



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 87

NO PERMANENTE PARA EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ SEGURA CLAVELL

Sesión núm. 25

celebrada el jueves 12 de noviembre de 2009
en el Palacio del Congreso de los Diputados

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Blanco López), para informar sobre:

- Las líneas de actuación previstas por el departamento en materia de cambio climático. A petición propia. (Número de expediente del Congreso 214/000111 y número de expediente del Senado 711/000348.) 2
- Las medidas políticas que adoptará su departamento para combatir el cambio climático. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente del Congreso 213/000101 y número de expediente del Senado 711/000086.) 2

Se abre la sesión a las once y treinta minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Como bien saben, en el día de ayer decidimos modificar el horario de esta sesión. Al no tener la previsión clara de cuándo finalizaría el Pleno de presupuestos tomamos esta decisión, que creo ha sido acertada porque posibilita la continuidad en el trabajo parlamentario, al menos en el Congreso de los Diputados.

Quiero dar la bienvenida en nombre de la Comisión al ministro de Fomento, indicándole que su comparecencia es muy deseada desde la perspectiva de la proyección que las políticas del transporte en sus diferentes modos tienen en la temática que preocupa a esta Comisión y que la justifica. El calentamiento global, la emisión de productos a la atmósfera, y el deseo de conocer las políticas del ministerio en esas materias a las que he hecho referencia es lo que ha justificado la comparecencia a petición propia del ministro para informar de las líneas de actuación previstas por su departamento en materia de cambio climático, que es el primer punto del orden del día de la sesión. El segundo punto es la petición del Grupo Parlamentario Popular de comparecencia del ministro para informar sobre las medidas políticas que adoptará su departamento para combatir el cambio climático. Parece razonable, como hemos hecho en otras comparecencias, que ambos puntos se fusionen en un solo punto.

Consiguientemente, señor ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor presidente, señorías, es para mí una satisfacción comparecer en esta Comisión. «Ahora nos enfrentamos al hecho de que el mañana es hoy. Estamos frente a la feroz urgencia de la hora. En ese dilema de la vida y de la historia que se despliega ante nuestros ojos existe algo que es llegar demasiado tarde». Señorías, estas palabras las pronunció Martin Luther King hace más de cuatro décadas. No podían reflejar mejor el reto que representa el calentamiento global, y es que no se puede seguir postergando la lucha contra el cambio climático, una lucha cuya urgencia, como saben, es cada día mayor. Raramente se produce un acuerdo tan sólido en la ciencia como el que se ha construido alrededor de este problema. Ignorar este consenso no hace sino aumentar la amenaza sobre el futuro de la tierra. El cambio climático no puede ser considerado un problema a resolver por las generaciones futuras, es ya una realidad ineludible. Sus efectos los estamos sufriendo en todo el mundo. No podemos permanecer inactivos, porque además no hay ninguna excusa para ello. Tomar medidas para poner freno a este fenómeno es, por tanto, nuestra responsabilidad, responsabilidad de nuestra generación, responsabilidad de la humanidad en su conjunto, una responsabilidad que —quiero decirlo con toda claridad— yo, como ministro de Fomento del Gobierno de España, no voy a eludir. No podía ser de otra forma, señorías.

En primer lugar hablaré del diagnóstico, y es que el transporte es una de las actividades con mayor repercusión en el medio ambiente por el elevado consumo de energía que requiere y por su fuerte dependencia de los combustibles fósiles, es uno de los ámbitos con más peso en la emisión de los gases de efecto invernadero que provocan la tan temida alteración climática. Consecuentemente, el transporte representa hoy uno de los retos principales para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de gases invernadero. En la Unión Europea, desde el año 1990 el total de estas emisiones se ha reducido un 9 por ciento, según los últimos datos del inventario oficial disponible. Sin embargo, en el transporte ha aumentado un 26 por ciento, y en España ese fenómeno es todavía más acusado, ha crecido un 95 por ciento. Esto evidentemente ha hecho que este sector sea cada vez más relevante en el global de las emisiones de este tipo de gases. Así, el transporte supone ya la cuarta parte, es decir, el 25 por ciento de las emisiones totales, cuando en 1990 apenas superaba el 20 por ciento, y así no podemos seguir. Es evidente que este incremento de las emisiones es el resultado de un no menos importante aumento de la demanda de transportes. La creciente internacionalización de la economía, un nuevo modelo urbanístico con ciudades dispersas, el paulatino aumento de la renta de la población, todo ello ha dado lugar también a un enorme crecimiento de la movilidad en vehículo privado. Entre el año 1990 y el año 2009 se ha duplicado tanto el parque de automóviles como su uso. Hemos pasado de 15 millones de vehículos a los 31 millones de vehículos actuales y hemos pasado de recorrer 192.000 kilómetros de media por vehículo a 371.000 kilómetros. No es extraño, por tanto, que casi el 90 por ciento de las emisiones producidas por el transporte procedan de la carretera; muy lejos de la aviación, con un 7 por ciento; del barco, con casi un 3 por ciento; o del ferrocarril, con apenas un 0,3 por ciento de las emisiones totales.

A partir de este diagnóstico les diré cuáles van a ser las líneas de actuación. Sabemos cuáles son las causas del cambio climático, sabemos el destino que nos espera si no actuamos y sabemos lo que tenemos que hacer para evitarlo. Nos hemos puesto manos a la obra con dos líneas de actuación recogidas en la estrategia española de movilidad sostenible que tuve la oportunidad de presentar al Consejo de Ministros del pasado 30 de abril. La primera, impulsando decisiones para hacer más eficiente energéticamente los distintos modos de transporte, planes de eficiencia energética, renovación de flotas, energías renovables, diseño ecológico de infraestructura del transporte o implantación de nuevas tecnologías de ahorro energético. Pero esto no es suficiente. Debemos avanzar hacia una nueva forma de concebir la movilidad, y en esa dirección van nuestros mayores esfuerzos, como una segunda línea de actuación orientada a conseguir una distribución modal más equilibrada para aprovechar mejor los modos de transporte más sostenibles y eficientes energéticamente.

Para mejorar la eficiencia energética del transporte, a continuación les voy a detallar las medidas que constituyen el primer bloque, que son las relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los diferentes modos. En primer lugar, en el transporte ferroviario hemos procedido a la implantación de sendos planes de eficiencia energética en Renfe y Adif. Las principales bases de actuación sobre las que se sustenta son las siguientes. Primero, un programa de renovación del material rodante, que estará completado en el año 2010. Tendremos entonces la flota de trenes más moderna de Europa, pero también en términos de coeficiencia y de sostenibilidad. Segundo, implantaremos en el plazo de seis años la tecnología que permita a los trenes devolver a la red eléctrica la energía originada durante su frenado, tecnología que ya se emplea en las líneas de alta velocidad. Tercero, aplicaremos, como ya se está haciendo en la línea Madrid-Sevilla, modelos de conducción inteligentes en los trenes de alta velocidad, para así reducir el consumo energético en un 10 por ciento en el año 2011. Y cuarto, diseñaremos todas las nuevas estaciones según el proyecto estación sostenible 360 grados. Seguiremos, para ello, criterios de arquitectura bioclimática, usando energías renovables y construyéndolas con materiales ecológicos. Ya lo estamos haciendo en las estaciones de alta velocidad, una de las cuales voy a poner en marcha, poniendo la primera piedra, el próximo sábado en Cuenca, en Requena, en Elche y en Villena. Por último, en el primer semestre del año 2010 implantaremos sistemas de generación de energía renovable de origen solar en 61 estaciones. El objetivo es conseguir en 2011 una reducción anual de 115.000 toneladas de CO₂ y que a partir de 2014, cuando todas estas medidas estén ya implantadas, esta disminución sea de 183.000 toneladas.

Vamos a actuar también en la mejora de la eficiencia energética en la aviación, porque esta se puede alcanzar por el aire. En este ámbito, el Ministerio de Fomento está liderando a través de AENA la puesta en marcha de un plan de acción medioambiental, plan que cuenta con el apoyo de las líneas aéreas, de la industria aeronáutica y del colegio de pilotos. Quiero subrayar la importancia de esta iniciativa, porque es la primera vez que todo el sector unido da un paso adelante para llevar a cabo su actividad vital para nuestra economía de manera más sostenible; un plan que contempla, en primer lugar, la reestructuración del espacio aéreo habilitando nuevas rutas más flexibles y más directas, que reducen el tiempo de vuelo, ahorran combustible, y con las que reduciremos en 600.000 toneladas las emisiones de CO₂ en el año 2012. Este mes de diciembre estará en marcha la primera fase de esta medida, que posibilitará ya en 2010 un ahorro de 27.500 toneladas de CO₂.

En segundo lugar, implantaremos de manera gradual, a partir del próximo año, el denominado aterrizaje verde, una medida dirigida a que los aviones tomen tierra a mínima potencia, reforzando así con menos ruidos, menos gasto de combustibles y menos emisiones. En

tercer lugar, para reducir en un 25 por ciento el consumo energético desarrollaremos el proyecto aeropuerto sostenible para el diseño y operación de las instalaciones aeroportuarias, que dejará de expulsar a la atmósfera, en cada uno de ellos, 700 toneladas de CO₂ al año. Por otro lado, apostamos por los vehículos limpios; queremos ir por delante del futuro. Por eso, como proyecto piloto, durante el año 2010 comenzaremos a incorporar vehículos eléctricos en el aeropuerto de Barajas. Asimismo, tenemos el propósito de producir energías renovables en nuestros aeropuertos. Un tercio de su consumo eléctrico podría ser cubierto con energía eólica o fotovoltaica generada dentro de las propias instalaciones aeroportuarias. El aeropuerto de La Palma ya se abastece con aerogeneradores propios que evitan la emisión de 1.280 toneladas de CO₂ al año, y estamos analizando la posibilidad de instalar un parque eólico en el aeropuerto de Gran Canaria. Otro elemento que obligará a las compañías aéreas a mejorar la eficiencia energética de sus operaciones es la inclusión del sector en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisiones de gases de efecto invernadero, en el año 2012. En este sentido, a partir del 1 de enero del año 2010 las compañías aéreas deberán llevar a cabo el seguimiento de las emisiones de CO₂ de todas sus aeronaves.

Proseguiremos, en tercer lugar, con la renovación de las flotas. No quiero dejar de mencionar una línea estratégica en la que estamos involucrados varios ministerios, una línea en la que la tecnología ha avanzado a pasos agigantados. Los vehículos son cada vez energéticamente más eficientes, más respetuosos con el medio ambiente, más seguros y menos contaminantes. Debemos poner a disposición de los ciudadanos y al servicio de la sociedad estos avances. Para ello, debemos incentivar su incorporación al sistema de transportes, de tal forma que podamos reemplazar a las flotas menos eficientes. Por ello, el Gobierno está analizando, dentro de los trabajos de preparación de la ley de economía sostenible, incentivos para promover este cambio hacia flotas cada vez más eficientes: buques mercantes, material móvil, mercancías por ferrocarril, vehículos industriales y autobuses, en donde ya está en marcha el Plan VIVE de autobuses para el año 2009-2010.

Aplicando nuevas tecnologías a viejos hábitos no se conseguirá solo invertir la tendencia. Con la política de infraestructuras y transportes contribuimos al desarrollo y a la vertebración social y territorial de nuestra sociedad, pero también puede ser un instrumento de gran importancia para la sostenibilidad ambiental. Esto solo será posible si logramos una distribución modal más equilibrada. Esta es una de las estrategias básicas del Gobierno en materia de transportes, en la que se da protagonismo a los modos más sostenibles, limpios y menos contaminantes. En este sentido impulsaremos el ferrocarril tanto para viajeros como para mercancías. Es la gran apuesta del Gobierno a la que destinamos, por primera vez este año, más del 50 por ciento de nuestras inversiones, casi 33.000 millones de euros más, en los últimos cinco

años, que en los veinte anteriores juntos. Se trata de un nivel inversor que va a tener continuidad y que incluso vamos a incrementar en los próximos años. En 2010 la inversión destinada al ferrocarril va a superar, por primera vez en la historia, los 10.000 millones de euros; es, por tanto, una inversión sin precedentes. Con este esfuerzo, en 2010 el transporte ferroviario evitará la emisión de 2,5 millones de toneladas de dióxido de carbono a la atmósfera, es decir, el equivalente a las generadas en un año por los hogares de toda Andalucía. Y es que el cambio modal que perseguimos ya se está produciendo poco a poco. En 2008, un año después de la puesta en servicio de las nuevas líneas de alta velocidad a Barcelona, Málaga y Valladolid, el tráfico ferroviario de larga distancia creció un 24 por ciento. Además, vamos a potenciar decididamente el transporte ferroviario de mercancías. Es una cuenta pendiente. En los últimos años, y de la mano del fuerte crecimiento económico, el transporte de mercancías en nuestro país ha registrado un crecimiento por encima del 7 por ciento. Sin embargo, el ferrocarril, que emite cinco veces menos CO₂ que la carretera, no se ha beneficiado de este incremento. Mientras que en la Unión Europea el tren distribuye el 11 por ciento de las mercancías, en España esta cifra se reduce tan solo al 4,5 por ciento. La liberalización, en el año 2005, del transporte ferroviario de mercancías no ha dado los frutos esperados. El número total de toneladas movidas por este medio ha seguido disminuyendo año tras año. Nuestra red ferroviaria tiene, además, un déficit de infraestructuras para mercancías tanto de líneas como de nodos logísticos. Esta situación requiere, a mi juicio, un cambio de rumbo. Por ello, estamos acordando con las comunidades autónomas y con todos los sectores implicados un plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías, para que el ferrocarril tenga un papel más relevante, donde la intermodalidad se aleje de una nueva estrategia, para que pase a ser el actor principal y no secundario en la cadena logística.

Por otro lado, tenemos que apostar por la movilidad sostenible en el medio urbano. Aquí, en las ciudades, en el medio urbano, se produce el 50 por ciento de las emisiones de gases procedentes del transporte. En este terreno apostamos decididamente de nuevo por el ferrocarril con la expansión de la red de cercanías en las áreas metropolitanas más pobladas de nuestro país. Con los planes de cercanías ya en marcha de Madrid, Barcelona y Sevilla, y a los que el año próximo se unirá Valencia, evitaremos cada año verter al aire más de un millón de toneladas de CO₂.

Por último, en las áreas metropolitanas nuestro compromiso es también fomentar el transporte sostenible por carretera. Para ello estamos potenciando las conocidas plataformas reservadas para el transporte público: los carriles bus-VAO en las principales vías de acceso a las grandes ciudades. Sin embargo, el Ministerio de Fomento no tiene competencias directas en este ámbito. Nuestra capacidad de actuación está limitada. Si queremos que

nuestras políticas de reducción de emisiones tengan éxito, todas las administraciones debemos actuar; y actuar de manera concertada, porque compartimos espacio y competencias. Tenemos que dar un paso más. Debemos también compartir objetivos y coordinar nuestras actuaciones. Es imprescindible una estrategia de concertación para comprometer a todas las administraciones para conseguir metas comunes. Soy consciente de que no siempre será fácil alcanzar acuerdos. Sabemos que los procesos de concertación son complejos, pero estoy dispuesto a abordar con todas las administraciones y sectores implicados un diálogo para acordar las políticas de transporte sostenible en el ámbito de la movilidad urbana y metropolitana.

A continuación, me referiré a las autopistas del mar. Para virar el timón hacia el reequilibrio modal estamos desarrollando las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte terrestre de mercancías para impulsar, en colaboración con Francia e Italia, el transporte marítimo en la fachada atlántica y en el Mediterráneo. En el Atlántico ya tienen luz verde las autopistas que unirán Algeciras, Vigo y Gijón con los puertos franceses de Nantes y de Douvres. Y con Italia, el pasado mes de septiembre, he firmado un acuerdo para promover la creación de este tipo de rutas entre los dos países. Ayudarán a equilibrar los diferentes modos en el transporte de mercancías, disminuyendo la congestión en las carreteras, el consumo energético y ahorrando cada año la emisión de 140.000 toneladas de CO₂.

En este contexto, señorías, vamos a proceder a la actualización del Plan estratégico de infraestructuras terrestres. El desarrollo de todas estas líneas de actuación, que es reflejo de nuestro compromiso con la lucha contra el cambio climático, deberá estar —a pesar de haber actuado— en el horizonte de la revisión del plan. Queda un largo camino por recorrer, que debemos —si acaso— acelerar todavía más. Por eso —como les decía—, en la próxima actualización del PEIT tendremos una oportunidad para imprimir este nuevo ritmo y acordarlo con todas las comunidades autónomas. A tal fin, antes de que finalice el año haremos una conferencia sectorial, no solo para darle impulso y hacer un mapa del transporte ferroviario de mercancías, sino también para definir los criterios de actualización del PEIT. Como decía Ortega y Gasset solo cabe progresar cuando se piensa en grande, y solo es posible avanzar cuando se mira lejos. El PEIT nos permite ambas cosas: pensar en grande y mirar lejos. Por eso, es necesario que la sostenibilidad se convierta en un eje central de esta actualización. La ley de economía sostenible estará enfocada en esa dirección, y el PEIT debe mirar también hacia ese mismo destino. Además, es responsabilidad del Gobierno de España velar por el cumplimiento de los acuerdos internacionales de nuestro país.

España, junto con el resto de miembros de la Unión Europea, ha planteado el compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 20 por ciento en el año 2020. Por cierto, año también del hori-

zonte del PEIT. Este es un objetivo que podría llegar al 30 por ciento, dependiendo del resultado de las actuales negociaciones en curso para renovar los compromisos acordados en el Protocolo de Kioto. Por eso, quiero decir hoy aquí que la lucha contra el cambio climático será determinante a la hora de actualizar el PEIT, que incluirá un compromiso de reducción de emisiones para el sector del transporte que se establecerá en función de los acuerdos internacionales que se alcancen en Copenhague; un compromiso que espero y deseo sea compartido por todas las administraciones y que sientan como suyo, como una responsabilidad de país, como un deber colectivo. Sin la participación activa de todas las instituciones la primera batalla en la guerra contra el cambio climático estaría perdida. Les puedo asegurar que el Ministerio de Fomento no se dará por vencido y seguirá impulsando esta lucha hasta el final.

Con motivo de la Presidencia española de la Unión Europea, en lo que corresponde a la actividad del Ministerio de Fomento, la sostenibilidad —lo explicaré en mi comparecencia, próximamente, cuando fije los objetivos de la Presidencia— será también uno de los ejes principales. En 2010 —como se sabe— está prevista una nueva revisión del Libro Blanco del transporte, uno de cuyos retos será precisamente combatir el cambio climático. En este contexto impulsaremos una nueva orientación para las redes transeuropeas de transporte en donde prime la sostenibilidad y la cohesión. Daremos prioridad a la movilidad en los entornos urbanos y metropolitanos, en línea con lo recogido en el nuevo plan de acción sobre este asunto, presentado por la Comisión Europea el pasado mes. Un tema al que dedicaremos uno de los eventos clave de la Presidencia, como es el consejo informal de ministros que se va a celebrar en A Coruña los días 12 y 13 de febrero. Esta será una ocasión magnífica para que las ciudades puedan compartir experiencias sobre políticas de movilidad urbana sostenible.

Termino, señorías. En sus más de 150 años de historia, el Ministerio de Fomento ha jugado un papel fundamental en el progreso económico y social de España. En términos de infraestructura del transporte somos hoy un país líder en el mundo. Después de décadas de avances, podemos decir hoy que nuestro objetivo histórico de alcanzar a los países más desarrollados se ha cumplido con creces. Sin embargo, el reto que ahora tenemos por delante es conseguir un sistema de transportes bajo en carbono. Es todavía —si cabe— un desafío bastante complejo, porque va a requerir más que nunca de la participación de todas las administraciones; va a requerir de la participación del sector privado y va a requerir de la sociedad en su conjunto. Estamos hablando de una nueva forma de movilidad que exigirá también una nueva forma de ver el mundo y una nueva conciencia. El cambio climático no es solo una amenaza. Debemos interpretarlo también como la oportunidad para sentar las bases de una nueva economía verdaderamente sostenible; una oportunidad para conseguir nuevos yacimientos de empleo y mejorar nuestra calidad de vida;

una oportunidad, en definitiva, para garantizar no solo la supervivencia del planeta, sino también la prosperidad de la sociedad. El Ministerio de Fomento asume el reto. Vamos a liderar la lucha por una movilidad sostenible, que no es otra cosa que adecuar el sistema del transporte a la nueva economía del siglo XXI.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con el turno de los portavoces de los diferentes grupos. En primer lugar, tiene la palabra don Jordi Guilot Miravet, por el Grupo Parlamentario Entesa del Senado.

El señor **GUILLOT MIRAVET**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia y por su explicación. Comparto plenamente su diagnóstico. Tiene la virtud de que hace diagnósticos claros, realistas y contundentes. No esconde la realidad; una realidad complicada la que tenemos respecto a la emisión de gases de efecto invernadero y más en lo que afecta a su ministerio, especialmente en la cuestión del transporte. Ha dado todos los datos, cuya certeza comparto, por lo cual no me voy a extender. Señor ministro, visto como acabó el pre-COP, el encuentro preparatorio de Barcelona para la cumbre mundial de Copenhague, hay dos grandes dificultades: la primera, poder llegar a un acuerdo concreto que comprometa legalmente sobre los objetivos de reducción; y, una segunda, los compromisos de financiación de la adaptación para los países en vías de desarrollo. Esta dificultad existe, se ha visto con claridad en Barcelona, y esto significará que el papel de la Unión Europea es crucial. Dentro de la Unión Europea a nadie se le escapa que el liderazgo que puede jugar España o la mayor sensibilidad que en estos momentos pueda tener el Gobierno de España respecto a otros gobiernos de la Unión Europea también le da un protagonismo muy singular. Dentro de este papel del Gobierno de España, su ministerio es fundamental, a la hora de hablar de la reducción de gases de efecto invernadero, ya que usted mismo reconocía que el 25 por ciento son por el transporte y de ese porcentaje el 90 es por carretera. Aunque comparto el diagnóstico, habrá que ver el tratamiento. Usted mismo ha hecho una serie de propuestas muy detalladas en lo que afecta casi al 1 por ciento de las emisiones que es el ferrocarril, bastante detalladas en lo que afecta al 7 por ciento de las emisiones, que es la aviación, y mucho más genéricas en lo que afecta al casi 90 por ciento de emisiones que es el transporte por carretera. Le ha faltado concretar la relación directa que hay entre los programas de infraestructuras y las políticas de movilidad. ¿Esto por qué se lo digo? Porque con el actual Plan estratégico de infraestructuras terrestres que prima autovías y tren de alta velocidad difícilmente podemos conseguir los objetivos que usted marcaba.

Es cierto que las inversiones en ferrocarril se han incrementado, y mucho; es cierto que podemos acabar el año 2015 como uno de los países que lideren a nivel mundial la alta velocidad, pero eso ha ido en detrimento

de las inversiones en cercanías y en regionales, que son los dos grandes sistemas ferroviarios que pueden quitar coches de la carretera, que es uno de los grandes objetivos para poder reducir las emisiones de CO₂, igual que hay otro aspecto importante que es la apuesta por el transporte de mercancías por ferrocarril. La primera pregunta sería si en la revisión del Plan estratégico de infraestructuras terrestres tendría que haber menos inversión en autovías, tal vez ralentizar la inversión en alta velocidad y, en cambio, hacer un esfuerzo mayor en cercanías y en regionales. Una segunda pregunta sería por qué no una ley de movilidad sostenible que marque las grandes directrices para todo el Estado y para el conjunto de las administraciones de cómo se entiende una movilidad de presente y de futuro que incorpore la sostenibilidad en su eje central. La segunda pregunta sería un elemento concreto que podría ayudar a vertebrar lo que usted planteaba en su intervención, que es el gran acuerdo del conjunto de las administraciones para poder afrontar la reducción de los gases de efecto invernadero. Una tercera pregunta, y también un objetivo concreto, es si el Gobierno de España estaría dispuesto a asumir voluntariamente, más allá de los acuerdos que dé de sí Copenhague, la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero en los sectores difusos de un 30 por ciento para el 2020 respecto a 2005, ya que el actual compromiso del 10 por ciento no significa ningún tipo de avance en el cumplimiento de los acuerdos de Kioto, es más, podría representar hasta un cierto incremento de las actuales emisiones. Este sería un aspecto importante por diferentes razones. La primera es que no está claro que en Copenhague podamos llegar a un acuerdo concreto. Puede ser que la cumbre de Copenhague al final se reduzca, desgraciadamente, a un acuerdo político, vistos los problemas que tiene la Administración Obama para poder conseguir acuerdos de la Cámara de Representantes y del Senado respecto a los compromisos de Copenhague. En segundo lugar, fruto de esto convendría que en este capítulo de sectores difusos de emisión de gases de efecto invernadero hubiera un mayor compromiso del Gobierno que nos permitiera avanzar para hacer realidad lo que usted planteaba, y que yo también comparto, pero que exige políticas de voluntad. Con estas tres preguntas, compartiendo el diagnóstico crítico con el tratamiento que el Gobierno pone encima de la mesa hoy en día, sin desmerecer muchas de las propuestas y de los avances que se están dando, habría que dar un salto cualitativo y cuantitativo en inversión ferroviaria, habría que dar un salto cualitativo en legislar sobre movilidad sostenible y, sobre todo, habría que dar un salto cuantitativo en un mayor compromiso en la reducción de los sectores difusos de emisión de gases de efecto invernadero. Quiero insistir, no solo en el papel de su ministerio, sino en la necesidad de que España, vista la correlación de fuerzas que hay en la Unión Europea, juegue un papel trascendental, fundamental, en la actitud de la Unión Europea en la importante cumbre de Copenhague para

poder hacer frente a una realidad tan compleja y tan peligrosa como es el cambio climático.

Sin más, quiero agradecer su presencia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la senadora doña Juana Xamena Terrasa.

La señora **XAMENA TERRASA**: Gracias, señor ministro, por compartir esta mañana con nosotros. Espero que tenga un buen día. Quería hacerle una serie de reflexiones y, sobre todo, de preguntas por si me las puede responder en su segunda intervención. En primer lugar, coincidimos bastante en el diagnóstico; es un diagnóstico real de lo que está sucediendo, pero porque coincidamos no nos deja de preocupar. Creemos que es un diagnóstico que merece estudiarse un poco más a fondo en estos momentos.

Hace unos días, el 1 de abril de 2009 la Agencia Europea del Medio Ambiente ya nos advierte de que las políticas de transporte van en una dirección totalmente equivocada. Por tanto, es uno de los temas sobre el que tenemos que reflexionar. Esta afirmación se basa en el informe que hace la Agencia Europea del Medio Ambiente y que se conoce con el nombre de El transporte en la encrucijada. Uno de los puntos en los que incide más negativamente es en la problemática que supone que muchos vehículos en estos momentos disten mucho, por decirlo de alguna manera, de ser verdes. Aconseja que se dé mucha información al usuario y también señala que, si bien en el global de la Unión Europa las emisiones de CO₂ por vehículo han descendido al 3,3 por ciento —en España en estos momentos creo que tenemos buenos resultados porque estamos en un 3,4 por ciento—, se pongan en marcha actuaciones muy importantes como el incremento de biocombustibles para estos vehículos en el Plan de Energías Renovables. Quiero pedirle, ya que tenemos el compromiso de conseguir el 5,83 por ciento de biocombustibles en la mezcla de combustibles para vehículos en 2010, que nos diga en qué valor estamos hoy, si se está avanzando en este tema y si la problemática que parece que existe con las plantas generadoras de biocombustibles puede ser un impedimento para lograr este objetivo.

Otro tema que también nos preocupa mucho es el transporte de mercancías. La gran asignatura pendiente que tal vez tenemos en España es el transporte de mercancías, como ya apuntaba usted en su intervención; un transporte de mercancías que ha aumentado un 25 por ciento en carretera, pero ha tenido un descenso muy importante en transporte ferroviario y por vías navegables. La Unión Europea nos achaca que se ha hecho un gran esfuerzo en el transporte de pasajeros, que en España estamos solucionando, pero el transporte ferroviario, y el de vías navegables para mercancías han quedado de lado hoy en día. Nos apuntan que en estos momentos lograr ese trasvase de mercancías por carretera a otros sistemas de transporte más sostenibles y

menos contaminantes supone una inversión tan elevada que actualmente resultaría inviable con la situación que tenemos hoy en España. Yo quisiera saber, ya que nos apuntan que en estos momentos habría que trabajar para resolver el pésimo estado de la red y de las vías, la acumulación de retrasos, y ante el cierre de algunas estaciones y servicios, con este plan que ha expuesto qué parte se dirige a cada uno y si en el Plan estratégico de transporte de mercancías por barco y por tren se ha pensado en separar el transporte de mercancías del tren regional y del de cercanías, que tal vez son los que entorpecen la rápida circulación de mercancías. En este sentido, quería preguntarle por los ejes europeos de transporte de mercancías y concretamente cómo está la situación de Canfranc y el eje pirenaico-central.

En temas de aviación ha sido muy interesante su apuesta, que creo que es valiente. El Observatorio de la sostenibilidad en aviación está haciendo un gran trabajo; AENA con el Plan director sobre el medio ambiente también está trabajando mucho para mejorar fundamentalmente temas de ruido y contaminación del espacio aéreo y de las zonas aeroportuarias. Me gustaría que detallara el Plan de adecuación de aeropuertos en temas medioambientales.

Otro asunto —tal vez me he despistado si lo ha tratado— de los que se dice que más puede contribuir a poder bajar las emisiones de CO₂ en el transporte es en la investigación y el desarrollo lo que se conoce como transportes inteligentes. Me gustaría saber si su ministerio tiene alguna estrategia o algunos convenios con comunidades para desarrollar el transporte urbano e interurbano inteligente.

En relación con las autopistas del mar, el sector del transporte por buques, recogí unas declaraciones de la secretaria de Estado para el Transporte en la clausura de la Asamblea general de la asociación de navieros españoles. Expuso que en el primer semestre del año 2010 se marcarán y se expondrán las ayudas a la innovación y la sostenibilidad del sector naviero. Sabemos que se hicieron una serie de mejoras (monocasco, transporte de combustibles...). Me gustaría saber, si puede profundizar un poco, si para principios de 2010 ya podremos hablar de estas nuevas estrategias; si nos puede avanzar un poco cómo está el tema. El Plan de acción 2008-2012 para el sector del transporte anuncia una serie de actuaciones sobre todo en aspectos legislativos, en planes de movilidad urbana; se trata de actuaciones legislativas para el desarrollo básico de la movilidad urbana y para los trabajadores, como una conducción eficiente, que entraría dentro de lo que son los exámenes. Quisiera saber si estas actuaciones legislativas, que se anuncian en este plan, se resumirán e irán con la ley de eficiencia o con una ley general que los abarque a todos, o si tiene previsto su ministerio desarrollar algunos de estos planes de forma individual.

Le agradezco su comparecencia. Quiero desearle suerte, porque su suerte será la de todos nosotros. Espero que el 2009 nos dé objetivos cerrados, logros y resul-

tados importantes en temas de transporte y disminución de CO₂.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista su portavoz, don Fernando Moraleda.

El señor **MORALEDA QUÍLEZ:** Bienvenido ministro a esta Comisión Mixta no permanente para el Estudio del Cambio Climático. Quiero agradecerle su comparecencia por el interés que supone el objeto mismo de creación de esta Comisión. Como usted conoce, una iniciativa socialista se convirtió en una iniciativa del conjunto de grupos parlamentarios sobre una prioridad establecida en el Ejecutivo por el debate de investidura del presidente del Gobierno y probablemente una de sus primeras actuaciones con la creación de la Comisión delegada para asuntos relativos a los efectos del cambio climático. Es particularmente interesante su presencia por los efectos cuantitativos y cualitativos que genera el departamento que usted dirige y, por supuesto, los distintos sectores, en particular el transporte, en su relación con el conjunto de emisiones de CO₂ en nuestro país y en el planeta.

Quisiera realizar dos pequeñas consideraciones generales, la primera de ellas en relación con Copenhague y con las expectativas de acuerdo o desacuerdo allí. Es difícil establecer a día de hoy la posibilidad del contenido real del compromiso en Copenhague, pero yo creo que no es tan difícil poner de manifiesto cuál ha sido el papel y el compromiso real del Gobierno de España. El Gobierno español creo que ha sabido representar el interés del conjunto de la sociedad española sobre este aspecto y ante la preocupación social que hay por este asunto. Tanto en la participación de España en la configuración del compromiso europeo del 20-20-20 hacia el 2020 como en la iniciativa para alcanzar un compromiso multilateral en Copenhague, es razonable poner de manifiesto que esa posición es clara y esperemos que sea lo suficientemente relevante para que podamos conseguir un acuerdo multilateral el próximo mes en Copenhague. Allí estará una delegación parlamentaria de esta Comisión tratando con su presencia de hacer también suyo el conocimiento que se pueda desprender de los contactos políticos en las jornadas que celebrarán los distinguidos gobiernos en este país.

Voy a hacer otra pequeña consideración por la cercanía con la que se produce. Ayer cerrábamos los Presupuestos Generales del Estado para 2010 y, si hiciéramos el ejercicio de ver el departamento que más enmiendas tiene de los grupos parlamentarios y en qué se basa la mayor parte de ellas, entre todos sacaríamos la conclusión de que el departamento de Fomento es el principal objeto de enmiendas y que el transporte por carretera y las infraestructuras de carretera es el sector más requerido. Está bien que en un discurso general introduzcamos los elementos de lucha contra el efecto del cambio climático, pero estaría mucho mejor que los internalizá-

ramos en todas y cada una de nuestras actuaciones parlamentarias, porque eso nos haría a todos más creíbles y seguramente haría más corto —eso seguro que todos lo agradeceríamos— el debate de los presupuestos del año que viene. Es reconocido que el sector del transporte es cuantitativamente el más importante por su efecto en emisiones de CO₂ a la atmósfera como consecuencia de su dependencia energética de combustibles fósiles.

Señor ministro, usted no va a ser el primero ni tampoco el último responsable gubernamental que acuda a esta Comisión mixta. En el nivel que tenemos de información detallada de cada uno de los departamentos y con posiciones concretas de compromisos ya tenemos un elevado conocimiento para poder establecer —quizá esto sea lo primero que podamos concluir— una importante red arterial de compromisos interdepartamentales en esta materia. Por tanto, quería poner de manifiesto esta situación y también reconocer sus compromisos concretos; compromisos de eficiencia energética tanto en lo que se refiere a las propuestas diseñadas y comprometidas como a la distribución modal, que es un aspecto probablemente vertebral en las actuaciones para disminución de CO₂; en lo que se refiere al transporte ferroviario; en lo que se refiere a la prioridad en el transporte de mercancías; en lo que se refiere a la movilidad sostenible en el medio urbano y, sobre todo, en el interés por la colaboración institucional. Aquí el Grupo Parlamentario Socialista quiere transmitirle un apoyo decidido, primero, a su actitud de colaboración con las comunidades autónomas, ya demostrado en la gestión del conjunto de su departamento no solo en esta materia, y también animarle a que lo haga con las corporaciones locales. Es trascendente que la estrategia de lucha contra el cambio climático sea una estrategia de Estado y, consecuentemente, que aúne esfuerzos del conjunto de las administraciones públicas, porque en el Estado competencial que tenemos no hay una única responsabilidad para acometer todas las tareas que debemos efectuar en esta materia. Solo desde una coordinación, solo desde un esfuerzo compartido del conjunto de las administraciones, podremos obtener lo que nos propongamos, en particular en el sector del transporte y en concreto en el ámbito de la sostenibilidad urbana.

Querría terminar con una observación sobre los dos instrumentos en los que tanto el mundo científico como el de representación institucional se han puesto de acuerdo al considerarlos fundamentales para combatir los efectos del cambio climático: la mitigación y la adaptación. Respecto de la mitigación, ministro, quisiera pedirle una cifra, si la tiene, o algún acercamiento en cuanto a lo que puede suponer su departamento en todas y cada una de las medidas que nos ha relatado globalmente sobre lo que puede suponer esa actuación de mitigación en su departamento para los próximos años; para conocer el peso específico que tendrá que sumarse del conjunto de actuaciones que nos ha señalado hoy. Respecto de la adaptación, quiero señalarle que la dirección tomada complace al Grupo Parlamentario Socia-

lista: la introducción de nuevas tecnologías para la conducción inteligente, la generalización como usted ha señalado de esas tecnologías y sobre todo, que el próximo PEIT tenga como elemento transversal el cambio climático y la lucha contra sus efectos. Son reformas estructurales que en definitiva dan coherencia a una prioridad política. Por tanto, señor ministro, le agradezco de nuevo sus compromisos. A lo largo de esta legislatura será probable que volvamos a requerir su presencia para algún aspecto añadido que la Comisión pueda ir pensando en sus trabajos. Además quiero poner de manifiesto que afortunadamente el tono de esta Comisión es de colaboración sincera entre los distintos grupos y que ese tono debe conducirnos a un compromiso colectivo en el que sin duda esperamos que se encuentre, cómo no, el Ejecutivo español.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Quiero, en primer lugar, agradecer el tono de las intervenciones de los portavoces, las reflexiones que han formulado y las preguntas que han planteado, pero quiero hacer una primera afirmación. Quiero que mi comparecencia en esta Comisión no se interprete como una pose. Estoy firmemente decidido a impulsar el cambio del transporte en nuestro país, y lo quiero hacer además en la línea de la sostenibilidad. Por lo tanto, iremos introduciendo gradualmente políticas que nos conduzcan a ese objetivo, pero eso supone superar barreras y mentalidades, así como hacer un trabajo compartido. Lo ha expresado de una forma bastante gráfica el portavoz del Grupo Socialista.

Si examinamos el debate de presupuestos, si por un momento hubiéramos hecho un ejercicio de introducción a las enmiendas que se planteaban por los diferentes grupos, hubiéramos invertido el sentido del presupuesto: habría menos recursos para el transporte sostenible y habría más recursos para otro tipo de infraestructuras. Esta es la verdad; por lo tanto, esta es una tarea que debemos tener muy presente a la hora de abordar nuestras actuaciones desde nuestra responsabilidad. Permítame que cite a Al Gore cuando dice que en democracia la voluntad política es una fuente renovable. Tengo no solo la voluntad política, sino la determinación para conseguir un sistema de transportes bajo en emisiones, y lo he empezado a reflejar en el presupuesto para el próximo año, 2010. Es verdad que probablemente no le demos la importancia que tiene en el conjunto, y no solamente por haber mantenido la inversión productiva en el momento en que más y donde más se necesita, sino porque hemos girado por primera vez las prioridades en relación con el conjunto del presupuesto. Más del 50 por ciento del presupuesto tiene un destino que es una apuesta por un transporte sostenible, limpio, seguro y más eficaz. Probablemente, como manifestaba el portavoz de Iniciativa, dentro de esta apuesta el sector del

transporte de viajeros por alta velocidad se lleve una buena parte de lo que estamos hablando, pero no hemos de desdeñar que desde que entraron en servicio las nuevas líneas de alta velocidad a Barcelona y a Málaga se ha incrementado nada más y nada menos que en un 24 por ciento el uso de este medio de transporte. Cuando el año que viene pongamos en servicio las líneas de Cuenca, Albacete y Valencia veremos también cómo este ritmo de crecimiento va a seguir siendo considerable en este sistema de transporte.

Pero si bien es cierto que hacemos una apuesta por la alta velocidad con toda claridad, y que desde luego nos parece que hacer una apuesta por la alta velocidad significa también cohesionar nuestro país desde el punto de vista territorial, y por tanto desde el punto de vista de la igualdad de oportunidades, hacemos por primera vez una apuesta decidida por otro sistema de transportes también ferroviario que son las cercanías. En el presupuesto del año próximo el incremento es nada más y nada menos que del 74 por ciento, más de mil millones de euros van a ir destinados a las cercanías, después de haber presentado este año —y por tanto ya trasladado en concreción presupuestaria al próximo— los planes de cercanías de Madrid, con una inversión hasta el 2015 de 5.000 millones de euros, los planes de cercanías de Barcelona, con una inversión de más de 4.000 millones de euros, ahora hemos introducido una modificación que va a incrementar esa previsión inicial con otros planes de cercanías, como el de Sevilla, que estamos desarrollando, o el que voy a presentar en la Comunidad Valenciana —no sé si en el primer trimestre o en el primer semestre, digamos primer semestre para que luego no me digan que incumplo en los meses, porque ahora mismo no tengo claro el compromiso— en el primer semestre del próximo año, y que he comprometido en la entrevista con el presidente Camps. Por tanto estamos haciendo una apuesta por el transporte sostenible en las áreas metropolitanas allí donde tiene competencias más directas el Ministerio de Fomento. Este es el horizonte; pero también les decía que estos últimos años hemos invertido más en ferrocarril que en los últimos veinte años. Cuando planteamos déficit probablemente muchos de ellos tengan que ver con el descuido —es una reflexión compartida porque trasciende a un Gobierno; es una reflexión como país— que hemos dado al sistema de transporte relacionado con el ferrocarril, porque cuando hablamos del transporte ferroviario de mercancías, ¿cuál es la razón por la que con el proceso de liberalización que se puso en marcha en el año 2005 en España en lugar de ir a más hayamos ido a menos? Por un problema estructural del país. Porque nuestra red ferroviaria no está conectada con las plataformas logísticas, y nuestra red ferroviaria no está conectada con los principales puertos del país, que son los que mueven el 80 y el 60 por ciento de las importaciones y las exportaciones respectivamente. Esa es la razón fundamental de nuestro fracaso. Y la razón fundamental de nuestro fracaso es probablemente porque en la concepción que hemos

tenido del país hemos descuidado en su planificación redes que son prioritarias desde mi punto de vista, donde hay un volumen muy importante en el que se concentra la mayor parte del desarrollo económico de nuestro país y que no concebimos como redes importantes no solo de viajeros, sino de transporte ferroviario de mercancías. Me estoy refiriendo al corredor del Mediterráneo. No alcanzo a ver todavía cómo el corredor del Mediterráneo no ha sido considerado en su momento, y por cierto con el silencio de todo el mundo en ese momento, cuando no estoy imputando la responsabilidad a ningún Gobierno en concreto, pero no ha sido considerado en el año 2003 como una red prioritaria de transporte como las redes transeuropeas. No lo ha sido. No tuvimos la visión como país de hacer apuestas en una dirección concreta. Pretendo que en la revisión de las redes transeuropeas que vamos a impulsar con motivo de la Presidencia española, que va a marcar las pautas para luego definir las redes a lo largo del año 2010, podamos introducir una reflexión sobre el conjunto de las redes, pero incidiendo en las que desde el punto de vista de nuestro país son importantes y son prioritarias, como es el corredor del Mediterráneo, y como por cierto es también el corredor central.

La portavoz del Grupo Parlamentario Popular hacía mención a Canfranc y al corredor pirenaico central. He tenido oportunidad de reivindicarlo como una apuesta importante en la última cumbre de redes transeuropeas, que celebramos en Nápoles; he tenido la oportunidad de plantearse al ministro francés, con el que me he reunido en numerosas ocasiones, entre otras para impulsar también las autopistas del mar, que lo hemos concretado en el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado viernes, impulsando los recursos que las hagan viables, que es una apuesta también de lucha contra la contaminación marítima; hemos tenido la oportunidad de hablar de esto. Hemos puesto ya en marcha, con la firma del acuerdo del mes de octubre que hemos suscrito con Francia el inicio del desarrollo de este eje a nuestro juicio importante. De la misma forma que ha sido importante el desbloqueo que había en relación con las autopistas del mar de Italia, que hemos superado en la última cumbre hispanoitaliana, y que tuve la oportunidad de firmar con el ministro italiano. Por tanto estamos trabajando en esa dirección.

Y como somos conscientes, y yo le he dado carácter prioritario —que se sepa que le he dado carácter prioritario— a impulsar decididamente el transporte ferroviario de las mercancías, he convocado una conferencia sectorial con todas las comunidades autónomas —ya tuvimos varias reuniones con las comunidades autónomas y con los directores generales de los diferentes departamentos autonómicos— para la última quincena de diciembre y así diseñar el mapa ferroviario del transporte de mercancías y tratar de establecer un acuerdo con las comunidades autónomas, para que no vuelva a suceder lo que ha venido sucediendo en nuestro país, que es que se venían desarrollando plataformas logísticas que luego no tenían conexión con las vías de alta capa-

ciudad, y en este caso con las vías ferroviarias, y luego se dirigen al Ministerio de Fomento para que se hiciera la conexión. Lo mejor es hacer un buen mapa, diseñarlo entre todos, fruto del acuerdo y de la concertación, y a partir de ahí, en el ámbito de las competencias de cada uno, desarrollar las propias actividades. Pero desde luego no seremos competitivos en este sector si no somos capaces de apostar decididamente por la conexión de la red ferroviaria de mercancías con los principales puertos de nuestro país. Es fundamental. Por tanto eso va a constituir, sin lugar a dudas, una apuesta del ministerio en este tiempo.

También se hablaba por parte del portavoz de Iniciativa per Catalunya de la ley de movilidad sostenible. Quiero decirle en relación con esto que estamos trabajando en este momento en la ley de economía sostenible. La ley de economía sostenible pretende ser una ley marco de carácter general que luego tendrá su desarrollo en otras iniciativas. Desde luego le quiero ratificar el compromiso que tenemos, y estamos trabajando con el Ministerio de Medio Ambiente para impulsar una futura ley de movilidad sostenible, pero le he de decir que no habrá ley eficaz de movilidad sostenible si no se cuenta con quienes tienen las competencias principales allí donde se tiene que producir la movilidad sostenible. Nosotros podemos marcar criterios generales, pero —usted lo sabe tan bien o mejor que yo— las competencias están, en algunos casos, en ámbitos autonómicos, y en la mayoría de ellos en el ámbito de las ciudades. Podemos marcar el camino, pero ese camino no nos llevaría a buen puerto si no fuéramos capaces de adquirir un compromiso con todas las instituciones, singularmente con las administraciones locales. Desde luego el criterio del ministerio es trabajar en esa dirección y lo va a hacer.

A la portavoz del Grupo Popular ya le he despejado el tema del transporte de mercancías que me ha planteado. Va a haber una conferencia sectorial y creo que vamos a alcanzar un acuerdo entre todas las comunidades autónomas, como se desprende de las primeras reuniones que hemos tenido y por tanto estoy satisfecho del trabajo que estamos haciendo. Una vez que concluya la conferencia no tendré inconveniente en comparecer para explicar los acuerdos, el alcance, los objetivos y las ambiciones de ese plan.

Me planteaba lo relativo al Plan de adecuación de los aeropuertos. No tengo inconveniente en detallárselo. Me hablaba de las aproximaciones verdes de aterrizaje, pero singularmente me preguntaba —al menos así lo he entendido— sobre los proyectos de aeropuertos sostenibles. Se trata de aplicar criterios de sostenibilidad en el diseño y operación de las instalaciones aeroportuarias, utilización de energías renovables, reducción de emisiones mediante la utilización de vehículos eléctricos y vehículos propulsados por gas natural, utilización de LED en los sistemas de balizamiento y señalización de campos de vuelo, y desarrollo de técnicas de mejora de la eficiencia energética de los edificios. Está

prevista la ejecución de todas estas medidas primero en un aeropuerto piloto, para luego evaluarlas e ir ampliando paulatinamente. La reducción del consumo energético que se puede producir con un aeropuerto sostenible es bastante importante; estamos hablando en torno a un 25 por ciento. Ya le he hablado de las autopistas del mar, que queremos seguir impulsando con esos acuerdos con Francia y con Italia, y también de la apuesta por el transporte ferroviario de mercancías.

Me preguntaba el portavoz del Grupo Socialista cuál es el impacto que tiene el paquete de medidas que he anunciado hoy. Para el año 2012 estaríamos hablando de reducir las emisiones en ferrocarril 429.000 toneladas; en el sector aéreo 694.000, y en el sector marítimo 140.000. En total podríamos reducir 1.263.000 toneladas como consecuencia de las medidas que hemos puesto en marcha para combatir el cambio climático. En el horizonte del año 2015, con el desarrollo y extensión de la red de cercanías y el impacto que vaya teniendo la llegada de la alta velocidad y el transporte ferroviario de mercancías, podríamos estar hablando de 4,7 millones. Por tanto es una apuesta ambiciosa pero que tenemos el objetivo de conseguir.

Como consideración final quiero decir que el objetivo de hacer una apuesta por el transporte sostenible no se puede conseguir sin la concertación; de verdad. No podemos hacer una actualización del PEIT sin el compromiso de las comunidades autónomas de trabajar en la misma dirección. Créanme, las peticiones más insistentes que tiene el Ministerio de Fomento tienen que ver precisamente con seguir impulsando —y ahí le doy la razón— nuestra red de autovías y también la alta velocidad. Se habla poco de cercanías, se habla poco de media distancia, y no se habla prácticamente de nuestra red de transporte ferroviario de mercancías, y todo lo que tiene que ver con el transporte marítimo y el transporte aéreo sencillamente no forma parte de la agenda de ningún ámbito territorial, más allá de discutir sobre la gestión aeroportuaria, pero no en los términos de sostenibilidad de los que estamos hablando. Esta es la radiografía. Cambiar esta radiografía pasa por el cambio de mentalidades y por el compromiso de todos.

Yo desde luego tengo la determinación de priorizar los transportes sostenibles, y en la medida en que voy a hacerlo, y por tanto en la realización de infraestructuras que tengan que ver con el transporte sostenible, no va a estar en mi agenda seguir incrementando nuestras redes. Hay que cerrar los grandes corredores de autovías y autopistas, porque eso también ayuda a evitar emisiones; hay corredores que tenemos que cerrar. Estoy pensando en la Ruta de la Plata, donde todavía queda pendiente un tramo, que es el de Benavente-Zamora, y estoy pensando en la autovía del Duero, por recordar algunos tramos de grandes rutas que hay que completar y cerrar. En materia de carreteras tenemos que ser muy diligentes en las actuaciones que ayuden al objetivo que hoy he descrito. Por ejemplo, en los accesos a esta gran ciudad que es Madrid, tenemos que aplicarnos en impulsar las plata-

formas bus-VAO para conseguir el objetivo que nos estamos marcando.

Apostar por el transporte inteligente es una prioridad del ministerio; hacían mención a ello la portavoz del Grupo Popular y el portavoz del Grupo Socialista. Les diré que el ministerio, además de apoyar esto decididamente, apuesta claramente por la intermodalidad. Hace escasos días anuncié la determinación de que la alta velocidad llegara a Barajas. Esta es una forma de apostar por la intermodalidad, que también estamos estudiando en algunos otros lugares de España, pero también queremos dotarnos de tecnología y de instrumentos que nos permitan hacer una mayor apuesta por los transportes colectivos, por los transportes a los que me estoy refiriendo. El sistema de transporte inteligente va a formar parte de las prioridades de la Presidencia europea de este semestre, dentro del sector del transporte. Me referiré a ello cuando plantee los objetivos de la Presidencia. En ese ámbito tendremos que llevar a cabo algunas actuaciones y acelerar algunas directivas que tenemos que desarrollar. En definitiva, es un trabajo que tendremos que proseguir en el seno de la Unión Europea.

Reitero el agradecimiento de todos, y de la misma forma que lo citaba hace un momento, lo voy a volver a citar para cerrar mi intervención. Decía Al Gore: No se trata de una cuestión política, sino moral, que afecta a la supervivencia de la humanidad. No es una cuestión de izquierdas ni de derechas, sino de lo que está bien frente a lo que está mal. Yo creo que apostar por la sostenibilidad es lo que está bien, y por tanto es la prioridad del Gobierno de España y del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún portavoz desea intervenir en un turno de réplica muy breve? (**La señora Xamena Terrasa pide la palabra.**) Tiene la palabra la senadora Xamena.

La señora **XAMENA TERRASA**: Señor ministro, me gustaría hacerle dos preguntas muy breves. Sabemos que el primer semestre de 2010 tendrá unas agendas complicadísimas. Un tema muy importante es el de la aviación. En este sentido algunos estudios y los informes que se manejan dicen que optimizar el tráfico aéreo, flexibilizar el espacio aéreo, y crear un único espacio aéreo permitiría ahorrar un 20 por ciento de combustible dentro de este sistema de transporte. Me gustaría saber si en la agenda de estos próximos seis meses este tema está encima de la mesa o si existen negociaciones al respecto. Por otra parte, una de las apuestas más importantes de la aviación y de muchos sistemas de transporte es la mezcla de querosenos y combustibles con biocom-

bustibles. Me gustaría saber si tiene alguna información complementaria al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Sobre la segunda pregunta, que por cierto me formuló ya en la primera de las comparecencias, le diré que eso forma parte del ámbito competencial del Ministerio de Industria; por tanto, ha de entender que esa es la razón de que yo no entrara a considerar su reflexión. No lo entienda como una descortesía, sino sencillamente que al formar parte del ámbito competencial del Ministerio de Industria no le puedo responder a una pregunta tan precisa, aunque sí sé que con carácter general hemos mejorado la posición, pero no le podría responder con la precisión con la que usted me formula la pregunta.

Es indudable que en el seno de la Unión Europea se está apostando por el cielo único, y también es indudable —lo he comentado levemente— que estamos apostando por la reestructuración del espacio aéreo en nuestro país. Se trata de un paquete de veintinueve medidas que estamos adoptando en una comisión interministerial entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Fomento para la planificación de nuevas rutas que permitan, como usted decía, un mayor ahorro de combustible y ayudar —además de a ahorrar combustible— a reducir el tiempo de vuelo. Todo ello tiene una consecuencia, y es que se va a reducir el volumen de emisiones de gases de efecto invernadero en la atmósfera.

En el pasado mes de julio acordamos con el Ministerio de Defensa poner en marcha un primer paquete de veintiocho de las veintinueve medidas de las que hablamos. Estas se están implantando en este año 2009, y el objetivo es que las demás se vayan implantando hasta el año 2012. Por tanto, en ese periodo de reestructuración, de redefinición del espacio aéreo y de planificación de nuevas rutas pretendemos llegar a 2012, y cuando lleguemos a 2012 habremos conseguido un objetivo, que es reducir, como consecuencia de esta redefinición de rutas aéreas, en torno a 600.000 toneladas de emisiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, con su intervención se da por terminada esta sesión, y consiguientemente se levanta la misma.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

