



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 282

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 16

celebrada el martes 12 de marzo de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora secretaria general de Transportes (Librero Pintado), para:

- Que informe del Plan de Racionalización del Transporte Ferroviario aprobado por el Consejo de Ministros el 28 de diciembre de 2012, en especial lo relacionado con los servicios ferroviarios de Galicia. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000512) 2
- Que informe del Plan de Racionalización del Transporte Ferroviario aprobado por el Consejo de Ministros el día 28 de diciembre de 2012. A petición de los grupos parlamentarios Mixto y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 213/000519) 2
- Que explique las afecciones en la Comunidad Autónoma de Aragón del Plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia, aprobado en el Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012, dado el malestar social generado en las comarcas aragonesas afectadas por la amenaza de cierre de líneas y servicios del ferrocarril convencional. A petición de los grupos parlamentarios de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural y Mixto. (Número de expediente 213/000536) 2
- Informar sobre la racionalización de los servicios ferroviarios. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/000839) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la sesión convocada de la Comisión de Fomento. Como sus señorías conocen, el orden del día es la celebración de una comparecencia a cargo de la secretaria general de Transportes, para que informe sobre el Plan de Racionalización del Transporte Ferroviario. Desarrollaremos la Comisión con una intervención por parte de la secretaria general sin límite de tiempo alguno para a continuación dar la palabra a los grupos parlamentarios para que fijen posición, siguiendo el orden de menor a mayor. Con estas informaciones comenzamos la sesión, y doy la palabra a doña Carmen Librero para que evacue esta comparecencia.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Gracias, señor presidente.

Comparezco hoy ante esta Comisión para informar sobre el proceso de racionalización de los servicios ferroviarios de media distancia convencional que el Gobierno ha establecido en el acuerdo de Consejo de Ministros del pasado 28 de diciembre de 2012, según lo dispuesto en el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. Esta comparecencia a petición propia aglutina, según acuerdo de Mesa y portavoces, las comparecencias solicitadas por varios grupos parlamentarios en relación con el mismo asunto. Por tanto, dedicaré mi intervención inicial a realizar una descripción detallada sobre el proceso de racionalización contemplado en su conjunto, pero si surgiera alguna cuestión particular sobre la afección de este proceso a algún territorio en concreto podré aclararla en mi turno de réplica. Al inicio de mi intervención realizaré una breve presentación de la situación del transporte ferroviario de viajeros de media distancia existente en la actualidad; describiré los objetivos que han guiado este proceso de racionalización de obligaciones de servicios ferroviarios de media distancia convencionales. A continuación detallaré los resultados que se han obtenido tras dicho proceso. Me detendré en las próximas actuaciones que vamos a llevar a cabo para garantizar la eficiencia de los servicios ferroviarios, para finalizar con algunas conclusiones.

Para comenzar, me parece oportuno definir claramente cuáles son los servicios ferroviarios de transporte de viajeros de media distancia. Se trata de aquellos servicios que unen capitales de provincia o poblaciones importantes, realizando varias paradas intermedias en su recorrido. Estos servicios tienen, por lo tanto, una importancia significativa en facilitar la movilidad de personas y en garantizar la cohesión territorial, pero también resultan clave en el desarrollo socioeconómico de nuestro país. Debido a su trascendencia socioeconómica, los servicios ferroviarios de transporte de viajeros de media distancia son, junto a los servicios de cercanías, los únicos servicios ferroviarios sometidos a obligaciones de servicio público. Como sus señorías conocen, la normativa comunitaria, el Reglamento de la Comisión Europea 1370/2007, define las obligaciones de servicio público como aquellas exigencias establecidas por las autoridades competentes a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución. De esta forma, al declarar una obligación de servicio público sobre un servicio se garantiza su prestación y se asegura su financiación. Para ello, los presupuestos del Estado dedican más de 450 millones de euros al año a financiar las obligaciones de servicio público declaradas en el sector ferroviario. Para poder comprender la relevancia de los servicios a los que nos referimos y del proceso de racionalización realizado, es bueno conocer sus principales magnitudes. Así, Renfe presta al año más de 167.000 circulaciones en servicios de media distancia convencional, en un total de 118 relaciones, que realizan paradas en un total de 787 estaciones o apeaderos, y son utilizados por más de 16 millones de viajeros, con un coste por viajero de unos 10,9 euros por pasajero. Con el fin de poder establecer una comparación, me gustaría señalar que los 11 núcleos de servicio de cercanías, que también son competencia de la Administración del Estado, transportan al año más de 306 millones de viajeros, con un coste de 0,79 euros por cada uno de ellos, una cantidad casi 13 veces menor. También me parece innecesario precisar a qué servicios ferroviarios se ha dirigido el plan de racionalización. Este plan se ha dividido en dos fases: la primera fase culminó con la adopción del acuerdo del Consejo de Ministros del 28 de diciembre de 2012, y corresponde a la racionalización de los servicios de media distancia sobre la red convencional. La segunda fase de este proceso abarcará los servicios de media distancia que se prestan sobre la red de alta velocidad, conocidos comercialmente como los servicios Avant, así como los servicios prestados sobre la red de ancho métrico que hasta el pasado mes de diciembre prestaba FEVE. Esta segunda fase de la racionalización culminará mediante la designación por parte del Consejo de Ministros de cuáles de estos servicios se someten a obligaciones de servicio público, algo que se producirá antes del 30 de junio de este año. Por último, los servicios de cercanías no están afectados por este plan de racionalización, en la medida en que ya están sometidos en su totalidad a obligaciones de servicio público.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 3

Ahora paso a centrarme en el análisis de los servicios ferroviarios de media distancia convencional, que es el objeto de esta comparecencia. En estos servicios se puede observar que algunos de ellos muestran importantes ineficiencias que merman su rentabilidad social y económica. Así, el 51,7% de los trenes, circulaciones, presentan un aprovechamiento inferior al 15% respecto a las plazas-kilómetro ofertadas. Se trata, por tanto, de servicios de baja ocupación, donde por cada euro que paga el viajero el Estado aporta más de 6,2; de media, el billete de estos servicios cuesta unos 4,5 euros y el Estado por cada billete paga cerca de 28 euros. Del análisis detallado de estos servicios se observa en muchos casos que la baja ocupación se produce porque el ferrocarril no resulta competitivo frente al transporte por carretera, ya que este es más atractivo o en tiempos o en precio del billete o en ambos. Además de la existencia de servicios de baja ocupación, también se detectan estaciones o apeaderos de servicios de media distancia con tráfico nulo o muy reducido. A modo de ejemplo, se han detectado 172 estaciones o apeaderos (que suponen un 21,8% del total) que tuvieron menos de un viajero diario medio de subida o bajada en un tren de media distancia. También hay 163 casos (el 20,7%) de estaciones o apeaderos que tuvieron entre uno y cinco viajeros diarios de media. Mantener estas paradas supone un coste económico, y también medioambiental, importante, porque el mayor consumo de combustible se realiza en los procesos de frenado y arranque del tren, y además se aumenta el tiempo de viaje para el resto de los pasajeros entre 3 y 5 minutos por parada. Con la situación de partida que acabo de describir, el Real Decreto-ley 22/2012 estableció que antes del 31 de diciembre el Ministerio de Fomento debería elevar al Consejo de Ministros una propuesta para la declaración de servicios de media distancia como obligaciones de servicio público. El ministerio ha dado cumplimiento a este mandato elevando al Consejo de Ministros un plan de racionalización basado en el objetivo fundamental e irrenunciable de garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos, pero hacerlo dentro de una oferta multimodal que considere servicios ferroviarios de media distancia y también servicios regulares de transporte por carretera, de manera que se apueste por aquel modo que sea más eficiente para cada caso y por aquel que suponga un menor coste para el conjunto de la sociedad, asegurando siempre los mayores estándares de calidad y seguridad en la prestación del servicio. Además se han analizado todas las medidas viables para la mejora de la eficiencia de los servicios ferroviarios. De esta manera se han introducido sinergias y medidas de optimización. Algunas de estas medidas han sido, por ejemplo, mejoras en los horarios, la optimización del material rodante o las sinergias entre los trenes de largo recorrido.

Para asegurar la consecución de los objetivos marcados, el diseño del plan de racionalización se ha basado en una metodología sólida y en la utilización de datos objetivos y rigurosos; así, se ha realizado un análisis pormenorizado de todos los servicios y paradas, como iré detallando. La metodología quedó definida a partir de un estudio realizado por la empresa Ineco para el Ministerio de Fomento, por el cual se comparaba la eficiencia de cada relación ferroviaria con la eficiencia de prestar el mismo servicio con modos alternativos, es decir transporte por carretera, que el viajero utilizaría de no existir el sector ferroviario. Es relevante incidir en este punto, en que la eficiencia considerada para la comparación no se limita al plano económico, sino que se ha evaluado también la eficiencia social y medioambiental de cada uno de los modos de transporte. Se utiliza, por tanto, una metodología que internaliza los costes externos tanto del ferrocarril como de las alternativas por carretera, considerando parámetros como el coste de emisión de gases de efecto invernadero, los accidentes de tráfico, el ruido, el impacto sobre la naturaleza; parámetros en los que normalmente el ferrocarril es el modo más beneficiado. Los criterios han sido: para la eficiencia medioambiental se han tenido en cuenta ahorros de costes medioambientales que ofrece el ferrocarril debido a sus menores emisiones de gases de efecto invernadero. En cuanto a la eficiencia social, se han tenido externalidades negativas, que normalmente predominan en los transportes por carretera, tales como accidentes, ruidos e impacto en la naturaleza. Para la eficiencia económica se estudia el coste monetario por cada viajero-kilómetro transportado en cada modo. Teniendo en cuenta estos parámetros, se comparan finalmente los costes medioambientales, sociales y económicos de cada viajero-kilómetro transportado en los servicios ferroviarios de media distancia frente a los que tendrían los modos alternativos por transporte por carretera, es decir autobús o vehículo privado. Para el cálculo de cada uno de estos costes se adoptan valores que determinó la Universidad alemana de Karlsruhe en un estudio realizado para la Unión Internacional de Ferrocarriles y que ha sido ampliamente utilizado en otros estudios europeos. Estos valores se han adaptado a la realidad de los servicios existentes en nuestro país. Otro parámetro a tener en cuenta en el análisis de comparación de los costes es el modelo de sustitución modal que se aplica. Así, el estudio realizado asume que los viajeros que hoy viajan por ferrocarril se repartirían en su totalidad entre los dos modos de transporte terrestre (autobús, vehículo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 4

privado). Para conocer el reparto entre ambos modos se han utilizado resultados de una encuesta a usuarios de trenes de media distancia que realizó la Dirección General de Transporte Terrestre y que concluye que un 60% de estos usuarios no disponen de vehículo privado, por lo que este porcentaje de viajeros utilizaría el autobús. Del otro 40% restante, que dispone de coche propio, se estima que una parte continuaría prefiriendo el transporte público y también utilizaría el autobús. Así se llega a la hipótesis empleada para el análisis de que el 70% de los usuarios del ferrocarril utilizaría el autobús como modo alternativo, frente a un 30% que usaría su vehículo particular.

Con todos los parámetros que he descrito, tanto de costes contemplados como de reparto multimodal, se compara finalmente la eficiencia que actualmente alcanza la relación ferroviaria frente a la que tendría la hipotética sustitución de este transporte por sus modos alternativos. Analizando la eficiencia entre ambos modos se llega al siguiente resultado: con índices de aprovechamiento superiores al 20%, el ferrocarril resulta claramente más eficiente que el transporte por carretera; recordemos que no solo en términos económicos sino también en costes medioambientales y sociales. Con índices de aprovechamiento que se sitúan entre el 15% y el 20%, el ferrocarril puede resultar también más eficiente que los modos alternativos, pero esto dependerá de que intervenga algún otro factor, por ejemplo, que el servicio ferroviario se preste con una alta recurrencia; es decir, un alto porcentaje de sus usuarios utilizan el servicio de media cinco veces por semana, lo que indica su alto valor social por ser utilizado para desplazamientos diarios de trabajadores o estudiantes. Finalmente, con índices de aprovechamiento inferiores al 15%, el ferrocarril resulta claramente más ineficiente en cuanto a costes sociales, económicos y medioambientales si se compara con los modos alternativos. Es decir, para índices de aprovechamiento bajos, las soluciones alternativas del transporte por carretera son más eficientes para el conjunto de la sociedad. Todo el análisis que acabo de describir se realizó en el plan teórico utilizando datos del año 2010.

En una segunda etapa, los resultados del análisis se trasladaron a Renfe, quien evaluó y actualizó los datos a 2011, con lo que se consiguió acercar las conclusiones obtenidas a la realidad de cada una de las relaciones ferroviarias. Así se analizaron las cifras de oferta y demanda, los costes y rentabilidad de cada una de las relaciones ferroviarias y de sus alternativas mediante la oferta de transporte por carretera. Con este estudio se consigue, pues, evaluar el grado de eficiencia de cada uno de los servicios de media distancia convencional. Es a partir de todo este análisis del que se elabora el plan de racionalización; no obstante, la elaboración del plan tiene aún una última fase. Una vez finalizado el estudio teórico y su actualización por parte de Renfe, el Ministerio de Fomento actuó con máxima transparencia y buscando el máximo nivel de consenso para establecer la relación definitiva de los servicios que iban a ser sometidos a obligaciones de servicio público, por lo que mantuvimos cauces de comunicación fluida a lo largo de todo el proceso tanto con comunidades autónomas como con los representantes sindicales del sector. En concreto se han mantenido hasta tres rondas de reuniones entre los representantes del ministerio, Renfe y las comunidades autónomas afectadas, de manera que pudieran ser partícipes en este proceso.

La primera ronda de reuniones se celebró en noviembre de 2012; el ministerio expuso a las comunidades autónomas la metodología utilizada para el análisis de la rentabilidad de la prestación de los servicios ferroviarios de media distancia. Las comunidades autónomas tuvieron entonces la oportunidad de trasladar al ministerio sus observaciones al estudio realizado, lo que sin duda contribuyó a enriquecer el proceso y permitió considerar todas las casuísticas con mayor detalle, evaluando los impactos de cada decisión y adecuando los resultados a la realidad social de cada relación ferroviaria. En la segunda ronda de reuniones, mantenida ya en el mes de diciembre de 2012, se analizaron los resultados concretos para cada una de las relaciones ferroviarias de cada comunidad autónoma, y la oferta alternativa mediante el transporte de carretera disponible. En este punto se solicitó a las comunidades autónomas su colaboración para que en aquellos casos en que la oferta de transporte ferroviario de media distancia fuera a disminuir continuara garantizándose la conectividad, utilizando para ello tanto las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera estatales como las autonómicas, que frecuentemente tienen una mayor capilaridad, por tanto mayor facilidad de acceso a dar cobertura a las poblaciones de menor tamaño. En este mismo periodo el Ministerio de Fomento mantuvo también un canal de comunicación abierto con los representantes sindicales del sector, mediante la celebración de sendas reuniones entre los meses de noviembre y diciembre de 2012. En dichas reuniones el ministerio trasladó a los representantes sindicales los objetivos que guiaban el proceso y la metodología utilizada, y estos tuvieron la oportunidad de realizar observaciones y trasladar al ministerio sus inquietudes. Al igual que en las reuniones con las comunidades autónomas, este contacto resultó sin duda muy positivo y contribuyó a enriquecer el diseño del plan. Como fase final de todo ese proceso, tras la aprobación del listado de relaciones ferroviarias de media

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 5

distancia convencional que quedan sujetas a obligaciones de servicio público mediante el acuerdo de Consejo de Ministros del pasado 28 de diciembre, se está manteniendo actualmente una tercera ronda de reuniones con las comunidades autónomas para, junto a ellas, definir los hitos del plan de implantación de las medidas de racionalización adoptadas. De esta forma se garantiza que la puesta en marcha de estas medidas se efectúa en plena coordinación con las distintas administraciones.

Tras realizar todo el análisis teórico y contraste de resultados con Renfe y con las comunidades autónomas y los representantes sindicales que acabo de detallar, el Ministerio de Fomento ultimó su plan de racionalización de los servicios de media distancia convencional, que elevó al Consejo de Ministros para su consideración. Me gustaría resaltar en este punto que, si bien el estudio teórico estableció que el 20% era el umbral de ocupación a partir del cual el ferrocarril resultaba claramente más eficiente que sus alternativas, al analizar en detalle cada una de las relaciones ferroviarias se tuvieron en cuenta factores adicionales, por ejemplo el índice de cobertura de la relación ferroviaria, las dificultades orográficas (que en algunos casos imposibilitan la oferta alternativa de transporte por carretera), la recurrencia que presentan los servicios (a la que ya me he referido), la densidad de las poblaciones cubiertas por los servicios, y otros. Al incluir estas consideraciones en el análisis, el criterio general que finalmente se adoptó fue mucho más beneficioso para el ferrocarril que lo que indicaba el estudio teórico. Así, todas aquellas relaciones ferroviarias que mostraron un aprovechamiento superior al 15% se declararon obligaciones de servicio público; en las relaciones que ostentaban un nivel de aprovechamiento entre el 10% y el 15% se estudiaron todas las medidas posibles para mejorar la eficiencia de la relación; si con estas medidas que a continuación voy a detallar se alcanzaba el 15%, la relación se declaraba también de obligación de servicio público. Finalmente, aquellas relaciones claramente ineficientes que no cumplían ninguno de los requisitos anteriores no han sido declaradas obligaciones de servicio público, ya que en estos casos los modos alternativos del transporte por carretera resultan más eficientes de modo global. Con estos criterios se elaboró el plan de racionalización, y dicho plan es la base del acuerdo que adoptó el Consejo de Ministros en su reunión del 28 de diciembre, por el que se fijan los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia competencia de la Administración General del Estado, y que quedan sometidos a obligaciones de servicio público.

Como resultado, se han declarado obligaciones de servicio público sobre un total de 88 relaciones de media distancia repartidas por todo el territorio. Asimismo, se establece que la declaración de obligación de servicio público debe ser revisada cada dos años. Esto permitirá mantener el listado de obligaciones de servicio público adaptado a la realidad de cada momento y teniendo en cuenta las novedades que se puedan producir (por ejemplo, entrada en funcionamiento de nuevas infraestructuras en los siguientes años), que hagan más atractivos los servicios ferroviarios frente a sus alternativas. También resulta preciso aclarar que muchas de las relaciones que han dejado de considerarse obligación de servicio público quedan incluidas en otras relaciones; es decir, que en estos casos las conexiones ferroviarias se mantienen como obligación de servicio público aunque utilizando trenes de otra relación normalmente más extensa. Por ello, son muy excepcionales los tramos en los que, como resultado del proceso de racionalización, se suprime totalmente el servicio ferroviario de media distancia. Como ya he indicado, en todos los casos en los que se ha suprimido la relación ferroviaria de media distancia se da respuesta a las necesidades de movilidad de los ciudadanos de las poblaciones afectadas a través de una oferta alternativa de transporte por carretera, bien a través de las concesiones de autobuses de competencia estatal, bien a través de las concesiones autonómicas. En la actualidad el Ministerio de Fomento trabaja con todas las comunidades autónomas afectadas, y del análisis realizado se desprende que la mayoría de las poblaciones que perderían el servicio ferroviario de media distancia ya cuentan con un servicio alternativo en autobús, y en las que este servicio no existe se reforzará la oferta mediante la modificación puntual de las concesiones estatales o autonómicas, según resulte más apropiado en cada caso.

A lo largo de todo este proceso, y antes de proponer la supresión parcial o total de un servicio ferroviario, se ha estudiado la posibilidad de reorganizarlo de acuerdo a lo que mejore sus parámetros de eficiencia, como he comentado antes. Para ello, me gustaría señalar distintos aspectos que se han tenido en cuenta: por un lado, la utilización de trenes de larga distancia para la prestación de servicios de media distancia convencional (de esta forma se obtienen sinergias aprovechando el exceso de capacidad de trenes de larga distancia, lo que supone una reducción económica y un mejor ajuste oferta-demanda que permite mantener las oportunidades de viaje en muchos trayectos); por otro lado, la reducción del nivel de oferta (se reducen aquellas frecuencias que presenten menor aprovechamiento, lo que aumenta la ocupación media del servicio y minimiza el impacto al ciudadano). Otras medidas de eficiencia, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 6

ejemplo, son la optimización del material rodante, la reorganización global de la oferta sobre un conjunto de relaciones buscando sinergia, y cambios de origen o destino, o la mejora de horarios. Además se han considerado recientes entradas en funcionamiento de infraestructuras, como ha sido el caso de la estación Goya en Zaragoza, cuya entrada en funcionamiento ha propiciado un aumento considerable de aprovechamiento en algunas relaciones.

Como indicaba al inicio de mi intervención, las ineficiencias en las relaciones de media distancia no solo se dan en los servicios en sí, sino también en las paradas de tráfico reducido. Por ello, además de estas actuaciones sobre los servicios también se han introducido medidas de racionalización en las paradas de trenes de media distancia que tuvieron un tráfico casi nulo. En primer lugar, los trenes de media distancia dejarán de efectuar parada en aquellas estaciones o apeaderos que han tenido menos de un viajero al día de media subido o bajado de la estación. Como indiqué anteriormente, se han detectado 172 casos en todo el territorio en este caso. En segundo lugar, en aquellas estaciones que tengan entre uno y cinco viajeros al día de media en los servicios de media distancia se realizará una única parada por sentido y día. De esta forma se mantiene la conexión en estas paradas pero se adapta la oferta a la demanda, lo que permite ahorrar costes de operación del tren, ya que es un ahorro en combustible entre el frenado y el arranque y además se mejora la competitividad del ferrocarril al mejorar los tiempos de viaje para el resto de la mayoría de los viajeros que usan esa relación. En aquellas poblaciones afectadas por la racionalización de paradas de los trenes de media distancia también se garantizará la movilidad de la población. Quisiera aclarar que la mayoría de las poblaciones afectadas ya cuentan o bien con un servicio de cercanías (que se mantiene), o bien con un servicio de autobús alternativo; no obstante, donde no existan estos servicios se está trabajando ya en reforzar las concesiones de autobuses con plena coordinación entre el ministerio y las comunidades autónomas, como ya he indicado anteriormente. Para poder evaluar el impacto en los viajeros por las medidas adoptadas, querría indicar que en cifras globales se ha mantenido el 80% de las oportunidades de viajes en servicios de media distancia, y el porcentaje de demanda afectada es inferior al 6%. Además, donde no ha sido posible mantener la conexión ferroviaria de media distancia se garantizará, como he dicho, la movilidad a través de concesiones de transporte.

Para la introducción coordinada de todas estas medidas anteriormente mencionadas, el propio texto del acuerdo del Consejo de Ministros prevé un periodo de implantación de seis meses. En este periodo el Ministerio de Fomento, como ya también he mencionado, está celebrando reuniones con Renfe Operadora y las comunidades autónomas para garantizar la implantación ordenada de cada una de las medidas, coordinando adecuadamente el ajuste de los horarios o la introducción de los refuerzos en las concesiones de transporte por carretera. Este mismo acuerdo del Consejo de Ministros establece también que antes del 30 de septiembre de 2013 el Ministerio de Fomento debe establecer con Renfe Operadora el contrato de servicio público en el que se reflejen las condiciones de prestación de cada uno de los servicios sometidos a obligación de servicio público y la compensación que abonará el ministerio. Asimismo, el acuerdo prevé que si alguna comunidad autónoma tuviera interés en la prestación de un servicio ferroviario de viajeros sobre alguna de las relaciones que no han sido declaradas de obligación de servicio público por la Administración General del Estado, dicha comunidad autónoma podrá formalizar el correspondiente contrato con Renfe Operadora asumiendo la financiación del déficit de explotación de dicho servicio. Por último, el acuerdo establece que antes del próximo 30 de junio el Consejo de Ministros se pronunciará sobre los servicios ferroviarios de transporte de viajeros prestados sobre la red de ancho métrico y sobre los servicios de media distancia sobre las redes de altas prestaciones, los servicios Avant, que quedarán sometidos a obligaciones de servicio público. El ministerio ya está trabajando en la definición de estas nuevas obligaciones de servicio público, para lo cual se respetará la misma metodología que se ha seguido para los servicios de media distancia convencionales. Se contactará de nuevo con la participación de las comunidades autónomas implicadas.

Señorías, concluyo ya mi intervención. Me gustaría simplemente volver a incidir en el objetivo que ha guiado todo este proceso y que ya he descrito, y no ha sido otro que el de asegurar la movilidad de los ciudadanos, pero utilizando el modo más eficiente y posible para cada caso, tanto en el plano económico como en el social y el medioambiental. Desde este principio hemos buscado mecanismos que eliminen las ineficiencias, hemos considerado soluciones de movilidad alternativas y hemos garantizado que la solución adoptada se mantenga optimizada a lo largo del tiempo mediante la revisión bianual de las obligaciones de servicio público. Allí donde el ferrocarril es el transporte más competitivo se mantiene, pero donde la movilidad se garantiza de forma más eficiente por los servicios de transporte regular por carretera no tiene sentido mantener la duplicidad, que implica costes para todos los ciudadanos. Incluso en las relaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 7

en las que el ferrocarril se mantiene como obligación de servicio público también se introducen mejoras, medidas de mejora de la eficiencia que resulten necesarias, como mejora de horarios —ya lo he dicho— o aprovechamiento de las sinergias. Se busca así mantener los servicios de transporte que resulten básicos para la cohesión territorial, y también para el desarrollo económico y social de nuestras regiones, pero buscando la forma que resulte menos gravosa para el conjunto de la sociedad. Garantizar la prestación de los servicios esenciales es una de las obligaciones del gestor público, pero también lo es que dichos servicios se presten desde el máximo rigor y eficiencia en tanto que implica la gestión de fondos que pertenecen a todos los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación voy a dar la palabra a los grupos parlamentarios, de menor a mayor, comenzando por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra la diputada Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señora secretaria general, este plan de racionalización del transporte ferroviario suprime un 25% de trenes regionales en todo el Estado; trenes que circulan en la mayoría de los casos por vías en mal estado, en horarios inadecuados o con escasa frecuencia. En vez de tratar de solucionarse, se aprovecha la crisis precisamente y se suprimen trenes dejando sin servicio ferroviario a poblaciones medianas y a zonas rurales. Le pongo como ejemplo la supresión del trayecto Ourense-Puebla de Sanabria. Permítame hacer un pequeño paréntesis para recordarle al Ministerio de Fomento cuál es la denominación oficial precisamente de los pueblos o los topónimos gallegos: es Ourense, no Orense, y es A Coruña, no La Coruña, solamente por citarle dos ejemplos de los que ustedes utilizan habitualmente en su documentación. La supresión del trayecto Ourense-Puebla de Sanabria deja sin servicios de transporte ferroviario de viajeros a localidades como Cerdedelos en Laza, Castrelo do Val en Verín o A Capela en Vilariño de Conso, en la provincia de Ourense, un tramo que en 2011 tuvo un importante número de usuarios y que no cuenta en algunas pequeñas poblaciones de las que he citado con otras alternativas de transporte público. Este plan de racionalización suprime paradas, cierra líneas y priva del transporte público más seguro que existe a muchos ciudadanos; por ejemplo, en el tramo que le acabo de citar, Ourense-Puebla de Sanabria, a muchísimos estudiantes en el servicio de fin de semana.

A nuestro juicio, no es cierto, tal y como manifestó el Ministerio de Fomento después de la aprobación de este plan por el Consejo de Ministros, que se compatibilice la racionalización del gasto con la continuidad de los servicios, cuando de facto muchos de ellos se eliminan y otros no se sabe claramente si se van a seguir manteniendo y en qué condiciones. Por ejemplo, el tramo Ferrol-Coruña, para el que históricamente tanto el Bloque Nacionalista Galego como los ciudadanos de la zona, especialmente los de la comarca de Ferrolterra, vienen reivindicando mejoras y ampliación de frecuencias que a día de hoy siguen esperando. Este plan, por otra parte, resulta confuso y ambiguo en muchos de los criterios establecidos, como la revisión de las obligaciones de servicio público cada dos años. ¿Cómo cabe interpretar esto? No queda claro, o a nosotros no nos queda claro que se vayan a garantizar los servicios que ahora se contemplan en Galicia, por ejemplo, como servicios públicos. Desde luego, si no se invierte en las líneas, si no se mejoran los horarios y las frecuencias, difícilmente —entendemos nosotros— se podrán mantener muchos de ellos en el futuro, por lo tanto, se acabará concluyendo que su ineficacia aconseja su supresión; finalmente no se estará garantizando aquello que ustedes están promoviendo como objetivo principal del plan, la movilidad de muchos ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Izquierda Plural —se nos ha anunciado— van a compartir el tiempo dos diputados. Empezamos por la señora De las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Lo cierto es que esperábamos algo más de su comparecencia. El pasado día 4 de marzo compareció en el Senado; esta diputada que la escucha leyó toda su intervención y es práctica o exactamente lo mismo que hemos podido escucharle ahora, no obstante, le agradecemos esta comparecencia en sede parlamentaria.

Habla del número de viajeros y el coste medio que paga el Estado, y creemos que esto no puede determinar la obligación de servicio público, pues bajo esta premisa nunca se tendrá en cuenta el objetivo fundamental de garantizar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos. La oferta multimodal en el traslado de transporte por carretera como garantía de ese derecho nunca cumplirá con el requisito exigido de eficiencia energética, pues esta siempre quedará garantizada por el tren, que es mucho más limpio en términos de contaminación atmosférica, coste que también debe tenerse en cuenta para el conjunto de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 8

sociedad. Queremos hacerle una pregunta: ¿por qué no se fomenta o no se ha fomentado el uso del tren para alcanzar ese 15% de aprovechamiento? La racionalización del transporte ferroviario y la declaración de obligación de servicio público se basa en el análisis de la demanda actual y no de la potencial. Para los costes externos, ecológicos y sociales utiliza los análisis realizados por la Unión Internacional de Ferrocarriles, la Universidad de Karlsruhe (Alemania) y la consultora Infras de Zurich (Suiza), todos ellos análisis de 2004. No entendemos por qué se han utilizado los análisis de 2004 cuando existen estudios de los costes externos del transporte en Europa más recientes, del año 2008, efectuados también por la Unión Internacional de Ferrocarriles, los Países Bajos, Infras o Alemania, y estos resultados además —a lo mejor, por eso no se han utilizado— son mucho más favorables para el ferrocarril. Se ha publicado el paquete verde europeo del transporte, el Libro Blanco del transporte en 2011, de la Unión Europea, y la reciente revisión de la directiva de la Unión Europea relativa a la euroviñeta. Todo esto se ha obviado. Se han utilizado los costes medios de explotación de Renfe sin considerar posibles medidas de carácter micro que influyan positivamente en la rentabilidad, que no es la reflejada contablemente por el índice del producto interior bruto, ya que en ella no queda reflejada la rentabilidad social. No se considera que los horarios cadenciados cada dos horas, cada hora o cada media hora, con interconexión de los trenes en las estaciones nodales, permitirían un mejor servicio público y un mayor aprovechamiento del efecto red. Tampoco han contemplado la mejora de trazados con rectificaciones de curvas, desdoblamiento de vías, integraciones urbanas, supresión de pasos a nivel, mejora de estaciones y actualización de la señalización. Nos tenemos que referir también obligatoriamente a algo a lo que usted no ha hecho mención, y es al Real Decreto 4/2013 que se va a convalidar el próximo jueves en sesión plenaria, que pretende trasladar toda la red básica ferroviaria a Adif, y que permitirá que el 49% sea privatizable, culminando así otro trasvase de patrimonio público a manos privadas de un sector estratégico. Ya sabemos lo que pasa en el transporte cuando esto sucede, tenemos clarísimamente el ejemplo de Iberia. Dice ese real decreto que para la administración, reposición o mejora de dichos bienes ADIF podrá recibir tanto transferencias corrientes como de capital de los Presupuestos Generales del Estado y del presupuesto de otras comunidades autónomas. Tenemos que resaltar necesariamente el término «podrá», porque «podrá» deja abierto que, a lo mejor, no pueda; y en el caso de que no pueda y ADIF se vea en una situación empresarial delicada, tendrá que buscar la financiación si no la va a obtener del Estado. Esto también queda relacionado en todo el cambio de ordenamiento jurídico que ustedes están haciendo y que podemos ver en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre o en otras normas que hablan de la entrada de capital privado en la conservación y construcción de infraestructuras a cambio de cesiones de casi un siglo, o directamente permite vender patrimonio, despatrimonializando el Estado de manera alarmante con la venta de esas infraestructuras.

Desde La Izquierda Plural creemos que esto es muy peligroso, señora secretaria general, muy peligroso. Pensamos que tiene que estar necesariamente protegido por el Estado, porque estas infraestructuras, como he dicho, son absolutamente estratégicas. Este real decreto pretende que el área de mercancías quede transferida definitivamente a empresas privadas; el área de viajeros declarada de obligación de servicio público será un pingüe negocio porque efectivamente quedarán garantizados los ingresos por el Estado. El área de viajeros comerciales, la alta velocidad, la larga distancia y algunos regionales, a través de licitación permitirán la entrada de operadores privados con la excusa de mejorar la eficiencia a través de las competencias. Para mejorar esa eficiencia perdemos la vertebración adecuada del territorio desde el punto de vista geográfico, demográfico, medioambiental y económico; perdemos la necesidad de preservar las condiciones de puntualidad, confort y seguridad a la ciudadanía, que es la que debe regir el uso del ferrocarril. Se destruye una empresa pública porque tiene que competir con otras empresas cuyos costes y condiciones laborales serán mucho más precarias y no queda garantizada al cien por cien la seguridad.

Por último, he de decirle que el pasado 30 de enero de 2013 —usted y sus señorías lo sabrán perfectamente— la Comisión Europea aprobó el cuarto paquete ferroviario, que ya ha sido calificado por la Federación Europea de Trabajadores del Transporte como desequilibrado y carente de dimensión social, y que obliga a la liberalización de todos los servicios públicos del transporte ferroviario y a separar la gestión de infraestructuras de la de operaciones. Esto ya se hizo en España en aplicación de la Directiva europea 91/440, mientras que en otros países de nuestro entorno inmediato europeo, como Francia o Alemania, no la hicieron ni caso, permítame que se lo diga. Aquí parece que tenemos que ser los primeros de la clase de los experimentos *neocon* en Europa, mientras otros países ya han anunciado que no van a llevar a cabo la liberalización marcada por la directiva europea hasta al menos el 2019, que es lo que marca como límite.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 9

Queríamos preguntarle, por último, algo que nos consta que ya se lo han preguntado al Gobierno en otras instancias los sindicatos y otros agentes implicados, que es: ¿qué va a pasar estratégicamente con la transferencia de las infraestructuras a ADIF? ¿Qué va a ocurrir con las transferencias actuales o futuras a las comunidades autónomas? ¿Cómo piensan resolver de manera definitiva el catálogo de interés general?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el tiempo que le resta, tiene la palabra el diputado señor Cabello.

El señor **YUSTE CABELLO**: Pasemos de lo general a lo concreto, al ejemplo del caso aragonés. Hace dos meses, como diputado de la Chunta Aragonesista por la izquierda de Aragón, solicité la comparecencia de la ministra de Fomento para que diera explicaciones ante el impacto que los recortes en los servicios ferroviarios del ferrocarril convencional iban a tener en la Comunidad Autónoma de Aragón; no logramos que compareciera la ministra en enero en la Diputación Permanente y tampoco hemos logrado que comparezca hoy en Comisión, donde ha delegado en usted, que obviamente no se va a mover del guión preestablecido que ya expuso la semana pasada en el Senado. No sé si Aragón es la más perjudicada con esa racionalización ferroviaria de la que hablan ustedes, pero el perjuicio es notorio y ha logrado concitar el rechazo de todas las instituciones por encima de los colores políticos; y el último ejemplo lo tenemos en el Pleno de las Cortes de Aragón del pasado jueves, en el que se aprobó una proposición no de ley contra estos recortes ferroviarios. Otro ejemplo puede ser la recogida de firmas por parte de ayuntamientos con alcaldes de todos los partidos, incluidos los del Partido Popular.

Permítanme, en todo caso, que sitúe a sus señorías: Aragón es un país muy extenso y muy poco poblado, no llegamos al 3% de la población del Estado español en casi el 10% de la superficie, con una distribución del poblamiento muy desvertebrada, con la mitad de los aragoneses concentrados en la capital y la otra mitad muy dispersa por el territorio. Por eso, el ferrocarril convencional es muy importante para ayudarnos a vertebrar el territorio aragonés. El ministerio pretende con esta iniciativa dejar de subvencionar casi el 40% de los trenes que vertebran Aragón y que nos comunican con las comunidades vecinas. La prueba de que el mayor sacrificio en este recorte se le está pidiendo a Aragón es que de las treinta líneas que se van a suprimir en total, ocho corresponden a Aragón, esto es, más de la cuarta parte del sacrificio que se está pidiendo; y podemos hablar de las líneas Zaragoza-Ariza, Zaragoza-Jaca, Huesca-Valencia, Monzón-Lleida, Caspe-Barcelona, Zaragoza-Caspe-Mora de Ebro, y también Zaragoza-Teruel y Zaragoza-Valencia, aunque estas podrían rescatarse de otra manera. En Aragón somos conscientes de que esa política de supresión de los servicios va a ser un golpe mortal para las esperanzas de salir adelante de muchos municipios y comarcas. Por eso, instituciones de todos los colores políticos nos estamos movilizando para intentar parar este golpe. Y tampoco nos complace que se aboque al Gobierno de Aragón a pagar el servicio, porque entonces los aragoneses estaremos pagando dos veces por lo que otras comunidades autónomas más pobladas van a recibir sin más. En este sentido, querría saber exactamente cuál es la propuesta que se está haciendo a las comunidades autónomas para que se impliquen en algunas líneas deficitarias, a su juicio.

Su único objetivo en todo caso, señora secretaria general, es económico y por eso prima sobre el criterio social, sobre el criterio territorial o sobre el criterio ambiental. Por eso, su alternativa pasa por arrojar viajeros a las carreteras, sacarlos de un medio sostenible como es el ferrocarril convencional y echarlos en brazos de las compañías de autobuses, sin valorar que eso tiene un impacto en relación con el cambio climático, en el consumo de combustibles, en la seguridad de nuestras carreteras, y sin valorar tampoco que hay servicios de autobuses deficitarios que también reciben subvenciones públicas estatales o autonómicas. Esa es la realidad. Ustedes, con este plan de recortes ferroviarios aspiran a ahorrar, según sus propias cuentas, en 2015 apenas 51 millones de euros. ¿Con qué quiere que pongamos en relación esa cifra, señora secretaria general? ¿Con lo que despilfarran ustedes en concesionarias de autopistas que se quejan de que tienen menos tráfico? ¿Quiere que lo comparemos? Porque en esas pobrecitas concesionarias gastan 300 millones y van a ahorrar la sexta parte de esa cifra en recortar ferrocarriles y desvertebrar territorios de comunidades autónomas como Aragón, y eso es, desde luego, inaceptable. Si sube poca gente al tren, igual ustedes deberían reaccionar de otra manera, no cerrando los servicios sino usando convoyes más pequeños para optimizar la ocupación, por ejemplo; pero sobre todo deberían invertir en hacer más atractivo el ferrocarril. ¿Cómo va a viajar alguien —y ponía el ejemplo el otro día— en tren a Canfranc desde Zaragoza si tarda cuatro horas, el triple que en coche? Usted misma reconoce, ha reconocido hoy, reconoció en el Senado también, que la inauguración de la estación de Goya de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 10

cercanías en el centro de Zaragoza ha permitido multiplicar la ocupación del servicio entre Zaragoza y Huesca. Ese es el camino, ese es el camino, señora secretaria general. Dedique el esfuerzo a hacer más rentable el ferrocarril convencional, porque cuando se mejora la oferta se mejora la ocupación; busque horarios más adecuados, mejore el servicio y resolveremos la rentabilidad económica sin sacrificar las rentabilidades territorial, social y ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Ciuró i Buldó.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Señora secretaria, gracias por la comparecencia y por la exposición que nos ha hecho. Desde Convergència i Unió estamos de acuerdo y compartimos el sentido de la racionalización, entendemos que es necesario actualizar el coste de aprovechamiento de las infraestructuras, que es básico para la eficiencia; esta eficiencia en la gestión necesariamente tiene que estar al servicio de la optimización de los recursos y, por tanto, de la rentabilidad —aquí se ha dicho—. En consecuencia, señora secretaria, entendemos que esta racionalización de los servicios de Renfe, de cercanías, tiene que tener en cuenta, cuando se adoptan, la realidad socioeconómica y el impacto en positivo en beneficio de la economía, al servicio de la accesibilidad y de la movilidad sostenible. Creo que en todo esto podemos convenir y que podemos estar muy de acuerdo.

Desde Convergència i Unió le queríamos recordar que la conurbación de Barcelona tiene alrededor de 5 millones de habitantes y sigue siendo a día de hoy una de las zonas más productivas del territorio. En beneficio de esta productividad le quería exponer tres claros ejemplos —y voy a ser muy breve en mi exposición— de lo que para nosotros es racionalidad al servicio de la productividad, puesto que son tres municipios muy cercanos a Barcelona que congregan gran cantidad de habitantes y, por tanto, entendemos que la mejora de estos servicios de ferrocarril en estas zonas —junto con otras, que no dudo que lo necesitarán, pero específicamente en estas— ayudaría a la eficiencia, a la eficacia del servicio y, como le digo, al servicio de la productividad. A veces, un mayor coste en alguna inversión supone un mayor retorno. Por tanto, deberíamos valorar también estas inversiones aunque a bote pronto pareciese algo más costoso.

Le quería hablar concretamente de Santa Perpètua de Mogoda, un municipio que según el INE tiene más de 25.000 habitantes, concretamente 25.331 habitantes; le hablo de la línea R8 que conecta Granollers con Martorell. Este municipio, desde 2009 tiene aprobado un proyecto ejecutivo para realizar una estación —en el municipio de Santa Perpètua— para dar conectividad a los habitantes del municipio con Barcelona y con el interior de Cataluña. Es un proyecto aprobado, sabemos que el coste de este proyecto no puede ser, seguramente, asumido en estos momentos. Ahora bien, lo que sí le pedimos es que, en base a la racionalización y en base a criterios de eficiencia, recalculen ustedes los horarios y las frecuencias para que los trenes que pasan por este municipio sin pararse puedan parar haciendo simplemente un apeadero. Ello ayudaría a la movilidad también de estudiantes, puesto que tiene la conectividad con la Universidad Autónoma de Barcelona.

Otro aspecto que me gustaría comentar es el del municipio de Sant Cugat, según el INE un municipio con 83.337 habitantes. Le hablo concretamente también de la línea R8, el ramal Papiol-Mollet. En este punto, en el barrio de Vulpalleres de Sant Cugat hay una estación de ferrocarril de la Generalitat y una estación de Renfe, línea R8, como le digo. Le preguntamos al Gobierno en abril de 2012 que, como el Ministerio de Fomento tenía redactado el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015, y ahí se incluía la conexión o realizar este intercambiador en Vulpalleres entre Renfe y Ferrocarrils de la Generalitat, se nos contestó que en la actualidad ya es posible realizar la conexión entre estas dos líneas. Bueno, podíamos estar de acuerdo si por conexión entendemos que hay que cruzar casi un kilómetro de barrizales en medio de la nada y sin señalización. Si esto es conexión, le tengo que decir que está hecha, pero convendrá conmigo que esta interconexión efectivamente no está realizada y, por tanto, le preguntaríamos cuándo tienen previsto dar cumplimiento a este plan de infraestructuras y realizar esta conexión entre estas dos estaciones de Sant Cugat, al servicio, como le digo, de la conectividad de los pasajeros y del transporte de personas y, por tanto, en beneficio de la movilidad sostenible.

Finalmente, me gustaría plantearle una cuestión muy menor, señora secretaria: la estación de Sabadell Renfe Centro, mi municipio, lleva tres años con las escaleras mecánicas averiadas. ¿Ello qué implica? Que no es posible salir a la superficie por parte de personas con movilidad reducida. Le estoy hablando de una cosa muy pequeña, aunque lleva tres años siendo desatendida. Hemos hecho muchas reclamaciones desde toda la sociedad civil sabadellense para que esto se solucionase. Es una estación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 11

que no tiene ningún tipo de accesibilidad para personas con movilidad reducida o con discapacidad. Hicimos una pregunta y se nos dijo que habrían presupuestado 40.000 euros para la reposición de estas escaleras mecánicas que permitiesen salir a la superficie a las personas de movilidad reducida. Hemos tenido conocimiento, por otra parte, recientemente de que tienen previsto realizar una inversión de 200.000 euros en iluminación. Le pedimos simplemente que tenga en cuenta que a la hora de hacer esta inversión de iluminación primero es la movilidad de las personas y facilitar que puedan salir a la superficie una vez que llegan a la estación subterránea de Renfe Centro de Sabadell. Como le digo, son cosas muy pequeñas, pero su atención mejora la conectividad de las personas, la productividad y la eficiencia de las líneas de cercanías. Hasta aquí mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado señor Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenida, señora secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero. Viene usted para lo que yo entiendo que es exponernos, como hizo en el Senado, los recortes en el Plan de declaración de obligación de servicio público ferroviario de media distancia. Una primera observación que me parece relevante es la falta de información que el Gobierno aporta en estos debates parlamentarios. La secretaria general ha dicho que se le dio información a los sindicatos y a las comunidades autónomas sobre el informe Ineco y las modificaciones realizadas por Renfe. Sin embargo, nada a las Cortes Generales —al Senado y al Congreso de los Diputados— para hacer un debate solvente. No me parece, de verdad, serio.

Usted ha dicho en el Senado —y la cito literalmente— que han hecho un estudio serio, con datos objetivos, rigurosos, con muchísimas medidas analizando tren por tren, horario por horario, y que la seriedad con la que se ha planteado este estudio, la consistencia que tiene es difícil de rebatir. Además, nos dice que los resultados del estudio de Ineco fueron evaluados y actualizados por la propia Renfe para acercar y modelizar esos resultados del estudio teórico a la realidad de cada una de las relaciones ferroviarias. Perfecto; gloria bendita, como dicen por mi tierra; pero, ¿sería usted tan amable de dejarme ver el estudio y permitirme que yo me forme mi propia opinión? No me gusta valorar un trabajo desconocido, oculto; esta falta de transparencia es inasumible desde todo punto de vista. No estamos de acuerdo y protestamos enérgicamente por esta posición ventajista del Gobierno, que nos niega la mínima información para hacer un debate equilibrado. Que quede constancia de que hemos pedido al Congreso de los Diputados esta información por el artículo 7 del Reglamento y usted está obligada a entregarla en el plazo de un mes, y lo hemos hecho ya hace días.

Esta posición de oscurantismo es especialmente grave porque estamos hablando de recortes, de nuevos recortes a un servicio público indispensable para garantizar el derecho constitucional a la movilidad dentro del territorio nacional. Obligación de servicio público que tiene que garantizar el Estado, de acuerdo con la normativa y la reglamentación europea. Estamos hablando de un derecho que tiene la ciudadanía y del que no se le puede privar caprichosamente o arbitrariamente, y menos solucionarlo con la muletilla de que quien quiera más trenes o más paradas, que se las paguen las comunidades o los ayuntamientos. No, no, la obligación es del Estado. No se equivoque, señora secretaria general, no estamos en desacuerdo con organizar mejor la prestación de estos servicios. Tampoco estamos en desacuerdo con buscar una mayor eficiencia de los recursos públicos. Pero hay que garantizar el bien superior, que es el derecho de los ciudadanos a tener asegurada su capacidad de movilidad, y hay que hacerlo de una manera solvente sabiendo a dónde vamos realmente. Estamos hablando de derechos de los ciudadanos, y no de cualquier ciudadano, sino precisamente de los que menos tienen, de sectores de escaso poder adquisitivo, como demuestra el hecho que usted ha citado de que, según las encuestas realizadas, el 60% de estos usuarios no dispone siquiera de vehículo propio. No frivolizamos, por tanto, señalando con burla que en algunos apeaderos se sube un viajero y que se cierra y ya está, porque detrás de ese viajero puede estar su supervivencia sanitaria porque le han quitado poder usar la ambulancia, o su posibilidad de recibir educación porque le han quitado el transporte escolar, o su capacidad para ir de compras o a recibir cualquier servicio fundamental.

Señora secretaria general, usted nos ha dicho que Renfe presta 118 relaciones de media distancia con paradas en 787 estaciones o apeaderos que son utilizados por 16 millones de viajeros. Y ha afirmado también, para que quede claro, cito: Esta racionalización tiene impacto sobre el 5% de la demanda de la población. Por supuesto, todas las personas son importantes —es una cita de usted—, pero el 5,7% no es una cantidad enorme —cita literal—, estamos hablando de un 5,7% de población que demanda estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 12

servicios y a los que se les suprime o se les devalúa; de un total de 16 millones de viajeros está usted hablando de 912.000 personas; eso es mucho, 912.000 personas, pues con esta cifra toda la provincia de Granada entera es la que se quedaría con el servicio devaluado. A estos ciudadanos les vamos a explicar que si les hemos cerrado el servicio que les prestábamos es porque les hemos aplicado criterios de —usted lo dice— intermodalidad en base a la eficiencia medioambiental, social y económica, y que resulta más eficiente que coja otros modos de viajar; que le hemos aplicado una fórmula matemática por la que el coste del ferrocarril de media distancia tiene que ser igual o menor al coste por coche particular multiplicado por 0,3, más el coste del autobús regular multiplicado por 0,7; y que lo sentimos mucho, pero él es uno de los 912.000 ciudadanos que queda por debajo del 10%, y que no se preocupe, que todo esto está avalado por la Universidad alemana de Karlsruhe. Seguro que lo entienden perfectamente: ¿diga?, ¿mande? El 0,3 más el 0,7 por debajo del 0, ¿me van a traer ustedes el tren, voy a poder cogerlo o no lo voy a poder coger? Dejémonos de fórmulas matemáticas en las que no nos hemos enterado ni las comunidades ni los sindicatos ni los diputados. No, no, no está nada claro, no hay quien se entere, ni los sindicatos, como digo, ni las comunidades.

Usted nos dice que de media distancia hay 118 relaciones o servicios y que solo van a ser declaradas 88 como obligación de servicio público. Por tanto, 30 se caen porque tienen un aprovechamiento inferior al 10%. ¿Cuáles son? Nos dice también que tenemos 787 estaciones o apeaderos en la media distancia convencional y que de ellos, 172 tienen un solo viajero al día; los trenes dejarán de parar. Otras 173 estaciones tienen entre 1 y 5 viajeros, y allí el tren hará una sola parada por sentido y día. ¿Podríamos conocer, por favor, la relación detallada, para que estos viajeros no se queden esperando el tren sin saber si va a llegar o no va a llegar y planificando su vida en el futuro? El tema, parece que no tiene mucha importancia porque, como usted dijo en el Senado, las líneas no se cierran. Esto es fantástico, las líneas no se cierran, únicamente eliminan los servicios. Es decir, las líneas seguirán, nos dice. Claro, en el listado de la web de Renfe aparecerán, ¡ay!, pero con la mala suerte de que no tendrán servicio o de que no pararán en las estaciones. Pero, bueno, eso es un mal menor, las líneas van a seguir. ¡Fantástico! Díganos cuáles son los servicios y las estaciones que se cierran, las que pierden la mayoría de las paradas, cuántas circulaciones menos supone este recorte sobre las 167.000 actuales, cuántos trenes menos, qué disminución de carga de trabajo, cuántos trabajadores menos, cuántos trabajadores tienen que reubicarse, cuál es el ahorro real sobre los 243 millones que ahora cuestan al Estado estos servicios de media distancia convencional. ¿De dónde saca las cifras de ahorro de 51 millones anuales de costes directos en 2015? Es que todo esto está oscurísimo, es un túnel en el que no hay fondo posible. Díganos si en el estudio realizado han valorado las causas de este bajo uso del ferrocarril. ¿En qué casos, señora secretaria general, es imputable a la infraestructura, al material, a la planificación, a los horarios ofertados, en definitiva a la mala gestión? Diga cuáles son, de estos servicios, los que se solapan con cercanías o con larga distancia, qué comunidades han aceptado pagar ellas el coste. En Galicia se pierden 48 estaciones o apeaderos que tienen menos de 5 viajeros al día; Castilla y León, 47; Aragón, 45; Andalucía, 40; la Comunidad Valenciana, 40; Asturias, 26. ¿Estas comunidades se han comprometido con usted a mantener el servicio y abierta la estación? ¿Con qué costo económico?

Me parece que están tomando iniciativas insuficientemente estudiadas, mal planificadas en las formas y en los calendarios, siendo imprescindible un plan de viabilidad de verdad riguroso, siendo imprescindible que actúen sobre el reglamento 1370 del Parlamento Europeo y del Consejo. No solo ese reglamento es para el transporte de viajeros por ferrocarril, sino también para el transporte de viajeros por autobús, para diseñar de verdad un sistema integrado y coherente. No basta que usted diga: el que no vaya en tren ya irá en autobús. Usted me tiene que asegurar, cuando presenta la obligación de servicio público del ferrocarril de media distancia, cuál es la alternativa que ya está acordada y, por tanto, que el viajero tenga la seguridad de poderse mover. Porque si no lo hace así, no tendremos un sistema integrado y coherente. Tiene que hacer un plan que sea capaz de adecuar la oferta del producto ferroviario y del autobús, con racionalización de plazas, con precios adaptados a los distintos colectivos —jubilados, jóvenes, familias, escolares, grupos—, adaptando la frecuencia horaria a las verdaderas necesidades, haciendo campañas de promoción, en definitiva buscando la verdadera eficiencia y competitividad en un momento en el que se apresuran a liberalizar los servicios ferroviarios de viajeros —inicialmente habían dicho que a partir de junio de 2013— y donde el objetivo debía ser fortalecer la empresa pública Renfe-Operadora para que pueda hacer frente a posibles competidores por la vía de la eficacia y la eficiencia, no del cierre de servicios y oferta.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 13

Ustedes nos metieron en un avispero con el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio. Por cierto, lo aprobaron por la vía a la que están ustedes acostumbrados, vía rápida sin tramitación parlamentaria. En él adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, un enorme desaguísado. Fijan junio de 2013 como fecha para liberalizar el transporte de viajeros por ferrocarril; señora secretaria general, la Comisión Europea ya había planteado en el reglamento 1370, en el artículo 8, en la disposición transitoria segunda, que se podía retrasar hasta 2019. ¿Pero por qué esa prisa tan enorme? Si se puede retrasar hasta 2019, ajústelo usted bien, haga un estudio no con datos de 2010, de 2012, actualícelo, dénos usted los datos, haga usted una Mesa, una subcomisión para discutirlo. Este es un tema muy importante. Y llegan el 28 de diciembre de 2012 y acuerdan en el Consejo de Ministros el plan que estamos discutiendo. Se dan cuenta del desastre, y nuevo Real Decreto-ley 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo al crecimiento y a la creación de empleo. Y bajo ese título, el título IV, dedicado a medidas en el sector ferroviario. Lo vamos a ver el jueves, este jueves: medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo al crecimiento y a la creación de empleo. Y milagrosamente, en el título IV aparecen modificando algunas medidas que habían hecho en el real decreto-ley anterior; se autoenmiendan, y ya no sabemos a ciencia cierta cuándo quieren llevar a cabo la liberalización, y la aplican con fecha de 31 de julio de 2013, señora secretaria general, solo a los trenes turísticos —tren Al Andalus, tren del Cantábrico—, una liberalización gigantesca, y los demás ya se verá en normativa, trámites administrativos, con una limitación absurda de la competencia que, le aviso, perderán ante los tribunales y ante la Comisión Europea, como perdimos en los tribunales, en el Supremo, los recursos de Globalia de viajeros por autobús, porque esto está ya muy estudiado y ustedes ponen una acequia para ir como cajón por acequia, sin poderse variar, que no lo van a poder llevar adelante. Ustedes obligan a títulos habilitantes, cajón por acequia, títulos habilitantes por licitación mediante orden ministerial, con lo que ello supone de inseguridad jurídica. Además, exigen que las obligaciones de servicio público se hagan antes del 30 de septiembre de 2013 exclusivamente con Renfe-Operadora. Esto es así, es así y lo digo aquí, y lo vamos a ver el jueves.

Termino. Desde mi punto de vista, estamos ante un plan de recortes poco estudiado, improvisado. El Gobierno, además, está mandando un mensaje encubierto a la sociedad: Renfe es un desastre, se va a liberalizar ya el servicio de viajeros por ferrocarril y van a entrar las empresas europeas, muchas de ellas públicas, fantásticas como la francesa, y nos van a comer por lo pies, por lo que quizá sea mejor privatizar Renfe, que deje de ser una empresa pública desastrosa y que la gestione la maravillosa iniciativa privada —podríamos nombrar a Rato encargado de esta operación también—. Y además, les decimos a los empresarios interesados que no se preocupen, que el trabajo sucio de eliminar servicios no rentables, de quitar de en medio a trabajadores lo hace el Gobierno para dejar a Renfe como la patena, lista para ser privatizada.

Con los socialistas no cuenten. Para esta operación de privatizar Renfe y de recortes de servicios públicos fundamentales no cuenten; estaremos con la Unión General de Trabajadores, con Comisiones Obreras y los demás sindicatos ferroviarios, estaremos con las comunidades autónomas, estaremos con los ayuntamientos, que de nuevo se van a ver chantajeados para sustituir al Estado en su labor de financiación de estos servicios. Estaremos al lado de la ciudadanía, que se verá una vez más abandonada y machacada al perder servicios fundamentales en términos sociales y de vertebración social. Traigan un trabajo serio de transporte ferroviario y por autobús con todos los datos actualizados y contrastados, y por favor, déjenoslo ver, y los socialistas nos sentaremos a trabajar en serio por el bien de nuestro país y de nuestro futuro.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz el diputado señor Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora Librero, muchas gracias por su comparecencia, por la cantidad de datos que nos ha ofrecido y por la racionalización, que no solamente se ha traducido en la acción de gobierno, sino en la exposición que usted nos ha hecho esta mañana, en la cual yo creo que ha quedado claro, para el que lo haya querido escuchar —hay quien viene aquí ya con el tapón de cerumen totalmente consolidado y no tiene ningún interés en oír nada que no sea lo que le conviene al uso de su demagogia—, que hay principios de eficiencia, en primer lugar medioambiental, en segundo lugar social y en último lugar económica, que han motivado esta actuación del Gobierno, y además una sensibilidad que evidentemente —y ya tendremos ocasión de comentarlo— parece que hasta esta fecha nadie había tenido. Porque es curioso, señora secretaria general, que cuando el Gobierno del Partido Popular lo que hace es analizar los datos actualizados a 2011 y ver cuál era la utilización de los servicios ferroviarios, y ver cuál era la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 14

situación de las líneas convencionales, y ver cuál era la situación del material móvil, parecía que estaba haciendo un análisis de la situación que había dejado, cuando en realidad lo que se estaba haciendo era el análisis de la situación de desastre y la desidia —que ya está bien— de los últimos ocho años de gobierno. Por tanto, creo que hay que tener un poquito más de responsabilidad, creo que hay que tener un poquito más de vergüenza a la hora de utilizar calificativos, a la hora de utilizar argumentos, que no se puede prescindir de la autoría de las situaciones creadas por los mismos. Por tanto, señora secretaria general, creo que en la acción del Gobierno que usted aquí ha expuesto esta mañana existe no solamente la eficiencia, mucho más allá de la eficacia, la eficiencia, y también la sensibilidad para con todos y cada uno de los intereses sociales, medioambientales, y en último lugar económicos, en presencia a la hora de tomar las decisiones. Por tanto, solo cuando —y así lo ha demostrado y así nosotros lo vemos— hay situaciones que no resisten el menor análisis, que no resisten la menor comparación, entonces se han suprimido o transformado los servicios que se estaban prestando.

Hay cuestiones que me gustaría decir aquí bien claro y que uno a uno de los diputados que hacen uso de la palabra nos digan si les parece normal que cuando un servicio le cuesta al pasajero 11 euros y al Estado 371,7 euros para que un viajero al día tome un tren, si eso es sostenible, eso es presentable o eso es vendible, que lo digan con la boca. Porque se habla de población, se habla de densidad, se habla de vertebración, pero también se habla de que son todos los ciudadanos los que tienen que sufragar el coste de todos esos servicios. Y claro, cuando un partido político ha tenido ministras que han dicho que lo público no lo paga nadie, pues me parece muy bien que se utilicen esos argumentos tan demagógicos que llegan tan bien al pueblo de que lo pague el Estado. Pero no lo paga el Estado, lo pagan todos los ciudadanos, todos esos mismos ciudadanos que tienen dificultades económicas, todos esos ciudadanos que tienen problemas de paro, todos los que tienen dificultades a final de mes, todos esos, en su proporción, tienen que venir a sufragar que un señor pague 11 euros y el Estado pague 371 para que se pare un tren entero para que un señor se suba una vez al día en una estación de ferrocarril. Tienen ustedes que decir si les parece normal que los presupuestos de todo el Estado sean para sufragar ese tipo de servicios. Díganlo ya de una vez, porque esa hiperlegitimación que siempre están utilizando, porque parece que lo que ustedes dicen está por encima de cualquier cosa, es bueno que aquí lo vayamos diciendo.

No hemos tenido ningún empacho en mantener servicios ineficientes a costa del presupuesto de todos los españoles, y no: hasta que pasen las elecciones que no se suprima. Les puedo recordar el viaje Toledo-Cuenca, por ejemplo, que se mantuvo *a fortiori* para que el señor Barreda no perdiera las elecciones, que finalmente perdió, y desde luego hablan de que se están desmantelando servicios y que se mantienen las líneas con una crítica que desde luego raya en el esperpento, y ustedes tienen tan mala memoria que no se acuerdan de que el único partido político, el único Gobierno que ha desmantelado líneas de ferrocarril, es decir, que ha levantado la línea para que jamás en la vida se pudiera utilizar, ha sido el Partido Socialista en el año 1984; y eso se oculta. Ahora, el Gobierno de España, el Gobierno del Partido Popular dice: vamos a racionalizar los servicios, vamos a establecer los que tienen sentido, rebajando hasta el 15% de aprovechamiento para seguir decidiendo que sea obligación de servicio público, no vamos a levantar ni dejar de mantener ninguna de las líneas, por si en una revisión cada dos años puede volver a justificarse la implantación de nuevos servicios. Con lo que ustedes hicieron en el año 1984 es imposible, es imposible, porque, insisto, los únicos que levantaron líneas de ferrocarril en España se llaman los Gobiernos del Partido Socialista Obrero Español, de los que hoy parece que se nos llena la boca cuando hacemos argumentos absolutamente demagógicos para justificar lo injustificable.

También resulta anecdótico, y dentro de la misma política que estamos manteniendo, que se enfatice la falta de información que se ofrece por parte de la señora secretaria general, cuando ha sido por culpa de su propia ineficacia y dejadez al dejar para el último día la petición de información; si ustedes lo hubieran pedido con el trámite correspondiente, hoy tendrían esa información, pero lo pidieron ustedes antes de ayer, y claro, pidiéndolo antes de ayer, es decir, con la dejadez del último día, hoy vienen a exigir que se facilite una documentación que no ha pasado el mínimo plazo para poder facilitarla. ¿Pero qué estamos pidiendo? ¿Estamos pidiendo que el Gobierno supla nuevamente la propia dejadez, la ineficacia y la desidia en la actuación del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados? ¿Eso es lo que estamos diciendo? Eso es lo que aquí estamos justificando. También hay que frivolar con las situaciones no recordando el déficit y el despilfarro que hemos tenido en los años pasados. Y se ponen ejemplos que no comprendemos cómo podemos seguir diciendo que no es lógico y no es normal la sustitución modal en los servicios públicos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 15

Ha dicho la secretaria general —y me imagino que luego pondrá ejemplos más pormenorizados— que en un porcentaje altísimo las relaciones que hay que quitar son en la mayor parte de los casos suplidas por concesiones existentes. Eso es así. Si hay concesiones de líneas de autobús, que son de servicio público y que no tienen ningún coste para el Estado, que facilitan la vertebración y la movilidad de los ciudadanos, no es racional mantener, como he dicho hasta ahora, que el ciudadano pague 11 euros y que el Estado pague 371. Y esto es extrapolable a casi todas las relaciones, como he dicho, que se han tenido que suprimir. Lo curioso es que, en lugar de aplaudir la labor del Gobierno, en lugar de reconocer que se ha analizado la situación que dejó el Gobierno anterior, no se hace nada de esto, porque aquí parece que durante los últimos ocho años nadie ha racionalizado, nadie ha pensado, nadie ha visto cuánto costaba, sino ha dicho: al déficit del Estado; otra nueva cuenta, qué más da; tanto estamos perdiendo, pues más dinero. Es decir, una buena administración y una buena forma de gobernar un país.

¿Se ha racionalizado el material móvil hasta la fecha? ¿O es que los trenes que tenemos sin utilizar comprados y pagados a costa del déficit en las playas de Castilla-La Mancha son objeto y son el resultado de una racionalización de los servicios? ¿O es que resulta que el déficit estructural de FEVE también es cuestión de haberlo racionalizado y que fue cuestión de mala suerte el que hayamos llegado a esa cifra? No. No hicieron durante ocho años, porque no tienen mentalidad de eficacia ni de eficiencia, ningún ahorro ni ningún análisis en materia ferroviaria. Se hace ahora y lo critican de una manera, además, absurda y ridícula.

Voy a hacer referencia, señor presidente, solamente a dos cuestiones. Como no hay manera de criticar con racionalidad, encima se presume qué es lo que va a hacer el Gobierno en el futuro. Y cuando hemos dicho liberalización, ya se habla de privatización. Además, con una acusación totalmente deleznable y zafia. Se ha llegado a decir aquí que se está preparando a Renfe para la privatización. ¿Sabrá el señor que lo ha pronunciado lo que dice? Porque por mucha gravedad que se emplee al pronunciar la palabra, hay que tener contenido. ¿Sabrá el señor que las ha pronunciado lo que está diciendo? ¿Sabrá lo que dice, que no tenemos competencia y que los de fuera van a venir a ocuparnos y van a venir a echarnos? Es decir, es el mismo argumento que hace que en España tengamos doble ancho, o ancho ibérico, en lugar del ancho europeo, porque van a venir los franceses a comernos por los pies. Ese es el sentido patriótico y el sentido de la responsabilidad que tiene el representante del Partido Socialista. Es el mismo que se atreve a decir aquí que se van a perder los concursos de las concesiones de autobuses como consecuencia de los pliegos de condiciones tal y como hemos visto. Señores diputados de la Comisión de Fomento, ¿saben ustedes cuáles son los pliegos de condiciones que los tribunales han echado para atrás? Los de las concesiones que se sacaron en los años 2010 y 2011, en los que, curiosamente, me parece que todavía no gobernaba el Partido Popular. Es decir, cuando ahora se dice que hasta las concesiones de transporte se están echando para atrás, no se sabe que esos pliegos de condiciones ilegales, esos pliegos de condiciones que impedían la libre competencia, que es lo que ha dicho el Tribunal Supremo, han sido los pliegos de condiciones que torticeramente había utilizado el Partido Socialista. Por tanto, señor presidente, creo que hay que hacer un ejercicio de responsabilidad, hay que hacer un ejercicio de seriedad y hay que hacer un ejercicio de darse cuenta de que, cuando estamos racionalizando los servicios ferroviarios, los estamos racionalizando de verdad, y la facilidad del empleo de la palabra recorte es también demostración de la demagogia permanente en la que están instalados los que quieren hacer esa hiperlegitimación de algunos partidos de izquierda.

Yo la felicito, señora secretaria general. Creo que hay que seguir por este camino. Creo que es bueno para los ciudadanos que tengamos unos servicios que son eficientes y que además tienen vocación de permanencia y no de seguir engrosando un déficit que no nos podamos permitir. Y desde luego, esperamos que la segunda fase y la tercera de este plan de racionalización tengan el mismo éxito que han tenido hasta ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para contestar a los portavoces, la secretaria general de Transportes.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Querría empezar por la diputada Rosana Pérez, del Grupo Mixto, que no está, pero contestaré de igual forma. Respecto al tramo de relación ferroviaria que ella ha mencionado de Ourense-Puebla de Sanabria, que espero decirlo en términos toponímicos perfectamente, es un tema a estudiar y hemos estudiado con un absoluto detalle. Esta relación, que tiene y sigue teniendo 14 circulaciones semanales, tiene un aprovechamiento de un 4,2%, es decir, 9.000 viajeros al año, 12 viajeros por tren de media, con una cobertura económica

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 16

del 2,9%, lo que implica un coste para el Estado de más de 1.240.000 euros al año. Un viajero que sube paga 11,45 euros el billete, y el Estado paga 371 en un recorrido de aproximadamente dos horas y veinte minutos. Existe también otra alternativa, que es el transporte por autobús entre estas dos mismas poblaciones, con 7 frecuencias por sentido semanales, es decir, 14 en total, con un precio del billete de 11,40 euros y una duración de dos horas y treinta minutos, en la cual el Estado no aporta ni un solo euro, y mantiene conectados y garantiza la movilidad de estos 9.000 viajeros de igual forma. Habría que pensar por qué solo hay 9.000 viajeros si esta relación es tan importante para tanta población.

Por otro lado, respecto al tema de las estaciones, apeaderos más bien, que la diputada Rosana Pérez ha mencionado, he de decirles que Baños de Molgas está cubierta ya por dos concesionarios de autobuses, Laza-Cerdedelo también está conectado, y solamente Castrelo do Val Verín aún no tiene esa cobertura. Castrelo do Val Verín, con 425 viajeros al año, supone dos viajeros por día subidos o bajados. Por lo tanto, también he de decirles que la Dirección General de Transporte Terrestre ya está trabajando junto con la Xunta para reforzar estas concesiones de autobuses que, como digo, las concesiones de autobuses a transporte de la Administración General del Estado le cuestan al Estado cero euros. Respecto a lo de Ferrol-A Coruña, tiene un aprovechamiento de 13,3%; por lo tanto, es una relación que se mantiene. Se mantienen todas las demás excepto la que he dicho de Ourense-Puebla de Sanabria. Y en las paradas que decía intermedias entre Ourense y Puebla de Sanabria tienen al menos 5 viajeros y todas van a tener una parada, excepto A Gudiña, que se mantiene el Talgo de largo recorrido. Por tanto, para la Comunidad Autónoma de Galicia todas las relaciones se mantienen, a excepción de la que acabo de decir, de Ourense a Puebla de Sanabria, que es usada y se van a utilizar las concesiones que están actualmente; y se está trabajando en cubrir la de Castrelo do Val Verín.

¿Por qué hemos establecido dos años de revisión? Porque consideramos que dos años es el periodo en que nuevas infraestructuras pueden estar mejoradas, instaladas o puestas en implantación, y por tanto pueden beneficiar al servicio de ferrocarriles y se podría modificar beneficiosamente para los viajeros que usan este modo de transporte.

Respecto a la intervención de la señora De las Heras, me gustaría decirle que es verdad que la comparecencia en contenido es la misma, pero es el estudio que hemos hecho, no podemos cambiar de una semana a otra una cosa que nos ha llevado meses trabajar. Y, por tanto, los resultados y la forma del trabajo tienen que ser los mismos.

Ha hablado sobre el paquete verde del transporte, el libro blanco y demás. La Comisión Europea y Europa lo que sí hacen es que predomina el servicio de ferrocarril frente a otros modos de transporte cuando es un modo de transporte colectivo, y por colectivo se entiende que transporta a más de un viajero. Todo este trabajo ha venido desempeñándose en el sentido de que consideramos que el servicio por ferrocarril, si es colectivo, es uno de los que más puede beneficiar al medio ambiente, social, y mantener la conectividad. Pero hay ciertas relaciones que no llegan ni a los límites de considerarlo colectivo, ni esas relaciones de beneficio medioambiental se pueden mantener, puesto que arrancar y parar un tren crea un impacto en el medio ambiente para un viajero mucho más grande que un autobús para otro número distinto de viajeros. Esos son los resultados que nosotros estamos planteando sobre este plan de racionalización.

Me hablan de la mejora de trazados de las vías y de la eliminación de pasos a nivel. Es posible que las infraestructuras que nos hayamos encontrado no sean las mejores, pero sobre lo que nos hemos encontrado hemos intentado que la racionalización de los servicios sea la adecuada. Si dentro de dos años hay mejoras de trazado, mejoras de vía o eliminación de pasos a nivel, se podrá volver a analizar las relaciones ferroviarias para mantenerlas como obligaciones de servicio público o no, dependiendo de cuál sea la casuística.

Ha hablado sobre el estudio que hemos hecho y por qué hemos utilizado esos documentos. Lo hemos hecho porque son los que se están utilizando en la Unión Europea para definir muchos estudios e informes y análisis de coste-beneficio que se están haciendo, no solo la Comisión Europea para esa presentación del cuarto paquete ferroviario que ha presentado, sino para los anteriores.

Asimismo, me ha mencionado el Real Decreto-ley 4/2013 y la financiación de ADIF, que siento decirle que no voy a hablar sobre ese tema porque no es el objeto de esta comparecencia. No obstante, si hacen cualquier petición sobre esto al ministerio, se le contestará oportunamente, al igual que sobre la modificación de la LOTT; por cierto, el jueves se debatirán unas enmiendas a la totalidad de la LOTT, que seguro que será el foro en el que se podrá hablar sobre ese tema, al igual que sobre el modelo de liberalización.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 17

Respecto a que se pierde la vertebración, lo que nosotros estamos haciendo es mantener esa vertebración y esa conectividad. Y para eso hemos utilizado otras sinergias que están ahí al alcance y se podían hacer perfectamente como usar trenes de largo recorrido para utilizar líneas de media distancia en las que podemos mantener perfectamente la conectividad del viajero, pero racionalizando el coste tanto medioambiental como económico, es una de las cosas que teníamos obligación casi de hacer.

No me ha quedado muy claro a qué se refería con que no se garantiza la seguridad. Yo creo que en el debate de la seguridad el hecho de eliminar una relación ferroviaria no incrementa ni decremente la seguridad en el modo ferroviario, y si se refiere a la seguridad vial, no creo que se incremente o decremente porque haya más pasajeros que suban a un autobús.

Por lo que se refiere al cuarto paquete ferroviario y lo que afecta al futuro, la Comisión Europea lo ha presentado al Consejo Europeo, y por lo tanto está en una fase muy preliminar; no puedo dar más información, porque hasta que esto no sea reglamento no se sabrá qué es lo que abarca ni qué contenido tiene.

Después ha hablado sobre la estrategia de transferencia de infraestructuras a ADIF, que, como digo, es un tema que supera mi comparecencia; por lo tanto, no voy a contestar a esas preguntas.

Respecto al señor Yuste, me habla en lo concreto de Aragón. Hablando concreto, le puedo decir que en Aragón no se ha quitado ninguna obligación de servicio público. Luego no sé exactamente a qué se refería con la eliminación de las obligaciones de servicio público. Se mantienen las obligaciones de servicio público y, como he dicho, no solamente hemos tenido en cuenta los datos de 2011, sino también los datos de 2012 para el tema de Aragón, porque entendíamos que la puesta en funcionamiento de la estación de Goya podía tener un impacto importante en algunas de las relaciones, como así ha sido con la relación de Zaragoza-Huesca, que se mantiene; pasaba de un índice de aprovechamiento de un 5,5% en 2011, y con esta implantación de esta nueva infraestructura ha pasado a superar el 19%. Por tanto, mantenemos esa relación de obligación de servicio público.

El impacto en las otras relaciones, Zaragoza-Jaca, Zaragoza-Teruel, Zaragoza-Mora, Zaragoza-Monzón-Lleida, Zaragoza-Arcos, han sufrido modificaciones muy pequeñas, pasando Zaragoza-Jaca del 5,9% al 8,8%; por tanto, aún insuficiente. No obstante, se mantiene la relación Zaragoza-Jaca-Canfranc con un 22,5% de aprovechamiento tras la entrada de la estación de Goya; Zaragoza-Teruel pasa del 10,9% al 10,7%, es decir, decremente, pero se mantiene el servicio con la relación Zaragoza-Teruel-Valencia; Zaragoza-Mora pasa del 7,1% al 8,6%; Zaragoza-Monzón-Lleida pasa del 10,1% al 12,4%; aun así se han introducido medidas para mejorar esa relación. Zaragoza-Arcos pasa del 11,9% al 12,3%; se mantiene la relación, pero se eliminan aquellas frecuencias que son más ineficientes. Estos datos le podrán dar una idea de que nosotros nos hemos tomado esto muy en serio, lo hemos analizado uno por uno y hemos mantenido reuniones con todos en la comunidad autónoma, y por supuesto también hemos tenido en cuenta los comentarios que nos han hecho tanto UGT como CCOO o Semaf.

En ese sentido, lo único que le puedo decir es que nosotros, como responsables del gestor público, mantenemos aquellas relaciones que dan una conectividad al público y a los viajeros de cada una de las comunidades autónomas. El hecho de que su comunidad tenga una densidad de población reducida realmente es así, pero también es así en otras comunidades autónomas como Castilla y León o Castilla-La Mancha, y ese es un parámetro que hemos tenido en cuenta. Si no, todas estas medidas que hemos introducido de sinergias, de cambios de horarios, de cambios de material rodante —en aquello que hemos podido, porque el material rodante está, no podemos crearlo de la noche a la mañana—, eso ha mejorado de una manera importante los índices de aprovechamiento en algunas relaciones de su comunidad, y por lo tanto eso ha beneficiado que se mantengan más obligaciones de servicio público.

Creo que no me dejo nada. Me hablaba de la implicación de las comunidades autónomas. Como ya he dicho anteriormente, las concesiones de autobuses no tienen ningún coste para la Administración general. Lo que sí consideramos es que, si para las comunidades autónomas hay alguna relación que esté dentro de sus límites de la comunidad autónoma y consideran que es sensiblemente importante mantenerla, ellos son capaces de hacer esa relación como obligación de servicio público a través de un convenio entre Renfe y la comunidad autónoma. Pero, obviamente, eso se financiará a través de la propia comunidad autónoma.

¿Que arrojamus viajeros a la carretera? Si es que no hay viajeros que arrojar, si es que no hay viajeros en las relaciones que les estoy diciendo que hemos eliminado. Porque, si hubiera viajeros, si hubiera un volumen de viajeros, el índice de aprovechamiento sería mucho más alto; por lo tanto, el impacto para los viajeros —y creo que ya lo he comentado en algún otro momento— es muy pequeño. Además, el Estado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 18

lo que tiene que garantizar a esos ciudadanos es la conectividad entre unos y otros; y esa conectividad se va a mantener, si bien no con el servicio ferroviario, pero sí con un servicio de autobuses que tiene una calidad y una seguridad igual que el otro modo de transporte.

Contestaré ahora a doña Lourdes Ciuró, de Convergència i Unió. Señora Ciuró —seguro que lo sabe—, todas las competencias de cercanías y de media distancia que discurren dentro de la Comunidad Autónoma de Cataluña están transferidas a la Generalitat. Por lo tanto, en todas estas mejoras que usted dice sobre las cercanías, que no es el ámbito de esta comparecencia, tiene competencia la Generalitat, no tiene la competencia sobre la prestación del servicio la Administración General del Estado. Por lo que he podido entender, usted habla más que nada de generar e implantar nuevas infraestructuras, y eso, como digo, se sale del ámbito de este plan de racionalización, como es crear un nuevo apartadero en Santa Perpètua dentro de la relación Granollers-Martorell, o en Sant Cugat en el plan de cercanías, o bien las escaleras mecánicas de la estación de Sabadell Renfe Centro. Son temas de infraestructuras que no contempla este proceso de racionalización, porque, insisto, en la Comunidad Autónoma de Cataluña la relación que hemos estudiado es la que llega a Lleida, y se mantiene. Por lo tanto, no es ninguna de estas, y todos estos servicios están dentro de la competencia de la Generalitat.

Respecto al señor Pezzi, me alegra que se haya estudiado mi comparecencia del Senado tan profundamente, es bueno. Y yo no voy a mencionar si usted considera que son recortes, para mí es una racionalización del servicio.

¿Que falta información? A todas las peticiones de información que nos han llegado, se la hemos dado. Y sé que otros grupos parlamentarios aquí han pedido información y se les ha dado. Si no le ha llegado a tiempo, no sé qué ha podido pasar. Pero lo que sí le quiero decir es que nosotros hemos sido absolutamente transparentes intentando llegar al mayor consenso; hemos mantenido más de treinta y cuatro reuniones con comunidades autónomas, hemos mantenido reuniones con los sindicatos de todos los signos, UGT, CCOO, CGT, Semaf, con todos ellos. Por lo tanto, nuestro trabajo ha sido un proceso absolutamente transparente y con el objetivo del mayor consenso, porque entendíamos que esto implicaba la conectividad de muchos ciudadanos.

Usted habla de la supervivencia sanitaria de las poblaciones en las que se han reducido las obligaciones de servicio público, no sé si se refiere a alguna en concreto. Aunque se hayan reducido de 118 a 80 las obligaciones de servicio público, la conectividad de esas poblaciones se mantiene excepto en dos o tres, como he hablado antes, como en Ourense-Puebla de Sanabria, que sí se han reducido; pero en el resto se mantienen las relaciones. Es decir, los ciudadanos pueden ir de una población a otra con medio de transporte ferroviario. Lo que no se ha mantenido en algunos casos es el mismo nivel de frecuencias o el mismo nivel de horarios o el mismo tipo de tren, pero la conectividad está garantizada. Como he dicho, en Ourense-Puebla de Sanabria, tienen concesiones de autobuses, y en las que no las tienen ya estamos trabajando para que las tengan, para que a partir de junio, cuando esto esté definitivamente implantado, la conectividad de los ciudadanos esté garantizada, como ha sido nuestro objetivo.

Respecto a decirle cuáles se cierran, no creo que haya ningún problema en pasarle la información sobre ese tema, no le puedo leer ahora las 162, 163 y 172, pero no hay ningún problema.

En cuanto a que considera usted que este plan de viabilidad no es riguroso y que nos ha faltado quizá más campaña de promoción, yo considero, como ya dije en el Senado, que este es un estudio, primero, que se hizo con una base y un estudio de Ineco que se encargó en 2010, y por lo tanto se hizo con datos de 2010, ese es el resultado del estudio de Ineco. Nosotros ese estudio lo actualizamos a 2011 durante el año 2012, y en algunos casos concretos lo actualizamos con datos del propio 2012, puesto que había impactos en las infraestructuras que así lo requerían. Por lo tanto, yo creo que no puede decir que esto no ha sido hecho con tiempo, con estudios, con análisis y con datos absolutamente rigurosos. Respecto a la campaña de promoción, no sé muy bien a qué se refiere, porque yo creo que nosotros nos dedicamos a trabajar y a presentar las cosas a los que creemos que son los afectados y con los que tenemos que llegar a consensos.

En cuanto al modelo de liberalización, le voy a decir lo mismo que he dicho anteriormente. Yo creo que este no es el objetivo de esta comparecencia, pero cualquier pregunta que quiera sobre este tema estoy segura de que si la formula le será contestada.

Respecto al señor Ayala, le agradezco sus palabras. Realmente sí hemos trabajado de una manera muy seria, muy rigurosa, con gran consenso por parte de todas las comunidades autónomas; y lo que sí le puedo asegurar es que en la segunda fase estamos ya trabajando, la tendremos lo antes posible y seguirá la misma metodología, con amplio consenso y con la máxima transparencia, como hemos ido haciendo en esta. **(El señor Pezzi Cereto pide la palabra.)**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Quisiera unos minutos para réplica, como es habitual en los debates de comparecencia de altas autoridades del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a conceder tres minutos a los grupos parlamentarios que me lo soliciten, pero les ruego que sean dirigidas a la secretaria general y que en la medida de lo posible no reabran debates muy legítimos entre ustedes, sino que sea para precisiones.

Le doy primero la palabra al señor Yuste.

El señor **YUSTE CABELLO**: A ver si me da tiempo de ordenar las ideas. En primer lugar, en nombre de Ascensión De las Heras, debo decirle que nuestro Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural solicitó la copia del estudio Ineco el pasado mes de enero en cuanto tuvimos conocimiento de él, y todavía no hemos recibido ese ejemplar. **(El señor Pezzi Cereto: Mala suerte.)** Por lo tanto, entendemos que es un documento muy útil al Gobierno para tomar sus decisiones, pero entiendo también que debería ser entregado a los grupos de la oposición para poder hacer nuestro trabajo parlamentario.

En segundo lugar, dice usted que en Aragón no se ha quitado ninguna obligación de servicio público, no se ha eliminado ninguna línea y que no deberíamos quejarnos. Pero los aragoneses nos quejamos en las instituciones aragonesas, evidentemente, se están quejando notoriamente y con amplísimo acuerdo entre todas las fuerzas políticas, incluidos alcaldes del Partido Popular, ayer mismo el alcalde de Teruel singularmente se posicionaba en una posición muy crítica en contra de esta decisión de su Gobierno, y lo hacen porque lo que se recortan son servicios, lo que desaparecen son servicios. Evidentemente, el tren va a dejar de parar en algunas estaciones, el tren va a dejar de hacer algunos servicios, y hay gente a la que se está enviando a la carretera; serán muchos o pocos. Dice usted: no se incrementa la inseguridad vial porque suba más gente al autobús. Hasta en su propio estudio estiman que un 30% o un 40% de esos viajeros cogerán el coche; por lo tanto, se añaden coches a las carreteras. Por tanto, algo de eso hay efectivamente en cuanto al tema de seguridad vial.

Desde luego, usted ha querido rehuir el debate de alguna manera, no entrar al fondo de la cuestión, al menos en el caso de Aragón, y yo no sé exactamente el nivel de acuerdo que está alcanzando con el Gobierno de Aragón en cuanto a la resolución de las cosas y no sé si tiene usted en estos momentos conocimiento para poder decir si el Gobierno de Aragón ya ha aceptado asumir el coste de alguno de esos servicios para que se mantenga. No sé si está en condiciones de decirlo, pero en todo caso nos gustaría conocer los términos en que se está planteando. En ese sentido, le reitero la pregunta que le he hecho anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Lourdes Ciuró.

La señora **CIURÓ I BULDÓ**: Señora secretaria, es cierto que desde el 1 de enero de 2010 el Gobierno de la Generalitat, el anterior Gobierno, acordó con el ministerio un traspaso; y cuando preguntamos a los anteriores dirigentes catalanes en qué consistía el traspaso de las competencias y les preguntamos si esto incluía las vías, nos dijeron que las vías no. Y preguntamos si esto incluía los convoyes y nos dijeron que los convoyes tampoco. Y preguntamos también por las infraestructuras y nos dijeron que tampoco, que lo que podíamos hacer desde Cataluña era fijar los precios, los horarios; es decir, la gestión. Con lo cual me gustaría saber si lo que usted ha referido —que a lo mejor estoy en un error— sobre que no es competencia del Estado, que es de la Generalitat, lo que significa es que quiere usted una reunión con el conseller de Transportes y Obras Públicas de Cataluña, a lo mejor para replantear los términos de esta concesión. Y si estoy en un error, me gustaría que ADIF o la agencia encargada de las infraestructuras de la Administración estatal, que le compete en materia de vías, de catenarias, de estaciones o del sistema de señalización, nos pudiese dar respuesta a las preguntas que hemos realizado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Quiero agradecer la presencia de la secretaria general. No es un tema menor el de la información. Verá, nosotros pedimos la información cuando vimos que compareció en el Senado y no la entregó; mi compañero el senador Juan Manuel Fernández —por cierto, de mi misma provincia, de Granada— hizo hincapié en que lo normal es tener la documentación. Fíjese usted lo que nos ha llegado a pasar aquí, que es que venga la ministra a discutir el Pitvi y se nos entregó sobre la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 20

marcha al terminar la ronda. No es normal. Si aquí no hay que hacer trampas; yo sé que cuando usted se ha reunido con las comunidades autónomas les ha llevado un documento, y cuando se ha reunido con los sindicatos les ha dado algo, pues esperamos la misma cortesía con nosotros, viene con sus asesores, con el listado y nos entrega una fotocopia, aunque sea aquí; muchos comparecientes dan esas listas, usted las ha ofrecido, yo se las acepto, y el artículo 7 lo hemos hecho cuando hemos tenido constancia de que el debate se iba a hacer sin una base sólida. Porque usted no me puede decir en un debate que es un documento buenísimo si no me lo enseña. Dicen que el buen paño en el arca se vende. Eso era antiguamente, eran de Salamanca, de sitios buenísimos. Ahora se va uno a El Corte Inglés y le da ahí uno el repaso bien y después se va a otra tienda. Enséñeme usted el producto para que yo se lo pueda comprar honestamente.

Me dice usted que le he leído con cuidado. Es que yo soy un profesor universitario, yo soy un investigador, yo no vengo como una máquina de insultos aquí, pulse 1 si quiere insulto, si quiere voces e insultos, pulse 2, si quiere desprecios, voces e insultos, pulse 3. Eso se lo dejo a otros portavoces que no delegan y que tienen una máquina ya electrónica para insultos variados en la Comisión de Fomento. Esa no es la fórmula de trabajar los socialistas, que delegamos en otros compañeros para que podamos trabajar todos y no hacemos del insulto nuestra forma.

Finalmente, yo creo que esto no está claro para los ciudadanos. Por favor, no desprecie usted a 912.000 ciudadanos. Tengo aquí los listados de Comisiones Obreras, de UGT, de CGT, de numerosas comunidades autónomas que han dicho que no están de acuerdo con ustedes. Este tema no lo están sacando ustedes bien. ¿Que lo van a imponer porque ya tienen práctica en imponer en educación, en sanidad, en dependencia, en todo lo que pillan? De acuerdo. Pero esto no es bueno, se lo digo por experiencia, nosotros hemos perdido las elecciones por algo, y ustedes están en un camino en el que la prepotencia de 185 diputados que algún portavoz quiere ejercer aquí hablando de zafio, de vergüenza, de tapón de cerumen, eso no va hoy en día con la democracia, no es el modelo que estamos construyendo. Yo le pido que replantee las obligaciones de servicio público. Están improvisadas, están mal hechas, no resuelven los problemas. Y a mí me gustaría ver a algunos diputados que hay aquí diciendo que cierran, por ejemplo, Murcia-Cartagena porque tiene solo el 12,2% de cobertura económica y hay unas pérdidas horribles, y que vaya a su localidad y diga: aquí, cerrados los trenes porque tienen que ser rentables, ¿a que no? Usted lo mete en la obligación de servicio público por un dato que yo desconozco, y que no voy a ir a Karlsruhe otra vez a que me expliquen la fórmula, es que esta fórmula no hay quien la entienda, no hay quien la entienda. Y yo no se la puedo explicar a los ciudadanos. Y un político que no puede explicar que pierde un servicio un ciudadano con una fórmula matemática que yo no entiendo —soy de letras— y que usted no sería capaz de explicar —seguro— en Moreda o en cualquier pueblo de Andalucía o de Aragón, explicándoles por qué cierra eso y no diciéndoles que uno no va y que le va a ofertar otro servicio. Si yo voy al médico, tengo que ir por la mañana, no me diga usted que tengo un autobús por la tarde; si yo voy a la universidad tengo que ir en el horario que me han puesto la universidad y tengo que tener el mejor servicio posible; eso de que dan una alternativa, ya veremos a qué hora, no es obligación de servicio público, que es de su competencia.

Termino ya. El jueves veremos un nuevo real decreto-ley, ¿a que le apuesto que no aceptan que lo tramitemos como proyecto de ley? ¿A que utilizan otra vez el rodillo, para que no podamos discutir ni de creación de empleo ni de emprendedores ni de hidrocarburos ni de ferroviarios? Porque esta es la marca de la casa; y con esta marca de la casa los socialistas no vamos a estar de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar la palabra a la diputada Rosana Pérez, que antes se nos pasó dársela.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Intervendré muy brevemente; señora secretaria general.

Es cierto que entré cuando estaba usted respondiendo y no me dio tiempo a saber si me respondió a todo, pero en todo caso, respecto a la línea Ourense-Puebla de Sanabria, usted decía que ya hay conexión de autobuses y que en aquellas poblaciones —según le entendí— donde no las hay o donde no las tienen se está trabajando para que las tengan, claro, se está trabajando para que las tengan. La situación es que en la actualidad, hasta que las tengan, esas poblaciones, sus habitantes o muchos de ellos quedan efectivamente sin conectividad.

Y le plantearé una segunda cuestión. Los trayectos en Galicia que en este momento se salvaron, aunque están por debajo del 15%, como por ejemplo al que hacía alusión antes de Ferrol-Coruña, pero tenemos otros como Vigo-Ourense o Vigo-Ourense-Ponferrada o A Coruña-Lugo-Monforte, que están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 21

todos ellos por debajo del 15%, ustedes dicen que la revisión va a ser cada dos años para ver si se sigue manteniendo la obligación de servicio público. Le repito que no nos queda garantizado. Están por debajo del 15%; si esto se va a revisar cada dos años, si paralelamente no se va a tomar otras medidas, precisamente para fomentar el transporte por ferrocarril, no quedan garantizados.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Intervendré muy brevemente, señor presidente.

Señora secretaria general, yo creo que en su segunda intervención ha aclarado con muchísimo rigor las dudas que se habían planteado a los señores diputados, por lo tanto vuelvo a agradecerle su comparecencia. Solamente quiero hacer un comentario: me alegra mucho que los diputados de esta Comisión tengan su preparación y sean, incluso puedan llegar a ser, profesores universitarios. Hay quien en demagogia, en videncia y futurología, como Rappel, puede ser catedrático, y aquí lo han demostrado, sin embargo en conocimiento sobre transporte ferroviario no es ni siquiera oyente. No es ni siquiera oyente cuando además precisamente por la boca muere el pez. Yo sí soy capaz de justificar ante mi circunscripción que precisamente varias relaciones de Murcia-Cartagena han tenido que ser sustituidas por trenes de larga distancia porque la racionalización del servicio lo impone. Entonces, los diputados sabremos o no sabremos justificar ante nuestro electorado lo que tiene sentido y lo que tiene razón de ser. Quienes solamente quieren vivir en la demagogia, quienes solamente quieren hacer que todo sea fácil para ir por ahí arañando votos, tienen lo que se merecen, es decir estar en la oposición.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra la sesión la compareciente, señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Siguiendo el mismo orden en que han hablado, le contesto al señor Yuste. Siento que hayan pedido ustedes la información y no se les haya enviado. De lo que tengo constancia es de que Izquierda Unida pidió la documentación y la tiene; no sé si a usted no le ha llegado; la tiene porque la pidieron. (**Rumores.**) Pues nosotros la hemos enviado a Izquierda Unida, no sé lo que ha pasado entre tanto. Respecto a lo que me dicen, nosotros hemos mantenido, como he dicho, más de tres reuniones con las comunidades autónomas, por tanto con la Comunidad Autónoma de Aragón también. Hemos presentado nuestros datos, con los informes que ellos aportaron también, como hemos hecho con todas las comunidades autónomas, de sensibilidad hacia parámetros como la densidad; se modificaron algunos de los parámetros con datos que ellos ofrecieron. Por lo tanto, el consenso con la Comunidad Autónoma de Aragón es una realidad. Si el Gobierno de Aragón va a hacer o no un convenio de mejoras yo no tengo conocimiento en este momento, se lo tendrá que preguntar al propio Gobierno de Aragón.

En cuanto a la intervención de doña Lourdes Ciuró, estamos hablando de servicios que prestan a los ciudadanos. Respecto a eso, los servicios están relacionados con frecuencias, horarios, orígenes y destinos, por lo tanto eso es competencia de la Generalitat. Las infraestructuras, que es a lo que usted se estaba refiriendo, no son ámbito de este plan. Nosotros no cambiamos infraestructuras, ni modificamos, ni mejoramos; simplemente, con las infraestructuras y el material rodante que tenemos hemos hecho ese ajuste, esa racionalización en la mejora de la conectividad y de la vertebración de una manera eficiente globalmente.

Respecto al señor Pezzi, vuelvo a decir que siento lo de la información. Si ustedes la han pedido, seguro que la recibirán. Me sorprende lo que señala. Me dice que no tiene información, por lo tanto no puede haberse preparado con datos suficientes para venir a esta comparecencia —cosa que realmente lamento—, pero si no la tiene tampoco puede argumentar que están mal hechos o están bien; si no hay información no se puede tener opinión ni en un sentido ni en otro, desde mi punto de vista. Yo no desprecio a nadie, y muchísimo menos a los ciudadanos que me pagan mi salario. Estoy diciendo que a esos ciudadanos que tienen un derecho a mantenerse en una conectividad, a esos les vamos a garantizar la manera de ir de una población a otra. Lo que no le vamos a garantizar es el modo en que lo van a hacer, porque será el que sea más eficiente para todos, porque el dinero que están aportando los otros ciudadanos con sus impuestos para pagar esa financiación también tiene que ser tenido en cuenta. Antes se me ha olvidado una cosa. Cuando usted mencionaba el tema de las vías, al que yo me refería en el Senado, porque la pregunta que me hicieron —creo recordar— trataba sobre que se iba a eliminar el transporte de mercancías, yo aclaré que las vías no se eliminan, por lo tanto el transporte de mercancías entre esas dos poblaciones iba a ser perfectamente posible, y lo único que se hacía era una racionalización del servicio. Lo digo simplemente como aclaración.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 282

12 de marzo de 2013

Pág. 22

Respecto a la señora Pérez, le voy a aclarar una cosa. Hasta que el transporte alternativo no esté operativo, no esté implantado, no se elimina ninguna relación ni se reduce, así como tampoco las paradas. Nosotros estamos trabajando; van a estar todas esas relaciones y todos esos transportes alternativos antes del 30 de junio, que es la fecha en la que tenemos el objetivo, según el Consejo de Ministros del 28 de diciembre. Hasta entonces esas relaciones se siguen prestando; o sea, que hasta el 30 de junio va a haber esas relaciones, y el 30 de junio estará ya operándose con los nuevos transportes alternativos.

Agradezco también sus palabras al señor Ayala.

Si no tienen ninguna otra cosa más en este momento, aquí nos tienen por si necesitan alguna información.

El señor **PRESIDENTE**: Secretaria general doña Carmen Librero, gracias por sus informaciones, así como a sus señorías por sus intervenciones.

Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las doce y diez minutos del mediodía.

cve: DSCD-10-CO-282