



**SESIÓN PLENARIA**

**2.- Debate y votación de la proposición no de ley N.º 191, relativa a elaboración de un programa para fomentar la instalación de infraestructuras que posibiliten la recarga de las baterías de los vehículos puramente eléctricos e híbridos en los garajes comunitarios y privados, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. [9L/4300-0191]**

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Pasamos al punto segundo del orden del día.

Sr. Secretario Segundo ruego dé lectura del mismo.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Debate y votación de la proposición no de ley 191, relativa a elaboración de un programa para fomentar la instalación de infraestructuras que posibiliten la recarga de las baterías de los vehículos puramente eléctricos e híbridos en los garajes comunitarios y privados, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Secretario.

Turno de defensa del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra D. Rubén Gómez.

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias Sra. Presidenta. Señorías.

La contaminación atmosférica es la presencia en la atmósfera de sustancias en una cantidad que impliquen molestias o riesgos para la salud de las personas y los demás seres vivos.

En la actualidad la mayor parte de la contaminación actual se debe a las actividades del ser humano, sobre todo los procesos industriales y a la quema de combustibles fósiles.

La contaminación atmosférica tiene efectos perjudiciales sobre algunos aspectos del medio ambiente. Por un lado sobre el clima, ya que la excesiva concentración de dióxido de carbono con la quema del carbón y el petróleo incrementa el efecto invernadero natural y eleva la temperatura media del planeta, con todo lo que ello conlleva.

También produce importantes efectos perjudiciales en la salud de las personas. Los automotores representan una fuente importante de contaminación del aire. El parque automotor incluso un numeroso y activo conjunto de vehículos propulsados por la combustión de hidrocarburos.

Las emisiones procedentes de los escapes de estos vehículos contienen monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno que son liberados a la atmósfera en importantes cantidades. Son los componentes del esmog oxidante fotoquímico, por esta razón las zonas urbanas más pobladas son las que sufren mayor contaminación.

Los vehículos eléctricos e híbridos presentan una oportunidad importante para disminuir notablemente la emisión de gases nocivos para las personas y el medio ambiente, así como varios estudios y pruebas, su producción podría ser más respetuosa con el medio ambiente que la de los coches convencionales.

Otras ventajas con que no emiten calor, su nivel de ruido es considerablemente inferior y sus vibraciones son casi imperceptibles.

Los coches ecológicos con mayor penetración son los híbridos que combinan motor eléctrico y gasolina; pero desde el punto de vista ambiental son más interesantes los híbridos enchufables, porque pueden circular hasta 40 kilómetros solo con la batería y ésta puede recargarse directamente.

La aparición de modelos de vehículos puramente eléctricos e híbridos en el mercado automovilístico hace necesario plantearse cuáles van a ser las necesidades que surjan a medio y largo plazo para proveer con antelación soluciones a la ciudadanía y sobre todo para fomentar el uso de esta tecnología, para que deje de ser solo una oferta incipiente.

En lo que la mayoría de expertos coincide ampliamente es en la imperiosa necesidad que la producción de estos vehículos y la recolección de la energía eléctrica que requerirán para su funcionamiento, provenga de fuentes limpias y renovables. Así como que es crucial optimizar y potenciar el correcto tratamiento y reciclaje de sus baterías, una vez acabado el ciclo de vida del producto.

Por otra parte, la falta de infraestructuras de abastecimiento en garajes comunitarios y en la vía pública son importantes barreras que impiden un auge más rápido para la compra de este tipo de vehículos.



Los vehículos puramente eléctricos, fundamentalmente urbanos, o los híbridos enchufables actuales o de próxima aparición, requieren que los edificios y espacios públicos estén dotados de las infraestructuras adecuadas para cubrir las necesidades de estos nuevos coches, especialmente la recarga de energía eléctrica que necesitan para su funcionamiento.

Esto se realizará principalmente en las plazas de garaje residenciales y de forma puntual en los sitios habilitados en la propia vía pública o centros de trabajo. Por lo que es imprescindible la planificación y bonificación de las instituciones para favorecer la creación y adecuación de este tipo de infraestructuras.

Para lograr todo lo anterior es necesario que desde las administraciones públicas se planifique e incentive la instalación de puntos de recarga en los garajes de las viviendas, al igual que en las instalaciones de los aparcamientos públicos de nuestra Comunidad.

Por todo lo anterior, desde Ciudadanos queremos instar al Gobierno de Cantabria a fomentar la instalación de las infraestructuras básicas necesarias que posibiliten la recarga de las baterías de los vehículos puramente eléctricos e híbridos en los garajes comunitarios y privados, mediante bonificaciones, medidas fiscales, etc.

Además solicitamos la elaboración de un programa con el objetivo de bonificar aquellas empresas y autónomos que sustituyan sus vehículos de combustión por vehículos eléctricos o híbridos en sus flotas.

Ahora bien, se debe trabajar para que todo lo anterior se lleve a cabo en la medida de lo posible a través de fuentes de energía renovables y de cogeneración de alta eficiencia.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Gómez.

Pasamos al turno de fijación de posiciones. En primer lugar tiene la palabra D. José Ramón Blanco, en nombre del Grupo Parlamentario Podemos Cantabria.

El Grupo Parlamentario Podemos ha presentado una enmienda de modificación.

EL SR. BLANCO GUTIÉRREZ: Gracias Sra. Presidenta.

Señorías, desde Podemos vemos muy apropiada siempre todas aquellas iniciativas que sirvan para intentar reducir nuestra huella de carbono y reducir además la contaminación, ya sea acústica o medio ambiental de las ciudades. Y por lo tanto siempre apoyaremos iniciativas en esta línea.

Además, esta semana pasada hemos visto cómo en las grandes ciudades españolas, como Madrid o Barcelona entre otras, han tenido que tomar medidas para reducir el tráfico por la extrema concentración de contaminación que había.

Incluso en París, hace relativamente poco han anunciado que para el año 2030 estará prohibida la circulación de todos los vehículos de motor de gasolina o diesel.

Los vehículos eléctricos son, sin lugar a dudas, la solución para reducir muy notablemente la emisión de gases nocivos para las personas y el medio ambiente.

Señorías, además aquí en Cantabria a mediados de abril, un estudio sobre los puntos de recarga para los vehículos eléctricos decía que tan solo disponemos en Cantabria de 7 puntos para la recarga de coches eléctricos.

Por lo tanto, la recarga doméstica o en empresas se hace absolutamente necesaria. Por lo que vemos muy adecuado que desde las administraciones se incentive y se colabore para que se pongan estos puntos de recarga en los aparcamientos.

Hay que mencionar también que desde el 2014, que se creó el Real Decreto 1.053, obliga a que por cada 40 plazas de aparcamientos públicos de nueva construcción es obligatorio contar con al menos un punto de carga.

Desde Podemos, consideramos fundamental trabajar en esta línea de manera firme y determinada. Por lo que hemos presentado la enmienda, que ha sido transaccionada, para que el Gobierno de Cantabria cree un plan de acción y estrategia para el despliegue de infraestructura de recargas para vehículos eléctricos por toda Cantabria.



El objetivo de este Plan es convertir a Cantabria en una tierra atractiva para el vehículo eléctrico, garantizando el suministro energético de todos los usuarios por todo el territorio de Cantabria. Y así podremos reducir ese estigma que hay en la sociedad hacia los coches eléctricos sobre lo que dura la carga y donde cargar estos.

Lógicamente, un Plan de estas condiciones tendría que estar realizado en coordinación entre el Gobierno de Cantabria y los municipios y con una dotación económica para poder desarrollarse y que Cantabria alcanzara los niveles de implantación que el vehículo eléctrico tiene en otros países de Comunidad Económica Europea.

Con un Plan así de ambicioso se podría, a Cantabria, poner a la cabeza de España de las Comunidades que apuestan de manera firme hacia la necesaria transición de un modelo de energía limpia e inteligente.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Blanco.

Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra D. Juan Ramón Carrancio.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Muchas gracias Sra. Presidenta. Señorías.

Es difícil encontrar una proposición no de ley más absurda que la que han transaccionado hoy entre Ciudadanos y Podemos. Y voy a explicarles por qué creo que es absurda.

Porque a primera vista parece algo muy loable. Vamos a beneficiar las energías limpias... Miren, voy a ignorar el punto tres. Resultaría largo explicarles el por qué las energías medioambientalmente limpias todavía no pueden suponer el grueso de la electricidad del sistema eléctrico.

Deberían saber que si la carga del sistema eléctrico cae por debajo del 30 por ciento se cae toda la red. Y que hoy en día las renovables en España no nos pueden garantizar ese 30 por ciento estable.

Pero bueno, pienso que ese punto es -digamos- menos importante. Ellos se centran más en los vehículos y en los puntos de recarga para los vehículos.

La situación es la siguiente. A día de hoy, cualquier garaje privado que se construya tiene que atenerse a una normativa que le obliga a tener puntos de luz y de alimentación de corriente, Sr. Blanco; ya que el Sr. Gómez no está.

En cuanto a los garajes comunitarios. En el año 2009 se modificó la Ley de Propiedad Horizontal, hasta entonces era preceptivo pedir permiso a la comunidad para poner un punto de recarga en el garaje. A partir del 2009, no es preceptivo pedir permiso. Simplemente hay que informar.

De los garajes públicos, de los estacionamientos públicos ya ha informado usted que hay una normativa relativamente reciente.

Ustedes piden bonificaciones. Bonificaciones o bajadas de impuestos viene a ser lo mismo. Se lo informo.

Mire, hay una bonificación para el impuesto de matriculación para todos los vehículos, dependiendo de las emisiones que homologadamente produzcan. Esa bonificación puede ser de hasta el cien por cien. Y le aseguro que no es una cosa despreciable, el impuesto de matriculación es bastante dinero.

Hay otra bonificación que es la que ha autorizado a los ayuntamientos a bonificar hasta con un 75 por ciento, el impuesto de circulación a los vehículos que se muevan con energías renovables.

Pero no es que haya sólo bonificaciones, que es lo único que piden ustedes, es que hay subvenciones. Hay un plan, el plan MOVEA, que subvenciona la compra de vehículos no contaminantes. Los subvenciona tanto si se es particular con cantidades menores como si se es profesional. Con cantidades que llegan a los 18.000 por vehículo. Y subvenciona la instalación de puntos de recarga, pudiendo llegar hasta los 15.000 euros si es por recarga rápida.

Luego, además de bonificaciones, hay subvenciones. Han presentado ustedes una proposición no de ley para pedir menos de lo que actualmente hay en el mercado. ¡Vamos!, esto es imposible apoyarlo.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Carrancio.

Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra D. Víctor Casal.



EL SR. CASAL GUILLÉN: Muchas gracias, Presidenta. Señorías.

Creo que todos estamos más o menos concienciados de la necesidad de descarbonizar nuestro modelo de transporte. Al menos eso es lo que debería ser y hacia esa concienciación deberían avanzar las decisiones políticas de este y de todos los gobiernos.

Sin embargo, vistos los hechos no queda del todo claro que todos estemos en esa misma dirección. Hay quien se pone en esa foto, sí, pero porque pasaba por allí.

Supongo, Señorías, que ustedes conocen el Plan MOVEA, que ha citado el Sr. Carrancio; Plan de impulso a la movilidad con vehículos de energías alternativas. Un plan que viene desarrollándose desde 2009 y aunque ha ido cambiando de nombre y que es el encargado de ayudar a esa transición de vehículos propulsados por combustibles fósiles a los de energías renovables.

Pues bien, aquí en este Plan es donde todo queda en una bonita declaración de intenciones del Gobierno de España. Que no solo no ha sabido gestionar dicho Plan, sino que lo dota de unas cuantías simplemente irrisorias. Y esto no lo digo yo, lo dice la financiación del propio Plan MOVEA, pero también Arturo Pérez De Lucía, Director Gerente de AEDIVE, Asociación empresarial para el desarrollo e impulso del vehículo eléctrico. Quien afirma que los planes cuentan con disfunciones de hasta un año completo entre la financiación de un Plan y la entrada del siguiente, además de que los planes son cada vez menos ambiciosos. Este último dato el de cada vez son menos ambiciosos, es fácilmente contrastable.

Del MOVEA 2016 al MOVEA 2017, se ha producido un descenso de tres millones de euros, quedando una partida de 650.000 euros, para la colocación de postes de recarga a repartir entre los solicitantes de todo el país; 650.000 euros, de un total de poco más de 14 millones, con los que cuenta este Plan. Este es el compromiso que tiene el Gobierno de Mariano Rajoy con los vehículos de energías alternativas.

¿Y qué ocurre cuando sacas una subvención de una cuantía que a todas luces es insuficiente? Pues que como ha ocurrido, en tan solo dos días se agotó el presupuesto. Generándose una importante bolsa de reserva de demandantes a la espera, gente que no va a poder beneficiarse de esta subvención.

Como puede observarse, el Gobierno de España, el que tendría que ser el principal impulsor de esta medida, el que debiera ser el máximo defensor de la transición del transporte hacia la sostenibilidad, no está haciendo sus deberes otra vez.

Somos el octavo país del mundo en producción de automóviles, con lo que estamos desaprovechando un importante nicho tanto empresarial como laboral, una vez más.

Así que donde el Gobierno de España está fracasando estrepitosamente, el Gobierno de Cantabria debe estar a la altura, intentar paliar las consecuencias de tal nefasta gestión.

De momento, con la Orden de subvenciones y actuaciones de energías renovables y ahorro y eficiencia energética en Cantabria de 2016, con la que se puede optar a una subvención de un 40 por ciento de la instalación de un puesto de recarga para vehículos eléctricos. Se ha conseguido instalar siete nuevos puestos, teniendo en la actualidad 36. Treinta y seis, Sr. Blanco, no siete. Uno menos de los que tenía Asturias y siete menos, solo de los que tiene Vizcaya. Pero el doble de los que tiene León, el doble de los que tiene Palencia, o mucho más del doble de los que tiene Burgos, que son poblaciones con mucha más población que la nuestra.

Lo que nos hace pensar que cuando se liquide la Orden del 2017, que aún está en marcha, podemos ser un referente dentro del norte de España.

Por tanto, Señorías, aún sin elaborar programas, el Gobierno de Cantabria ya está dando cumplida cuenta a lo que ustedes solicitan en esta PNL. Ya existen subvenciones para tanto particulares como empresas puedan instalar sus puestos de recarga de vehículos eléctricos, en garajes comunitarios y privados. Y de hecho, la propia Ley les obliga a los aparcamientos tanto unifamiliares como colectivos, independientemente de si la titularidad es pública o privada, y que sean de nueva construcción, deberán tener las dotaciones mínimas para instalar ese punto de recarga como indica el Real Decreto 1.053, de 2014.

Ya existen ayudas para que no solo autónomos o empresas, sino también particulares, puedan sustituir sus vehículos de combustión por vehículos eléctricos, híbridos, u otros.

La INN 30/2017, puede servir para cumplimentar el Plan MOVEA. Que las fuentes de energía que proporcionan electricidad a estos puestos de recarga provenga de energías renovables o cogeneración de alta eficiencia, nos gustaría por supuesto que sí. Y desde el Grupo Socialista siempre hemos defendido que se impulsen las energías renovables. Pero



la realidad es tozuda. Y sabemos que ni el Gobierno de España promociona su utilización, más bien al contrario; la penaliza con impuestos como el ya el celeberrimo impuesto al sol, con lo que no podrían abastecerse los puntos de recarga en viviendas unifamiliares, ni aparcamientos colectivos de viviendas. Ni las empresas suministradoras parecen estar dispuestas a abandonar energía como la nuclear, que alcanza el 21,2 por ciento del total de la producción, o la del carbón que sigue siendo el 14 por ciento.

Aunque si bien es cierto, Sr. Carrancio, que la producción de renovables en este país alcanza el 42 por ciento.

Por último, que se elabore un Plan de acción y estratégico y que todo esto se lleve a la práctica, antes de final de la legislatura; pues bien, creo que ya hemos dado debida cuenta que es mejor actuar que elaborar planes. Y que en las actuaciones ya se demuestra que este Gobierno está llevando a cabo las actuaciones que ustedes reclaman durante esta Legislatura, incluso mucho antes de que trajeran a este pleno esta PNL, así que votaremos en contra de esta propuesta.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Casal.

Grupo Parlamentario Regionalista, tiene la palabra D. Francisco Ortiz.

EL SR. ORTIZ URIARTE: Muchas gracias Sra. Presidenta. Buenas tardes Señorías.

El Gobierno de Cantabria, dentro de la estrategia integral para el impulso del vehículo eléctrico e híbrido y el fomento de las infraestructuras de recarga, ha establecido un programa de actuaciones para esta legislatura, apoyando de distintas maneras el uso del mismo.

Para ello ha desarrollado diversas acciones desde el punto de vista de la promoción de la demanda; acciones por el lado de la oferta y acciones de promoción de la infraestructura.

Dentro de estas acciones, podemos destacar: por un lado, impulso y comunicación de las acciones en marcha del Gobierno de España. Como aquí ya se ha señalado, desde el Gobierno de España ya hay actuaciones que se dirigen a la potenciación del uso del coche eléctrico y del desarrollo y la implantación de las infraestructuras, para hacer las recargas de las baterías.

En una primera acción, el Gobierno de España, a través del Ministerio de la Presidencia y de las acciones de las Administraciones territoriales, regula la concesión directa de ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas y para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 2017.

Ya he mencionado aquí el Plan Movea 2017, Real Decreto 617/2017, del 16 de junio, se nos ha adelantado la fecha, para conseguir que las ventas de estos aumenten y para incentivar al mismo tiempo el uso de vehículos sostenibles.

El importe de estas ayudas estimado para este año es de 16,6 millones de euros. Me gustaría que recordasen en sus memorias esta cantidad, para hacer después una comparativa con lo que apuestan otros gobiernos de otros estados europeos; 16,6 millones de euros Plan Movea 2017.

Y también dentro de estos 16,6 millones es significativo yo creo la cantidad que se dedica a la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, 560.000 euros. Yo no sé si tenemos bailadas las cifras el Portavoz del Partido Socialista y el Portavoz que les habla, el Portavoz del Partido Regionalista, en cualquier caso sean 560.000 o 650.000, irrisorio, ¡irrisorio! para la potenciación de la instalación de postes en lugares públicos, en lugares privados allá donde sea, para recargar los vehículos eléctricos.

Una segunda acción del Gobierno de España se refiere a la publicación en el Boletín Oficial del Estado, Real Decreto 1,053/2014, del 12 de diciembre, por el que se aprueba la nueva instrucción técnica complementaria ITC-BT52, plan técnico, instalaciones con fines especiales, infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos. Esto es de obligado cumplimiento, de obligado cumplimiento. Por eso aquí alguien ha dicho que esto es un poco redundante, que esta PNL que nos traéis hoy aquí los Grupos Podemos y Ciudadanos es redundante, porque esto es de obligado cumplimiento, no hace falta traer un PNL al Parlamento de Cantabria.

Pues bien, hay que destacar que esta ITC afecta a todas las nuevas infraestructuras para la recarga de vehículos eléctricos, que se ejecuten a partir de su entrada en vigor, 31 de junio de 2015; ya llevamos dos años.

Para todos los nuevos edificios, o establecimientos, exigen distintas dotaciones mínimas para recargas de vehículos eléctricos: en viviendas unifamiliares, en aparcamientos o estacionamientos colectivos, en edificios de régimen de propiedad horizontal, en aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresa, en aparcamientos o estacionamiento públicos permanentes.



Así mismo, en la vía pública deberán efectuarse las instalaciones necesarias para llevar suministro a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos, que estén previstas en los planes de movilidad sostenible, municipales o supramunicipales.

Vamos ahora a las acciones que ha emprendido el Gobierno de Cantabria, concretamente la Consejería de Innovación, Industria, Turismo y Comercio, a través de la Orden INN/30, 2017, de 28 de junio, por la que se aprueba para el año 2017 la convocatoria de subvenciones a actuaciones de energía renovables, ahorro y eficiencia energética.

Esta Orden incentiva la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos mediante una subvención de hasta el 40 por ciento de la inversión realizada. Que incluye, además del punto de conexión donde se conecta el vehículo para su recarga: la obra civil, las instalaciones, el cableado y su instalación desde el cuadro eléctrico del que deriva el circuito hasta el punto de conexión. Es decir, la total y absoluta completa obra necesaria para instalar estos puntos de recarga.

En el año 2016, se subvencionaron en estaciones de servicio, en siete estaciones de servicio de nuestra Comunidad Autónoma, la instalación de otros tantos puntos de suministro para vehículos eléctricos: Siete unidades, que se suman y hacen un total cercano a 40 unidades de recarga en Cantabria.

Tenemos que reseñar la necesidad de mejorar el actual modelo de ayudas y los impuestos que gravan a la adquisición de este tipo de vehículos a través de los planes MOVEA.

Desde nuestro punto de vista es imprescindible que se asegure la continuidad de estos planes, que se aumente la partida presupuestaria significativa cada año, tanto para la adquisición de vehículos eléctricos o híbridos como para el fomento de las infraestructuras básicas para la recarga de las baterías.

Ahora bien, es el Gobierno de España el primero que tiene que apostar de forma decidida por el cambio de concepto en los términos de movilidad sostenible. Al igual que lo han estado haciendo, o que lo están haciendo otros países europeos de primer orden, en cuanto a desarrollo tecnológico y económico. Baste citar que Alemania tiene un parque de 30.000 vehículos eléctricos y tiene como objetivo llegar a 1.000.000 en 2020. Ahora bien, ha puesto para ello un sistema de ayudas de 1.200 millones de euros; comparémoslo con los 16,6 -repito- 1.200 millones de euros.

Reino Unido, lanzó en 2014 un Plan de 850 millones de euros, para impulsar la industria de los vehículos de energías alternativas con mediadas para desarrollar la I+D+i de la industria, para puntos de recarga ultrarrápidos, para autoridades locales, y para la compra de vehículos eléctricos para taxis y autobuses urbanos.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Sr. Ortiz...

EL SR. ORTIZ URIARTE: Voy acabando.

Por último, citar Noruega, que a pesar de contar con una industria petrolera fuerte; es decir, igual que España; está llevando el liderazgo en el impulso de la industria del vehículo eléctrico.

Bien. Con todo lo expuesto aquí, entenderán que desde el Grupo Regionalista no estamos a favor de la aprobación de esta PNL.

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Ortiz.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra D. Eduardo Van den Eynde.

EL SR. VAN DEN EYNDE CERUTI: Gracias Sra. Presidenta. Buenas tardes.

Bien, a mí también me había llamado la atención esta proposición no de ley que es absolutamente bienintencionada y con la que puedo estar de acuerdo en los aspectos de los que se tratan. Pero me da la sensación de que es poner el carro delante de los bueyes.

Porque el problema ahora mismo para bajar las emisiones de CO2, no es precisamente fomentar el uso del vehículo eléctrico, sino la propia producción de la energía. Es decir. Lo único que estamos haciendo es modificar dónde contaminamos.

Son medidas que van a favorecer la bajada de la contaminación en las ciudades con el uso del vehículo eléctrico, pero estamos desplazando la producción de la energía. Se va a seguir utilizando combustibles fósiles; con lo cual al final, realmente, poco estamos haciendo, señores. Esto está muy bien, está muy bien intencionado; fíjese que le digo que lo



vamos a apoyar, a diferencia del Sr. Carrancio que ha mantenido un discurso similar al que he mantenido yo. Pero bueno, me parece realmente, o nos parece un brindis al sol.

Hombre, yo creo que aparte de que aquí, y me lo tienen que entender como una ironía, dan ganas a veces de que pidamos que nos apliquen el 155. E que dan ganas que nos lo apliquen, porque le echamos siempre la culpa al Gobierno de España de todo. Con lo cual, la verdad, no sé para qué tenemos autogobierno.

Porque aquí el gran problema, el gran problema de las energías renovables le tenemos y le ha generado este Gobierno. Este Gobierno que durante ocho años se enfrascó en el procedimiento que todos conocemos, que impidió el desarrollo de las energías eólicas, cuando se podía hacer un desarrollo y encima existían las primas para el desarrollo. E siguiente Gobierno, se tuvo que dedicar cuatro años a deshacer el entuerto; que hasta el propio Gobierno actual ha reconocido que ha generado un marco legal que permitiría ese desarrollo y ahora no hay el desarrollo. Porque me gustaría saber qué se está haciendo en esa materia por parte de nuestro Gobierno, porque eso sí que es importante. La producción de la energía, más que el consumo.

Y además también le voy a decir una cosa. Uno de los problemas que tiene España, fundamentalmente, es que tenemos unos parques automovilísticos más antiguos de Europa, con una prevalencia además del diesel enorme.

Y simplemente con fomentar el cambio, y a incentivar el cambio de los vehículos, la modernización por tecnologías, incluso utilizando combustibles ordinarios como la gasolina, pero con motores eficientes y de bajas emisiones, ya estábamos contribuyendo realmente a un saldo neto mucho más bajo en cuanto a lo que se refiere a las emisiones de CO<sub>2</sub>, a la atmósfera.

Quiero decir que no es tener 36 enchufes en Cantabria, no es un logro, Sr. Casal; 36 enchufes en Cantabria son pocos enchufes, Y no creo yo que se note mucho en el calentamiento global del planeta que haya 36 coches eléctricos que se puedan enchufar en Cantabria a un enchufe. De verdad que no lo creo.

Independientemente, como es bonito, es bienintencionado, pues por qué no vamos a votar a favor. Porque efectivamente sí, en fin, ésta es una proposición no de ley de esas que va a ir al quesito del Sr. Pedro Hernando: de las no cumplidas, porque es que ni falta que hace en este caso, ni falta que hace. Entonces, para que le engorde el quesito del gráfico: de las no cumplidas, pues la vamos a aprobar.

Pero yo les digo, ¡hombre! si tenemos ahora mismo una situación maravillosa como va a ser la negociación de los Presupuestos; qué momento más adecuado para estando el Gobierno en minoría, no imponerlo en los Presupuestos, sino negociarlos con ellos y que haya un presupuesto realmente de consenso de todas las fuerzas.

Y ahí sí se pueden contemplar este tipo de medidas y muchas otras que harían falta para que esto tuviese una mínima utilidad.

Lo que pasa es que esto tiene también su interés. Pero su interés morboso; es decir, saber quién saldrá este año al rescate del Gobierno. A quién le dirán aquello de: qué bueno que viniste. Porque a Podemos ya se lo dijeron un año, a Ciudadanos otro ¿quién será este año?

Muchas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): A usted Sr. Van den Eynde.

Tiene la palabra D. Rubén Gómez, en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, para fijar definitivamente su posición.

EL SR. GÓMEZ GONZÁLEZ: Muchas gracias Sra. Presidenta. Señorías.

Es usted muy bien intencionado, Sr. Van den Eynde porque sigue hablando que el Gobierno está en minoría, tiene usted mucha buena intención.

Antes de nada dos cuestiones puramente técnicas, acerca de lo que dice usted de derivar la actuación a la producción de energía en vez de a lo que es el parque automovilístico.

Yo creo que lo he comentado alguna vez desde esta tribuna pero les recuerdo que las necesidades energéticas de un país, estos quesitos de verdad con fuente y bibliografía, se reparten de la siguiente manera: un cuarto de las necesidades es la producción de energía eléctrica; otro cuarto es la calefacción y una mitad, toda una mitad es el sector del transporte, es decir, pequeños cambios en el sector del transporte conllevan a grandes cambios en lo que son las necesidades energéticas de un país.



Precisamente por eso actuar a favor del coche eléctrico, del coche híbrido, supone grandes cambios por la proporcionalidad en lo que son las necesidades energéticas y la dependencia con los hidrocarburos.

En otro orden de cosas también mencionar, hablamos de energías renovables en la medida de lo posible. Ahora mismo en este país hay gran capacidad de producción a través de energías renovables, solamente desde la ignorancia más profunda se puede afirmar que esto no es así, si éstas se reducen a un 30-40 por ciento es entre otras cosas debido a que parte de la producción de energías no renovables como puede ser la energía nuclear, pues una central nuclear no le das a un botón y se enciende y se apaga, con lo cual hay que mantenerlas permanentemente en actividad y esto supone aproximadamente el 30 por ciento de la producción o de las necesidades energéticas diarias de un país que por supuesto oscila.

En este sentido las energías renovables sí se pueden modular, sí se pueden adaptar a las necesidades de cada momento, de ahí que hablamos de que en determinados días se aplican más o se utilizan más renovables y en otros días se utilizan menos, precisamente a la flexibilidad que estas aportan.

Y dicho todo esto y hecho el apunte técnico, quiero agradecer tanto a Podemos como al Partido Popular que apoyen esta propuesta.

Sí he de decir dos cuestiones, por un lado Sr. Ortiz, no he entendido por qué votan en contra, porque en la segunda intervención de esta tarde del PRC sobre esta propuesta, me ha parecido que estaba bastante alineado con mi propuesta. Por lo tanto, no lo he entendido.

Y lo que sí de verdad me preocupa es que el Partido Socialista entienda que no haya que planificar las cosas, que no hay que desarrollar estrategias, que aquí se trata de sacar una línea de dinero y darlo a espaldas; ¡claro!, luego llega el problema del Plan edífico. Por poner un ejemplo: que no planificamos, lo soltamos allí, de aquella manera. Lo llamamos Plan porque nos gusta llamarlo Plan y luego viene la justicia y te lo tumba.

¿Por qué? Porque no se desarrolla el Plan, no se desarrolló una estrategia. Y si no se hacen estas cosas lo que tendremos es un sistema poco eficiente y malgastaremos el dinero de todos los cántabros, que a veces se nos olvida que es de todos los cántabros.

Y para terminar, esto también es el cuento de la lechera permanentemente. Ya el Consejero Martín, cuando era Consejero de Medio Ambiente, la anterior vez que estuvo en el Gobierno, llevó adelante una acción sobre las motos eléctricas. Al final ni motos eléctricas ni planes ni acción ni nada de nada de nada.

Lamento que no apoyen esta propuesta, lo lamento profundamente. Lamento profundamente que este Gobierno esté en contra de desarrollar planes y estrategias, lo lamento profundamente y muchas gracias nuevamente a los Grupos que sí han apoyado.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias Sr. Gómez.

Señorías, procedemos a la votación de la proposición no de ley número 191, con la incorporación, con la propuesta de resolución es la derivada de la enmienda transaccional del Grupo Mixto y del Grupo Podemos.

¿Votos a favor?, ¿votos en contra?; ¿abstenciones?, no hay.

Resultado.

LA SRA. VALDÉS HUIDOBRO: Diecisiete a favor, dieciocho en contra.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Queda rechazada con diecisiete votos a favor y diecisiete votos en contra. Con diecisiete votos a favor y dieciocho votos en contra, perdón.