordar en este país y que no se han abordado durante décadas en este modelo de transformación, creo que solo se pueden abordar y solo serán proyecto de éxito desde un consenso razonable y, como digo, no tenso. De verdad, yo espero mucho de la acción no solo de este ministerio, sino de la acción de esta Cámara y de los interlocutores, para dar esa oportunidad a los que nos debemos, a los ciudadanos, y que los ciudadanos opinen y hagan el balance —estamos en democracia— de cómo se hacen las cosas en este país y a dónde llegamos. Pero lo importante es generar ese valor, esa riqueza en un momento de transformación y tenerla todos en cuenta.

Me preguntaba doña Laura qué concepto tenía yo de la colaboración público-privada. La colaboración público-privada a lo mejor se ha denostado por algunas cuestiones absolutamente legítimas. Yo me refiero a una colaboración público-privada honesta, con un equilibrio razonable entre lo que defiende la empresa privada, que tiene que tener vocación de servicio público, marcada lógicamente por las políticas de gobierno. Por ejemplo, hacía alusión a proyectos que me están entusiasmando respecto a este tipo de turismo en el reto demográfico, que están surgiendo y que la Administración pública sola no puede absorber, pero sí puede marcar las pautas, y hay alguna colaboración público-privada con unos beneficios razonables, justos, que enriquecen, aportan valor y son fundamentales. A eso me refiero con la colaboración público-privada. Al final, cuando licitamos una obra, cuando se construye —perdonen, porque me estoy derivando ya a mi pasado profesional—, eso es colaboración público-privada: nosotros licitamos y bajo nuestro control —nuestro control estricto y nuestras normas— la empresa privada hace su trabajo, y hay que controlar que no se salga y que no se desvíe ninguno de sus objetivos. A eso nos hemos referido mucho en este año con el *rebus sic stantibus* y el equilibrio económico necesario de todos los actores y agentes que han sido damnificados, y creo que se ha respondido de una forma muy razonable en esta coalición de gobierno y con las herramientas que tenemos desde el ministerio. Este es el equilibrio. Desde luego, nada abusivo. Simplemente no podemos hacer nada los unos sin los otros y tenemos que llegar a ese equilibrio. A eso me refería.

Por otra parte, el señor Delgado Arce me hizo la alusión, porque sabe que las cadenas logísticas intermodales son fundamentales. Hemos avanzado mucho en las conexiones ferroportuarias, aún el norte nos hace falta ajustarlo, pero hemos conveniado con todos los puertos para no concebir el puerto como una unidad de gestión y el ferrocarril como otra, todo lleno de ineficiencias administrativas, de molestias, de rupturas de carga, etcétera. Con lo cual, la digitalización, las plataformas logísticas únicas y la modernización darán esa competitividad a los operadores para poder revertirlo a las empresas, y por eso ser competitivos en todo nuestro tejido industrial. Por supuesto, claro que insto al diálogo al principal partido de la oposición desde nuestro Gobierno, e insto al diálogo a todos los que se quieran sumar al diálogo, que, de verdad, es tan necesario en este momento.

Por último, al Grupo Socialista, señor Arribas, muchísimas gracias. Compartimos, evidentemente, criterios a este respecto. No se disculpe usted por la situación de la Cámara. Yo he dicho que lo lamento hasta personalmente, porque me afecta la agresividad y los modos. Creo que el respeto y la educación son lo primero que hay que tener en la vida, y los valores pasan por eso. Todo lo que esté fuera de eso ya no merece la pena hablarlo. Me apena mucho que en esta Cámara surjan este tipo de cuestiones y este tipo de tensiones, porque mal ejemplo damos al ciudadano, al que nos debemos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Tras la contestación de la secretaria de Estado, si algún grupo desea intervenir tienen tres minutos.

Por el Grupo Euskal Herria Bildu ¿quieren hacer uso de la palabra?

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: No, simplemente queremos agradecerle su presencia y explicaciones y animarle a que esta Estrategia estatal por la Bicicleta siga cogiendo más peso dentro de la estrategia de movilidad, ya que va a ser un trabajo importante.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ruiz de Pinedo.
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor López-Bas.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Simplemente, quiero agradecer de nuevo su intervención y hacer hincapié en que desde su secretaría de Estado es una buena oportunidad impulsar que esa normativa, sobre todo en materia de movilidad, supere a la de tráfico, porque con ello ayudaremos a tener un eje transversal para tratar el tema.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias. Yo también voy a ser muy breve.

No suele pasar que un compareciente coja tanto nuestra visión. Creo que nos hemos entendido en las preguntas y que nos ha respondido a todo muy bien, cosa que no sucede a veces, porque preguntas una cosa y te responden algo que no tiene nada que ver, por lo que se lo agradezco mucho.

Creo que están haciendo muy buen trabajo. Le voy a pedir que, sobre todo, tengan en cuenta la movilidad de las zonas rurales, porque, si lo que queremos es llenar la España vaciada, debemos conectarlo todo y conectarlo bien.

Nada más, solo agradecerle toda la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Por el de Grupo de Unidas Podemos, señora López.

La señora **LÓPEZ DOMINGUEZ**: Gracias, presidente.

En el mismo sentido que el resto de los grupos, solo quiero agradecerle, como hemos hecho antes, su presencia en esta Comisión, su paciencia en escuchar todas nuestras opiniones y reivindicaciones y también por su disposición para dar respuesta a lo que le hemos manifestado.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Segura Just tiene usted la palabra.

El señor **SEGURA JUST**: Vamos a intentar quitar tensión, y nada mejor para eso que explicarle un chiste. Yo soy catalán. Imagínese usted — aquel que *diu*— en la frontera Seo de Urgell-Andorra, donde había un señor que cada día pasaba con una bicicleta y una mochila por la frontera. El primer día el guardia civil le dice: ¿Algo que declarar? Contesta: No, no llevo nada. ¿A ver la mochila? Mira la mochila, y estaba vacía. Y así un día, otro día y otro. El guardia civil estaba desesperado, porque no entendía qué estaba pasando ese señor de contrabando. Y el último día, ya a punto de jubilarse, le dice al de la bicicleta: Pare un momento, llevo veinte años viéndole pasar por esta frontera; si usted pasa cada día, usted está haciendo contrabando. ¿Qué es lo que está pasando de contrabando? Y le dice: Una bicicleta diferente cada día.

Ustedes llevan la mochila vacía, que es el plan estratégico de la bicicleta. ¿Por qué está vacía? Porque eso depende de los ayuntamientos, y el ministerio poco tiene que hacer. ¿Y qué es la bicicleta? La bicicleta es un nuevo chiringuito, y ustedes van metiendo chiringuitos y chiringuitos y chiringuitos.

Nada más, señora secretaria de Estado. Gracias por su paciencia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, el señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Pardo de Vera, le reitero el agradecimiento en nombre de mi grupo parlamentario por esta comparecencia en la que ha abordado aspectos importantes porque son retos de futuro sobre las nuevas formas de transporte y movilidad, y, en concreto, en lo que tiene que ver con el transporte y la movilidad en bicicleta.

Quería aprovechar esta segunda intervención para formularle dos preguntas en relación con su primera intervención y una reflexión final.

La primera es en relación con el vehículo normativo que va a integrar esta estrategia de la bicicleta, que, como usted señalaba anteriormente, es la nueva ley de movilidad sostenible y financiación del transporte. En reiteradas ocasiones la ministra del ramo ha dicho en comparecencias parlamentarias que estaría prevista la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 28

primera lectura de este texto normativo antes de que terminase el presente año 2021. Quería que nos aclarara si eso es así, si el Gobierno y el ministerio siguen en esa convicción, por cuanto que no solamente depende de este vehículo normativo la estrategia de la bicicleta, sino también algunos aspectos que en otros momentos hemos tenido ocasión de debatir, como el asunto de pago por uso o algún otro que, lógicamente, contendrán tanto la estrategia de movilidad como el propio texto normativo de la ley de movilidad sostenible.

La siguiente pregunta es en relación con algo a lo que usted también ha aludido, la convocatoria para entidades locales con cargo a fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia que el ministerio publicó el pasado verano, en concreto la convocatoria para zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano, dotada con un importe de mil millones de euros, ya que hay una iniciativa parlamentaria de mi grupo solicitando conocer qué entidades locales han concurrido y con qué proyectos, porque, habiendo transcurrido ya el plazo preceptivo para contestar, el Gobierno aún no lo ha hecho. Entonces, me gustaría aprovechar la ocasión para solicitarles esa información que le reclama este grupo parlamentario para sus labores en el ámbito parlamentario.

Y lo tercero, como le decía, es una reflexión, y es que, como usted sabe, además del asunto de la estrategia por la bicicleta, que, sin duda alguna, es una cuestión de trascendencia e importancia, hay asuntos acuciantes y graves en el ámbito de sus responsabilidades en el ministerio, como es el caso, por ejemplo, de la huelga programada del personal de Enaire —voy terminando, señor presidente— para fechas navideñas y el paro patronal del sector del transporte. El día 10 se anunciaba este paro patronal; inmediatamente en la siguiente jornada mi grupo parlamentario pidió la comparecencia de la ministra, pero ni la ministra...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Lorite, le ruego vaya concluyendo, porque lo que no puede ser es que, aprovechando la generosidad por darle más tiempo, hable de otro asunto que no es el tema que está en cuestión, así que le ruego, por favor, que vaya usted terminando.

El señor **LORITE LORITE**: Señor presidente, creo que cada portavoz ha hablado de lo que ha considerado oportuno, sin haber sido cortado por usted en ningún caso. Simplemente, estaba haciendo a la señora secretaria de Estado una exposición...

El señor **PRESIDENTE**: Vaya acabando, por favor.

El señor **LORITE LORITE**: Voy terminando.

La reflexión termina, señora Pardo de Vera, diciéndole que no huyan del control parlamentario y que, por favor, en otras ocasiones, ante temas de esta extrema gravedad en el ámbito de su misterio, también comparezcan, porque no lo han hecho en ningún caso por el asunto de los transportistas y por el asunto de los empleados de Enaire.

Muchas gracias por su generosidad, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, el señor Arribas tiene la palabra.

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

Después del chiste con tan poca gracia que nos ha contado el señor Segura, quizá mañana tenga suerte y mi amigo Toni Martínez le saque unos minutos en *Todo por la radio*. Pero aquí no nos ha hecho gracia, porque aquí venimos a debatir sobre cosas serias. Ellos vienen a torpedear y a mofarse de todos nosotros. Pero, señor Segura, le voy a decir una cosa: ni usted ni ningún dirigente de VOX va venir a dar lecciones de dignidad al Partido Socialista, y menos en esta semana, cuando su líder Espinosa de los Monteros ha sido condenado. Usted no puede hablar de chiringuitos, porque su líder, Abascal, estuvo cobrando de un chiringuito. Venga a esta Comisión a trabajar y a hacer cosas serias, que es para lo que los ciudadanos los han elegido y los han votado.

Secretaría de Estado, gracias de nuevo, sigan trabajando; tienen a un Grupo Parlamentario Socialista que les apoya y que siempre va a estar a su lado.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para acabar, tiene la palabra la señora secretaria de Estado.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Pardo de Vera Posada): Muchísimas gracias a todos los presentes por todas las intervenciones. Creo que todas menos una han sido enriquecedoras, muy enriquecedoras. Este ministerio se pone a disposición,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 568

15 de diciembre de 2021

Pág. 29

como no puede ser de otra manera, para seguir trabajando alineados, porque muchas de las estrategias de este ministerio son estructurales y conviene tener ese consenso y ese alineamiento primero, porque, si no lo tenemos y lo llevamos al ámbito político, es muy difícil deshacer ciertas cosas en un determinado plazo de tiempo. Son muchas legislaturas y pasarán muchos Gobiernos y detraerse de ciertas decisiones una vez que se han votado en contra simplemente por criterios políticos complica siempre la efectividad de la gobernanza de este ministerio en particular. Por eso, hago una apelación a ese rigor y nivel de consenso que estoy segura de que podremos tener —salvo ciertos extraterrestres, extraterrestres de los malos, porque ET no era así—. Por tanto, reitero las gracias y la predisposición absoluta de todos.

Señor Lorite, contestando a sus dos preguntas, respecto a ese vehículo normativo que es la ley de movilidad, efectivamente, la idea es llevarlo antes de que acabe el año, en ese entorno. Recoge un paraguas mucho más amplio que la estrategia de la bicicleta, pero, evidentemente, es el vehículo normativo para hacer todos los proyectos estratégicos y de reforma que tenemos en mente en el ministerio y el Gobierno. Por lo tanto, en breve se explicará y dará respuesta, y se enriquecerá para que tenga en su proceso parlamentario todas las iniciativas, que creo que siempre aportarán. Aunque se ha trabajado ya mucho con múltiples agentes, pero, evidentemente, es una ley tan amplia, tan integral sobre la movilidad que supone un cambio de paradigma y requiere del más amplio consenso, de modo que seguro que todavía se puede enriquecer más.

Respecto a la convocatoria referida a zonas de bajas emisiones para entidades locales, si no me equivoco, creo que ya se dio esa información relativa al número de proyecto que se presentaron. Lo que, evidentemente, no se dio es la evaluación, porque estamos en plena evaluación de esos proyectos. Por tanto, si no me equivoco, ya se dio. Pero lo facilitaremos, evidentemente, no hay nada que ocultar, y fundamentalmente en qué tipología de proyecto se enmarca cada una de las propuestas. No tenemos ningún problema en aportar esa información, y luego, lógicamente, la valoración objetiva de todo ello, como no puede ser de otra manera.

En relación con la reflexión, efectivamente, este ministerio afronta problemas que son reflejo de los que tiene la sociedad y que tenemos que solucionar. A lo mejor es un esquema de trabajo nuestro, pero yo trabajo desde la prudencia y hasta que los asuntos no están solucionados, sea en un posicionamiento o en otro, prefiero hacerlo en un ámbito de confianza, de limitación, para que no se contaminen o no se perviertan o se pierdan sinergias con los interlocutores. Por lo tanto, lo de Enaire ya ha avanzado, con lo cual espero que la huelga de Enaire se desconvoque en breve tras los acuerdos alcanzados. Ha sido complicado porque ha requerido articular algunas medidas en el Ministerio de Hacienda, etcétera, que cumpliesen la normativa y que además fuesen equilibradas, justas y equitativas. Por eso no hemos hablado de ello, porque hasta terminar de trabajar muy internamente para dar una solución preferimos no hacerlo. Ahora ya podemos explicar cómo ha sido todo el proceso y qué ha resultado.

Respecto a la Comisión Nacional del Transporte por Carretera y el paro convocado por la patronal, estamos trabajando todos los días sin parar. Personalmente, yo estoy en todas las reuniones de la comisión y creo que el planteamiento del Gobierno es impoluto. Nunca se han planteado tantas propuestas equitativas, al igual que con el resto de sectores, que también están pasando por problemas. Espero —no lo sé— que el posicionamiento no genere los impactos negativos que la sociedad ahora mismo no se puede permitir. Apelo a la responsabilidad, porque ha habido honestidad y honradez. No lo hemos filtrado a los medios de comunicación, pero por pura prudencia en trabajar en el marco de confianza técnico y riguroso que tiene que haber en cualquier negociación. En este momento estamos a la espera de la resolución de esa disposición y posicionamiento. En cuanto lo tengamos, lo diremos y señalaremos punto por punto lo que se ofrece desde el Gobierno para desconvocar este paro de la patronal, equilibrando la situación de los trabajadores, la situación que está viviendo el sector de los transportistas y el resto de sectores. Como digo, creo que va a ser incuestionable esa voluntad del Gobierno con respecto a que no se provoque ese impacto negativo. Lo sabremos enseguida, porque ya estamos al límite de fechas y yo apelé a la responsabilidad en cuanto a la agilidad, porque sí hay prisa y la sociedad no puede estar expectante sobre lo que va a pasar dentro de unos días. Por lo tanto, el posicionamiento ha de ser claro ya, porque se ha hecho todo el trabajo interministerial y de Gobierno, que ya digo que ha sido determinante y muy complejo. A partir de ahí, no tengo ningún problema en comparecer, igual que la ministra, donde haga falta para explicar cómo ha sido todo este proceso.

El señor **PRESIDENTE**: Sin más asuntos que tratar, acabamos la sesión por el día de hoy. Muchas gracias. Se levanta la sesión.

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