



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2023

XIV LEGISLATURA

Núm. 848

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 38

celebrada el martes 21 de febrero de 2023

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias para informar en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Por acuerdo de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (Número de expediente 121/000136):

- | | |
|---|----|
| — Del señor consejero delegado de Transports Metropolitans de Barcelona, TMB (Lertxundi Albéniz). (Número de expediente 219/000999) | 2 |
| — Del señor director asociado de Transición Justa y Alianzas Globales de la Fundación Ecología y Desarrollo, ECODES (Rodríguez Vargas). (Número de expediente 219/001000) | 12 |
| — Del señor secretario general de la Federación de Empresarios de Transportes de Canarias (Hernández Ponce). (Número de expediente 219/001001) | 22 |
| — Del señor Ruiz de Alda (profesor titular de universidad, Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona). (Número de expediente 219/001002) | 31 |

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

COMPARENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. (Número de expediente 121/000136):

— **DEL SEÑOR CONSEJERO DELEGADO DE TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA, TMB (LERTXUNDI ALBÉNIZ). (Número de expediente 219/000999).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Abrimos la sesión tras el intenso día de ayer. Continuamos con las comparencias en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y comenzamos dando la bienvenida a don Gerardo Lertxundi Albéniz, consejero delegado de Transporte Metropolitano de Barcelona. Bienvenido, muchísimas gracias. Es un honor tenerle aquí para escuchar lo que nos tiene que contar sobre este proyecto de ley, que esperamos que sea ley pronto. Tiene usted veinte minutos de tiempo y a continuación intervendrán los distintos grupos, a los que podrá responder.

Tiene usted la palabra.

El señor **CONSEJERO DELEGADO DE TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA, TMB** (Lertxundi Albéniz): *Bon dia. Egun on.* Buenos días, presidente. Buenos días, diputados y diputadas. Buenos días a todos y a todas.

Voy a intentar ceñirme al tiempo, pero podéis interrumpirme cuando así se considere. En primer lugar, voy a decir dos obviedades, básicamente por reforzar el propio Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. La obviedad es lo fundamental que es la movilidad en la vida de las personas, que ya lo recoge la propia ley, y, por mi parte, solamente puedo reforzarlo. La movilidad es un derecho, un derecho que además permite otros derechos, ya que posibilita los derechos a la salud, al trabajo, al ocio, a la vida de las personas, al bienestar de las personas y, asimismo, posibilita el desarrollo económico de las ciudades, de las comunidades, de los países, de las empresas, de las personas. Es absolutamente fundamental la movilidad en la vida, en la economía, en el bienestar, y también es fundamental la movilidad, como se está viendo cada vez más en los últimos tiempos, en el medio ambiente, en el clima y en la sostenibilidad. Por eso creo que es absolutamente fundamental esta ley, que es una carencia importante que teníamos, que tenemos todavía, y lo que sí puedo hacer es animar a todos los diputados y diputadas a que realmente esta ley se haga realidad lo antes posible.

Estamos en un momento, además, en el que la movilidad está sufriendo muchísimos cambios, y estamos ante un nuevo modelo de movilidad. Hasta hace un tiempo, la movilidad se entendía de una manera muy diferente a la movilidad actual, a lo que entendemos por movilidad. Actualmente, hay conceptos como la intermodalidad, que son muy importantes. La movilidad se realiza en distintos modos, que son complementarios y generalmente no excluyentes; es decir, hay movilidad pública, movilidad compartida, movilidad colectiva y movilidad individual. ¿Qué tiene que complementarse? Los desplazamientos son distintos en función de donde vivan las personas y a dónde tengan que desplazarse, por lo que es muy importante tener este concepto de intermodalidad.

Otro concepto fundamental es el de la sostenibilidad, de la que yo creo que también habla la ley y que, desde mi punto de vista, además reivindicaría de alguna manera que tenga todavía un mayor peso. La sostenibilidad es absolutamente fundamental en la movilidad porque esta realmente tiene un peso muy importante en la solución de los problemas de contaminación de medio ambiente y de los grandes problemas que tienen nuestras ciudades. El transporte público dentro de esta movilidad, que es lo que yo represento básicamente dentro de un concepto amplio de movilidad, es el elemento fundamental de la movilidad, fundamental por un aspecto, porque es el elemento que mueve a más número de personas. Es el modo de transporte que permite que haya más desplazamientos, es el medio de desplazamiento más común entre los ciudadanos. Hay que tener en cuenta que el transporte público supone en la actualidad en España más de cuatro mil millones de viajes anuales, lo que la sitúa en el *ranking* de la movilidad. Además, es absolutamente necesario que esta cifra vaya creciendo porque ayudará a la mejora de nuestras ciudades, de nuestras comunidades y de nuestros territorios.

El transporte público tiene este peso importante por el gran uso que se hace. Además, comparándolo con otros medios más individuales, absolutamente importantes desde el punto de vista de la sostenibilidad, es el elemento que permite la igualdad entre todas las personas, igualdad en la capacidad de moverse,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 3

en la capacidad de desplazarse, que creo que es absolutamente fundamental y hay que tenerlo en cuenta. Es decir, el transporte público garantiza estos derechos y sobre todo —yo creo— un aspecto muy importante: la accesibilidad universal a todas las personas, independientemente de su condición física, de su edad y también —debería serlo— de su capacidad económica. Esto es algo que pone absolutamente en valor el transporte público. El transporte público además es un elemento fundamental en la economía de nuestros territorios. Estos cuatro mil millones de viajeros son un dato importante, pero también el presupuesto que las familias destinan al transporte público —según nuestros datos, el 13 % del presupuesto familiar, del presupuesto doméstico, se dedica al transporte público— y el empleo que genera en todos nuestros territorios. Hablamos de ochocientas mil personas y del 4,5 % del PIB nacional.

En cuanto a la ley, como decía al principio, es una ley absolutamente necesaria. Somos uno de los pocos países —digo uno de los pocos porque no conozco otro, pero por prevenir que exista algún otro— que todavía no tiene una ley de estas características, y esto hace que sea absolutamente importante. Hay varios precedentes, pero yo provengo de Barcelona, como representante de Transports Metropolitans de Barcelona, y en Cataluña ya existe desde el año 2015 una ley de financiación del transporte público que da esta consideración fundamental al transporte público. Es una ley muy interesante, pero le falta la capacidad de asegurar la financiación del transporte público únicamente por temas competenciales, es decir, porque la competencia de aspectos normativos no está en la Comunidad Autónoma de Cataluña. Esta ley es muy interesante, pero es absolutamente necesario que haya una ley de rango superior que pueda resolver este tema.

También me gustaría insistir —creo que lo dice la propia ley— en que España tiene uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo. Esto es una realidad. Yo soy representante de las organizaciones de transporte en el Estado español, soy representante de la Unión Internacional de Transporte Público, de ALAMYS, la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos, y de distintas organizaciones a nivel mundial, y puedo compartir con todos ustedes que el transporte público es algo absolutamente reconocido en otros países en términos de sostenibilidad, en términos tecnológicos y en términos de eficacia y de resultados. Yo creo que esto justifica todavía aún más, si cabe, la necesidad de una ley de movilidad sostenible.

Otro aspecto que me parece importante —en la ley se recoge— y que me gustaría resaltar es que la movilidad no es igual en todos los lados, no existe una solución universal única de movilidad. Es decir, cada territorio o cada ciudad dispone de distintas soluciones de modos de transporte; unos tienen metro, otros tienen tranvías... Las soluciones son totalmente diferentes, y esto no quiere decir que unas sean mejores que otras, sino en función de las circunstancias, los territorios y las capacidades. Pero me parece importante resaltar que la ley tenga una visión general, y esto lo recoge. Yo creo que es muy importante que se tengan en cuenta los distintos modos y, de la misma manera, que también se tengan en cuenta los distintos modos de organización del transporte público o de la movilidad. Cada ciudad, cada área metropolitana tiene su propio modelo.

Yo provengo de Barcelona, como representante de Transports Metropolitans de Barcelona, donde hay un modelo establecido que yo creo que está muy bien, que es un ejemplo de modelo. Lo explico rápidamente. Yo represento a TMB, que es Transports Metropolitans de Barcelona. El título ya indica algo, habla de metropolitano; no habla de transporte municipal, sino de transporte metropolitano, lo cual yo creo que es una primera declaración de intenciones clara, es decir, la visión del transporte público y de la movilidad como algo metropolitano. Pero esto, que parece una obviedad, no se aplica en todos los lados, y nosotros creemos —yo creo— que esto debe ser así. Es decir, las problemáticas de movilidad son problemáticas generales que se tienen que ver en su conjunto, sobre todo en las grandes ciudades, que son muchas en este país. Las problemáticas que hay en el centro de Madrid, de Barcelona, de Sevilla o de Bilbao son problemáticas ligadas a la movilidad que se genera no solamente en el municipio, sino por lo que viene de otros municipios. Por tanto, en la ley se habla mucho de movilidad urbana, y yo creo que habría que ponerle muchas veces el apellido de metropolitana, como unión de municipios. Creo que esto es muy importante. De hecho, esto es algo que hacemos nosotros en Barcelona, y no solamente en Barcelona, hay otras comunidades donde también se aplica de distintas formas. Yo creo que el más parecido que me viene a la memoria ahora puede ser quizá el de Pamplona, por ejemplo, donde hay una mancomunidad de municipios que gestionan de manera absolutamente coordinada y única el transporte público de distintos municipios de la comarca. Creo que este concepto es muy interesante. En Francia y en otros países también se hace así. En Francia existen las aglomeraciones y el transporte público

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 4

siempre se hace con las *agglos*, que son la suma de los distintos municipios, con lo cual me gustaría incidir y ver muy reflejada esta visión. Ya está en la propia ley, pero yo creo que es importante.

Nosotros como TMB gestionamos además otra característica que tenemos y que yo creo que también es muy interesante, y es que no solamente gestionamos un modo de transporte, sino varios en todo un territorio, en la ciudad de Barcelona y en doce o trece municipios de alrededor, los municipios más importantes, es decir, con una visión metropolitana y conjunta. Nuestros autobuses o nuestras líneas ferroviarias van de un lugar a otro y hacen el recorrido completo, que es la mejor forma que tenemos para poder hacer una integración entre los distintos modos. Y además no solamente gestionamos un modo, el modo autobús, sino que también gestionamos el modo metro, el modo ferroviario metropolitano y otros medios distintos, como el funicular o distintos medios de transporte que existen. Y recientemente también la bicicleta, la bicicleta pública. Acabamos de crear un concepto nuevo, el de la bicicleta pública metropolitana en conexión al transporte público. Esto ya aparece recogido en algunos de los puntos de la ley y creo que es muy importante resaltarlo, porque creemos que tiene que ser así, una visión coordinada de la movilidad, una visión conjunta que al ciudadano, al usuario, le permita tener una visión única del transporte público.

Así es como lo tenemos organizado. No solamente estamos nosotros como empresa pública, que somos la empresa pública que pertenece al área metropolitana de Barcelona, donde están los distintos municipios, sino que además también convivimos con otros servicios de transporte que se gestionan, otros modos que desde la propia Administración se ha decidido que sea así; no solamente medios públicos, como nosotros, sino medios privados —el tranvía, distintos modos—, y nosotros gestionamos más del 60 % de la movilidad de todo el gran área de Barcelona. Creo que esto es interesante. Pero insisto en que cada ciudad tiene su propio modelo: Madrid tiene el suyo, el País Vasco, que conozco muy bien, tiene sus propios modelos, y yo creo que la ley tiene que tener en cuenta toda esta diversidad. Y también me gustaría resaltar desde algún punto de vista que cuando se habla de movilidad urbana la ley tiene que ser muy sensible con las ciudades, porque las ciudades han asumido durante mucho tiempo el peso fundamental de la financiación del transporte público, y yo creo que se ha echado en falta durante estos años —ahora lo comentaré en el capítulo de financiación— una ayuda más importante del Estado a los municipios, no dejando solas o casi solas a las ciudades en la gestión del transporte público. Yo creo esto es muy importante, tal como se hace en otros países.

En cuanto a la ley, tiene muchos aspectos positivos. Habla de un sistema nacional de movilidad sostenible con distintas soluciones, como decía; habla de la creación de una serie de herramientas que por supuesto son bienvenidas e importantes: una conferencia sectorial, un foro administrativo, un consejo superior, un espacio de datos integrados, lo cual también es fundamental que se haga y se avance en esto con datos accesibles a toda la sociedad, documentos de orientación... Yo creo que hay muchos aspectos. Es importante también que se recoja la bicicleta como modo dentro de esta intermodalidad y como complemento, siempre poniéndola en su lugar desde el punto de vista de la importancia de usos, porque es evidente que el transporte público es el medio más usado y más universal, apostando por otros medios, pero yo creo que tiene que tratarse como un complemento para la movilidad, planes de movilidad sostenible, etcétera.

Ya sé que el tiempo es muy limitado, pero son importantes también —y la ley los recoge— los análisis económicos y sociales en los proyectos, que también se recoge como posibilidad de subvención. Aquí me gustaría hacer referencia a un estudio que hemos hecho en Barcelona con la Universidad Pompeu Fabra, estudios que intentamos cuantificar. Del propio estudio, hecho con muchos parámetros, hemos obtenido que la sociedad recibe 6,5 euros por cada euro invertido por las administraciones en transporte público; esto en nuestro caso, en el de TMB. Hay otros estudios que se están haciendo ahora en Europa y en el mundo. El otro día oí a alguien en un congreso internacional que hablaba de cinco veces. En resumen, entre cinco y seis veces la sociedad recupera en modo accidentes, en modo salud, en modo espacio público y en muchos otros aspectos la inversión que se realiza en transporte público. Por eso, no hay que tener miedo y no hay que ver la inversión en transporte público como un gasto, sino realmente como una inversión. Es positivo que la ley recoja que esto se analice siempre antes de las inversiones y después de las inversiones.

Como gran capítulo final, me gustaría hablar un poco de la financiación, que es donde más nos duele realmente a los operadores de transporte, históricamente, en todo momento y en este momento especialmente. Primero, hay que decir que es una carencia clara que tenemos, porque no está regulado, y esto en otros países no ocurre, se puede poner como ejemplo cualquier otro país europeo cercano a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 5

nosotros donde esto sí está recogido, donde existen además fórmulas de financiación adicionales al transporte público. Y me refiero simplemente al país más cercano, a Francia, donde existe un concepto el *versement transport*, que permite que el transporte público pueda tener una parte de financiación propia directamente, pero hay distintas fórmulas. La ley no concreta todo esto, lo deja para el futuro. Sería bueno intentar que en la ley se definieran o hubiese fórmulas que realmente ayuden a financiar la financiación del transporte público. Esto me parece que es fundamental. Hay que tener en cuenta que la financiación del transporte público ha decrecido de forma importante en los últimos años y, además, estamos en un momento especialmente complicado, donde realmente la sociedad demanda un transporte público cada vez mejor, donde demanda, con toda la razón y con toda la lógica, un transporte público sostenible de cero emisiones en las grandes ciudades. Aquí las últimas sentencias que han llegado de la Unión Europea a las grandes ciudades, como Madrid y Barcelona, con las carencias de contaminación, realmente refrendan esta necesidad de ir hacia cero emisiones en nuestras ciudades. Y aquí sí que diría que las grandes ciudades, Madrid y Barcelona, no solamente son las que más sufren esto, sino que es donde más hace falta este esfuerzo inversor. Entonces sí sería bueno que en la ley realmente se propiciara que en estas grandes áreas metropolitanas esta transformación medioambiental se realice todavía de forma más acelerada, y que haya ayudas propias y específicas para hacerlo. Porque esto, que hay que hacerlo, realmente supone más costes y más necesidades.

Nosotros, que tenemos que operar, evidentemente estamos haciendo una gran apuesta por autobuses de hidrógeno, por autobuses eléctricos, de emisiones cero, pero esto necesita financiación, necesita dinero, evidentemente. Y esto ocurre en un momento, además, en el que las tarifas medias están disminuyendo; las ayudas sociales, que lógicamente están favoreciendo el uso del transporte público están haciendo que los precios sean menores; en la mejora del servicio que se requiere, estamos todos absolutamente encantados de hacerlo, pero esto requiere inversiones. Aspectos como los costes energéticos, que en estos momentos están absolutamente disparados y están haciéndonos tanto daño a la gestión de empresas que lo que hacemos es movernos basándonos en las distintas energías. Todo esto hace que haya un incremento permanente de costes, que haya una disminución de ingresos —esta es la realidad—, incrementando fuertemente las necesidades de financiación. Esto es lo que ha pasado en los últimos años en todos los medios de transporte, cuando, por el contrario, en las aportaciones de las que se hablaba al principio, en los años noventa, había un paradigma que era intentar llegar a que un tercio de la financiación fuese del Estado, un tercio de las autonomías y un tercio de las administraciones locales. Esto ha ido cambiando absolutamente y el peso de la Administración del Estado en la financiación del transporte público ha caído en los últimos años de forma importante. En los datos de Cataluña en su conjunto hablamos del entorno del 10% —10, 11 o 9, en función de cómo lo midamos—, pero esto mismo está pasando en todas las ciudades y en todas las comunidades.

Por tanto, teniendo en cuenta esto, es muy importante que haya un capítulo específico dedicado a la financiación en esta ley de movilidad, aunque no olvidemos que inicialmente una gran reivindicación que teníamos los operadores de transporte era que hubiese una ley de financiación. Luego esto se convirtió en una ley de movilidad y de financiación y, al final, se ha quedado en una ley de movilidad —que nos parece fantástico— y la financiación ha quedado en uno de los títulos. Pero si al final esto sirve para que realmente la financiación quede recogida, será positivo. Terminó enseguida. Realmente respecto a esta apuesta por la participación del Estado en la financiación de los modos —insisto— urbanos y metropolitanos, pediríamos que quede recogida, porque no queda recogido en la ley de cuántos fondos estamos hablando, con lo cual la intención es fantástica y estamos encantados de que se recoja y de que exista un marco, pero creemos que es importante que haya compromisos en esta línea, compromisos de cifras, para que cuando realmente se ponga en marcha la ley nos sirva para incrementar esto. Las cifras que se dan son que la ley fija un 25% mínimo de aportación tarifaria. A nosotros nos parece poco, y lo digo por la sostenibilidad general del sistema, pero no somos nosotros los que lo debemos decir, pero sí que tenemos que buscar esta asignación. De hecho, históricamente, tanto nosotros como en otros territorios siempre se ha buscado más parte de financiación, y también unos objetivos de aportaciones que deberían intentar concretarse, y no solamente concretarse, sino intentar buscar fórmulas, como decía antes, de financiación mediante, por ejemplo, métodos impositivos. Creo que este es un momento de analizar todo esto bien para buscar cómo se pueden buscar estas fuentes de financiación.

Con esto recojo básicamente algunos aspectos. También tenía aquí apuntadas algunas cosas más. Por ejemplo, creemos que la fórmula de cálculo de esta financiación debe estar muy ligada a la demanda. Es decir, creemos que es muy importante que los transportes sean eficientes, con los factores correctores

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 6

que ya se citan en la ley para territorios o zonas rurales o zonas más alejadas, pero creo que hay que ligarlo. También hay que fomentar de alguna manera lo que decían desde el transporte público de cero emisiones en las ciudades. Hay un aspecto que también creo que hay que tener en cuenta, y es que la ley habla de que entrará en vigor en 2024 y que comenzará a pagarse a los operadores y, por tanto, a las administraciones locales, que son las que soportan esto, en el año 2025. Creo que hay un gap que puede ser muy negativo para todos nosotros y que debería arbitrarse alguna fórmula —no sé si mediante anticipos— que permita que esto no suceda.

En resumen, aun teniendo en cuenta todas estas consideraciones, sí que creo y creemos que es una ley absolutamente necesaria, que es urgente. Creemos que tiene que tener esta visión general y realmente necesitamos la ley, por lo que sí pediría a todos los diputados y diputadas que se haga todo lo posible para que esta ley sea una realidad lo antes posible. Es una ley en la que hemos estado trabajando muchas personas —antes lo comentaba con el presidente y con algún compañero— y durante muchos años, pidiéndola; sería importante que saliese delante.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Pasamos a los portavoces de los distintos grupos. Vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu. Señor Ruiz de Pinedo, tiene usted la palabra.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muy buenos días.

Muchas gracias, señor Lertxundi. Creo que pone la cuestión en un aspecto fundamental en todos estos años, porque usted hablaba de que se están creando nuevos modelos en la movilidad y yo creo que se están creando nuevos modelos de transporte, pero que todavía somos incapaces de responder al paradigma de cambio de movilidad, una movilidad que ha aumentado con la industrialización y que viene aumentando sobre todo en las zonas metropolitanas. Lo digo porque es el paradigma de la 'deseconomía' de la ciudad, de lo que hablábamos en los años ochenta y noventa y, a partir de ahí, el Estado se centra en inversiones cada vez más de tipo estatal o supraestatal, como las grandes autopistas, nuevos modos ferroviarios, puertos, lo que es transporte internacional por así decirlo, para favorecer en ese sentido la cadena de producción a nivel internacional y donde nos queda que todos los elementos de la 'deseconomía' de la producción de las ciudades y metrópolis se viene reduciendo en ese sentido en la inversión. Por eso, lo que nos encontramos hoy es un transporte obsoleto, o sea, con grandes déficits de infraestructuras, donde estamos creando un gran agujero que tengo duda de si con esta ley vamos a responder de algún modo. Y, por supuesto, no me meto ya en los cambios de paradigma en la movilidad, en medio ambiente o en la capacidad de respuesta a las necesidades medioambientales, pero la pregunta es: ¿esta ley nos da instrumentos, aunque sea a través de la financiación, para poder responder en parte a ese déficit que se está creando en el transporte metropolitano y urbano? ¿Y cómo aconsejaría usted que profundizáramos para que esta ley se perfilara mejor en ese sentido, para que no nos quede una ley que sea de intenciones, pero poco útil, poco operativa y que sí traiga compromisos en relación con las diferentes instituciones?

Muchas gracias. Me ha gustado mucho su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, señor don Iñigo Barandiaran, tiene usted la palabra.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: En primer lugar, *egun on*.

Buenos días, Gerardo, buen y viejo conocido —y amigo también— desde hace mucho tiempo, incluyendo el ayuntamiento de San Sebastián, donde hemos trabajado los dos juntos. Por eso, tengo la suerte de haberlo conocido no solo personalmente, sino también su trabajo. Fue uno de los pioneros en la sustitución de determinadas modalidades de transporte por otras más eficientes desde el punto de vista ambiental y también en la ordenación de redes de transporte, junto con otras varias, con un trabajo que le valió el prestigio que hoy tiene y que se demuestra acudiendo hoy a esta Comisión a hablar como experto. Eso en primer lugar.

En segundo lugar, recuerdo una conversación que tuve con determinada persona que en su momento fue no solo alcalde, sino luego consejero de Hacienda y luego lehendakari del Gobierno vasco, en la que venía a decirme, casi literalmente, que el problema de los ayuntamientos se solucionaba con una sola medida: dinero, financiación. Es decir, estamos hablando de una ley que, desde mi punto de vista y el de mi grupo, entendemos que tiene determinados defectos o déficits relativos a la distribución competencial en el sentido de su ordenación —la de la movilidad sostenible—, tanto en lo que hace a la ordenación del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 7

transporte en sí mismo —del transporte público en particular— como a la gestión de la movilidad y de los planes de movilidad, ya que se hace de una forma, primero, casi programática, sin medidas concretas, y, segundo, que allí donde lo hace da más miedo que otra cosa porque, como también conoce el ponente, tanto los ayuntamientos como las comunidades autónomas son quienes de alguna manera están incidiendo en el ámbito del planeamiento territorial y urbano, en la planificación urbanística y en la ordenación de los sistemas de transportes. ¿Hasta qué punto, por tanto, esta ley puede llegar a ser eficiente cuando, primero, no tiene más que carácter programático y, segundo, aun cuando determinados foros parecen casi consultivos, otros, en cambio, parecen dar lugar a la posibilidad de intervención en materias que hoy por hoy son competencia de las comunidades autónomas y de los propios municipios? No nos olvidemos de que el artículo 25 de la Ley de Bases del Régimen Local atribuye a los municipios estas facultades y que, por tanto, volvemos a la premisa que les comentaba antes de que bastaría con financiar determinadas actuaciones —muchas propuestas por los propios ayuntamientos o incluso por asociaciones de ayuntamientos, puesto que se dice que los servicios se pueden prestar, de acuerdo a la Ley de Bases del Régimen Local, no solo de forma propia por las entidades municipales, sino también de forma asociada— para que se pueda llegar a hacer esto de otra manera.

Termino ya, porque luego, en el siguiente turno, tenemos —aunque no sé si va a haber luego otro turno— la posibilidad de pedir ampliaciones. Termino, decía, con los planes de movilidad. Entiendo que la ley incurre en grandes ámbitos de indefinición, sin concretar allí donde puede y haciéndolo allí donde ni se les facilitan medios ni se les dice cómo lo tienen que hacer, tanto para grandes centros de actividad como coordinadamente con otros municipios. Me gustaría que analizara de una forma más pormenorizada el ámbito de los planes de movilidad.

Y nada más. Vuelvo nuevamente a dar las gracias al ponente por su participación y por las conversaciones que sobre este particular hemos tenido en otros momentos, que han sido siempre interesantes como hoy lo han sido también.

Muchas gracias, Gerardo, y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor don Ignacio López-Bas, tiene usted la palabra.

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

Quiero agradecer su exposición al señor Lertxundi, porque me ha parecido realmente interesante. Al hilo de lo que decía el señor Barandiaran, creo que es importante que pudiera profundizar un poquito en ese tema de cómo coordinar los elementos de planificación urbanística de los diferentes ayuntamientos cuando estamos ante la necesidad de planificar el transporte en zonas metropolitanas con diferentes ordenamientos y autonomías o competencias locales, sobre todo en municipios de muy diferente tamaño y, por tanto, con diferentes competencias. Quisiera saber su opinión sobre si esta ley soluciona ese problema o deberíamos avanzar en el ámbito no solo de la movilidad, sino en el urbanístico, para solucionar estos problemas que se pueden dar.

Y, luego, ha hablado de una cuestión que me parece interesantísima en los ámbitos metropolitanos: la intermodalidad. Evidentemente, creo que Transportes Metropolitanos de Barcelona hace una apuesta por la intermodalidad; no solo por la integración del territorio, sino incluso por los diferentes modos de transporte que gestiona. Pero es verdad que la ley se ocupa de nuevos modos de transporte que han ido surgiendo durante todos estos años, desde la última legislación que todavía está vigente, y le quisiera preguntar si entiende que el modelo metropolitano, en concreto el de Barcelona —lo digo porque lo conozco y soy ocasionalmente usuario; por tanto, puedo hablar de sus bondades—, es exportable a otros ejes urbanos que hay en el territorio de España, pero sobre todo a determinadas zonas en las que los ejes urbanos no están tan consolidados, es decir, hablamos de la famosa España vaciada y de la necesidad de implementar situaciones o recursos de intermodalidad. Y, en el caso de las de las áreas metropolitanas, si cree que esos nuevos modos de transporte que han ido surgiendo son integrables en estos modelos consorciados, conveniados o intermunicipales que ya existen —de los que es una experiencia TMB— y si se puede hacer precisamente a través de herramientas como, por ejemplo, la digitalización, para fomentar e impulsar la integración; si cree que es oportuna esa integración.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, señor don Ferrán Bel Accensi, tiene usted ahora la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 8

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, presidente.

También quiero agradecer a Gerardo Lertxundi su exposición. Creo que nos ha facilitado una cantidad de datos y de pistas que pueden ser de gran utilidad. En todo caso, por ir concretando algunas cuestiones, diré que es verdad que el tema de la financiación no está. Se le esperaba pero no está. En todo caso, hay algunas matizaciones sobre las que después yo voy a preguntarle. Primera pregunta: ¿usted cree que en la ley hay los suficientes mecanismos para que modelos como el que usted representa hoy aquí, el transporte metropolitano de Barcelona, en su gobernanza, en su organización, pueda continuar prestando sus servicios? ¿Cree que hay suficientes mecanismos en la ley para que este, como alguien planteaba, pudiera ser un modelo exportable? También, le pregunto si cree que hay suficientes incentivos en la ley o, dicho de otra forma, no sé si hay suficientes primas para ir convergiendo en un modelo que, al menos para algunos, es un modelo de éxito.

Respecto al tema de la financiación, aunque falta concreción, falta compromiso y falta certeza para que los diferentes municipios, los diferentes operadores, sepan con qué pueden contar, la realidad es que usted nos ha dado unas cifras muy preocupantes, y nosotros lo constatamos presupuesto tras presupuesto. Por ejemplo, solo en Barcelona la aportación del Estado en estos últimos años se ha reducido de un 26 % a un 11 % y en esta ley, aparte de buenas intenciones, tampoco hay ningún compromiso. Pero ha dejado una idea: que la financiación debería ir ligada a la demanda. Se deben primar aquellos sitios donde haya una alta demanda, sin que esto incluya excluir otras realidades. Que la tarifa represente un 25 % parece que es escaso, también desde nuestra óptica. Desde su óptica, ¿cuál es el mínimo que debería intentar representar? Respecto a la financiación, también nos gustaría saber si sería razonable establecer un mecanismo donde los costes operativos y las inversiones tuvieran diferentes fuentes de financiación, sobre todo aquellas inversiones destinadas a que los medios sean mucho más sostenibles.

Está finalizando mi tiempo y, como seguramente no voy a intervenir en muchas de las otras intervenciones porque estamos simultaneando otras comisiones, si el presidente me lo permite, quería dejar constancia de que ayer, durante la celebración de las comparecencias, conocimos con sorpresa, al menos con sorpresa por parte de algunos, que la señora Isabel Pardo de Vera, responsable en parte de la tramitación de esta ley, iba a ser sustituida. Este portavoz simplemente quiere dejar constancia de la colaboración que ha tenido con esta Comisión, la disposición y, desde mi óptica, el buen trabajo realizado, aunque durante poco tiempo. Y quiero desearle a David, el nuevo responsable, toda la suerte del mundo en la finalización de la tramitación de esta ley, que, como el compareciente indicaba, es una ley importante.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano, tiene la palabra doña Inés Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Me sumo a los agradecimientos al señor Lertxundi por sus explicaciones. Estamos de acuerdo en muchas de las cosas que nos ha expuesto. El Grupo Republicano estamos preocupados en relación con el derecho a la movilidad. O sea, estamos totalmente de acuerdo en que la movilidad tiene que ser un derecho y, cuando es un derecho, no nos tendría que preocupar la financiación, por lo menos a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos porque el derecho tiene que venir con una financiación, si no ¿quién va a pagar este derecho a la movilidad?

Una de las cosas que me han preocupado, igual no lo he entendido bien, es el transporte a demanda, que tiene que ir ligado a la demanda. Yo, que tengo una visión rural, diré que a veces en las zonas rurales no hay demanda del transporte público; o sea, no se utiliza el transporte público porque los horarios de aquel transporte público no sirven para nada a la población. Entonces, como muchas veces se utiliza el vehículo privado, no hay demanda en el transporte público, pero eso no quiere decir que no pudiese haber demanda. Y me preocupa un poco que, si ligamos la financiación con la demanda, los territorios castigados vuelvan a ser otra vez las zonas rurales, que nos vamos a quedar sin transporte público cuando, en principio, tendría que ser un derecho para todos los ciudadanos.

También le quería preguntar por el pago por circulación, que es otro de los conceptos que caía de la ley: el pago por el uso del vehículo privado. ¿Cómo vería usted que se pagara por usar el vehículo privado, siempre y cuando tengas la solución de poderte desplazar en transporte público, y que lo que se recaudase por el pago por la viñeta, por ejemplo, se utilizara para el financiamiento del transporte público?

Nada más, porque muchas de las otras cuestiones que tenía ya se las han preguntado. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 9

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Zambrano, ¿va a hacer usted uso de la palabra?

El señor **ZAMBRANO GARCÍA-RAEZ**: Gracias, señor presidente.

Uniéndome al agradecimiento por su asistencia, señor Lertxundi, muy brevemente, me gustaría insistir en lo que ya le han dicho algunos compañeros diputados sobre la financiación. Entiendo que usted se refería al artículo 61, que limita la aportación de la tarifa, efectivamente, al 25 %, que también limita hasta un máximo de subvención estatal de un 25 %. ¿Qué solución le daría usted? ¿Cuál sería su modelo de acuerdo con su experiencia? Y una segunda pregunta, ¿cuál cree usted que es el futuro del transporte privado, tanto empresas como transporte particular? ¿Hacia dónde vamos? ¿Cuál cree usted que va a ser la situación dentro de diez años, por ejemplo, sobre todo en las grandes ciudades?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, doña Ana María Zurita, tiene usted la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente, y muchas gracias, señor Lertxundi, por su exposición, que ha sido bastante interesante y, además, bastante apropiada al ser usted el CEO de la empresa de transporte público de Barcelona.

Usted ha dicho que esta ley es necesaria y que era urgente, pero es una ley que sería necesaria y urgente si en realidad profundizara más en determinadas cuestiones, porque, *a priori*, nuestra apreciación es que pasa muy de puntillas por la mayoría de los temas y, sobre todo, por uno que han apuntado otros compañeros, que es el tema de la financiación, y más cuando la movilidad sostenible todos sabemos que no se ha inventado ahora, la intermodalidad tampoco se ha inventado ahora y ya veníamos arrastrando problemas que había que solucionar. A mí me preocupan dos cosas, además por la similitud que puede tener su actuación en Barcelona con lo que puede ser en Canarias. Yo soy de Canarias, y sabe usted que tanto Barcelona como Madrid, Valencia y Canarias teníamos ya un sistema de financiación —o sea, de subvención— del transporte público. Pero, claro, es un transporte que no funciona igual en todos lados. Por ejemplo, nuestra unidad en Canarias no es la ciudad, no se da a una ciudad en concreto, sino que se da al conjunto de la comunidad autónoma por esas deficiencias que tenemos, sobre todo de intermodalidad, porque dentro de las islas solo tenemos ese medio de transporte, el transporte público terrestre, el autobús o la guagua, como decimos nosotros. Pero a mí me preocupa otra cosa, la financiación y esa financiación dirigida a lo que ahora podemos llamar esos principios de movilidad activa, sobre todo porque, hablando de municipios, si nos circunscribimos a la unidad, digamos, municipal estamos viendo que también tenemos otra ley ahora mismo con las zonas de bajas emisiones, un tema disuasorio por el que esta ley pasa de puntillas y que no toca. Bueno, ha mencionado la bicicleta, pero hay otros principios de movilidad activa que también deberían tener esa financiación. Por ejemplo, pienso en un municipio de Canarias, el mío, La Laguna, que además es zona Patrimonio de la Humanidad, donde se intenta suplir ese impuesto entre comillas para los coches, para que no accedan a esas zonas, que tienen que estar controladas, por otros elementos, como puede ser el uso de la bicicleta, de patinetes, movilidad a pie e incluso intercambiadores. No perdamos de vista que, para disuadir del uso del coche, se tiene que quedar por fuera. Desde luego, nosotros vamos a exigir en esta ley que se financie o por lo menos que se contemplen esos principios de movilidad activa, sobre todo para ciudades Patrimonio de la Humanidad donde hay que eludir el uso de los coches. He mirado datos de Barcelona y he visto que ahora mismo la movilidad activa supone la mitad de los desplazamientos diarios, un 49 % —son datos de 2021, eso sí—; por detrás se sitúa el vehículo privado, un 37 %, y el transporte público un 14 %. Pienso que esta ley también debería no solo prever una financiación para esos principios, sino también para el uso continuado del transporte público, para que tuviera el protagonismo que debiera tener si queremos esa movilidad sostenible. Pienso que usted, como CEO de la empresa pública de Barcelona, debe tener una opinión al respecto.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Terminamos con el Grupo Parlamentario Socialista. Doña Cristina López, tiene usted el uso de la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 10

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Muchísimas gracias, presidente, y muchísimas gracias, señor Lertxundi. Muchas de las preguntas que podíamos hacer mis compañeros ya las han ido haciendo; por lo tanto, intentaré hacer alguna reflexión sobre este tema. Como bien comentaba, la ley es y era necesaria porque somos de los pocos países que en este momento todavía no teníamos ley de movilidad. Por lo tanto, en el Partido Socialista queremos que esta ley salga con un amplio consenso, donde además todos nos sintamos representados, no solamente todos los grupos parlamentarios sino toda la sociedad, todos los que estáis diariamente trabajando. Con eso lo que pretendemos es, además, sentar las bases iniciales de esta ley y, además —ya se dice que tenemos uno de los mejores transportes públicos del mundo—, que podamos seguir funcionando y que podamos mejorar este transporte con la ley.

Esta ley no pretende, como ayer pudimos escuchar aunque luego hubo matices, eliminar el automóvil, pero lo que desde luego sí tenemos claro y tenemos que seguir defendiendo desde todas las administraciones —y también creo que debe ser compromiso de todos los partidos políticos— es el fomento del transporte público, porque además es la única herramienta que tenemos para que toda la ciudadanía sea igualitaria, para que sea accesible a toda la ciudadanía. Debe ser, como bien digo, un compromiso de todos. Además, también creo que es fundamental posibilitar la movilidad en el ámbito rural, como ya comentaban otros compañeros. Creo que es una de las grandes carencias que tenemos como sociedad, como administraciones y como partidos políticos, porque hablamos mucho de la España rural —no me gusta el término de España vaciada que aquí también se ha dicho, porque hay gente en esas zonas rurales— y creo que es una gran carencia en este momento. Es importante que desde esta ley sigamos resaltando, luchando y trabajando para dar esa visión, buscando esas fórmulas, como puede ser el transporte sensible a la demanda, para generar oportunidades y no seguir generando desigualdades, pese a que este transporte sabemos que va a ser deficitario. Eso no nos tiene que echar para atrás a las administraciones públicas, que tenemos que tener un firme compromiso con estos territorios y seguir trabajando.

Sobre la intermodalidad, efectivamente, en el Partido Socialista pensamos que es fundamental la coordinación. Y como veo que se me está terminando el tiempo, solamente comentaré el tema del carácter metropolitano. Me gustaría escuchar alguna medida exacta, como ya han pedido algunos compañeros, sobre los planes de movilidad.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Escuchados todos los portavoces, le digo, señor Lertxundi, lo que a todos los comparecientes, que tiene diez minutos para responder y será imposible que responda a todos en la forma en la que usted querría, pero le solicito y le ruego que intente ajustarse a ese tiempo. Muchísimas gracias.

El señor **CONSEJERO DELEGADO DE TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA, TMB** (Lertxundi Albéniz): Muchas gracias. Gracias a todos y a todas por sus palabras.

En primer lugar, quiero decirles que es imposible en los veinte minutos previos el poder haber transmitido todas las cosas que podría haber dicho y de las que podría haber hablado, con lo cual creo que hay aspectos que he comentado que posiblemente no han quedado suficientemente claros por la falta de tiempo. Y, por supuesto, me es imposible en diez minutos, ni en quince ni en veinte, responder a todos los temas que aquí han surgido, que podrían llevar a un debate muy muy largo, sobre todo cuando hay aspectos que no son sencillos y la respuesta no es un sí o un no sino que exigen una reflexión profunda. En cualquier caso, sí que intento sobrevolar por lo menos sobre algunos de los aspectos que se han comentado.

Yo creo que es obvio —se ha hablado y tengo aquí anotadas algunas cosas sobre los nuevos modelos de movilidad, de los que ya hemos hablado; efectivamente, es así y tiene que ser de esta manera— que la movilidad está evolucionando hacia nuevas fórmulas. La bicicleta está teniendo, afortunadamente, un peso mayor; otros medios individuales también van surgiendo, y en la ley yo creo que se recogen. Lo que sucede es que yo creo que no se puede hacer en una ley un tratado sobre cada uno de estos aspectos, aunque yo creo es importante que se recojan. Incluso en algún momento se ha hablado de hacia dónde va el futuro de la movilidad, en la propia ley se habla de la movilidad autónoma, porque evidentemente hoy no tenemos la suficiente información de futuro de cómo va a ser esto. Yo creo que es importante que se creen —y se crean en la ley— los espacios de investigación, los espacios de análisis de algo que sin duda va a ir evolucionando y va a ir cambiando nuestras ciudades y nuestros territorios, que es la movilidad autónoma, que irá llegando y en la cual está habiendo las primeras experiencias. Yo creo que es bueno

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 11

que se recojan, pero imagino que es muy difícil llegar a eso en la ley. Yo no soy un experto en temas legales y muchísimo menos en temas legislativos, pero entiendo que es difícil y entiendo que está bien que se diga.

Y lo mismo pasa con aspectos que se han repetido por muchos ponentes —y yo también hablaba de ello—, como las fórmulas de financiación. Se me pregunta, y yo creo que lo que falta —es evidente— es concreción; a veces lo mejor es enemigo de lo bueno. Yo intuyo que aquí puede haber algo de eso en los diferentes matices que estoy escuchando. La ley pone y cita los instrumentos y cita que hay que hacer cosas, y yo creo que, evidentemente, le falta concreción, pero yo no sé hasta dónde se puede llegar en esa concreción. ¿Qué instrumentos puede haber? Evidentemente instrumentos impositivos, que es lo que se aplica en los países de Europa, pero teniendo en cuenta cuál es la realidad también. Es decir, yo creo que hay que tener en cuenta cómo se aplica el IBI en este momento, cómo se aplican las distintas herramientas de regulación de la movilidad, como la política de aparcamientos. Hay distintos elementos que yo creo que requieren un análisis mucho más profundo y más detallado para entrar en ello. Evidentemente sería bueno, en mi opinión, que en la ley se plasmara o se hablara un poco de ello. Porque, al final, en el transporte público, y ahora me ciño al transporte público como elemento fundamental —por cierto, algún dato que se ha dado de Barcelona yo creo que es un dato más general, de todo el ámbito—, yo creo que hay que tener en cuenta la separación que hay entre la movilidad en las ciudades, la movilidad en los territorios, la movilidad en los territorios más amplios, y ahí los repartos modales son muy diferentes. En el caso de Barcelona, por ejemplo, el reparto modal en estos momentos del transporte público tiene un porcentaje, tiene un peso superior al del vehículo privado en la movilidad en Barcelona. Si vamos yendo hacia el exterior, conforme más nos vamos alejando, lógicamente el transporte privado va teniendo más peso, porque fuera es más difícil que haya una oferta lo suficientemente atractiva para todos los desplazamientos. Pero esto es un matiz, sin más. Como decía, es importante en esto cómo se sufragan los costes del transporte público y no quiero abrir este debate en este momento porque no hay tiempo, pero sí es importante. Históricamente el transporte público sea financiaba, en función de los distintos medios, en entornos del 50, del 60 % con sus propias tarifas. Esto ha ido disminuyendo con la disminución de tarifas y con los incrementos de costes por mejoras del servicio. En la ley se habla, creo, del 20%. Desde el punto de vista de gestión del transporte es importante que haya la mayor estabilidad. Esto no es lo que había antes, pero, si es superior, será positivo para todos, porque facilitará realmente un mejor transporte público. Pero este es un debate muchísimo mayor, porque trata temas como el de la gratuidad y demás, que pertenecen a otro ámbito, aunque es importante reflexionar sobre ello. Sería bueno que nos marcáramos como objetivo que hubiera una parte de autofinanciación, porque —algún diputado también lo ha dicho— falta dinero y, realmente, se hace difícil. Todos queremos que haya un transporte público extraordinario, estupendo, pero a los ayuntamientos o a las administraciones les falta dinero. Por un lado, son importantes fórmulas ajenas externas, fórmulas impositivas que puedan llenar de alguna manera esta necesidad, y, por otro, fórmulas —es lo que intenta aplicar la ley— de financiación más estatal, con un peso mayor al que tienen actualmente. Creo que es interesante que se hable en la ley de una aportación por la operación del día a día, por los costes operacionales, y se separe de las aportaciones por infraestructuras o inversiones en proyectos. Creo que esto es interesante y que hay que tener en cuenta ambos aspectos. Yo me estoy ciñendo más a la parte operacional, que es la que nos duele a los operadores de transporte y a las administraciones más locales cada año, pero creo que también está muy bien que se recoja cuál va a ser esa aportación en proyectos y que se prioricen —quiero insistir en esto— los aspectos medioambientales, que son fundamentales.

Varias personas han hablado de la experiencia metropolitana. Yo sí que creo que la experiencia metropolitana, y nosotros la estamos aplicando en Barcelona. Es adecuada, pero no es el único modelo. Yo creo que hay que ir facilitando que se produzcan estos acuerdos de municipios mediante agrupaciones de municipios, etcétera —hay distintas fórmulas jurídicas para hacerlo— para que el transporte público tenga una visión realmente única en un territorio. Y hablo de grandes ciudades, que hay no menos de treinta en el Estado español. Por tanto, creo que realmente se puede aprovechar esta experiencia.

Antes he puesto el ejemplo francés. En Francia todas las concesiones de transporte se realizan siempre a través de las *agglo*, que son las aglomeraciones, donde se une el municipio central con los municipios de alrededor. Esta visión a mí me parece muy interesante. Tiene que quedar muy claro que la ley tiene que servir tanto para aquellos municipios que opten por una visión más particular urbana como para aquellas agrupaciones de municipios. Creo que tiene que quedar claro, como mínimo, esta posibilidad, y que luego cada municipio o cada agrupación decida cuál es el método más interesante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 12

Creo que no se me ha entendido —seguramente lo habré expresado mal— cuando he hablado de la demanda. Desde el punto de vista de las grandes ciudades, que no olvidemos que necesitan una mayor aportación, una inversión muy importante, es relevante que, en términos de eficiencia, la demanda sea un factor importante. Creo que es importante que el transporte público se utilice y, además, por el mayor número posible de ciudadanos, lo que sería una señal de éxito. Es lo que debemos de potenciar, evidentemente. Pero, como ya he dicho o he querido decir, en otros ámbitos también es absolutamente necesario el transporte público, donde tiene que tener otros criterios.

También en las grandes ciudades —hablo de Barcelona, pero lo mismo podría hablar de Donosti, de Bilbao o de cualquier otra ciudad— tenemos ejes de transporte público que son muy eficaces, porque van de la universidad al hospital y pasan por el centro de la ciudad; sin embargo, hay otros núcleos donde el transporte público no es tan eficaz desde el punto de vista económico. Hay que dar servicio absolutamente a todos, evidentemente que sí, pero hay que priorizar la eficacia. Yo creo que, en el ámbito rural o en el ámbito de zonas más apartadas, donde la demanda es menos intensa o es más baja, es muy importante la digitalización, una gran oportunidad. Creo que ahí nos pueden ayudar muchísimo, y nosotros tenemos experiencias —cuando hablo de nosotros lo digo por mi propio conocimiento, no porque seamos los únicos—, las herramientas de digitalización para optimizar recursos, de tal manera que se dé el mejor servicio posible a la ciudadanía, a la que vive también en zonas alejadas o en zonas menos centrales de las ciudades. Pero por supuesto que se tiene que tener en cuenta.

Por supuesto que creo que los planes de movilidad son una herramienta, y creo que así está recogido. Son absolutamente necesarios. Incluso en la propia ley se habla de otro aspecto, que aquí no se ha citado, que es el de los planes de movilidad en los propios convenios colectivos, que creo que también es muy interesante como herramienta, los planes de movilidad de las empresas, los planes de movilidad en distintas zonas, que realmente es una gran preocupación, porque una parte importante de los problemas que tenemos en nuestras ciudades se generan ahí, en la movilidad al puesto de trabajo, que está donde está, y esta es una solución siempre compleja y costosa, y creo que por eso los planes de movilidad que se piden también son importantes.

Las zonas de bajas emisiones, que también está recogido, es una herramienta muy importante, siempre pensando, creo yo, en hacer que los vehículos que lleguen a estas zonas de bajas emisiones sean lo menos contaminantes posible, vehículos en los que progresivamente vayamos evolucionando.

Disculpadme si no soy suficientemente concreto, pero la falta de tiempo me impide seguir. Quedo a disposición de todos en cualquier momento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Lertxundi por las explicaciones. Esperamos poder tenerle en otra ocasión aquí otra vez. Estamos acostumbrados a quedarnos siempre con ganas de más. **(Pausa.—La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

— **DEL SEÑOR DIRECTOR ASOCIADO DE TRANSICIÓN JUSTA Y ALIANZAS GLOBALES DE LA FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO, ECODES (RODRÍGUEZ VARGAS). (Número de expediente 219/001000).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, vayan por favor tomando asiento para continuar con la sesión de comparencias.

Damos la bienvenida al señor Mario Rodríguez Vargas, director asociado de transición justa y alianzas globales de la Fundación Ecología y Desarrollo, ECODES, al que doy la palabra por veinte minutos.

El señor **DIRECTOR ASOCIADO DE TRANSICIÓN JUSTA Y ALIANZAS GLOBALES DE LA FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO, ECODES** (Rodríguez Vargas): Buenos días, señoras y señores diputados.

En primer lugar, quería agradecer la invitación a ECODES para comparecer en esta Comisión. Para quienes no nos conozcan, les diré que ECODES es una fundación sin ánimo de lucro, con más de treinta años de historia y cuya misión fundamental es buscar espacios de debate y de consenso entre los discrepantes con el fin de avanzar hacia una nueva economía neutra en carbono, que sea más inclusiva, más social y más verde.

En segundo lugar, quería transmitirles que somos conscientes de la extrema dificultad que tiene elaborar la primera Ley de Movilidad Sostenible en este país, dificultad que entiendo que se extiende

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 13

ahora al debate parlamentario, porque quizá una cifra y no otra en una ley, un artículo y no otro, puede cambiar la vida de millones de personas.

La Ley de Movilidad Sostenible es, a nuestro juicio, muy necesaria y oportuna. Estábamos esperando esta ley desde hace mucho tiempo, en un contexto, además, de descarbonización de la economía impulsada por la Unión Europea y, obviamente, por sus Estados miembros, y que, según la realidad de cada país, trasciende el territorio a nivel autonómico y municipal. Es una ley que se empezó a gestar en el año 2020, por lo que no es nueva. Aunque parece que ahora hay una urgencia por aprobarla, el proceso empezó hace ya mucho tiempo. Se está debatiendo en una coyuntura que, a nuestro juicio, viene marcada por seis enormes desafíos.

En primer lugar, nos encontramos en una situación de cambio climático peligrosa. No conviene poner paños calientes. Los costes de los impactos son ya visibles, son enormes, tanto en el ámbito económico como humano y también ambiental. Por poner un dato, en España en el año 2022 la agencia meteorológica registró un incremento de 1,6 grados de temperatura, cuando los límites que la ciencia considera aceptables para que el proceso no sea irreversible están en 1,5. El sector del transporte fue responsable del 27,7% del total de las emisiones globales de gases de efecto invernadero en el año 2021, según los datos del MITERD. En el año 2019 era alrededor del 29%, por lo que el diferencial entre el año 2021 y 2022 es de un 3% de incremento. Es decir, las emisiones se siguen incrementando. Evidentemente, las consecuencias derivadas de la guerra de Ucrania y de un contexto político inestable y altamente cambiante impactan también en la forma que tenemos de movernos, porque afectan a los combustibles que se usan para movernos, sobre todo cuando la Unión Europea tomó una decisión geoestratégica de avanzar hacia la independencia energética. España, como todos los países miembros de la Unión, tiene una grandísima oportunidad para descarbonizar la economía, que se traduce en dinero. Los fondos Next Generation significarán, bien utilizados, emplear más de 140 000 millones de euros en esa transformación, a lo que en teoría habría que sumar una cantidad equivalente, me atrevería a decir, de inversión privada en función de cómo se plantee esta transición.

Cuando se redactó la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, el marco de reducción de emisiones de la Unión Europea estaba en el 40%. En la actualidad, tras la cumbre del clima de Egipto, la Unión Europea se comprometió al 57% de reducción de emisiones en el año 2030. Este dato, que es archiconocido, marca cuál es el reto al que se enfrentan los países de la Unión, y el ámbito del transporte y la movilidad va a tener un papel fundamental. Alinear la toma de decisiones políticas con las hojas de ruta de inversión empresarial y con las nuevas preocupaciones y sensibilidades de la ciudadanía, siempre pensando en el bien común, se antoja como un reto de proporciones importantes, de ahí que demos mucha importancia al debate de esta ley.

En consecuencia, sobre la base de estos desafíos, consideramos que esta ley, que es muy importante, puede y debe ser ampliamente mejorada, y estamos a tiempo. Es una ley, a nuestro juicio, que puede tener visos de perdurar en el tiempo y que ha de obedecer a su objetivo principal, que es garantizar el derecho a la movilidad, y nosotros añadiríamos que sea una movilidad sostenible y justa. No solo hace falta garantizar cómo nos movemos, sino que todo el mundo se pueda mover en condiciones dignas. Desde esta perspectiva, creemos que lo primero que debería incluirse en el proyecto de ley son unos objetivos intermedios concretos de reducción de emisiones, que es lo mínimo, de gases de efecto invernadero con respecto a los niveles de 1990.

Hemos estudiado mucho la ley. Llevamos desde el año 2020 estudiando los anteproyectos y los proyectos y hemos participado en todos los procesos participativos. En su artículo 1, donde se marca el objetivo de la ley, se habla de forma genérica de alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes y la mejora de la calidad de aire. Estamos totalmente de acuerdo con ese objetivo, pero falta concretarlo: no se especifican unos objetivos concretos; no se hace referencia a los compromisos internacionales, y ni siquiera se mencionan, al menos en el preámbulo, los valores guía de niveles máximos de contaminación de la Organización Mundial de la Salud. Es decir, falta un poquito de concreción, aunque coincidamos en el objetivo general. Cuando evidenciamos esta misma carencia durante la tramitación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética se nos dijo —lo recuerdo porque también participé en ese proceso— que esto iba a recogerse en la Ley de Movilidad Sostenible, en aquel momento también de financiación del transporte. Tampoco se incluye siquiera una vinculación legislativa con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, que sí que hace referencia a la reducción de emisiones relacionadas con el transporte. Es decir, como mínimo tendría que haber una mención en los principios rectores y una vinculación legislativa con el PNIEC.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 14

Las propuestas de enmiendas que les pedimos que consideren, y que les hemos hecho llegar hace unos días, están redactadas con la convicción de que esta ley tiene, a nuestro juicio, carencias importantes que deben ser subsanadas. Se puede estar de acuerdo o no con ellas, lógicamente, pero tenemos ese convencimiento por varios motivos. En primer lugar, no introduce medidas concretas para garantizar una transición justa, algo de lo que se habla mucho, pero que se suele concretar poco, y es clave. Una transición hacia una economía descarbonizada, hacia un nuevo modelo económico ecológico no lo será si no es justo, es decir, si se queda gente atrás. Por lo tanto, es necesario una planificación adecuada y real, ya que sin ella se van a generar desigualdades sociales y territoriales, que hay que tener en cuenta en una ley de este tipo. Creemos que, por ejemplo, debería incluir el concepto de pobreza en la movilidad. Vamos a ser claros: hay mucha gente a la que le cuesta poder moverse, que tiene que elegir cómo moverse, porque no llega a fin de mes. Esto es una realidad que afecta a millones de personas. Por lo tanto, el concepto de pobreza y movilidad debería estar incluido en la ley, que debería emplazar a la aprobación de una estrategia nacional que convierta España en un país pionero para prevenir y atender este tipo de situaciones de la población vulnerable. Hablamos mucho de la pobreza energética, de si elegir entre calentarse o pagar el alquiler o cocinar, pero hay mucha gente que tiene que elegir muchas veces si se puede o no mover al puesto de trabajo, porque en el puesto de trabajo no gana lo suficiente para poder cubrir todo.

No se da la debida prioridad a la eficiencia energética, a nuestro juicio, sobre todo no se opta por un sistema multimodal que tenga como columna vertebral el transporte público y otros modos más sostenibles, como el peatonal, el ciclista o el ferroviario. En nuestro modelo de movilidad esto es prioritario. Además, no se otorga prioridad a la electromovilidad en el transporte por carretera, cuando se ha demostrado que desde el punto de vista energético es mucho más eficiente y sostenible. Por lo tanto, aunque en esto sabemos que hay debate y diferentes puntos de vista, porque hemos tenido varias reuniones con los grupos políticos, creemos que no cabe ser neutral, que hay que tomar partido. La ley debe dar prioridad a la financiación del transporte público; este apellido se cayó de la ley, pero, al menos, debería quedar recogido en la ley y que se concretaran las diferentes vías de financiación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, el FECMO, cuya creación está anunciada, lo que es una buena noticia. Nos cuesta entender por qué se ha eliminado el apellido de financiación del transporte público en esta ley, porque, sin ser el único transporte, es el que debería garantizar el acceso universal a los medios de transporte.

Asombra la ausencia de medidas para el medio rural. Garantizar el derecho a la movilidad sostenible es imposible sin dar voto y atender a todas las particularidades y casuísticas del territorio, que son muchas y muy diversas en este país. En este sentido, planteamos que la ley establezca, por ejemplo, la obligación de aprobar un plan nacional de despliegue de puntos de recarga de vehículos eléctrico en pequeños y medianos municipios, que impulse la movilidad compartida, que impulse el transporte a demanda y los servicios de transporte público en zonas con baja densidad de población, porque tienen el mismo derecho a moverse con la misma frecuencia, rapidez y comodidad que la gente que vive en las ciudades.

Se realiza un planteamiento laxo de los planes de movilidad sostenible al trabajo y los planes de movilidad sostenible. Este es un tema muy importante. Cada día millones de trabajadoras y trabajadores se mueven desde sus casas a los centros de producción, tanto empresarial como industrial. Es verdad que en la ley se hace referencia a las grandes empresas para buscar esos planes de manera sostenible, pero hay que recordar que este es un país de pymes; el tejido económico de este país se fundamenta básicamente en las pymes. Por lo tanto, habría que ver de qué forma se pueden establecer planes de movilidad sostenible en centros de trabajo de más de cien personas o cincuenta por turno, con las debidas ayudas y acompañamiento, lógicamente, generando sinergias, según los lugares donde estén emplazadas esas pymes. En relación con los grandes centros de actividad, esto es algo que entra dentro de la competencia municipal, pero sí se debería marcar, en el ámbito del programa marco, que los ayuntamientos tuvieran que realizar planes de movilidad sostenibles para el acceso a las áreas empresariales, que no siempre son polígonos industriales, y tienen otra casuística.

En lo que hace referencia al ferrocarril, nos surge una pregunta. No acabamos de entender, aunque lo hemos hablado en muchas ocasiones con distintas formaciones políticas, que se plantee un mecanismo para cerrar líneas supuestamente ineficientes. Esto no tiene ni pies ni cabeza cuando el transporte ferroviario es aquel que permite trasladar de forma masiva y descarbonizada a la población. Se podrá pensar en cómo hacerlo, con qué frecuencia, con qué inversión. En este país no sobran vías, faltan trenes. Este es el problema. Por lo tanto, el objetivo de una serie de organizaciones que trabajamos en red es que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 15

—no es descabellado— se duplique el número de pasajeras y pasajeros en tren al final de la década. Recordemos que en la disposición adicional sexta, sobre el transporte ferroviario, de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética se dice en el punto 1, literalmente: «El Gobierno promoverá el uso del ferrocarril de viajeros en el ámbito de la futura Ley de movilidad sostenible y financiación del transporte público, estableciendo las medidas necesarias para su fomento frente a medios de transporte más contaminantes». Por lo tanto, no solamente se trata de ampliar o fortalecer la red de alta velocidad —somos el segundo país del mundo en red de alta velocidad después de China—, sino también de fortalecer la red de ferrocarril convencional. Permítanme hacer un símil con el sistema circulatorio: estamos invertido mucho en las grandes arterias, pero nos faltan las venas intermedias. En la capilaridad está claro que hay que contar con el transporte por carretera. Las venas son la media distancia y la larga distancia y conviene que esta ley no siga promocionando el cierre de supuestas líneas aparentemente no rentables, cuando hemos visto ahora mismo que con una simple ayuda al transporte por ferrocarril se ha duplicado prácticamente el número de pasajeros. Las ayudas contra la crisis nos parecen muy positivas, aunque no tengan que ver con esta ley.

Sigo con este modo de transporte. En el ámbito de las mercancías, se ignora la necesidad de adoptar las medidas adecuadas. Qué menos que establecer una cuota modal del 18 %, que es lo que está estableciendo el sector de las mercancías para 2030, cuando en Europa se está hablando de un horizonte del 30 %. Bueno, nos quedamos en el 18, que no está mal, sobre todo cuando actualmente es del 3 %. Sería un salto importante. En esto sí compartimos la visión del sector: sería necesario potenciar el transporte de mercancías. A nuestro juicio, la eficiencia y sostenibilidad del ferrocarril es indiscutible, sobre todo si lo comparamos con la aviación, por ejemplo. En este sentido, nuestras propuestas generan debate y controversia, pero es nuestro papel, espero que lo entiendan. Esta ley debería promover un cambio modal de la aviación al ferrocarril. Pensamos que ciertos vuelos internos de corta distancia deberían ser suprimidos, así de claro, como se está haciendo en Francia. Sobre todo se deberían suprimir aquellos que puedan ser sustituidos por el tren cuando el tiempo no sea superior a tres horas. Pensamos que es factible. Cada sistema de transporte tiene su objetivo y tendrá su papel en el proceso. Esto tendrá que ir acompañado de la recuperación de las conexiones transfronterizas por ferrocarril —estamos totalmente aislados del resto de Europa por ferrocarril, también en otros ámbitos— y por el impulso de los trenes nocturnos. Esperemos que se pueda impulsar en el futuro, porque es un ámbito interesante.

Siendo una ley con visos de perdurar en el tiempo —esperemos—...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene que ir acabando.

El señor **DIRECTOR ASOCIADO DE TRANSICIÓN JUSTA Y ALIANZAS GLOBALES DE LA FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO, ECODES** (Rodríguez Vargas): ... y hacia la media de cero emisiones —pensaba yo que iba a tardar menos, pero no (**risas**)—, nos preocupa mucho el papel que pueda jugar el gas natural, especialmente en el tráfico marítimo, no tanto en el aéreo, fundamentalmente porque el gas natural está compuesto por metano, que es un potente gas de efecto invernadero, y, sobre todo, porque puede generar activos financieros varados: si se invierte mucho en gas natural ahora, difícilmente se podrá invertir más tarde en hidrógeno verde. Por lo tanto, es un tema que habría que abordar con cierta cautela, porque si bien el gas va a jugar un papel en la transición, esto es incuestionable, no debería tener el apoyo que deberían tener otro tipo de fuentes.

Hemos trabajado muchísimo por intentar solventar estas carencias y, a nuestro juicio, creemos que es posible hacerlo también en el trámite parlamentario. Hemos remitido hace unos días a la Comisión —lamento y pido disculpas por la tardanza, pero no nos daba la vida— dos documentos con propuestas de enmiendas, una elaborada por un colectivo de catorce entidades y otro elaborado por ECODES, con propuestas de enmiendas al texto de la ley, con la esperanza de que se puedan ser analizadas, sea por sus señorías o por sus equipos, y ver qué podemos aportar. No iba a hablar de todas ellas, son muchas, decenas de enmiendas, pero en el tiempo que me queda —me dice la presidenta que me queda poco— trataré de exponer algunas de ellas. Por ejemplo, la del artículo 10 la composición y adopción de acuerdos para el foro administrativo de movilidad sostenible. El anteproyecto de ley anterior incluía una distribución de vocalías que el proyecto actual dice que se va a dejar para regulación futura. Esto nos preocupa mucho. Lo que se deja para el futuro nunca se sabe, cuando antes estaba en la ley. ¿Por qué? Porque creemos que no se puede volver a dejar sin voz a las zonas más despobladas. Creemos que en la composición de este foro deben estar representadas todas aquellas provincias que tienen grandes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 16

problemas de despoblación, para escuchar su voz y lo que tienen que decir. Puede que se haga en el futuro, pero nosotros preferiríamos que se hiciera ahora.

Se habla en el artículo 30 de la planificación urbana para el fomento de la movilidad activa. Creemos que es importante que se creen entornos seguros en los núcleos urbanos, sostenibles, saludables, sobre todo en los alrededores de los centros educativos, de las residencias de mayores, de los centros sanitarios; es importante que se impulsen medidas de desplazamiento en bicicleta o andando, para reducir en esas zonas concretas, muy sensibles, el tráfico rodado. Es necesario potenciar el uso de fuentes de energías renovables, sobre todo en ámbitos complejos, como son el ámbito aeroportuario y el marítimo. Vendrán más tarde, pero conviene que esta ley, que es una ley global, marco, ya empiece a establecer la hoja de ruta.

En el artículo 45, principios aplicables, obligaciones de servicio público y contratos de servicio público, quizá sería bueno incluir un nuevo apartado para proteger aquellos servicios de rutas locales y regionales, autonómicas que, sin ser financieramente sostenibles bajo el régimen del mercado, sean de especial interés para la vertebración del territorio, para la mitigación de los efectos de la despoblación y para garantizar la competitividad de los territorios. Aquellas zonas que se mueven por el mercado se mueven solas; no hace falta que haya un apoyo público, ya se mueven por sí solas por la ley del mercado. Nos parece bien, pero donde tiene que intervenir la acción pública es en aquellas zonas que no tienen esa situación.

En el artículo 57, creación del Fondo Estatal de Contribución a la Movilidad Sostenible, FECMO, proponemos cambiar el artículo y orientarlo hacia la creación de un fondo estatal de contribución a la movilidad sostenible. Estamos de acuerdo, pero habría que añadirle el apellido que se perdió en la ley y el sostenimiento del transporte público colectivo. No se puede perder eso. Además, nos parece razonable que en un plazo de seis meses tras la aprobación de esta ley se presente una estrategia nacional para la financiación del transporte público, que es el que va a garantizar el acceso universal, sobre todo en aquellas zonas que no son rentables en términos de mercado.

En el tema del transporte de mercancías, artículo 95, queremos añadir un apartado 3, sobre todo en lo que tiene que ver con lo que se llama comúnmente, en el argot del sector, el comercio de última milla, la capilaridad del transporte —las arterias, las venas y los capilares entran de lleno en la distribución y el comercio en todos los núcleos urbanos—, para avanzar hacia un escenario de cero emisiones, especialmente en municipios de más de 20 000 habitantes, obviamente, con ayudas públicas y con acompañamiento. Es uno de los elementos clave a la hora de reducir la contaminación en las ciudades.

Nos gustaría que en lo relativo a zonas de bajas emisiones se avance más. Es un tema que también genera controversia, y nos parece una buena decisión en la ley de cambio climático. Como comprenderán, nosotros pedimos y ustedes decidirán si se puede o no, pero creemos que se debe incluir un nuevo artículo que calendarice la extensión de las zonas de bajas emisiones a todo el núcleo urbano. Es indudable que las zonas de bajas emisiones, donde se producen, tienen un efecto positivo para toda la ciudad, pero especialmente en la zona donde se plantean, y todos los ciudadanos y ciudadanas de esa ciudad tienen derecho a respirar aire limpio. Por lo tanto, habría que plantear una extensión a todo el ámbito de la ciudad. En un horizonte 2035 nos parece razonable que se haga un proceso. Hemos empezado un poquito tarde con la implantación, pero creemos que esto va a coger ritmo.

Me dicen que tengo que terminar. Me quedaban unas cuantas, pero las hemos enviado. Así que, simplemente, si me permite la presidenta, diré en un minuto...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Un minuto.

El señor **DIRECTOR ASOCIADO DE TRANSICIÓN JUSTA Y ALIANZAS GLOBALES DE LA FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO, ECODES** (Rodríguez Vargas): Ni llega.

Señorías, está en sus manos garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas, respetando, obviamente, el clima —España es uno de los países pioneros—, respetando siempre las competencias autonómicas y asegurando la competitividad del país. Les pido por favor que hagan todo lo que esté en sus manos para que esta ley sienta las bases de la movilidad del futuro, que ha de ser limpia, justa, inclusiva, verde y universal.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 17

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Rodríguez Vargas. Pasamos ahora al turno de intervención de los grupos parlamentarios. ¿Grupo Mixto? (**Denegación**). Por Euskal Herria Bildu, el señor Ruiz de Pinedo.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias, señor Mario Rodríguez.

Creo que su intervención es muy valiosa. En anteriores intervenciones se ha puesto de manifiesto —es algo común— que la ley es una oportunidad importante, pero hemos tenido varias aportaciones que nos indicaban que en la ley se avanza poco en los compromisos, en las concreciones y en enmarcar esos objetivos a medio y largo plazo. Estas aportaciones que nos hacen desde su grupo son una buena oportunidad para hacer una parada en la discusión de esta ley, son una oportunidad de mejora para que —es una invitación que hago también a los grupos—, por la urgencia, no nos dejemos aspectos esenciales para conseguir los objetivos que propone la ley. Si hay un consenso en que esta ley es importante y coincidimos en los objetivos, tendremos que hacer una parada y ver realmente si estamos creando, por medio del desarrollo de la ley, los instrumentos para lograr esos objetivos. En ese sentido, le agradecemos estas aportaciones tan valiosas y que nos dan un motivo de trabajo.

Nuestra preocupación con respecto a esta ley es si estamos realmente creando un nuevo paradigma de movilidad, que sería lo necesario en estos momentos; un paradigma que venga a romper la inercia de un siglo en el que hemos ido imponiendo cada vez más movilidades. Desde que se separa la fábrica, la producción, del hogar y se impone un sistema productivo en el que la casa y el hogar quedan lejos, estamos yendo hacia un sistema donde cada vez necesitamos más esa movilidad, porque cada vez está más lejos la casa de los lugares donde tenemos que satisfacer necesidades. ¿Estamos realmente con esta ley respondiendo a esa necesidad? Es la gran duda que tengo en estos momentos.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias. Pasamos al Grupo Parlamentario Republicano, la señora Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidenta.

Señor Rodríguez, muchas gracias por su intervención. La verdad es que ha costado que alguno de los ponentes pusiera el medio rural en el centro de esta ley. Lo que sí que está claro es que si hay un nuevo derecho, que es el derecho a la movilidad, tiene que ser igual para todos, y que el medio rural está totalmente abandonado en cuestiones de movilidad y va a ser muy difícil que se iguale a una gran ciudad o a un área metropolitana.

Igual que a usted, nos sorprendió que se quisieran quitar trenes porque no había demanda. Está claro que no hay demanda porque los trenes no están ofertando los horarios necesarios para que haya esta demanda. O sea, si hay toda una infraestructura de vías, ¿las vamos a quitar para poner un transporte a demanda? Quizás algunos sitios no haga falta poner más vías y más transportes ferroviarios y lo lógico sea hacerlo con un transporte por carretera, pero si ya existen estas vías, es totalmente ilógico que en una ley de movilidad sostenible queramos cerrarlas.

También nos hemos dado cuenta de que la financiación es el nexo común de todos los ponentes, porque hablamos mucho de la movilidad a demanda, pero al final no sabemos quién la paga. ¿Un ciudadano de un medio rural, para hacer movilidad a demanda, se va a tener que gastar más que haciéndolo en su vehículo propio? ¿Se lo va a poder permitir? ¿Cómo van a poder financiar los ayuntamientos esta movilidad? ¿Cómo les vamos a ayudar? Este es el gran enigma de la ley, porque parece que todo se va a solucionar reglamentariamente, sin pensar que los próximos gobiernos que pueda haber en otras legislaturas igual quieren reglamentar de forma muy distinta a cómo lo haría el Gobierno actual, y entonces podemos dar por perdida toda la ley de movilidad, porque no es una ley concreta, y más en el tema de la financiación.

Por último, le quería hacer una pregunta sobre una parte que salió de la ley y de la que tampoco se ha hablado, que es el pago por viñeta o el pago por uso de las carreteras en el automóvil particular o en el transporte particular. Dado que te ofrecen un transporte público, si uno todavía quiere utilizar su coche, ¿piensa que debería pagar por contaminar al utilizar su vehículo propio?

Nada más. Muchas gracias por poner el foco en el medio rural.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 18

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor Bueno Pinto.

El señor **BUENO PINTO**: Gracias, señora presidenta.

Señor Rodríguez, me sumo a los agradecimientos por su intervención, que me ha parecido muy interesante.

Yo, más que preguntas, quiero aprovechar para hacer énfasis en tres cuestiones fundamentales y que, coincido con usted, deberían tener un peso importante. Me ha parecido interesante el concepto de pobreza en movilidad, porque la gran mayoría de los trabajadores y trabajadoras, cuando tienen que ver cómo van a trabajar o cómo hacen sus desplazamientos, no piensan en qué medio es el más eficiente o el más medioambientalmente sostenible, sino en cuál es el que se pueden pagar, y la verdad es que me ha parecido interesante escucharle este concepto. En cuanto a la cuestión del transporte público, no voy a incidir mucho, pero es evidente que compartimos lo que usted ha comentado.

Quería aprovechar la intervención para poner dos realidades encima de la mesa, que coinciden con una parte de su intervención. Yo vengo de la provincia de Cádiz, y son dos realidades que nos tocan muy directamente. En cuanto al ferrocarril —coincido con la intervención de la portavoz anterior—, si hubiera mejores ofertas de ferrocarril y de trenes, habría más usuarios. Por ejemplo, en los años ochenta —le hablo desde la perspectiva de mi provincia— la comarca de la costa noroeste sufrió el cierre del que se conoce como el tren de la costa, que era un tren que desde el Puerto de Santa María hacía la ruta hasta Sanlúcar de Barrameda. Pues bien, en los años ochenta se consideró que esa línea era deficitaria y se cerró. Hoy existe un importante movimiento en toda la comarca y en las principales ciudades de la provincia para recuperar ese tren, porque efectivamente sí existe demanda. Entonces, debemos tener mucho cuidado con aquello que hablamos del cierre de líneas y de la baja rentabilidad, porque normalmente no es que no sean rentables porque no lo son, sino porque no se ponen los medios para que los usuarios las utilicen.

Otro tema que usted ha planteado también y que afecta directamente a mi provincia —por eso quiero ponerlo aquí de relieve— es la cuestión de la media y la larga distancia. Por ejemplo, en Cádiz todavía no se ha repuesto el número de trenes por trayecto que había antes de la pandemia del COVID. Había cinco o seis diarios y seguimos en tres. ¿Cuál es la consecuencia de esto? Que los ciudadanos no utilizan el tren para hacer sus desplazamientos, sino que utilizan otros medios, como el avión, el coche o los autobuses. Creo que esos conceptos —pobreza, movilidad, importancia del transporte público e importancia del ferrocarril— sí van ligados y creo que es muy interesante que la futura ley incida bastante en ellos.

Termino simplemente agradeciéndole su intervención, que nos ha parecido bastante interesante y creo que va a aportar mucho a los trabajos que tenemos que hacer aquí.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor Miralles. **(Denegación)**.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gago.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Muy buenos días a todos.

Bienvenido, señor Rodríguez, en nombre del Grupo Parlamentario Popular. Es un placer haberle escuchado, no solo por la intervención, sino también por lo que la institución ECODES supone para la transición energética, ecológica y la preservación de la diversidad nuestro país.

Le diré que estamos bastante de acuerdo en muchas de las cuestiones que usted ha planteado. Ha hablado de demasiadas cuestiones, cosa que es interesante, aunque usted disponía de más tiempo y no va a ser mi caso, por lo que intentaré focalizar en lo que nosotros consideramos más importante.

Empiezo por la inclusión de los objetivos de reducción de emisiones en el transporte, en el artículo 1. Estamos completamente de acuerdo en la vinculación que existe de esta ley con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

En segundo lugar, respecto a la transición justa, quería trasladarle nuestra preocupación en relación con el envejecimiento del parque automovilístico que se está produciendo en nuestro país. Evidentemente, es fruto de una serie de casuísticas que, desde nuestro punto de vista, están diagnosticadas: en primer lugar, los planes de incentivos a la renovación no están funcionando; en segundo lugar, hay una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 19

incertidumbre por parte del ciudadano con relación a qué tecnología será la dominante a corto plazo, y en tercer lugar, porque en ese proceso de electrificación no estamos acertando en dotar de la infraestructura y en dotar de los mecanismos para que el ciudadano pueda desarrollar esa transición.

Enlazo aquí con las zonas de bajas emisiones. Le traslado nuestra preocupación —que no es solo de nuestro grupo parlamentario; el propio presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, que es de otro color político, también la ha trasladado— por la necesidad de establecer una moratoria en la implementación de las zonas de bajas emisiones. Nosotros no estamos en contra de las zonas de bajas emisiones como necesidad, además es un compromiso de país en la reducción de los contaminantes atmosféricos, pero sí nos preocupa que haya nueve millones de vehículos que son del siglo XX, que haya otros nueve millones de vehículos que tienen etiqueta B y que esto suponga el 65 % del parque automovilístico. Nosotros debemos adecuar nuestra realidad a la situación del parque y a las facilidades de movilidad que tienen los ciudadanos. En ese sentido, nos preocupa que el 64 % de los vehículos que se han matriculado en España el año pasado, a pesar de que ya se conocía a través de los medios de comunicación la entrada en vigor el 1 de enero de las zonas de bajas emisiones, sean térmicos; hablamos de diésel y gasolina, no incluimos ni siquiera los híbridos, que afortunadamente cada vez se empiezan a ver más en nuestro parque o carreteras. ¿Qué quiero decir con esto o qué me gustaría preguntarle? Si debemos apostar solo durante esta década, hasta el año 2030, por la ayuda al vehículo eléctrico o si debemos compatibilizar la ayuda al vehículo eléctrico, mientras establecemos un verdadero mapa de puntos de recarga que usted ha citado y con el que nosotros estamos de acuerdo, pero lo acompañamos para los dos, tres o cuatro próximos años también con ayudas a otras tecnologías de bajas emisiones que puedan contribuir a la reducción y al objetivo final, porque creemos que en ese sentido no se está acertando a corto plazo con el objetivo.

Me queda poco tiempo...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): No le queda tiempo.

El señor **GAGO BUGARÍN**: Tres palabras.

Quería destacar que estamos de acuerdo con la necesidad de incluir las zonas rurales, con la necesidad de financiar el transporte interurbano y con la necesidad de financiar líneas ferroviarias, considerando que a lo mejor son deficitarias, pero el sistema de movilidad ferroviaria es estratégico en la reducción de las emisiones y en la movilidad sostenible.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchas gracias.

En primer lugar, quiero expresarle mi agradecimiento por la intervención y por sus aportaciones.

Yo me voy a quedar con lo que ha dicho usted al comienzo, porque ha hablado usted de las emisiones, y el *leitmotiv* de esta ley es cómo reducimos las emisiones que el transporte puede generar, que estamos hablando del 27 %. Yo creo que ese es el *leitmotiv*, porque no podemos englobar esta ley como una ley de transporte. No es una ley de transporte. Tenemos una ley de ordenación de los transportes, tenemos una Ley del Sector Ferroviario, tenemos una ley de cambio climático, pero de lo que trata esta ley es de cómo hacemos que la movilidad, es decir, los desplazamientos de la gente, se haga en su conjunto de forma sostenible. Y yo voy a poner el foco también en que es la primera vez que se aborda este desafío, teniendo en cuenta algo que yo creo que no hemos considerado ninguno de los que estamos aquí.

Hemos hablado estos días de que hace falta tener más ambición, pero tengamos en cuenta que la primera ley de transporte que se hizo en nuestro país en el año 1987, que fue la LOTT, que se abordó con ambición también, fue tumbada por el Constitucional por exceso de ambición. ¿Por qué? Porque se metía en el tema de los transportes municipales y, al final, la inmensa mayoría de los desplazamientos se hacen en ámbito municipal, en ámbito urbano. ¿Cómo podemos hacer compatible el abordaje de esta gestión de los desplazamientos que se hacen en nuestro país desde el Estado sin ir más allá de lo que la Constitución permite en el tema municipal? Yo creo que esto se gesta en esta ley de forma satisfactoria. ¿Por qué? Primero, porque habla de que moverse es un derecho y tiene que garantizarse por el Estado. Segundo, porque por fin se hace un sistema de financiación —yo creo que era el gran reto— estable, transparente y justo —cosa que no hemos tenido en los últimos cuarenta años—, que trata todos los ámbitos urbanos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 20

por igual, y porque hay también un marco de movilidad al que acogerse, sin obligar a ello, pero promoviendo que se haga. Tercero, porque se establece un sistema de colaboración y cooperación entre todas las administraciones que no había en este ámbito. Por lo tanto, es un paso enorme el que se ha dado.

La pregunta que le quería hacer es la siguiente: ¿Usted cree que el ferrocarril es realmente la gran solución? ¿No cree usted que también hay un problema de mala prensa del autobús, que al final es el que soluciona la inmensa mayoría de esa cuestión de capilaridad de la que usted habla? ¿No cree usted que muchas veces se pone el foco en el ferrocarril en ámbitos donde el coste de llevarlo es inasumible para un Estado? Por ejemplo, si queremos llevar el ferrocarril a todos los ámbitos rurales, igual es inasumible para un Estado y hay otras soluciones más eficientes. ¿No cree usted que deberíamos poner el foco en esa eficiencia, en dar satisfacción a la necesidad de desplazarse en el ámbito rural, y no poner el foco en el ferrocarril, que igual no es lo más satisfactorio desde un punto de vista de eficiencia del gasto y también de eficiencia social?

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias.

Ahora le devolvemos la palabra al señor compareciente. Ha tomado usted un montón de notas.

El señor **DIRECTOR ASOCIADO DE TRANSICIÓN JUSTA Y ALIANZAS GLOBALES DE LA FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO, ECODES** (Rodríguez Vargas): Para contestar y para reflexionar, las dos cosas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tenemos que limitarnos estrictamente a los diez minutos. ¿De acuerdo?

El señor **DIRECTOR ASOCIADO DE TRANSICIÓN JUSTA Y ALIANZAS GLOBALES DE LA FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO, ECODES** (Rodríguez Vargas): Lo sé, lo sé. Voy a centrarme en las preguntas.

Preguntaba el representante de Bildu si la ley crea un nuevo paradigma para la movilidad, cambiando la inercia del sistema productivo. En parte sí —muy poquita— y en parte no, porque el esquema se mantiene, como la lejanía a los puestos de trabajo, por eso metíamos todos los temas de comunicación con polígonos industriales. Esto va a tardar en cambiar; cambiará, pero va a tardar. Es verdad que ahora el teletrabajo y otra serie de cosas lo van a ir reduciendo, pero, efectivamente, no lo cambian, porque eso no se cambia con una ley, hay que cambiar la mentalidad de la ciudadanía, y eso lleva más tiempo. Sin embargo, sí que hay que reconocer que marca. No cambia el paradigma, pero señala que hay que cambiarlo, porque ya se habla de movilidad, no de transporte. Por eso queremos que se mejore esta ley, porque va a marcar el inicio de ese cambio de paradigma. Si esta ley no lo deja claro, tardaremos más en hacerlo. Por tanto, ahí dejo la esperanza en sus señorías de que los cambios que introduzcan sean el inicio del cambio de paradigma.

En cuanto a la representante de Esquerra, voy a la pregunta. El tema de los peajes, del pago por viñeta, etcétera, está muy relacionado con la progresividad a la hora de pagar. Ha dicho algo muy importante, y es que el transporte público tiene que garantizar el acceso universal. Sin eso es complicado. Luego, el que quiera usar el coche privado, pues efectivamente tendrá que contribuir. Lo que ocurre es que no vale el café para todos. No pueden pagar todos por igual, porque dependerá de si tienen o no transporte público o de cómo se pueden desplazar. Digamos que conceptualmente somos partidarios de los peajes, de pagar, pero no vale el sistema actual de que todos pagamos igual ganemos ocho u ochenta, igual que tampoco estaba bien que hubiera un descuento de veinte céntimos para el que ganaba un montón de dinero y para el que no llegaba a fin de mes. Entonces: sí, pero; sí, dependiendo de cómo se haga. ¿Se puede hacer? Sí, claro que se puede hacer, pero progresivo. Este es el gran reto de este país, que tiene ver con la fiscalidad. Sí se puede hacer, siempre y cuando sea progresivo, porque, si no, sería injusto. Hay que ir hacia ello, hay que internalizar los costes de los modos de transporte como se hace, por cierto, en el ferrocarril y dentro de poco en el avión, ojo. Habrá que internalizar ese impacto.

Con Diego hemos hablado mucho, pero te contesto a algunas cosas y luego ya habrá oportunidad de hablar de otras. Hay un problema en estos periodos de transición, y es si se generaran o no activos varados. Comprendo que queda mejor hablar de la neutralidad tecnológica, de producción, pero, en mi papel, creo que hay que apostar, que hay que decidir, y el futuro es la movilidad eléctrica. Se puede hacer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 21

bien o mal, y coincido en que hay cosas que son bloqueantes: los sistemas de ayudas podrían ser mejores y el atasco que hay en los puntos de recarga es desesperante, desesperante. Esto es lo que bloquea todo y hace que la gente no vaya al concesionario a comprarse un coche, y lo digo porque nos llegan constantemente preguntas de la ciudadanía. Hay que desatascar. Lo primero y prioritario es tener una red de puntos de recarga, una red suficientemente amplia para poder colocarlos en muchos sitios. Pero hay que apostar por el coche eléctrico. Si apostamos por las tecnologías de bajas emisiones y el híbrido, por ejemplo —nosotros no consideramos al gas de bajas emisiones, porque el gas emite tanto o más que el diésel o la gasolina—, estaríamos generando activos de valor. De hecho, las empresas ya lo están dejando. El híbrido fue un poco, si me permite la expresión, como cuando en el vídeo pasamos del sistema Beta al VHS, que el Beta se quedó por medio y gastamos un montón de dinero. Esto es lo mismo: tuvo un inicio que parecía prometedor, pero luego ha sido ampliamente sobrepasado. Por lo tanto, creemos que hay que invertir en movilidad eléctrica, también de forma progresiva, porque no es lo mismo quien tiene que cambiar el coche porque trabaja con él, porque es una furgoneta, porque lo necesita al ser un comercial —es un ejemplo que pongo—, que alguien para quien es el segundo o el tercer coche que se compra, pero no es necesario para su empresa. Las ayudas al cambio de tecnología tienen un impacto positivo al generar tejido industrial y mover el sector —obviamente, tiene que ser así para no quedarnos atrás—, pero no se puede dar la misma ayuda a todos porque no es la misma realidad. Hablabas de los coches de etiquetado B. Ahí es donde hay que incidir para cambiarlos y las ayudas tienen que ir ahí, pero para coche eléctrico o furgoneta eléctrica, como están haciendo un montón de compañías ya, sin citar nombres. Ahí es donde tienen que ir las ayudas. Tiene que ser una ayuda muy pensada, muy estratégica y que tenga que ver con una fiscalidad progresiva o unas ayudas progresivas. Si no metemos la progresividad, no funciona, porque sí que mueves el sector —y nos parece bien que se mueva el sector, obviamente, faltaría más—, pero no vale la misma ayuda para todos. Hay que estudiar vía declaración de la renta, vía la realidad, porque a lo mejor hay que dar, si me permite la expresión, 10 000 para una furgoneta y 1000 para un coche que no se va a utilizar normalmente, siempre y cuando estemos con los parámetros de transporte público y siempre que se garantice la movilidad de la gente, porque, si no, es difícil justificar esto. Coincido contigo en eso, en que es difícil.

Totalmente de acuerdo en potenciar el transporte interurbano —es clave— y las líneas ferroviarias. El concepto de deficitario depende, porque también son deficitarias la agricultura y la industria electrointensiva y se les da dinero. Hay que garantizar la movilidad en el territorio, en zonas que, si bien están despobladas —a diferencia de las ciudades—, tienen valores y activos muy importantes para el resto de la ciudadanía: agua, bosques, medio ambiente y naturaleza. Los que vivimos en las ciudades tenemos que valorar eso y tenemos que contribuir a que la gente del medio rural se mueva con la misma dignidad, comodidad y rapidez con la que nos movemos en las ciudades. Por lo tanto, totalmente de acuerdo en esto.

Conecto con el tema del ferrocarril y con la pregunta que me hacía. La respuesta es que sí que es la solución, y te voy a explicar por qué. Está demostrado en todos los estudios que el ferrocarril es el más operativo. Tenemos países como Suiza, como los países nórdicos, como Austria, que son países muy desarrollados, donde la gente podría permitirse ir en coche a todos lados, pero utiliza el transporte ferroviario. Esa es la arteria o la vena principal, como la vena cava, si me permites. Estoy de acuerdo contigo en que la capilaridad se tiene que hacer con autobús, con autobús o con otro tipo de medio de transporte más pequeño, ya que según la población puede ser un autobús de sesenta, puede ser un microbús, puede ser un taxi o puede ser transporte compartido —lo que hablábamos del transporte a demanda—, pero las arterias ya existen. No estamos hablando de hacer nuevas vías, estamos hablando de que no se desmantelen las que existen y poner ahí más trenes, que es diferente. Entonces, ¿hacer más vías? Bueno, también pensamos que a veces no son necesarias tantas vías de AVE y se hacen. Entonces, si se pueden hacer vías de AVE, ¿por qué no de otras? Habría que ver en qué sitios. Creo que en Baleares están haciendo un ramal nuevo, en la zona norte de Mallorca, porque consideran que aquí ayuda.

Por tanto, no tengo la más mínima duda de que el ferrocarril es el futuro de la movilidad terrestre, pero no solo en el transporte de pasajeros, también en el de mercancías. No olvidemos que solo es un 3%. Estamos lejísimos de los estándares europeos. Por lo tanto, contestando a tu pregunta —que es muy importante y muy interesante—, estamos totalmente convencidos, y así se lo hemos transmitido al ministerio, a Renfe, a ADIF y a quien quiera escucharnos, pero chocamos contra un muro que creemos que hay que romper. No se pueden cerrar vías en este país para convertirlas en sendas verdes, es un auténtico despropósito.

No sé si me he pasado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 22

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): No, le quedan dos minutos.

El señor **DIRECTOR ASOCIADO DE TRANSICIÓN JUSTA Y ALIANZAS GLOBALES DE LA FUNDACIÓN ECOLOGÍA Y DESARROLLO, ECODES** (Rodríguez Vargas): Quería agradecer las preguntas porque han sido muy interesantes. He apuntado muchas cosas más, aunque solo he contestado a las preguntas fundamentales. Las tenemos aquí para nuestra reflexión, a veces también en la sociedad civil aprendemos de las reflexiones de sus señorías. Por lo tanto, me las quedo para reflexionarlas y poder abordarlas. Aunque este trámite sea de urgencia, esperemos que tengan tiempo para poder tenerlas en cuenta. Hemos mandado más de sesenta propuestas de enmienda concretas, contestando al representante del Grupo Mixto que se refería a cosas concretas. Me quedo con una cosa importante, que va en sintonía con los ponentes y ustedes. Por favor, pongan objetivos intermedios claros para el 2030 en la ley, porque si no, no genera un marco adecuado. Un paraguas es importante, pero si el paraguas no es concreto va a generar mucha incertidumbre a la hora de invertir, a la hora de tomar decisiones y, obviamente, tener que ser respetuoso con el territorio, tiene que ser sensible con el medio rural y tenemos que avanzar hacia una movilidad descarbonizada que facilite la vida de la gente, y ahí se realiza el cambio de paradigma del que se hablaba antes. Estamos al inicio, todavía queda mucho para que se traduzca en un paradigma real. Estamos lejos.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias por compartir su tiempo con nosotros y ceñirse correctamente al tiempo disponible. **(Pausa.—El señor presidente ocupa la Presidencia).**

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES DE CANARIAS (HERNÁNDEZ PONCE).** (Número de expediente 219/001001).

El señor **PRESIDENTE**: Proseguimos dando la bienvenida a don José Ángel Hernández Ponce, secretario general de la Federación de Empresarios de Transporte de Canarias, que nos va a dar su perspectiva de este proyecto de ley. Ya sabe usted cómo es la dinámica: tendrá veinte minutos de tiempo, después los grupos tendrán diez minutos de tiempo y, por último, usted podrá responderles a todos. Así que, sin más dilación, le damos la palabra a don José Ángel Hernández Ponce.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES DE CANARIAS** (Hernández Ponce): Muchísimas gracias, presidente.

Buenos días a todos. Voy a realizar una perspectiva sobre la visión de este Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, en la cual, aparte de hacer consideraciones generales, me gustaría adelantarles que tengo la intención de poder avanzar alguna perspectiva sobre las necesidades de adaptación de este proyecto a la realidad de Canarias como región ultraperiférica, debido a la evidente singularidad de nuestro territorio.

En primer lugar, en cuanto a consideraciones generales, me gustaría destacar algunas ideas. Por una parte, el documento en su conjunto es un documento que tiene medidas aparentemente muy potentes y unas líneas de trabajo que permitirán un futuro desarrollo, pero en este momento, tal cual está conformado, aparenta ser más bien un documento de estrategia, que realmente un proyecto consolidado de una futura ley de movilidad. Todas las medidas principales quedarán comprometidas a futuros desarrollos reglamentarios, y esto tiene algunas dificultades ya conocidas por el devenir del desarrollo normativo en España. La primera dificultad es que se vayan aprobando reglamentos parciales, que a futuro puedan incluso contener contradicciones entre ellos y dificulten la aplicación de las previsiones contenidas en la Ley de Movilidad Sostenible. En segundo lugar, la muy previsible división en diferentes reglamentos podría provocar una dificultad importantísima para las administraciones públicas y para los operadores a la hora de poder diseñar cuáles son las previsiones de aplicación de todos los contenidos en este proyecto de ley.

Por otra parte, también me gustaría destacar que, aunque se ha caído la parte de financiación, desde la consulta pública a la fase de proyecto, no es menos cierto que el texto actual sigue conteniendo algunas previsiones importantes en materia de financiación. Sin una verdadera ficha financiera, sin un verdadero compromiso que respalde las medidas contenidas en este proyecto de ley, se quedaría simplemente en un documento programático, con lo cual me gustaría instar o impulsar el que todas las previsiones que contiene este proyecto de ley realmente se apliquen con un respaldo financiero, si no de forma concreta,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 23

porque actualmente no sea posible, sí al menos recogiendo las líneas estratégicas básicas que deberían marcar el establecimiento de los presupuestos que den respaldo al contenido.

Para empezar, creo que hay una parte importante que queda fuera de este texto y es cuál es el coste actual de la oferta que tenemos de transporte público. En los últimos años, el presupuesto contenido para esta actividad en los presupuestos generales del Estado ha sido absolutamente cambiante, sin atender a ningún criterio objetivable que se pueda entender por parte de las operadoras y, por lo tanto, insisto, en una dificultad de previsión. Por lo tanto, el punto de partida sería establecer cuál es el marco de oferta de servicio público en España, establecer su coste y a partir de ahí realizar cuáles son las previsiones de las inversiones que van a requerir las mejoras o los añadidos que contiene este Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

En cuanto a especificidades de Canarias, hay determinadas cuestiones que nos definen como región ultraperiférica, que además tienen unas connotaciones que pueden influenciar de una manera decisiva la aplicación en nuestro territorio de lo previsto en este proyecto de ley. Tenemos las evidentes características de lejanía y distancia. Estamos a 1700 kilómetros de distancia y en cuanto a la lejanía hay que recordar que entre los puntos más alejados del archipiélago, la isla de El Hierro y La Graciosa, hay la misma distancia que entre Madrid y Sevilla o Madrid y La Coruña. Tenemos unos sistemas eléctricos aislados, al ser islas no hay interconexión alguna y, además, actualmente están basados en la producción eléctrica mediante el consumo de fueloil, con lo cual la apuesta por la electrificación de los vehículos cuenta con una distorsión importante que habría que atacar de alguna manera, si no bien en este proyecto normativo, sí por parte del Gobierno, para que realmente las previsiones de electrificación o de paso al hidrógeno puedan ser viables en esta comunidad autónoma.

En otro orden de asuntos, quiero destacar que tenemos, igualmente, en la misma línea, siete sistemas independientes de transporte público, lo que conlleva a multiplicar y hacer un sobreesfuerzo en la dotación de flota de trabajadores y de instalaciones. Baste citar que para atender a una población de en torno a 2 300 000 habitantes, tenemos más de 1500 vehículos de transporte público por carretera. Por otra parte, la amortización de las inversiones en lo que se refiere a flota son tremendamente complicadas, dado que, como demuestra el Observatorio de Costes del Transporte, tanto el del Gobierno de Canarias como el del Ministerio de Transportes, la realización de kilómetros es muy inferior en el caso de las islas y, por lo tanto, la necesidad de esfuerzo presupuestario se incrementan.

En otro orden, quiero resaltar también que existe una ley canaria, la Ley 13/2007, reguladora de la ordenación del transporte por carretera, que contempla un concepto que no aparece reflejado en ningún punto del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, como es el del transporte insular integrado. Este concepto, que se basa en la integración del transporte con contratos zonales a través de las islas, tiene perfectamente desarrollado un proceso de financiación, tiene incluso en algunas de las islas una estructura consorcial a través de la Autoridad Única del Transporte y, por lo tanto, entiendo que debería aparecer reconocido en el proyecto de ley para poder dar una verdadera estructuración y vertebración del transporte en un territorio que tiene no solo conexión con el continente, sino que además son departamentos estancos entre las propias filas.

Ya entrando más en el desarrollo general de la ley, me gustaría hacer algunas pinceladas de orden técnico. La primera es sobre el artículo 1, el objeto y finalidad de la ley, pues se habla de que este texto normativo va destinado a la Administración General del Estado, a las comunidades autónomas y a las entidades locales, pero aparece bastante difuminado la participación del Consorcio de Transportes e incluso en algún párrafo se habla de otras entidades gestoras del transporte, como por ejemplo, en el artículo 17. Por lo tanto, la propuesta que traigo es que se concrete de una manera perfectamente pormenorizada a qué tipo de entidades, no solo administraciones públicas sino elementos del sector público, va destinado este proyecto normativo.

En cuanto a la terminología, creo que es un problema solventable porque tiene un aspecto técnico que tiene una importancia para evitar futuros debates interpretativos. Se utilizan a veces conceptos de una manera vaga, en otros casos, conceptos que no aparecen definidos en la propia ley que pueden dar lugar a equívocos futuros. Basta resaltar algunos de ellos, por ejemplo, el concepto de contrato de servicio público frente al de concesión de servicio público. Se utiliza mucho el concepto de concesión, y en algunos casos se habla de contratos de servicio público. Quizá sería conveniente atenernos a las definiciones que tiene el Reglamento europeo 1370/2007, donde se habla de contrato del servicio público y engloba a los dos conceptos que aparecen en la normativa española, tanto el de concesión como el de contrato, con lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 24

cual sería un concepto más amplio que engloba todo, y así evitaríamos, como digo, esta aparente contradicción.

Por otro lado, se habla muchísimo en el texto de administraciones públicas, y quizá sería más correcto que nos refiriéramos a sector público dado que, como acabo de comentar, hay organismos con competencias directas, tales como los consorcios u otras mancomunidades de gestión de servicios públicos, que no son puramente administraciones públicas, pero sí gestionan servicio público.

En cuanto a la liberalización del transporte que se propone en el texto, podemos decir que el transporte en España está realmente liberalizado porque en los procesos competitivos pueden concurrir cuántas empresas españolas y europeas de cualquier índole estimen oportuno. Lo único que sí que existen son unos servicios que se prestan en régimen de exclusividad, por lo que probablemente sería más correcto que debatiéramos sobre el carácter de exclusividad o no exclusividad, no tanto sobre el primer concepto.

Finalmente, como digo, solo por dar pinceladas sin ser exhaustivo, tenemos el concepto de infraestructuras, que es muy importante para la canalización de los transportes públicos. Aquí sí que propongo que en el artículo 2 se haga una verdadera descripción de a qué infraestructuras se refiere. Por una parte, en el artículo 52 manejan conceptos diferentes en el apartado primero y en el segundo, en uno se habla de la red de carreteras, mientras que en el segundo párrafo se habla de la infraestructura del transporte, con lo cual no sabemos muy bien cuál es el concepto, a qué atenernos. En el artículo 33, se plantea un concepto más amplio, donde habla de infraestructuras, edificios y otras instalaciones vinculadas a los servicios de transporte. Por tanto, si esto lo ponemos en comparación con lo que después finalmente plantean en el artículo 87, donde hablan de un concepto genérico de infraestructuras del transporte, realmente no sabemos si es que se pretende abarcar todo o se pretende dar connotaciones diferentes. Lo digo, sobre todo, porque en las diferentes definiciones se utilizan en unos casos el transporte público urbano, en otros casos, parece que se refiere al metropolitano, y en alguna definición, lo cita solamente cuando habla de los consorcios.

Asimismo, creo que también sería interesante concretar el concepto de proyectos de interés general. La ley habla en algunos casos de dar prioridad a proyectos de interés general, pero prioridad no solo en la financiación, sino en la ejecución o en la tramitación de los proyectos normativos que desarrolle reglamentariamente el proyecto de ley. Pero, ciertamente, no se define en ningún sitio qué se considera proyecto de interés general y, por tanto, quizá habría que dar unas pinceladas para no tener luego un debate político donde todo el mundo quiera que su proyecto sea de interés general.

Pasaré a una parte muy importante, y yo diría que casi destacada de este proyecto de ley, como son los instrumentos que diseña el Sistema Nacional de Movilidad Sostenible. En cuanto al documento de orientaciones para la movilidad sostenible, que aparece en el artículo 6, tiene una intención buena, pero se queda en un documento de orientación y, tal cual está escrito, parece que tiene un carácter voluntario potestativo. Si realmente queremos que este proyecto de ley consiga cambiar el estado actual hacia una mejora de la movilidad, debería ser un documento de directrices o un documento de parámetros de obligado cumplimiento.

El artículo 10 trata el foro administrativo de movilidad sostenible. Aquí vemos que hay una cierta restricción a la participación de los núcleos urbanos más importantes, porque recoge que podrán tener participación los municipios de más de un millón de habitantes, en este caso, sería solamente la participación de Madrid y Barcelona, pero me consta que hay algunas propuestas de otras organizaciones empresariales donde se habla de reducir esta cifra a los 500 000 habitantes para dar entrada en ese foro de participación a las ciudades con mayor número de habitantes; estamos hablando de Málaga, Zaragoza, Valencia y Sevilla. Aquí me gustaría hacer un apunte específico de nuestra comunidad autónoma. En primer lugar, evidentemente, las islas Canarias tienen una población dispersa, donde la mayor parte de las islas tiene poblaciones absolutamente anecdóticas. Basta decir que la isla de El Hierro tiene en torno a 7000 habitantes de derecho, pero realmente en la isla hay poco más de 4000 personas viviendo, con lo cual tendríamos complicado poder acceder a esto y, por tanto, la única región ultraperiférica de España podría quedar fuera. Sí es verdad que hay un concepto legalmente reconocido en el Estatuto de Autonomía de Canarias, que es la doble capitalidad, que está asentada en Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Por tanto, teniendo en cuenta esta doble capitalidad, sí que se superan de largo los parámetros que aquí se plantean para poder tener participación en este foro administrativo de movilidad sostenible, y quiero plantear que se ha admitido esta previsión del Estatuto de Canarias en este proyecto de ley de movilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 25

Siguiendo con los instrumentos, me gustaría destacar también el Espacio Integral de Datos de Movilidad. Está muy bien desarrollado, pero quizá sería interesante aportar un añadido, y es la necesidad de incorporar la función de recopilar los datos del cumplimiento de los compromisos de las administraciones públicas en materia de contratación pública. Esta es una obligación que dimana de la normativa europea, pero no aparece recogida en el proyecto normativo y, por tanto, se podría aprovechar para dar cumplimiento al Real Decreto Ley 24/2021, incorporando, como digo, una propuesta en este artículo 14.

En cuanto a la movilidad inclusiva, hago un apunte ciertamente más de orden social que técnico, y es que en el artículo 31 se trata de fomentar la movilidad inclusiva del transporte público, y se hace en todos los parámetros que plantea de una manera imperativa. Dice que las administraciones públicas adoptarán políticas de movilidad, priorizarán las inversiones en movilidad inclusiva, adoptarán medidas para facilitar la movilidad de las personas de movilidad reducida y fomentarán campañas de información. Pero, curiosamente, en la parte de tarifas dice que las administraciones podrán tener en cuenta a las personas con discapacidad o a sus acompañantes de cara a la política tarifaria. Si realmente queremos tener un proyecto que apueste firmemente por la inclusión, deberíamos tener en cuenta a estos colectivos a la hora de convertir en imperativo también su conceptualización a la hora de establecimiento de tarifas.

En relación con las obligaciones de servicio público que aparecen en el artículo 45, la aportación que quiero realizar es más bien de orden estructural. Está bien la definición que se hace, pero hay que recordar que tanto en la LOTT, en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de España, como en el Reglamento 1370 europeo, aparecen ya definidas las obligaciones de servicio público. Las aportaciones novedosas que aquí se plantean, por un orden de estructura normativa, sería conveniente trasladarlas a la disposición final cuarta. Este Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible contiene unas previsiones de modificación de la LOTT, y probablemente sería más adecuado, para evitar la dispersión normativa, incorporar estos conceptos en dicha disposición final cuarta.

Respecto al título IV, de contribución del Estado a la financiación de la movilidad sostenible, me gustaría destacar que, a mi juicio, queda bastante pobre las medidas que tienden a la incorporación de las comunidades autónomas como elemento de aportación de financiación. Se habla mucho de la financiación del Estado, luego se habla de los compromisos que han de tener las entidades locales, pero parece que las comunidades autónomas quedan un poco en tierra de nadie, y a la hora de repartir los costes sería interesante reforzar su implicación en esta financiación. En este caso también vuelvo a insistir en la necesidad de incorporar en este título el papel de los consorcios supramunicipales, que evidentemente tendrán mucho que decir y mucho que aportar a efectos de financiación.

En el artículo 57, que habla de la creación de un fondo estatal de contribución a la movilidad sostenible, las ideas principales que habría que aclarar o concretar son, por una parte, cuáles son las vías de las que se va a dotar económicamente este fondo, que no aparecen ni siquiera apuntadas, no digo reguladas, pero ni siquiera son citadas y, por lo tanto, no sabemos de dónde van a venir los fondos necesarios para la creación de este instrumento. Por otra parte, hay dos elementos que van a ser básicos. En primer lugar, se trata de establecer las normas por las cuales se va a fijar la cuantía inicial de este fondo de contribución. Si no sabemos realmente de qué punto partimos, difícilmente se va a poder avanzar. En este caso habría que tener en cuenta cuál ha sido la evolución financiera de los servicios públicos colectivos, sobre todo en los dos últimos años, cuando se han venido implementando políticas, primero, de rebajas al 50% en muchos de los casos, y últimamente incluso políticas de transporte gratuito. Esto ha llevado a que, a pesar de las aportaciones del Estado, de cubrir la parte que tienen que aportar los usuarios, la parte del déficit de esa parte de los usuarios no la está cubriendo nadie. Por lo tanto, el porcentaje de cobertura que están recibiendo las operadoras ha ido bajando en el tiempo y está convirtiendo en más deficitarios este tipo de servicios. Por otra parte, sería muy interesante que quedaran fijadas cuáles son las reglas de juego para los incrementos anuales de este fondo estatal de contribución.

En cuanto al artículo 60, que habla del procedimiento para la determinación de la cuantía de las subvenciones, me gustaría destacar algunas ideas. En el primer párrafo, que habla de las subvenciones destinadas a los costes operativos, es muy importante establecer dos criterios. Primero, que las liquidaciones tienen que ser con carácter anual, pero sobre todo que tienen que ser con un abono previo a regularizar al final del ejercicio. Porque, en caso contrario, hay dos consecuencias: en primer lugar, que las operadoras y las administraciones públicas, pero sobre todo las operadoras, carecen de liquidez para poder prestar el servicio, y en segundo lugar, sobre todo en el caso de las operadoras dependientes de administraciones públicas, tendrían una misión casi imposible a la hora de conformar su presupuesto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 26

empresas y podrían incurrir incluso en las previsiones de causa de disolución por diferencias entre lo presupuestado y lo ejecutado que contempla la ley para estas empresas.

En cuanto al factor de equidad, propongo que se implemente una modificación en la cual el ratio propuesto vaya desde un mínimo del 1,0 hasta un punto superior del 1,2. ¿Por qué? Porque realmente parece que el texto pretende penalizar a aquellas administraciones que aporten más presupuesto con fondos propios, cuando realmente lo que hay que tratar es de corregir a las administraciones cuyas aportaciones son más escasas, no a aquellas que hacen una aportación superior y que, por lo tanto, están apostando más por la movilidad sostenible.

En cuanto a la digitalización y datos abiertos, volvemos una vez más a lo mismo. En los artículos 86 y 87 se habla de que las operadoras, los consorcios e incluso algunas administraciones tendrán que establecer unos sistemas de aportación de datos estadísticos de lo que supone la implementación de las medidas contenidas en este proyecto de real decreto, pero en ningún sitio se nombra el compromiso o la obligación de la Administración pública de compensar el sobrecoste que contengan estas nuevas medidas.

Me gustaría realizar una mención especial al transporte de mercancías por carretera. Tiene un reflejo muy pequeñito en el proyecto que tenemos, casi anecdótico. El Gobierno lo ha justificado diciendo que ya ha sacado medidas específicas para el sector —y es verdad que las ha sacado, medidas muy potentes—, pero no por ello se debe perder la oportunidad en este texto de ley para darle un respaldo. En el artículo 95, que habla del transporte de mercancías, dice que se le va a declarar como servicio indispensable. Salvo error por mi parte, servicio indispensable no es ningún concepto jurídico que conlleve ninguna consecuencia, es un poco una palmadita en la espalda. Realmente, deberíamos optar a algo más ambicioso, con otros conceptos como pudieran ser el de servicio público esencial o el de servicio estratégico. Hay normas que así lo contemplan. La Ley 17/2015, del Sistema Nacional de Protección Civil, la Ley 8/2011, por la que se establecen medidas para la protección de infraestructuras críticas, y sobre todo quiero resaltar que durante la pandemia el Real Decreto 463, que fue la base nuclear de la normativa reguladora del COVID-19, en el artículo 18 dice que los operadores críticos de los servicios públicos esenciales, entre los que se recoge el transporte de mercancías y la logística, deberán ser protegidos para garantizar la movilidad en caso de emergencia. Creo que este es el momento oportuno para poder apostar por el transporte de mercancías.

En cuanto a los nodos logísticos de importancia estratégica del artículo 96, es imprescindible en el caso de las regiones ultraperiféricas, porque tenemos dos puertos —el puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, y el puerto de Santa Cruz de Tenerife—, que forman parte de la Red Transeuropea de Transporte, y son los dos únicos puertos que están en esta región ultraperiférica. Por lo tanto, deberían estar incorporados de base en esta catalogación de nodos estratégicos de importancia estratégica, dado que me preocupa muchísimo la prohibición de la letra e) de este artículo, que dice que se tendrán en cuenta a la hora de la declaración como nodo de importancia estratégica aquellos que cumplan con umbrales y criterios de rentabilidad, con lo cual realmente en regiones desfavorecidas puede ser una puerta abierta para no ser tenidos en cuenta en esta medida.

Para ir terminando, me gustaría hacer un último apunte, y es el relacionado con la Comisión Nacional del Transporte por Carretera, que se propone su integración en el Consejo Superior de Movilidad Sostenible. Realmente la Comisión Nacional del Transporte por Carretera, que actualmente tiene la facultad de tener expertos independientes, que asesoran al Gobierno a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera, con la propuesta actual quedaría subsumido en un órgano presidido por el propio ministerio y perdería su independencia, con lo cual planteo que se mantenga con su carácter de independencia actual.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Pasamos ahora a los grupos parlamentarios. Vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Mixto, doña María Fernández Pérez, tiene usted ahora la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, primero, quiero mostrar mi agradecimiento a todos los ponentes que han pasado por aquí en el día de ayer y hoy y, en especial, a José Ángel, que, aparte de ser secretario general de la Federación de Empresarios de Transportes, ya es compañero de mil batallas, porque nos hemos reunido en múltiples ocasiones para tratar y compartir esa visión que tenemos de que cualquier normativa de transporte estatal tiene que ser dimensionada y adaptada a la realidad canaria, porque, como bien explicaba el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 27

compareciente, vivimos en unas islas fragmentadas, a 1700 kilómetros de la península, y eso tiene impacto en todo, es decir, no solo en cómo se mueve la ciudadanía, sino en cómo nos llegan las mercancías. Compartimos esa visión y suelo acudir a su consejo cuando tenemos que enfrentarnos a determinadas normativas como estas.

Es verdad que me preocupa bastante en este texto el tema del DOMOS, el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible. ¿Por qué me preocupa? Porque, a pesar de respetarse las competencias de las comunidades autónomas, se deja demasiada vinculación a estas directrices. Nos deja como muy vigilantes respecto a ver qué directrices se marcan en estos documentos que pueden condicionar o encorsetar la capacidad normativa o regulatoria de las comunidades autónoma Y por supuesto, no sé si opina que estos documentos, aparte de orientativos, deberían bajar algo más a la tierra, en lugar de ser simplemente orientativos, y dar algunos criterios que sometan o que de alguna forma guíen esta orientación a una movilidad más sostenible y que no sean simples recomendaciones.

También nos preocupa el tema de la financiación. Ponía el compareciente sobre la mesa que las islas Canarias tienen el sistema de transporte integrado, la financiación del sistema insular integrado y, como no aparece recogido en ningún momento en el texto de esta ley, nos preocupa, o bien que se mezclen estas dos financiaciones —es decir, que incorporar una nueva financiación que nos parece fabulosa de alguna manera se mezcle con la que ya tenemos, que es necesaria y es en la que se apoya nuestro sistema de transporte—, o bien que se sustituya. Nos preocupa el silencio sobre este sistema de financiación que ya tienen en las islas Canarias a la hora de compenetrarse con esta nueva regulación y esta nueva financiación con la que estamos totalmente de acuerdo.

Me gustaría preguntarle por algunas cuestiones como representante del sector empresarial. Yo sé que muchas de estas normativas nuevas implementan determinadas exigencias y hay empresas que tienen actualmente concesiones a las que no se les actualiza, empresas que no se adaptan y terminan dando un servicio casi en una situación de debilidad. Es decir, no se están contemplando todas estas nuevas actualizaciones y yo creo que estas concesiones antiguas deberían de ser adaptadas a las nuevas normativas.

Para terminar, quería preguntarle al compareciente si cree realmente que esa singularidad o esa región ultraperiférica está suficientemente contemplada en el texto normativo de manera transversal o si entiende que debería de ser recogida específicamente para proteger esta singularidad que nos afecta, como bien dije, en el transporte, en la movilidad urbana, en las mercancías, en nuestros puertos, etcétera.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, don Iñaki Ruiz de Pinedo tiene la palabra.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

Quiero agradecer al compareciente lo detallado del relato, de las especificidades y de los problemas que surgen en determinadas especificidades. Lo único que le pido es que detalle en este momento concreto, de cara al problema de las concesiones de líneas actualmente existentes y en el periodo transitorio, puesto que ha comentado el problema de la exclusividad o no, qué propondría en ese sentido.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Ignacio López-Bas.

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

Quiero agradecer al señor Hernández incluso la sistemática de la exposición que nos ha hecho, porque nos facilita muchísimo el trabajo a la hora de analizar las diferentes propuestas de enmiendas al articulado que nos hacen. Se lo agradezco, además, de manera muy especial.

En mi grupo somos absolutamente conscientes de la situación específica y muy especial que supone la insularidad de Canarias. En respuesta a la pregunta que hacía la compañera de Coalición Canaria, yo creo que no está recogida suficientemente esa especialidad y debería hacerse más patente, por supuesto, independientemente de lo que tenga usted a bien responderle, pero creo que es un hecho objetivo que debería recogerse de mejor manera.

En cualquier caso, usted ha hecho referencia a la presencia de los municipios en el Foro Administrativo de Movilidad Sostenible —además, con una curiosa combinación de las poblaciones de Santa Cruz de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 28

Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria— para poder sumar, en su caso. Me ha recordado al episodio de ayer del señor Bel, cuando quería sumar su tiempo al mío para poder hacer su intervención más larga. En cualquier caso, yo le pregunto por un tema que se planteó en las comparecencias de ayer, y es que, ya no tanto por el número de habitantes que tienen los municipios, sino por la propia situación concreta y las circunstancias de cada uno de ellos, posiblemente establecer un límite en un número de habitantes sería injusto porque, además de municipios, hablamos también de áreas metropolitanas, de mancomunidades de municipios, y eso cambia un poco las reglas. Si cree que sería posible instrumentalizar esa presencia de los municipios, por ejemplo, a través de la Federación Española de Municipios y Provincias, de la FEMP, puesto que esa institución sí tiene algún mecanismo para recoger todas las peculiaridades de los diferentes municipios y luego trasladarla a ese foro administrativo de movilidad sostenible. Si considera que podría ser una alternativa.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Miralles Martín.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecerle al compareciente el hecho de haberse prestado a venir a ilustrarnos y quiero felicitarle por lo brillante de su ilustración, puesto que ha ido a cuestiones conceptuales que mi grupo parlamentario entiende que son muy interesantes y también ha ido a la base del problema, en nuestra opinión, que es que se regulan muchos deberes, pero ¿dónde están las obligaciones que se contraen? Sobre todo, me refiero al aspecto económico, que entendemos que no está suficientemente clarificado en el texto legal, y ese será uno de nuestros puntos de batalla para que quede suficientemente reglado. Le felicito y le anuncio que ahí se centrará parte del debate de nuestro grupo. Hay otros puntos, indudablemente, por el carácter ideológico que tiene la norma, pero entendemos que la cuestión económica, sobre todo, queda bastante coja, si se me permite la expresión, y ahí trabajaremos juntos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana María Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señor Hernández Ponce, por su brillante exposición. Lo reitero, es usted conocedor de la ley y conocedor también de las particularidades para Canarias. Además, a nuestro juicio, esta ley es más bien ideológica. O sea, es un catálogo de intenciones pero no da respuesta concreta a muchas de las cosas que aquí se han planteado.

En cuanto al transporte aéreo y por carretera, se pasa absolutamente de puntillas por cuestiones que son fundamentales para Canarias, porque nuestras excepciones deben contemplarse en la concepción de la financiación, que no debe ser urbana ni metropolitana, sino que debe atender a la unidad insular en aras de una mayor competitividad y que debe afectar también a las tarifas del usuario final. Nosotros pensamos que, frente al transporte lineal que se demanda ahora mucho y, sobre todo, aquí en la Península, las guaguas tienen que tejer esa tela de araña que llegue a todo el mundo, a todos los niveles; un transporte puerta a puerta, eficiente, cómodo y barato. Esta ley debería contemplar eso como solución a la pobreza de la movilidad, que se consigue con la atención correcta de la demanda ciudadana, pero también a las empresas del transporte.

Aquí todos los que han hablado se quejan de que se quedan fuera de cobertura muchos municipios que no cumplen los requisitos y también la España rural. Nosotros nos quejamos de que la ley no atiende a las diversidades de Canarias, no atiende a las diversidades de nuestra tierra y no contiene ninguna medida específica para los territorios insulares. No hay medidas para Canarias. Ninguna. Y lo pongo siempre de ejemplo. O sea, Canarias tiene el transporte de viajeros por carretera subvencionado, junto con otras tres ciudades de la Península, pero, además, lo gestionan las empresas públicas de los cabildos, y está asumido que casi no funcionaría sin esa aportación estatal, con lo cual tiene que diversificarse, mejorarse y atender a nuestras necesidades. Y nuestras particularidades son, usted lo ha dicho, un combustible más caro, tenemos que tener condiciones diferentes para la renovación de las flotas, la dependencia de combustibles fósiles, porque nuestra electrificación es así de particular. Luego, tenemos los problemas específicos del transporte de mercancías por carretera que tampoco se atienden, y lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 29

hemos hablado muchas veces, como el déficit de nuevos profesionales, que también lo hay aquí, o el uso particular que tenemos que tener del tacógrafo y que no se contempla en ningún sitio. La ley no hace referencia a esta situación, y creo que donde deberían hacer hincapié para resolverlo es en el tema de la financiación, una regulación del sistema de financiación altamente demandada, porque se está siempre al albur de los Presupuestos Generales del Estado, pero no es un tema estructural y debería serlo ahora en esta ley. Esto es lo que más nos puede afectar, porque, además, en esta ley se regula la financiación de costes operativos, proyectos de inversión destinados a la mejora de la sostenibilidad o el sostenimiento de servicios de transporte deficitarios. Pero de todo lo nuestro se habla poco y es importante para nosotros, porque, además, lo tenemos recogido en nuestro Régimen Económico y Fiscal. Entrar en esa generalidad sin excepciones sería terrible para Canarias, porque todo el transporte regular se nutre de la subvención que ahora existe.

Señor Hernández Ponce, estamos absolutamente de acuerdo en todo lo que ha dicho y lo asumimos, pero me gustaría hacerle una pequeña pregunta sobre algo que no ha mencionado, que sería la posibilidad de matizar las determinaciones de esas medidas de transporte en nuestro Régimen Económico y Fiscal y también atender a esos nuevos principios de movilidad que ahora se están demandando tanto con las zonas de bajas emisiones y que indican una inversión complementaria en municipios como La Laguna, por ejemplo, que no está recogida en esta ley ni en las determinaciones específicas de nuestro Régimen Económico y Fiscal.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para terminar, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene ahora la palabra doña Cristina López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Muchísimas gracias, presidente, y muchísimas gracias, señor Hernández Ponce. Me sumo al agradecimiento del resto de los compañeros de la Comisión, porque, efectivamente, nos ha ido detallando uno a uno muchísimos artículos y las peculiaridades y las cosas a modificar en cada uno de los artículos, y creo que ha sido muy buena la intervención. Por lo tanto, he tomado nota de varias cosas que me parecen muy interesantes y en las que trabajaremos; porque, efectivamente, conocemos que las circunstancias de las islas son diferentes a las circunstancias que tenemos en el territorio, pero también son diferentes las circunstancias en otros entornos. Por lo tanto, en mi grupo queremos trabajar para recoger las sensibilidades de las islas, pero también que en una visión amplia esté representado todo el territorio, porque lo que no podemos generar con esta ley son agravios y diferencias entre territorios. Como he dicho, trabajaremos, independientemente de donde residan las personas, para que se vean representados en esta ley.

Me he quedado con varios puntos y seguramente que en unos días nos pondremos en contacto con usted para comentar algunas cosas que me han parecido muy interesantes.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para cerrar y que pueda responder a las cuestiones que le han ido planteando, tiene la palabra, señor Hernández Ponce.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE LA FEDERACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CANARIAS** (Hernández Ponce): Voy a tratar de responder a todas en conjunto.

En primer lugar, en cuanto a la capacidad reguladora de las comunidades autónomas, sobre lo que me preguntaba María Fernández, de Coalición Canaria, evidentemente, como decía, hay un déficit de regulación en este texto sobre el papel que juegan las comunidades autónomas desde el punto de vista financiero, pero evidentemente también desde el punto de vista de la normativa. Con lo cual, es un aspecto que habría que aclarar bastante para dejar perfectamente perfiladas cuáles son las fronteras del límite competencial entre las diferentes instituciones.

En cuanto a que hay que reforzar las directrices, ya lo dije en mi comparecencia: se habla de unas orientaciones y realmente debería adoptarse el criterio de directriz. Hay un aspecto que para mí es básico y fundamental, y quiero poner un poco en combinación lo que me planteaban María Fernández, de Coalición Canaria, y Ana Zurita, del Partido Popular, en la última intervención. Canarias tiene un régimen económico y fiscal que está establecido por ley, que realmente no es que sea un aspecto que se pueda ahora compensar con la implementación de las nuevas medidas necesarias para asumir los costes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 30

derivados de la aplicación de esta ley. El Régimen Económico y Fiscal que tiene Canarias es el que cubre las necesidades básicas. Esto realmente ahora es un añadido que va a caer en Canarias y en el resto del Estado y que, por lo tanto, habrá que tener muchísimo cuidado de no tratar de caminar por la senda de ver compensada la financiación actual con la que pueda venir de cara a un futuro.

En cuanto a la adaptación de las concesiones de Canarias, hay, como decía, un concepto básico en la normativa del transporte terrestre de Canarias, que es el transporte insular integrado. Esto no existe en ningún territorio. Por lo tanto, no es que sea una particularidad que queramos vender ahora, es que es el único territorio que tiene estas características, junto con Baleares, aunque Baleares no lo tiene regulado igual que la normativa de Canarias. Por lo tanto, este transporte insular integrado, además, trae un concepto añadido que es el del servicio zonal. Realmente, las islas Canarias no son servicios de líneas individuales, sino que son zonas insulares y, por lo tanto, hay que tener en cuenta esta financiación, porque, como decía, se constituye en un servicio de muchos núcleos urbanos dispersos dentro de la entidad insular.

En cuanto a la pregunta que me hacían sobre el concepto de exclusividad, la ley parece que trata de abrir la puerta a una liberalización como si fuera algo novedoso, como si fuera algo comparativo no sé si con otros territorios. A mi juicio, el transporte en España, insisto, ya está liberalizado, se abren concursos públicos, procesos competitivos y, como digo, se pueden presentar las empresas que quieran. Lo que sí es cierto es que se habla de muchas clases de servicios; en algunos lados se nombran las concesiones, pero luego se habla de servicios a la demanda, de servicios específicos de atención no solo en entornos territoriales, sino de necesidades especiales de colectivos poblacionales y, en estos casos, se habla de liberalizar los servicios para que puedan tener cabida. Insisto en que, en todo caso, lo que habrá que debatir es si estos servicios se prestan con régimen de exclusividad o no. Y, sobre todo, un elemento muy importante, a mi juicio: dado que la línea de financiación principal va orientada a los prestatarios de los servicios públicos de transporte, parece bastante razonable y prudente que todas estas nuevas modalidades de servicio a la demanda o similares queden vinculadas o queden insertadas en el régimen de servicio público, para dotarle no solo de verdadero respaldo financiero, sino de respaldo logístico y de gestión.

En la aportación del Grupo VOX, que hacía una apuesta firme por el aspecto económico, me gustaría aprovechar sus palabras para indicar que, según nuestros cálculos, con la implementación de esta ley, añadido a las últimas políticas de gratuidad del transporte, actualmente habría que multiplicar por tres las aportaciones al sistema del transporte público en España, porque ya no está siendo suficiente. Este 300%, que actualmente no está, está siendo cubierto por las entidades principalmente locales, y, en el caso de Canarias, por los cabildos insulares. Por lo tanto, entiendo que debe ser motivo de un recálculo de una manera inmediata.

En cuanto a que no hay medidas específicas para Canarias, estoy perfectamente de acuerdo con lo que presentaba Ana Zurita, del Partido Popular. El Ministerio de Transportes a veces coge mucha velocidad para implantar medidas como el tacógrafo, que la normativa europea exceptúa para territorios insulares de menos de 2300 kilómetros cuadrados, pero, luego, en un proyecto del calado del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, no aparece ninguna referencia, insisto, a la única región ultraperiférica que tiene España y que, por lo tanto, entiendo que esa característica debe quedar recogida, ya no solo como un hecho diferencial de índole político o filosófico, sino realmente para poder atender las características de aplicación de lo que aquí se recoge en esta ley, que es bueno, pero que para poder aplicarse en el territorio canario necesita tener reconocidas las líneas de actuación.

Creo que con esto, salvo que haya un error por mi parte, he respondido a todas las preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias por su comparecencia. Le agradezco, como han dicho, el minucioso análisis que ha hecho del articulado de la ley, todos los grupos toman nota de ello y esperamos en una próxima ocasión poder tenerle aquí.

Damos paso al siguiente compareciente. **(Pausa.—El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 31

— **DEL SEÑOR RUIZ DE ALDA (PROFESOR TITULAR DE UNIVERSIDAD, DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA APLICADA, UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA). (Número de expediente 219/001002).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Buenos días, vamos a continuar la sesión de comparecencias para el análisis del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Gracias a todos los diputados y todos los comparecientes.

Finalizamos la sesión de hoy con don Francisco Javier Asensio Ruiz de Alda, profesor titular de la universidad, Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona. Dispone de veinte minutos; después de los veinte minutos, dispondrán de tres minutos cada uno de los portavoces de los grupos parlamentarios y, después, el compareciente dispondrá de diez minutos para dar contestación a todos ellos. Sé que es un ejercicio prácticamente milagroso, pero los que hemos sido profesores de universidad tenemos la habilidad, a veces, de poder comprimir el conocimiento. Adelante y muchísimas gracias por estar aquí.

El señor **RUIZ DE ALDA** (profesor titular de universidad, Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona): Muchas gracias a ustedes por la invitación. **(Apoya su intervención en una presentación digital).**

Voy a iniciar la presentación, con la que entiendo que ustedes ya cuentan, centrando el objetivo. Entiendo que es un proyecto de ley relativamente amplio y las comparecencias que se han producido también se han referido a distintos aspectos. Yo voy a centrarme en la cuestión, entre comillas, de la cual soy experto o por la cual me han llamado, porque es mi ámbito de investigación o uno de ellos, que es el mercado del transporte de pasajeros por carretera de larga distancia, las concesiones de competencia estatal. Por lo tanto, voy a dejar de lado el transporte urbano y el metropolitano, que también son aspectos que toca la ley. Estamos hablando de larga distancia, de servicios estatales. En concreto, dentro del proyecto de ley, esto aparece en el título III capítulo II, en los artículos del 44 a 50, y la transitoria segunda. Tal como yo lo interpreto —y yo no soy jurista, por lo tanto, es una lectura, seguramente, superficial—, los artículos 44 a 48 regulan las obligaciones de servicio público, sus principios, el criterio para establecerlas, la financiación y su evaluación. El artículo 49 mantiene el sistema de concesiones que se deriva de la LOTT de 1987, pero —y esto me parece que es de gran importancia— el artículo 50 permite que, a propuesta del Ministerio de Transportes, el Consejo de Ministros pueda abrir determinadas líneas a la competencia. Este es el marco de lo que estamos hablando.

No voy a describir el sistema de concesiones actual, ustedes lo conocen seguramente mejor que yo, además, tampoco tenemos mucho tiempo. Voy a centrarme en el diagnóstico que yo hago, cuál es la valoración de cómo funciona actualmente en España este sistema. Mi posición es crítica, sobre la base de los tres siguientes argumentos. En primer lugar, es un sistema que considero que limita la innovación, la innovación entendida como la creación de nuevas rutas o servicios que, por parte de un operador de transporte, es innovación, es un nuevo producto; por tanto, no hay innovación tecnológica, pero sí se cambia por la vía de comprobar si, en algún mercado concreto, puede haber demanda suficiente para ofrecer un servicio. Esto actualmente está prohibido, o sea, no se permite la entrada de nuevas rutas porque pondrían en entredicho el equilibrio concesional de las empresas que operan rutas paralelas o coincidentes. Lógicamente, los contratos, una vez se adjudican, no se pueden modificar porque han sido licitados de acuerdo con unas condiciones y sería injusto que una empresa con el contrato ganado modificara las condiciones. De esa forma, se limita esta entrada de posibles nuevos operadores. Los contratos, a su vez, son rígidos por lo que acabo de mencionar. Esto, para todas las empresas que operan un servicio bajo una concesión, condiciona cómo pueden responder a la competencia de otros modos de transporte, porque el ferrocarril se ha desarrollado mucho —en algunas rutas, de forma extraordinaria—, el vehículo compartido es una alternativa al transporte en autobús en algunos casos, y el avión de bajo coste en larga distancia ofrece tarifas suficientemente competitivas y puede ser también una buena alternativa. Las concesiones actuales no tienen herramientas para poder responder de la forma que ellos consideren a esta presión.

El tercer argumento es de carácter redistributivo. Actualmente, el sistema español se basa en lo que se conoce como un mecanismo de subvenciones cruzadas. Esto quiere decir que los usuarios de las líneas que podrían ser relativamente rentables o que son rentables para el operador porque tienen un nivel elevado de demanda o porque tienen un coste de operación relativamente bajo pagan un precio superior al coste para, de esa forma, compensar otras rutas que el mismo operador tiene que prestar por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 32

debajo del coste; o sea, una concesión fija, un precio, una tarifa por kilómetro homogénea. Hay rutas, para entendernos, buenas y malas en términos económicos. Las rutas buenas generan unos precios, unos ingresos que compensan las rutas malas. Esto da lugar a que el conjunto del sistema no reciba subvenciones públicas, que a veces se ha argumentado como una de las grandes ventajas, que esto no le cuesta un euro al presupuesto público; pero, en realidad, lo están pagando los usuarios de determinadas rutas que podrían acceder a precios más bajos si se tarifara a coste, que es lo que hace un mecanismo de competencia, básicamente. ¿Quiénes son estos usuarios? No son el conjunto de contribuyentes, no son el conjunto de la sociedad, son los usuarios del autobús de larga distancia, de líneas de alta densidad, que en general son ciudadanos de rentas inferiores a la media, porque por eso están utilizando el autobús, porque no tienen acceso al vehículo privado. De esto no tenemos datos exactos, pero no hay más que pasearse por una estación de autobuses y comparar lo que se ve con un aeropuerto o con una estación de alta velocidad. No es el mismo estatus socioeconómico el que utiliza el autobús de larga distancia que el conjunto del sistema de transporte. Y es sobre esa parte de la población sobre la que estamos cargando el coste de mantener líneas deficitarias. Esto tiene un nombre en economía, se llama regresividad o desigualdad. ¿Hay alternativa? Sí. De hecho, la experiencia europea, pues en prácticamente todos los países de nuestro entorno, en Portugal, en Francia, en Italia, en Alemania, en Reino Unido, en Suecia, en Noruega, se ha liberalizado este sector, o sea, este mercado se opera bajo un sistema de libre entrada y libre competencia entre empresas privadas.

Algún compareciente anteriormente ha comentado —no sé si fue ayer u hoy— que no tenemos datos para evaluar qué ocurre o qué ocurriría si se liberalizara el mercado. Bueno, lo mejor que tenemos es la comparativa europea, y es verdad que no hay datos oficiales, o sea, no hay una estadística de Eurostat o de ningún ministerio que permita identificar exactamente qué está ocurriendo en cada una de las rutas, liberalizada, no liberalizada o en un país de un tipo o de otro, porque una vez que se liberaliza, estos datos tienen un valor comercial importante. Tampoco es que aquí en España tengamos datos de muy buena calidad, pero las empresas no revelan estos precios, estos datos hay que recogerlos. De hecho, la tabla que tienen es un ejercicio de investigación llevado a cabo con la profesora Anna Matas, de mi misma universidad, donde hemos comparado la situación de hasta cuarenta y cinco rutas que conectan diez grandes ciudades en cada uno de los países que ven en la tabla.

No lo voy a hacer muy largo, pero posiblemente la conclusión que sacamos de este estudio o de esta comparativa —hay otras más serias y llevadas a cabo con mecanismos econométricos que obtienen conclusiones muy similares— es que el nivel de conectividad que ofrece el sistema español es similar a la media europea. Es decir, en el número de conexiones entre estas diez grandes ciudades, el máximo sería cuarenta y cinco. Estamos igual que Francia, similares a Italia, peor que Alemania y mejor que Portugal o que el Reino Unido. Donde estamos peor claramente es en los precios. El precio por kilómetro medio o el precio por kilómetro mínimo en cada una de estas rutas es sustancialmente más caro en España, es un 88 % más caro que los precios que vemos en Francia o en Italia; un 41 % más caro que en Portugal; un 36 % más caro que en Alemania; un 28 % más caro que en el Reino Unido. Y el nivel de frecuencias el Reino Unido las tiene mayores; esto es el número de servicios diarios en una ruta operada cuando hay servicio. Estamos prácticamente bien, lo que ocurre es que tanto en Francia como en Alemania la liberalización ha implicado la creación del mercado. Este mercado no existía, era ilegal operar servicio de larga distancia en competencia con el ferrocarril hasta los años 2015 o 2018 y, por tanto, son mercados en expansión, pero es de esperar que cuando estos mercados se consoliden, porque actualmente tienen incluso menos tráficos que el conjunto de España entre los dos, entre Francia y Alemania, el nivel de frecuencias en sus rutas también sea mayor.

No sé cuánto tiempo me queda, pero voy bien, ¿no?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Le queda tiempo, tranquilo.

El señor **RUIZ DE ALDA** (profesor titular de universidad, Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona): De acuerdo, entonces va a haber tiempo para repetir quizá.

La valoración que yo hago del proyecto de ley y del funcionamiento del mercado es el siguiente. El artículo 50 me parece fundamental, o sea, la posibilidad de abrir este mercado a la competencia creo que es un gran avance para poder aprovechar o aprender incluso de lo que han hecho estos países de nuestro entorno que ya han dado este paso. Sin embargo, hay dos cuestiones que es necesario también abordar y que no sé si la ley u otro marco legislativo debería responder. En primer lugar, qué hacemos si abrimos el mercado a la competencia, si liberalizamos con las rutas no rentables, estas que se benefician de la subvención cruzada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 33

Entiendo que la respuesta es la declaración de obligación de servicio público y la financiación con cargo al presupuesto público. Es decir, como cualquier otro servicio público, si ustedes consideran que tiene que haber un servicio de A a B y que los usuarios no pueden pagarlo, lo tenemos que pagar entre todos. El coste de esta subvención o de esta aportación pública para el conjunto de rutas que serían deficitarias ha sido calculado por la CNMC en el informe que publicó el año pasado en 43 millones de euros. Si lo comparamos con el precio que tiene la infraestructura ferroviaria, el AVE, que está en 25 o 40 millones de euros por kilómetro, lo que se ha destinado al subsidio de combustibles por parte de usuarios del vehículo privado o las aportaciones al ferrocarril de cercanías o regional, estas magnitudes a mí me parecen perfectamente asumibles para obtener las ventajas de que el conjunto del sistema pueda operar de forma competitiva.

Y luego hay un segundo aspecto que, tal y como yo entiendo la ley, no aparece y me parece importante señalarlo aquí, y es que liberalizar o desregular —como se dice a veces— no implica eliminar todo tipo de regulaciones. Hablamos de desregular porque eliminamos las regulaciones que actualmente limitan la competencia o limitan la entrada, pero eso no quiere decir que un mercado abierto a la competencia no tenga que tener ningún tipo de supervisión o de regulación —a veces hablamos de rerregulación—. Si no ocurre esto, si no se supervisa correctamente, hay situaciones que pueden acabar dando lugar a monopolios privados sin ningún tipo de restricción, que sería peor que lo que tenemos actualmente. Por eso, cada vez que se liberaliza un sector, se aplican regulaciones específicas para garantizar que se sostenga la competencia, y estas regulaciones son específicas, es un traje a medida de cada uno de los sectores. Voy a poner algunos ejemplos de lo que puede ocurrir o lo que de hecho ha ocurrido en algunos países cuando se ha liberalizado y han tenido que regular posteriormente para solucionar estos problemas. Para operar servicios de autobús de larga distancia, o media y larga distancia, es necesario contar con el material móvil, con el personal, con el combustible, pero también con acceso a las estaciones, a las terminales. Estas terminales en España son habitualmente propiedad de empresas privadas que prestan estos servicios. Claro, si no hacemos nada, si se liberaliza y no se hace nada más, pueden perfectamente bloquear el acceso de empresas rivales fijando precios altos o condiciones inasumibles. Por lo tanto, tiene que haber una regulación que obligue a que las situaciones sean de libre acceso bajo condiciones objetivas y equivalentes para todos los operadores, lo mismo que pasó en los aeropuertos, pues las compañías aéreas lógicamente no son propietarias de los aeropuertos o, si lo son, no pueden limitar que entren rivales o que operen rivales; para eso hace falta una norma, una regulación superior que marque esto. Otro ejemplo, la compra de billetes es creciente a partir de plataformas *online*, de páginas web, que son empresas distintas o a veces asociadas a operadores. Siempre que haya un conjunto variado de estas plataformas se considera que el usuario puede llegar a tener la información y comprar el billete, pero si en algún momento estas plataformas se unificasen o estuvieran las que tuvieran más éxito bajo el control de uno o pocos operadores, constituirían una barrera a la entrada, ningún operador podría llegar al usuario final si no aparece en esa plataforma o lo hace en condiciones de equidad. Por tanto, eso también debería ser un objeto de regulación para garantizar la competencia del mercado.

Finalmente, algo relativamente obvio. ¿Qué ocurre si las empresas se fusionan y crean un monopolio? En este mercado la monopolización es bastante difícil porque la tecnología no impide la entrada. Es decir, puede ser un monopolio, pero siempre que un operador cuente con material móvil, con conductores capacitados y con la voluntad de asumir un riesgo, puede entrar en cualquier ruta y romper el monopolio, o sea, no hay patentes, no hay control de *inputs*, no hay barreras técnicas a la entrada, pero es evidente que una fusión puede tener efectos perjudiciales a la vez que los puede tener beneficiosos, como economías de escala o mejora de la calidad del servicio. Para eso también hace falta tener un criterio regulador que evalúe cada una de estas fusiones antes, como se hace en cualquier otro sector. Para todo ello, la ley sería muy prolija y no podría establecer cada una de estas características o situaciones por separado. Lo que se hace habitualmente es crear un organismo regulador independiente, sectorial, que asuma estas competencias y que tenga la potestad de adaptar incluso la regulación a medida que el mercado evolucione. El informe de la CNMC que he citado reclama la creación de este organismo, pero yo iría un poco más lejos, pediría que fuera la propia CNMC la que asumiera esa función.

Esta sería mi valoración. Quedo a la espera de sus preguntas para lo que pueda responder.

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

Vamos a dar la palabra ya a los diferentes representantes de los grupos parlamentarios, en orden de menor a mayor. El Grupo Parlamentario Mixto no va a intervenir. Por el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu, tiene la palabra don Iñaki Ruiz de Pinedo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 34

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

La verdad es que el enfoque que nos trae Javier Asensio es importante, sobre todo por la minuciosidad con la que está trabajado, pero dentro del transporte de carretera, el elemento de personal tiene un coste fundamental. ¿Entra también en su esquema de regulación la posibilidad de las condiciones de trabajo? No soy un experto en el tema de costos en este tipo de líneas, pero calculo que será uno de los componentes básicos y fundamentales. Quiero saber si ha trabajado algo en este sentido.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Juan Ignacio López-Bas.

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

Quiero agradecer su exposición a don Javier Asensio. Personalmente me parece muy interesante porque además creo que tiene la virtud de aportarnos datos —como usted ha dicho— que en principio no existen de manera oficial, pero que basta con hacer un estudio de investigación para que podamos comparar qué es lo que pasaría en un mercado liberalizado frente a otro mercado liberalizado de alguna manera pero sometido a un sistema tarifario. Me interesa y creo que es interesante observar —como usted ha dicho— que no es exigencia de esa liberalización que haya una desregulación absoluta, porque es una de las grandes críticas que se suelen hacer. De hecho, en referencia al informe de la CNMC que usted mencionaba, de junio del año pasado, no es que se apueste en absoluto por una desregulación, sino por un control por parte precisamente de las autoridades administrativas de todas aquellas condiciones que permiten esa liberalización del sector de transporte en carretera. Además, ese informe ya nos decía que es un sistema ineficiente por cuanto, como usted ha referido, se da la situación de regresión en las subvenciones cruzadas entre líneas deficitarias y líneas que sí pueden mantenerse económicamente. Yo creo que es algo que esta ley debería abordar con un cambio, desde luego, de paradigma o de modelo a seguir.

La pregunta que quería hacerle es si considera que esa liberalización —regulada, evidentemente, en todos los aspectos de control administrativo que deban llevarse a cabo— puede ser perfectamente cubierta en aquellas líneas que económicamente nos resulten rentables y que se consideren necesarias mediante las obligaciones de servicio público, porque sí es verdad que es una de las circunstancias que aparecen en la ley, pero precisamente el cambio de modelo sería a mi entender el instrumento perfecto para todas aquellas líneas que en la liberalización del modelo no resultaran rentables.

Quería preguntarle también por qué en su opinión no se ha seguido ese mismo modelo. Por ejemplo, ha hecho usted referencia al tráfico aéreo o al tráfico ferroviario. ¿Por qué esa liberalización —que de hecho en parte sí existe en el ámbito del transporte de pasajeros por carretera—, sin embargo, no ha conseguido los mismos resultados obtenidos en el transporte aéreo o en el ferroviario, donde sí se ha conseguido esa reducción de precios para los usuarios y, por lo tanto, un beneficio precisamente para los usuarios de menor capacidad económica, como ha hecho el bus?

Una última cuestión. La ley habla del coche compartido; sin embargo, nosotros echamos de menos la posibilidad de que se aborde el concepto del autobús compartido. En ese aspecto, quisiera saber si considera que se está cumpliendo la normativa de la Unión Europea —reglamentos europeos— en materia de cabotaje, en materia de la venta de posibles plazas libres en servicios discrecionales, y si considera que esta ley tiene sitio precisamente para analizar —si se ha estudiado el tema del coche compartido, por qué no el del autobús compartido— que pueda admitirse también ese modo de transporte.

Muchas gracias.

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

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

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

Quiero agradecer también al doctor Javier Asensio su presentación y su exposición y quisiera plantearle algunas cuestiones. Usted hace una reflexión sobre un tema interesante, el de las subvenciones cruzadas; es decir, que aquel usuario de una línea potencialmente rentable acaba pagando un precio superior al que pagaría, y con este precio superior se cubre una parte del déficit que generaría otra línea u otro tramo de la línea que no resulta rentable. Me gustaría saber si esta situación de subvención cruzada se produce en algún otro ámbito. En cuanto al carácter regresivo, seguramente debe tener razón; lo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 35

pasa es que también es difícil de establecer porque, claro, todas son rentas bajas y, por tanto, genera una situación que no sé hasta qué punto es regresiva. Que es regresivo en general, seguro, pero dentro de los usuarios habría que verlo. En todo caso, ¿cómo se puede solucionar esto? Ayer, algunos de los comparecientes establecían, concretamente desde la Fundación Corell, la posibilidad de actuar sobre el precio manteniendo el sistema concesional, pero un sistema concesional que ellos definían como un sistema concesional sin exclusividad, y a partir de este sistema concesional sin exclusividad se podría incidir en el precio. Me gustaría conocer su opinión.

Respecto a la liberalización, evidentemente, cada Estado tiene su peculiaridad, su situación geográfica y otros modos de transporte más o menos desarrollados, pero me parece muy interesante el cuadro que usted nos aporta y la comparativa. Si ponemos en contexto este cuadro —me refiero a una aproximación— y la estimación que hace la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre la continuidad de las rutas no rentables, la cual establece que el coste sería de 43 millones de euros —a mí me parece poco, pero seguro que tiene más datos la Comisión que este humilde diputado—, intuyo, por los porcentajes de cuánto más caro resulta el kilómetro en España que en otros países, que aquí el sumatorio de todos estos kilómetros y este mayor precio sería muy superior a 43 millones de euros. Me gustaría saber exactamente dónde sitúa usted esta diferencia.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias a usted. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Cristina Esteban Calonje.

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

Lo primero es agradecer al señor Ruiz de Alda su comparecencia y sus aportaciones. Quería hacerle tres preguntas muy concretas. Por un lado, si cree que España está regulando el proceso de liberalización o si se convertirá en un monopolio peor que el actual, tal y como ha dicho, ante esta falta de regulación. Por otro lado, qué opinión le merece la posibilidad de establecer tasas a la circulación de vehículos en las zonas de bajas emisiones por parte de los ayuntamientos, y si no considera que se trate de una doble imposición a la circulación con respecto al impuesto de circulación actual. Y por último, cómo valora usted que un ayuntamiento te prohíba circular con tu vehículo tradicional y de combustión y te siga imponiendo un permiso de circulación que no te habilita para circular ni siquiera en tu propio domicilio. Nada más que eso, saber su opinión personal acerca del tema.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana María Zurita Expósito.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Asensio, por su exposición. En cuanto al transporte de viajeros por carretera, parece que esta ley trata cosas fundamentales y de gran impacto. Una de ellas, aunque no claramente expresada, es que se apuesta por el modelo concesional clásico; de hecho, en paralelo hemos tenido también la propuesta —cuando sale la primera versión de esa ley— de ese mapa concesional. Parece que usted no está de acuerdo por el diagnóstico que ha expuesto, pero no está de acuerdo con el propio modelo que ustedes proponen, que por lo visto es la liberalización en aras de una mayor competitividad, que debe afectar a las tarifas del usuario final. Nosotros, de todo lo que nos han trasladado —usted es el último compareciente—, nos quedamos con un concepto y es el consenso que tiene esta ley en cuanto a que es muy inconcreta y no le gusta a nadie, especialmente al sector del autobús, porque se ha obviado lo que representa. Yo le pongo de ejemplo Canarias, que lo estoy poniendo hoy varias veces. Canarias, que es mi tierra, no participa en el sistema concesional, pero sí tiene el transporte de viajeros por carretera subvencionado, que además lo gestionan las empresas públicas de los cabildos, y está tan asumido que no funcionaría sin la aportación estatal. No hay competencia y no hay transporte complementario, salvo el tranvía con una ruta, pero es algo que funciona. ¿A dónde quiero llegar? A que España es un país diverso y esta ley no da una respuesta a las particularidades de cada territorio.

En la situación en la que estamos hay que preguntarse si realmente hay que renunciar a ese modelo concesional, como usted ha planteado. Nosotros entendemos que no, sobre todo en el sentido de apostar también por cierta estabilidad, que es la que hay ahora. Además, el modelo actual es un modelo de competencia competitiva. Usted dice que hay que liberalizar rutas, y a nosotros nos gusta más el término

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 36

de no exclusividad, esto es, mantener el sistema concesional sin exclusividad. Hay que objetivizar el modelo de financiación del transporte no solo urbano, sino que atienda a la unidad territorial colectiva y hacerlo más equitativo, pero habría que hacerlo de una manera coordinada, con más estudios y rigurosidad, que esta ley pasa de puntillas por todo, y armonizar las concesiones con la financiación, establecer un sistema equilibrado de tarifas del transporte urbano, periurbano, larga distancia y teniendo en cuenta la competencia de otros modos de transporte que también interactúan.

Le pregunto: ¿se plantean ustedes anular el sistema concesional y trabajar solo con la liberalización total o solo estamos hablando de largos recorridos? ¿En qué zonas de España o en qué provincias implantarían ustedes ese modelo liberalizador? ¿Verían ustedes rentable la conexión con los núcleos de la España rural y mantener las OSP de las líneas deficitarias? ¿Y tienen algún estudio que visualice la diferencia de precios que existiría en un sistema liberalizado como el que proponen, teniendo en cuenta, además, la incidencia de los trenes *low cost* —por ejemplo— si estamos hablando de largas distancias por la liberalización del sector ferroviario y el incremento de costes operativos en la actual situación económica del país?

Nada más. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora Zurita. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Ignacio López Cano.

El señor **LÓPEZ CANO**: Muchísimas gracias.

Buenos días. Yo creo que ha dado usted aquí una perspectiva interesante que no habíamos abordado en todas estas sesiones. Este capítulo de la ley rompe con algo que se venía estableciendo en nuestro país, que es la exclusividad de los tráficos. La exclusividad de los tráficos es lo que ha sostenido nuestro sistema, que para bien o para mal —yo creo que para bien— ha permitido tener un sistema concesional que es ejemplo en todo el mundo. El sistema concesional sigue manteniéndose, o sea, esta ley no modifica la esencia del sistema. Efectivamente, habrá que ver, como dice la ley, reglamentariamente cómo se determina en las concesiones que hay o en los contratos de gestión de servicio público que haya, cómo se aborda esta ruptura de exclusividad de los tráficos; es decir, que se puedan abrir.

Una pregunta que le hago, porque, evidentemente, esta ley habla de la competencia estatal. ¿Han estudiado ustedes cómo podría afectar una escalada —porque yo creo que al final va a haber una escalada hacia abajo en las competencias autonómicas, en los interurbanos autonómicos y metropolitanos— en la movilidad viaria? Es decir, la gran capacidad de desplazar personas cada día está en las concesiones autonómicas, en las concesiones de ámbito metropolitano. Habrá que ver las comunidades cómo lo hacen, pero yo creo que se genera el marco para que se pueda hacer.

Y segunda pregunta. En este estudio que han hecho ustedes en otros países de la Unión Europea, ¿han contemplado si se han ganado viajeros? ¿Ganan viajeros estas empresas? Pregunto, como no tengo el dato, si han ganado viajeros, si la calidad ha mejorado o ha empeorado en las obligaciones de servicio público, es decir, donde no hay una rentabilidad porque viajeros no hay. ¿Cómo ha quedado eso? De esos 43 millones de euros de los que ustedes hablan o de los que habla la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, si se lleva al resto de servicios de todo el país, no de competencia estatal, ¿de cuánto estaríamos hablando? Porque en las competencias de ámbito estatal, cuando hablamos de viajeros, no conozco el dato y no sé si está en términos porcentuales. ¿Cuántos viajeros llevan las competencias de ámbito estatal y cuántos viajeros llevan los servicios de ámbito autonómico, que —insisto— creo que es donde está el volumen grande de la movilidad viaria?

Estas dos preguntas son las que le hago. ¿Cuántos viajeros se han podido ganar? ¿Y cómo puede afectar esto a España, en el sentido de que se trata de la movilidad de grandes capitales, que hoy en día son los AVE los que cubren eso? ¿Se podrían ganar viajeros a partir de ahí? ¿Y cómo podría afectar —insisto— en ámbitos metropolitanos?

Muchísimas gracias.

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

Para concluir el debate, por un tiempo de diez minutos, con lo cual la capacidad de síntesis va a ser excesiva, le doy la palabra don Javier Asensio.

Adelante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 37

El señor **RUIZ DE ALDA** (profesor titular de universidad, Departamento de Economía Aplicada, Universidad Autónoma de Barcelona): Muchas gracias.

Ya anticipo que, como he visto a otros comparecientes que se saltaban el tiempo y como he sido muy bueno en la primera intervención (**risas**), voy a pasarme un poquito porque si no es imposible, pero les aseguro que voy a sintetizar. Voy a intentar hacerlo por orden, pero han salido temas recurrentes, así que les voy a pedir que me disculpen si me salto alguno. Voy a empezar por lo principal, por lo de arriba.

Me han preguntado cuál es el modelo que nosotros defendemos. No es que yo lo defienda, no es que yo tenga una posición en esto; tengo una opinión que se basa en las investigaciones y en los estudios como este que hemos realizado y en otros de otros compañeros que están publicados en la literatura académica. Para entendernos —a ver si puedo ser claro en esto—, los transportes urbanos y metropolitanos no pueden ser liberalizados. O sea, los autobuses verdes de Madrid, TMB en Barcelona y las redes —no conozco Tenerife— de los cabildos tienen un ámbito urbano y comarcal prácticamente. Allí hay unas ventajas de tarificación única, de tener un abono transporte, hay una característica de red, hay una combinación de servicios que hacen imposible que haya una competencia. Entonces, nadie se plantea eso. Aquí estamos hablando de larga distancia, y podrían ser —digamos— de norte a sur de la isla. Hay muchos intraautonómicos, pero estoy en el ámbito suprametropolitano, y en estos la competencia estatal tiene el cien por cien. Las VAC del ministerio no lo cubren; pueden tener dos paradas en un mismo municipio, pero su objetivo es dar larga distancia. Y aquí es donde está la cuestión. Estos servicios no tienen economías de red, no tienen básicamente justificación para tener que coordinarse con otros. Si yo tomo un autobús de Madrid a Salamanca, no es porque vaya a tomar otro de Salamanca a Zamora; si no, iría de Madrid a Zamora directamente. La combinación de horarios o tener el mismo billete para los dos no es un objetivo en sí mismo, pero lo pueden hacer las empresas si quieren.

Yendo a la cuestión que planteaba el señor Bel, el sistema que tenemos actualmente genera este sobrecoste de 43 millones de euros respecto a uno en el cual se dejara que las empresas privadas que entren libremente en el mercado pudieran decidir qué rutas cubren. El cálculo que hace la CNMC entiendo que es que todas las rutas que actualmente tienen una demanda que cubren los costes serían operadas por el mismo operador o por otro, pero aquellas que tienen costes mayores que la demanda real deberían ser subvencionadas. ¿Por dónde? Por los presupuestos generales del Estado, porque son competencias estatales. Eso también implicaría tomar la decisión de: ¿queremos colectivamente, a través de los presupuestos, garantizar un autobús que vaya de A a B —no voy a dar ningún ejemplo para que nadie se enfade—? ¿Tenemos que garantizarlos todos? ¿El derecho a la movilidad quiere decir que yo de cualquier municipio de España a cualquier otro municipio de España tengo tener un autobús público, limpio, barato y con varios servicios al día? Entiendo que no. Les corresponde a ustedes cuando aprueben los presupuestos decidir cuáles son los servicios que se aportan y cuáles son los que no, y es una decisión complicada.

Actualmente tenemos la historia. Están las rutas que han sobrevivido a estos cien años de diferentes modelos, pero no tienen por qué mantenerse todas y pueden mantenerse más. Yo entiendo que lo que hace la CNMC es decir que en las de competencia estatal costaría 43 millones mantenerlas, subvencionarlas directamente para que el operador pueda operarlas a un precio que no cubre su coste; de esa forma, el resto, que son mayoritarias y que son las que llevan realmente más pasajeros, podrían operar precios inferiores. Entonces —conecto con el señor Bel—, lo que está diciendo aquí es verdad. El 88% es mucho más que 43 millones. ¿Qué pasa? Que si estas rutas entraran en competencia en el mercado por varios operadores, los precios bajarían. Por tanto, ¿a quién están beneficiando esos precios ahora? Entiendo que a los operadores, que están obteniendo unos márgenes empresariales, que son totalmente legítimos, porque han obtenido su concesión en un concurso, pero cuando la anterior CNC hace casi diez años pudo calcular los márgenes de rentabilidad empresarial sobre activos de concesiones públicas les salían en algunos casos cifras del 30% anual sobre activos que son autobuses. Por tanto, este sistema de competencia por el mercado funciona, los autobuses funcionan, pero generan unas rentas por parte de las empresas que operan.

Conecto con el tema laboral. Lógicamente habrá un efecto. Si estas empresas tienen que competir con rivales que entran en sus mercados, las condiciones laborales pueden cambiar, al igual que cambiaron cuando en el transporte aéreo compañías públicas como Iberia tuvieron que afrontar la competencia de otros operadores y tuvieron que negociar los convenios con sus pilotos y personal de tierra y de vuelo. El resultado fue que, desde 1993 hasta la actualidad, tenemos un mercado de transporte aéreo competitivo, con precios bajos. La calidad puede ser mejor o peor. Yo personalmente no echo de menos la calidad que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 38

ofrecían Iberia y Aviaco en los años ochenta y valoro muchísimo el precio al que ahora cualquier empresa ofrece conexiones. No me da una garantía, o sea, si yo quiero volar de A a B en avión puedo no tenerlo, pero si la autoridad territorial correspondiente considera que eso es un derecho lo definirá como obligación de servicio público, lo subvencionará, lo pagaré con impuestos y podré volar a Menorca en invierno, a Pamplona desde Madrid o Barcelona o cualquier ejemplo de cualquier autoridad que dé una subvención al operador para que preste el servicio.

El tema de las concesiones sin exclusividad yo, sinceramente, no lo entiendo, porque entiendo que la concesión es exclusiva, por eso es una concesión. Lo que gana el concesionario —y no entraré en temas jurídicos— es el derecho a operar con un monopolio, porque si cualquier otro operador puede entrar en la misma ruta y competir con él, entonces, ¿qué ha ganado el concesionario? No ha ganado nada. El usuario va a usar cualquiera de nuestros autobuses en función del precio. Otra cosa es que se diga: no, no, a un precio regulado. Entonces, estaríamos ya en un modelo de precios regulados, donde se fijan precios mínimos en este mercado. ¿Problema? No creo que nadie lo haya hecho, no sé si hay algún país donde se haya hecho esto, pero ¿con qué información va a fijar, en este caso el regulador, el ministerio o la autoridad, el precio objetivo? El caso europeo nos muestra que es la libre entrada de la competencia entre las empresas, privadas todas ellas, y si alguna es pública lo hace como si fuera una privada, básicamente en igualdad de condiciones, para ofrecer la combinación de precio y calidad más atractiva para el usuario, y eso tiene efectos en la demanda, por supuesto. En España no sé cuáles son, porque no se ha hecho. Hay, ocasionalmente, casos de algunas concesiones cuando se han relicitado o solicitado con precios más bajos que han generado aumentos de precios espectaculares. El ejemplo que me viene a la cabeza, aunque no tengo las cifras, es el de Bilbao-Logroño, que es interautonómica, pero la opera el consorcio de la Diputación de Vizcaya con La Rioja, que ha bajado los precios a mitad —hablo de antes de la pandemia— y se ha disparado la demanda. En el AVE han liberalizado ustedes los servicios y ha aumentado la demanda un 40%. Esto se llama elasticidad de precio. En el caso del autobús ocurrirá algo similar; no sé cuánto ni quién ni dónde, pero esto nos lo dirá el mercado operando.

¿Cómo en funciona en Europa? Para mi sorpresa, los países más parecidos que liberalizaron como nosotros, que son Portugal y el Reino Unido, no han fijado obligaciones de servicio público. En Portugal, para entendernos, Rede Expressos ha dejado sin operar algunas líneas del interior porque no le son rentables. Se ha puesto a competir en la costa y compite con empresas como ALSA, que es española y compite allí. Pero esto es porque las autoridades portuguesas han decidido que esos servicios no tenían que ser operados o no tenían que subvencionarlos. Podemos hacerlo igual o de forma diferente, les corresponde a ustedes. ¿Hay otros mercados donde se haga esto? De forma tan explícita no, es un precio igual para un coste distinto, pero cada vez que decidimos, por ejemplo, tener una oficina de Correos en una zona rural que preste un servicio equivalente al de una zona urbana, las pagamos las dos con impuestos, pero en la zona urbana los costes de operación son mucho más bajos por envío que en la zona rural. Estamos subvencionando de forma cruzada. Cada vez que tenemos un hospital que no tiene el mismo nivel de demanda que el que hay en una zona más densamente poblada, algunos ciudadanos estamos asumiendo un coste mayor para tener una igualdad de servicio en otros lugares. Lo que ocurre es que cuando lo hacemos territorialmente, pensamos que, de alguna forma, los que vivimos en centros urbanos tenemos que pagar para compensar a los que viven en zonas no urbanas o rurales. Aquí lo que se está haciendo es que los usuarios de estas rutas compensan a estos otros, y el resto de la sociedad, los que no vamos en autobús interurbano de forma frecuente, no asumimos ningún coste. Lo que yo estoy proponiendo, lo que propone este modelo, es que ese coste, que es un coste de un servicio público que consideramos esencial, el del servicio rural deficitario, lo paguemos entre todos, no solamente los que usan el autobús en una línea en el valle o en otro corredor.

Las comunidades autónomas ya hacen esto, o sea, en las comunidades autónomas, ya sean cabildos, comunidades, consells, todos los servicios interurbanos son subvencionados por todos. Aragón acaba de licitar el nuevo mapa de zonas y todos los operadores privados que han ganado un concurso para operar en una determinada ruta corredor lo han hecho sobre la base de cuál es la subvención más baja que le solicita la Diputación General de Aragón. No estoy diciendo que se liberalice eso, pero algunas rutas, como Huesca-Zaragoza, quizá tengan un nivel de demanda suficiente como para que esa ruta supere la libre competencia, pero que el coste no lo tengan que pagar esos usuarios, sino los ciudadanos de Aragón, que consideran que esa ruta tiene que prestarse.

El tema laboral. He hablado de los costes que tendría para el trabajador encontrarse con un empleador que tiene unos márgenes menores. Pero, por otro lado, hay un efecto importantísimo, que es el aumento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 848

21 de febrero de 2023

Pág. 39

de la demanda que se produciría con precios más bajos y, por tanto, la mayor demanda de trabajadores especializados. Actualmente, sin hacer esto, en toda Europa faltan conductores de autobús y, por tanto, el salario del conductor de autobús no lo fija la empresa, lo fija el conductor. No tengo datos de cuáles son los salarios actuales ni cuáles serían en otros lugares, pero estos serían los dos efectos: por un lado, un empleador con mayor tensión competitiva y, por otro, un trabajador que tiene algo esencial en un mercado de mayor tamaño.

Riesgo de monopolio, decía la señora Calonje. Sí, si no se regula correctamente. En el Reino Unido, en el año 1980 hubo una ley de transportes que liberalizó el mercado, pero no dijo nada sobre las estaciones de autobuses, y había una empresa pública, que era la que operaba en toda la red, y era dueña de las estaciones. Cuando aparecieron privados que decían que querían ir a Victoria Station se negó. Entonces, tuvo que recoger pasaje en la calle y tuvieron que ir a hoteles. Estuvo seis años trampeando. Fracasaron estas empresas, prácticamente todas, y cuando se regularon las condiciones de acceso en cierto modo ya era tarde. Es decir, en la década del dos mil no hubo entrantes con un cierto poder de red o de operar con una marca reconocible de buena calidad, porque esto al final es mala calidad para el usuario. Por tanto, sí que existe este riesgo. La ventaja que tenemos, como sucede con otras muchas otras cosas, es que llegamos tarde a esta liberalización y, por tanto, podemos aprender de los errores que han cometido el resto de países. Ya hay suficiente evidencia para hacer esto.

El tema de la zona de bajas emisiones no es mi negociado y no me atrevo a contestarle, pero, en principio, cargar al usuario por la contaminación, congestión o externalidades negativas que genera no me parece del todo mal, y yo tengo un vehículo diésel. Sí, me parece perfectamente lógico que pague más. En cuanto al cabotaje y las plazas libres, no sé si decir que es un parche, pero sí una ventana para permitir mayor competencia. Se intentó en Francia, antes de abrir el mercado completamente, con la Ley Macron, y consideraron que permitir el cabotaje de rutas internacionales podría ser una forma de crear nuevos servicios en competencia. Lo que ocurre es que son muy pocos, son solamente los servicios que van a continuar en la frontera y continúan, y aquí estamos hablando de todo el país.

La venta de plazas libres en servicios discrecionales entiendo que sería una forma de permitir que haya más competencia en algunas rutas, pero, claro, ahora no se puede, porque el concesionario tiene la exclusividad de la ruta, y si ha ganado el concurso de acuerdo con esas condiciones decirle que ahora va a tener que abrir el mercado responderá que no, que tiene una ley, y esa ley es la que le protege contra eso. Aquí están ustedes diciendo si la cambian en el ámbito del ministerio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias por su síntesis y por este esfuerzo casi sobrehumano de intentar contestar a todo el mundo.

Al no haber más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Muchas gracias por el esfuerzo de estos dos días.

Eran las doce y cuarenta minutos del mediodía.