



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 856

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 48

celebrada el martes 30 de junio de 2015

Página

ORDEN DEL DÍA:

Debate y aprobación, en su caso, del informe elaborado en el seno de la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español. (Número de expediente 154/000010)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento. Permítanme que dé la bienvenida a dos nuevos diputados que se acaban de incorporar a la Cámara y que integrarán esta Comisión. Bienvenidos.

Pasamos a desarrollar el orden del día de esta Comisión, que, como todos ustedes conocen, tiene por objeto debatir el informe que ha realizado la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español. La mecánica de este debate consiste en que primero una persona presente el informe en nombre de la subcomisión y a continuación tendrán la palabra los representantes de los diferentes grupos parlamentarios, de menor a mayor, para que fijen posición sobre el mismo y defiendan las enmiendas que hayan podido presentar y que ya obran en su poder. Dada la hora a la que estamos comenzando y para seguridad de todos, les anuncio que la votación no se producirá antes de la una de la tarde.

A continuación, como seré yo quien intervenga como coordinador de la subcomisión, queda nuestro vicepresidente al frente de la Comisión. (El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la presidencia.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Tiene la palabra el señor Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, dentro de pocos días se cumplirán dos años del trágico accidente del 24 de julio de 2013 en Angrois, en Santiago de Compostela, que conmocionó a todos los ciudadanos y a todo el sector ferroviario. Sin duda, fue el accidente más grave producido en España en los últimos cuarenta años, con un trágico balance de muertos y de personas heridas. De ahí que mis primeras palabras sean, como no puede ser menos, de recuerdo a todas las víctimas y también a sus familias.

Tras este accidente se abrió la correspondiente investigación judicial y también la técnica por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Asimismo, escasos días después, el Gobierno compareció a petición propia ante esta Comisión de Fomento del Congreso, proponiendo una serie de medidas a implementar en el sector. También se pusieron en marcha dos iniciativas diferentes pero con el mismo objetivo común de analizar la situación del sector con la mayor objetividad: por un lado, en el ámbito del Ministerio de Fomento, en agosto de 2013 se constituyó la comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, formada por especialistas independientes del sector; y, en el ámbito parlamentario, el 18 de septiembre de 2013 debatimos en la Comisión de Fomento tres propuestas presentadas por diferentes grupos parlamentarios y finalmente alcanzamos el consenso y acordamos elevar al Pleno la propuesta de creación de una subcomisión que tendría por objeto elaborar un informe sobre la situación de las infraestructuras ferroviarias y las propuestas de mejora del sistema ferroviario español para conseguir mayor seguridad, prevención, competitividad, cohesión y vertebración territorial. El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día 10 de octubre de 2013, aprobó por unanimidad su creación, constituyéndose el 30 de octubre de 2013, con el objetivo de concluir con sus trabajos el 30 de mayo de 2014, si bien, después de dos necesarias prórrogas autorizadas por el Pleno, traemos en este último día del periodo de sesiones el informe aprobado por la subcomisión el pasado día 24 de junio.

Como coordinador de este informe me corresponde su presentación. En las dos primeras reuniones que tuvimos, el 30 de octubre y el 13 de noviembre de 2013, la subcomisión procedió a la aprobación de su plan de trabajo, fijándose un listado de cuarenta comparecientes, a propuesta de todos los grupos, y acordándose su agrupación por categorías: catedráticos, expertos, empresas del sector, sindicatos, altos cargos de la Administración y de las empresas públicas, etcétera. A partir del día 26 de noviembre de 2013 comenzaron las comparecencias, que sustanciamos en 16 sesiones. Hemos recibido a un total de 39 comparecientes, que libremente escogieron su temática y que amablemente respondieron a las muchas preguntas de los diputados integrantes de la subcomisión. A todos ellos quiero agradecer su desinteresada asistencia y su afán por contribuir con exposiciones muy bien preparadas a la mejora de nuestro sistema ferroviario. En señal de agradecimiento, quiero citar expresamente a todos ellos en esta sesión: don José María Pérez Revenga, presidente de la asociación Cetren; don Emilio Olías Ruiz, catedrático de universidad; don Fernando Montes Ponce de León, vocal de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario; don Juan Villaronte Martínez, ex director general de operaciones de Renfe; don Miguel Rodríguez Bugarín profesor de Ferrocarriles de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad de A Coruña; don Ricardo Insa Franco, profesor de Ferrocarriles de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Valencia; don Antonio Santiago Moreno Rodríguez, presidente Alstom España; don Álvaro Rengifo Abbad, presidente de Bombardier; don Josu Esnaola

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 3

Altuna, director de negocios internacionales de CAF; don Mikel Murga Elexpuru, presidente de Leber Planificación e investigador del Instituto Tecnológico de Massachusetts; don Miguel Llevat Vallespinosa, presidente de Comsa; don Julián Núñez Sánchez, presidente de Seopan; don Ricardo Molina Oltra, director general de Acciona; don Jesús Sánchez Bargas, presidente de Thales España; don Ángel Fernández-Aller Ruiz, director general de Tyspa, don Jesús Guzmán Martín de los Santos, consejero delegado de Siemens; don Juan de Dios Fernández Quesada, director general de Guinovart; don Gonzalo Gómez-Zamalloa Baráibar, administrador único de vías y construcciones; don Esteban Guijarro Jiménez, secretario de relaciones internacionales y formación de CGT; don Manuel Nicolás Taguas, secretario general del sector ferroviario de Comisiones Obreras; don Ángel Ruiz, secretario federal del sector ferroviario de servicios, movilidad y consumo de la UGT; don Santiago Pino Jiménez, secretario de comunicación, imagen y relaciones externas del sindicato de maquinistas ferroviarios; don Vicente Rallo Guinot, presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios; don Iñaki Barrón de Angoití, presidente de la comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario; don Teófilo Serrano Beltrán, ex presidente de Renfe; don José Luis Cachafeiro, ex secretario general de Transportes; don José Luis Ordóñez Fernández, director general de movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía; don Ricard Font Hereu, secretario de Territori i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya; don Antonio Lanchares Asensio, director de seguridad en la circulación de Renfe-Operadora; don José Luis González Navarro, coordinador de transporte ferroviario del Ministerio de Fomento; don Luis López Ruiz, de ADIF, Ministerio de Fomento; don Miguel Pozo de Castro, director general de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; don Alejandro de la Joya Ruiz de Velasco, consejero delegado de Ferrovial Agroman; don Francisco Javier Gallego Velarde, director de ingeniería de sistemas de Ineco; don Antonio García Zarandieta, director general para España-Portugal y Norte de África de FCC Construcción; don Gonzalo Ferre Moltó, presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; don Pablo Vázquez Vega, presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora; don Manuel Niño González, secretario general de Infraestructuras y doña Pilar Calvo Holgado, directora de investigación y proyectos en ESM, Instituto de Investigación en Seguridad y Factores Humanos. Además todos estos comparecientes aportaron documentación muy valiosa que pusieron a disposición de la subcomisión y que en el informe se detalla. Insisto, muchas gracias a todos por su cooperación.

Finalizadas estas comparecencias, celebramos varias sesiones para deliberar y redactar el informe, pudiendo todos los grupos parlamentarios presentar propuestas de textos, enmiendas o alternativas. Con las aportaciones de todos los grupos —insisto, de todos los grupos—, llegamos a este informe que hoy presentamos y que es un documento de síntesis y el resultado de un muy alto nivel de consenso entre los integrantes de la subcomisión de estudio, de tal suerte que el pasado día 24 de junio, miércoles, no tuvo ningún voto en contra, y fue respaldado por el Grupo Parlamentario Popular, el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Convergència i Unió, con las abstenciones del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, el Grupo Parlamentario Vasco y el Grupo Parlamentario Mixto. Es un informe que metodológicamente organizamos en tres partes: la primera relata lo que de modo resumido acabo de mencionar; una segunda recoge de manera objetiva un resumen y análisis de las diferentes comparecencias celebradas, y en una tercera, consecuencia de lo anterior, enumeramos las principales conclusiones y recomendaciones a las que llegamos los integrantes de esta subcomisión desde nuestra perspectiva política, un total de 84 recomendaciones y conclusiones en aspectos tales como planificación, modelo ferroviario, financiación, contratación, aspectos técnicos, seguridad —por cierto, tratada de una manera muy amplia— y transporte.

Como es lógico, voy a dejar a los portavoces de los diferentes grupos que sean ellos los que destaquen aquellos aspectos del contenido del presente informe que juzguen más relevantes y defiendan y se posicionen sobre los votos particulares presentados. De ahí que solo me voy a referir a la conclusión previa, que es aquella por la que la subcomisión acordó asumir en su totalidad el contenido del informe de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario, por cuanto que este informe se ha pronunciado sobre la situación actual y futura del sector ferroviario español, aportando relevantes elementos desde una óptima profesional, técnica y científica, siendo a la vez objetiva y crítica.

Finalizo mi intervención con un justo capítulo de agradecimientos: en primer lugar, a todos los integrantes de la subcomisión, que desde el primer día pusieron un enorme interés en los trabajos de la misma: Andrés Ayala, Rafael Simancas, Pere Macias —hoy ausente, así me lo ha manifestado—, Ascensión de las Heras, Rosana Pérez, Isabel Sánchez Robles, María de la Concepción de Santa Ana, Manuel Pezzi, Guillermo Collarte, Laura Seara, Sebastián González y Joan Baldoví, y, si hay alguno más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 4

que no cito ahora, que me perdone, pero también mi agradecimiento a estas personas que participaron activamente en los trabajos de la subcomisión; quiero agradecer también a las letradas y al letrado que han pasado por esta subcomisión, que han sido unos cuantos: doña Ángeles González Escudero, doña Pilar Martínez, doña Sylvia Martí y don Luis Miranda, por su brillante asesoramiento; también al personal funcionario al servicio de la Comisión de Fomento: Aurelia Muñoz, José Luis Bravo y Beatriz del Amo, así como al personal del departamento de documentación del Congreso, que ha creado una muy buena base documental en la intranet al servicio de todos. Ha sido un lujo y una satisfacción trabajar con todos ellos.

Y sí, ya concluyo, diciendo que creo que podemos decir alto y claro —insisto, alto y claro— que los integrantes de esta subcomisión, que tuve el honor de coordinar, hemos cumplido con el objetivo que nos fue marcado, que era elaborar un informe sobre la situación de las infraestructuras ferroviarias y las propuestas de mejora del sistema ferroviario español en aras de conseguir mayor seguridad, prevención, competitividad, cohesión y vertebración territorial. Después de estos meses de trabajo, podemos afirmar que el ferrocarril es un modo de transporte muy eficiente, competitivo, con grandes ventajas en relación con la capacidad, la velocidad, la vertebración del país y a la preservación del medio ambiente, con una gran incidencia en el desarrollo tecnológico, social, cultural y turístico, especialmente relevante. También podemos afirmar —y así se dice en el informe— que el sistema ferroviario español es un sistema seguro, equiparable a los mejores del mundo, pero que existe —y así también se dice— un margen de mejora que es preciso explorar y atender. Les pido a todos ustedes que, sin perjuicio de las legítimas diferencias políticas e ideológicas, que son absolutamente normales en una Cámara, en un Parlamento y que seguro que ustedes expresarán a continuación, apoyen este informe. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Tiene la palabra al portavoz del Grupo Mixto, don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Seré muy breve. Ha sido un placer compartir esta subcomisión con todos los integrantes. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Nuestra mayor inquietud era que el informe recogiera nuestras preocupaciones en materia de seguridad, no por capricho, sino porque entendíamos que este fue el objetivo de la creación de esta subcomisión. Agradezco a todos los grupos y, en especial, al Grupo Popular que admitiera una parte significativa de nuestras enmiendas. Y, en última instancia, valoraré al final cuál será el sentido de nuestro voto, en la medida que se nos digan qué puntos nos admiten.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra la diputada del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Como saben sus señorías, esta subcomisión —y así se recoge en el texto del informe— nació a raíz del trágico accidente de Angrois, en Santiago de Compostela, en julio de 2013. El Bloque Nacionalista Galego había solicitado la constitución de una comisión de investigación de ese accidente en particular, que no tuvo el apoyo mayoritario para poder constituirse. Se aprobó esta, no como sustitución, pero sí a raíz de aquel accidente. Y la primera conclusión que tengo que hacer —no teniendo nada que ver una cosa con la otra— es que, en particular, a esta diputada del Bloque Nacionalista Galego le ha servido en primer lugar para aprender muchas, muchísimas cosas. En segundo lugar, a nuestro grupo también le ha servido para hacerse una idea de cómo está conformado el sistema ferroviario en el Estado español y poder ver sus pros, que son muchos, y sus contras, que también los hay y habrá que tratar de ir mejorándolos con el paso del tiempo, de los distintos Gobiernos y de la aportación de los grupos que no estén en esos Gobiernos. En tercer lugar, tengo que agradecer el apoyo y el tono en que han transcurrido, en general, todas las sesiones de esta subcomisión a todos los grupos. Muy en particular, quiero agradecerle al presidente de la subcomisión el tono que ha imperado en ella. La flexibilidad que ha caracterizado a todas las sesiones estoy segura que no sería la misma si don Celso Delgado no las presidiese. También quiero hacer un agradecimiento, cómo no, a todas las personas que pasaron por la subcomisión, a todos los expertos de todos los ámbitos, porque, como dije al principio, entiendo que nos han enseñado mucho y que, en todo caso, han aportado todo su conocimiento y su experiencia a este trabajo, un trabajo —voy terminando, señor presidente— que el Bloque Nacionalista Galego —seguro que coincidimos todos los grupos— espera que sirva en el futuro para que realmente se corrijan las cuestiones que aquí se recomiendan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 5

Por nuestra parte, todavía tenemos presentadas una serie de enmiendas, que, por haber llegado muy justa por motivos del vuelo, no me ha dado tiempo a ver cómo quedan exactamente. Lo haré durante la sesión y conforme a ello irá el sentido de nuestro voto. Pero, independientemente del mismo, quiero señalar que estamos de acuerdo con una muy buena parte del informe. Y también valoro muy positivamente que se hayan recogido por el grupo mayoritario muchas de las enmiendas que hemos presentado —porque así ha sido—, aunque han quedado unas cuantas, como luego veremos. Pero, en todo caso, la valoración, tanto de los trabajos de la subcomisión como del propio informe, es positiva. A partir de aquí, que esto sirva para lo que tiene que servir.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: En la línea de los anteriores diputados y diputadas que han intervenido, quiero resaltar la intensidad y la cualidad de los trabajos, el altísimo interés de las ponencias de los expertos que han comparecido y, por supuesto, el buen hacer del presidente en la coordinación de los trabajos en el tiempo que ha durado esta subcomisión que hoy cierra puertas.

El Grupo Vasco quiere reiterar su apuesta por el ferrocarril. No nos cansaremos de decir que el futuro viaja en tren. De hecho, creo que ha sido una de nuestras líneas de trabajo más insistentes a lo largo de este periodo de sesiones en esta Cámara. Compartimos el contenido, en términos generales, del corpus del informe, altamente consensuado, si bien, como habrán podido apreciar a través de los votos particulares que hemos formulado, nos gustaría —porque todavía estamos a tiempo— que quede un poco más claro cuál es el papel de las comunidades autónomas en el marco de sus competencias en el proyecto ferroviario en el Estado, que creo que debe ser uno de los ejes de trabajo más importantes para todos los Gobiernos futuros.

Esto es lo que tenía que comentarles. Esperaré a la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, pero, en cualquier caso, creo que el trabajo merece una felicitación, independientemente de que este grupo vote favorablemente el informe o se abstenga. Señor presidente, ya le he dicho muchas veces que es usted mi presidente de Comisión preferido y lo quiero reiterar en este momento, porque creo que ha sido una delicia trabajar con el diputado Celso Delgado, presidente de esta subcomisión.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra la diputada doña Ascensión De las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Desde La Izquierda Plural valoramos positivamente el trabajo y el esfuerzo de todas las personas expertas que han comparecido, el trabajo de todos los diputados y diputadas también y el talante del presidente a la hora de dirigir esta subcomisión. Esta nace como consecuencia del siniestro de Angrois, en Santiago de Compostela —como ya se ha dicho—, que costó la vida a 84 personas y dejó 145 víctimas, con secuelas de por vida, algo que está y ha estado presente durante todos estos trabajos. No obstante, a pesar de que el presidente lo haya hecho constar en su presentación, el informe no hace mención de ello. Es más, de forma literal, dice que, como consecuencia del siniestro —llamado en el informe accidente—, el Ministerio toma medidas para reforzar la seguridad del sector. Y punto. Olvida hacer una mención que creo que es fundamental y especial —y desde aquí también quiero mostrarles toda nuestra solidaridad— a las víctimas del siniestro. Además, resulta paradigmático que en el primer borrador ni siquiera constara en un apartado especial el tema de la seguridad. Fue después, con las primeras aportaciones que hicieron el resto de los grupos, cuando se hizo constar en el informe ese apartado específico de la seguridad.

Hoy, tras casi dos años del siniestro siguen las investigaciones para esclarecer las verdaderas causas, pero desde el Gobierno no se ha asumido ninguna responsabilidad política. Este grupo parlamentario y otros las han pedido, pero no se han asumido. El empeño del Grupo Popular y del Grupo Socialista por no aprobar en sede parlamentaria la Comisión de investigación que pidió el BNG —como ha dicho la compañera—, apoyada por La Izquierda Plural, y el esfuerzo, especialmente del Grupo Popular, para evitar que en la subcomisión de estudio se hablara del siniestro, pone en evidencia el enfoque partidista que desde el principio tomaron los trabajos de estudio y análisis de esta subcomisión, así como la falta de enfoque desde diversas perspectivas de los expertos que comparecieron, que en su mayoría fueron seleccionados —porque así estaba configurada la Comisión— por los grupos mayoritarios, es decir, por el Grupo Popular y por el Grupo Socialista.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 6

La Izquierda Plural va a apoyar todos los votos particulares, porque tenemos que reconocer que se ha hecho un esfuerzo por buscar el acuerdo, que conviene al Grupo Popular, tomando en cuenta algunas o muchas de las enmiendas presentadas por los grupos parlamentarios de la oposición, pero ese no ha sido el caso con respecto a las presentadas por La Izquierda Plural.

Creemos, repito, que el informe de la subcomisión de estudio y análisis del sistema ferroviario español carece del enfoque adecuado en cuanto que ha de contener aproximaciones y soluciones a todos aquellos elementos que deben conformar un ferrocarril que preste un servicio de calidad y que sea seguro. La seguridad del ferrocarril español es elevada, pero queda mucho por hacer y hay que considerar que su nivel deriva de una política ferroviaria global, integral, no coyuntural o parcial, que es lo que entendemos que está haciendo el Partido Popular. Por las políticas practicadas en estos últimos años, el ferrocarril español ha derivado hacia la ineficiencia, entendida como una mala combinación de los objetivos de eficiencia técnica, económica y social. El transporte de masas debe facilitar a la ciudadanía el derecho a la movilidad y el acceso a bienes y servicios, de tal forma que los poderes públicos han de desarrollar un ferrocarril eficiente desde el punto de vista energético y que cree menos dependencia a través de la complementariedad de los distintos modos de transporte. Si lo fiamos todo a la competencia, el servicio público se deteriora y se convierte en un negocio. El principal problema es el concepto de ferrocarril público como algo más orientado a las soluciones económicas que a las sociales. Ese es el enfoque que ha tomado este informe. Además, no se cuestionan los inconvenientes que para los intereses públicos y económicos de nuestro país puede acarrear el proceso de liberalización emprendido por el Gobierno y que algunos expertos reflejaron en sus comparecencias. La fiebre liberalizadora nace de la ilusoria convicción de que la gestión privada de ciertos servicios es más eficiente que la pública. Pero si fuera así, no se entiende que estando liberalizado el transporte de mercancías desde el año 2006 —cuestión que los comparecientes también pusieron de manifiesto— en España se haya producido un descenso de los ingresos del 52 %.

España es el país de Europa que tiene más líneas de alta velocidad —consta en el informe—, pero también es el que de manera simultánea tiene menos viajes en tren por habitante, el que menos trabajadores ocupa por habitante y por kilómetro de línea en el sector ferroviario y en el que hay casi un tercio de capitales de provincia que no tienen ni diez trenes por sentido, algo absolutamente desconocido en los países más avanzados de Europa. La política de infraestructuras de alta velocidad contrasta con la desarrollada para asegurar el equilibrio territorial por ferrocarril a partir de los servicios regionales. En España, el actual Plan de infraestructuras, transporte y vivienda ha alimentado una especie de burbuja ferroviaria con el diseño de un mapa ferroviario con más de 7.000 kilómetros de líneas de alta velocidad, invirtiendo en exceso en algunas líneas de escaso uso y dejando abandonada la red convencional, que es la que realmente vertebraba el territorio y ofrece una posibilidad global de uso del ferrocarril de forma cotidiana en los ámbitos local, regional e interregional. Los planteamientos que desvelan estas deficiencias en cuanto a la planificación han sido obviados por el informe, incluso constando en el informe de la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.

La desmedida apuesta por la alta velocidad es un despropósito, más aún cuando se han producido recortes en partidas fundamentales del Estado social, que también tienen un impacto positivo sobre el crecimiento y el empleo al fomentar la igualdad. La apuesta por la alta velocidad es la apuesta por un modo de transporte elitista y poco rentable a nivel económico, social y ambiental; por el contrario, priorizar las cercanías y las altas prestaciones frente a la alta velocidad y apostar por el transporte de mercancías tiene, además de los efectos positivos evidentes sobre la inversión, el crecimiento y el empleo, ventajas comparativas en materia social y ambiental. La solución no puede pasar por dar todas las facilidades para que el sector ferroviario sea tomado por el capital privado, mientras nuestras empresas públicas ADIF y Renfe, siguen procesos de debilitamiento global externalizando continuamente actividades. El futuro del ferrocarril público es sombrío si se reducen las plantillas y las empresas privadas toman posiciones sin asegurar que la eficiencia, calidad y seguridad del servicio ferroviario están garantizadas.

Creemos que Europa está apostando cada vez más, con más precaución —también lo hace constar el informe—, por la liberalización, y los países punteros con operadores potentes a nivel ferroviario se niegan a ir más allá de lo que Europa está dictando, a diferencia de lo que está haciendo el Gobierno. Por último, de poco servirá el informe cuando la Ley del sector ferroviario que ha elaborado el Gobierno está en las antípodas de los planteamientos más progresistas y acertados del informe.

Por todos estos motivos, es evidente que a la Izquierda Plural le hubiera gustado que el sentido de su voto fuera otro, pero debe votar en contra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 7

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario de Convergència y de Unió, tiene la palabra el señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Como pueden comprobar, no soy el señor Macias, soy su suplente en esta subcomisión. Pero es muy difícil ejercer, porque si el señor Macias tiene una devoción profesional, una especialidad que le gusta, es precisamente el sector ferroviario, por lo que creo que ha ejercido perfectamente la representación en nombre del grupo parlamentario. En este debate final de hoy me toca simplemente intervenir. En primer lugar, quiero disculpar al señor Macias porque no puede estar presente. En segundo lugar, en nombre del grupo, quiero resaltar el buen tono y la utilidad de esta subcomisión, así como felicitar a su presidente, que es también el de esta Comisión, don Celso Delgado, por la forma de conducir los trabajos, que han sido muy útiles.

En tercer lugar, me gustaría recordar el origen de esta subcomisión, y otros portavoces se han referido a ello. Después del trágico accidente de Angrois, del 24 de julio de 2013, se produjo la inmediata comparecencia de la ministra de Fomento y se discutió si se tenía que reaccionar creando una Comisión de investigación o si se tenía que dejar la investigación en el ámbito judicial y hacer un planteamiento más en profundidad de cómo estaba en esos momentos el sector ferroviario en España. El señor presidente de la Comisión, en nombre de la subcomisión, ha dicho que hubo tres iniciativas para crear dicha subcomisión. Una de ellas partió del grupo parlamentario en nombre del cual tengo el honor de intervenir. Creemos que, como en tantos casos, no es bueno legislar en caliente cuando hay una situación dramática y que no hay que tomar iniciativas en caliente cuando está en sede judicial, sino que lo que hay que hacer es analizar la situación de forma panorámica. Así se ha hecho, y nosotros hemos realizado nuestras aportaciones, que se han incorporado al informe. La Mesa y los letrados tienen una relación de corrección de errores, de mejora de la redacción de algunas de nuestras enmiendas que espero que también se puedan incorporar en el texto final. De todas formas, estoy en posesión de las mismas.

Haré unas breves consideraciones, señorías, sobre nuestra visión del sector ferroviario en España. No estamos en contra de la alta velocidad —según nuestros datos son 3.000 kilómetros y no 7.000, como se ha dicho—, pero consideramos que hay que equilibrar la apuesta por ella con la actual prestación de servicios, aún deficitarios, aún por mejorar, en materia de cercanías y de transporte de mercancías. La alta velocidad comenzó en el año 1992 y tuvo un segundo tramo en el año 2003, Madrid-Lleida. Pero la gran reformulación en materia de cercanías se produjo en el año 1985. En esta sala hay especialistas que pueden hablar con más propiedad, pero el número de usuarios de cercanías es muy importante y los horarios aún no cubren en todas partes las necesidades de los ciudadanos. Pido perdón porque voy a hacer una comparación local, pero es que el último tren de cercanías entre Madrid y Aranjuez sale a las 23:55 —yo lo he utilizado varias veces cuando he ido a los cursos de verano de Aranjuez— y el último entre Barcelona y Girona sale a las 21:05. Es evidente que desde el punto de vista de armonización del horario laboral con los servicios de cercanías aún tenemos que mejorar los horarios y las prestaciones.

También hay que hacer una apuesta muy clara por el incremento de las potencialidades del transporte de mercancías y analizar el coste-beneficio en alta velocidad. Nosotros, con todo respeto, vamos a votar en contra —creo que es mejor decir las cosas desde el principio— del voto particular de La Izquierda Plural, porque es una enmienda a la totalidad del modelo de la alta velocidad. Pero también decimos —como lo hemos venido haciendo en los trabajos de la subcomisión y en este debate final— que se debe estudiar el coste-beneficio de la alta velocidad. Lo decimos porque tenemos un bagaje, ya que el primer proyecto sobre la alta velocidad que se redactó en España se hizo en el año 1986 por quien en aquel momento era el director general de Ferrocarriles de la Generalitat, Albert Vilalta, que después fue consejero y más tarde secretario de Estado de Infraestructuras, que creo que hizo una apuesta bastante racional en el mapa de la alta velocidad.

Termino con dos cuestiones más. En primer lugar, nosotros no valoramos satisfactoriamente la forma en la que el anterior Gobierno afrontó el traspaso de las cercanías a algunas comunidades autónomas porque fue incompleto, y lo hemos querido reflejar en este informe.

En segundo lugar, la importancia de incrementar la intermodalidad en el transporte por ferrocarril con respecto a otros. Señorías, es un placer llegar a París y dentro del aeropuerto poder comprar un billete de tren y en la estación de tren poder comprar el de avión; es un placer aterrizar en el aeropuerto de Amsterdam y poder interconectar con una buena red de trenes en Holanda. Pues bien, esto aún es una asignatura pendiente y es el recorrido que tenemos por delante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 8

Valoramos positivamente este informe y la incorporación de nuestras enmiendas. En coherencia, vamos a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El Grupo Socialista también se felicita por un trabajo que ha sido arduo, eficaz y útil para el futuro de las infraestructuras y los servicios ferroviarios y, por tanto, para el conjunto de la sociedad española. La tarea ha sido laboriosa y ha contado con la información y el criterio solvente de múltiples ponentes, que han sido citados por el presidente de la Comisión, que han aportado puntos de vista diversos y bien fundamentados. El Grupo Parlamentario Socialista da las gracias a todos los comparecientes. También es de agradecer la disposición general de los grupos para alcanzar unas conclusiones comunes que necesariamente deben ser, lo son, de mínimos, pero que serán indudablemente interesantes y de utilidad para adoptar decisiones futuras en esta Cámara y fuera de ella. Agradecemos al conjunto de la subcomisión la consideración que han merecido las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, ya que de una u otra manera se han incorporado al informe final más de cincuenta. En nombre de mi grupo quiero expresar nuestro recuerdo emocionado a las víctimas del accidente de Santiago, que tuvo lugar en el mes de julio del año 2013, y que fue el origen —como se ha dicho hoy aquí— de esta subcomisión. El Grupo Parlamentario Socialista reitera su compromiso con la verdad, y por eso seguimos reclamando la máxima colaboración con la justicia, con el apoyo a las víctimas y con la atención de todas sus necesidades, así como con el refuerzo de las tareas de prevención para que este tipo de accidentes no vuelva a ocurrir nunca.

Queremos aprovechar para subrayar algunas conclusiones, sobre todo las de carácter político, que están presentes en el informe final de esta subcomisión. Me voy a referir brevemente a cinco cuestiones. La primera es de carácter general. El ferrocarril es un modo de transporte extraordinariamente capaz y competitivo para atender el interés general en orden a la movilidad de pasajeros y de mercancías, a la preservación ambiental, a la vertebración del territorio y a procurar un desarrollo económico y social equilibrado; por tanto, las administraciones deben apostar por el mejor desarrollo del sistema ferroviario en España. Esta apuesta debe ser de país, estratégica, y en su frontispicio debe figurar, ante todo, el interés general.

Segunda cuestión. El mejor desarrollo del ferrocarril en España requiere una buena planificación, mejor que la que hemos realizado todos hasta ahora, porque en los esfuerzos de planificación en ocasiones se ha pecado de cortoplacismo, de voluntarismo, incluso han llegado a primar los intereses político-electorales por encima de los estratégicos de país. Por lo que se refiere al interés general del país, se ha pecado de falta de consenso y también de falta de ambición. Tenemos que planificar más y mejor de lo que lo hemos hecho hasta ahora. Una buena planificación es a largo plazo —no a corto plazo en la realidad y a medio o largo plazo simplemente sobre el dibujo, sobre los colores y sobre los mapas— y debe responder a un auténtico consenso social y político, no solo del Gobierno y de los grupos políticos, sino entre el conjunto de la sociedad. Así ocurre en los países que planifican mejor y de una manera más eficaz. Una buena planificación debe contemplar una multiplicidad de factores que no siempre se tienen en cuenta: modelos de desarrollo económico, modelos de desarrollo territorial, demandas presentes y futuras de movilidad, evolución de parámetros técnicos, etcétera. Una buena planificación en los desarrollos ferroviarios a emprender debe atender tanto a la relación coste-beneficio a corto plazo como a las rentabilidades económicas a largo plazo y, sobre todo, a las rentabilidades sociales a corto, medio y largo plazo, en definitiva, al interés general del país. Una buena planificación debe tener en cuenta el criterio de la intermodalidad, que se ha citado aquí, que no significa otra cosa que interiorizar que los modelos de transporte son complementarios y que deben coordinarse en su planificación, en su construcción, en su ejecución, en su explotación y en sus servicios. La planificación, por tanto, debe favorecer que cada modo de transporte opere en las condiciones más eficientes en el transcurso de la cadena; allí donde sea más eficiente el uso del ferrocarril, hagamos uso de él, y donde sea más eficiente el uso de la carretera o del avión, actuemos en consecuencia. Hablar de intermodalidad es hablar de intercambiadores de transporte, de nodos logísticos, de conexiones ferroviarias en los puertos, de aparcamientos disuasorios en torno a las estaciones ferroviarias, de llevar, como se ha dicho aquí, la alta velocidad a los aeropuertos. Esto es la intermodalidad, más allá de la conceptualización abstracta del término, aunque no siempre ha estado presente en los esfuerzos de planificación de los sistemas ferroviarios en nuestro país. Planificar es hablar de la colaboración con la Unión Europea, cada vez más integrada en el desarrollo de infraestructuras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 9

ferroviarias, y de la colaboración público-privada, sin miedo, pero con toda prudencia. Sí a una colaboración público-privada en cuanto a la financiación, a la construcción, a la explotación y mantenimiento de los servicios ferroviarios, pero siempre con la máxima transparencia, subordinando cualquier interés privado o parcial al interés general y con garantía absoluta de la calidad y la seguridad en el servicio. En este marco y con estas condiciones, sí a la colaboración público-privada, pero con cautela y con límites.

La tercera cuestión es el modelo ferroviario. Somos partidarios de priorizar la construcción y el desarrollo de los grandes corredores ferroviarios españoles en el marco de las grandes redes europeas de transporte. Esta debería ser la prioridad en nuestro país en términos de horizonte económico, de desarrollo social y de eficiencia tecnológica. Por tanto, apostar por el corredor mediterráneo, por el corredor central, por el corredor atlántico y por el corredor este-oeste es hacerlo por el mejor desarrollo económico, social y territorial de nuestro país.

Transporte ferroviario de viajeros. Confirmamos nuestro respaldo a la alta velocidad en España, conscientes también de que la planificación del AVE ha sido mejorable, por decirlo de una manera constructiva. Tenemos que reconocer que se han producido ciertos desequilibrios en la planificación de la alta velocidad respecto a otros ámbitos ferroviarios, por ejemplo, se ha hablado aquí —y nosotros lo compartimos— del transporte de cercanías o del de mercancías, y también se han producido ciertos errores de diseño y de ejecución. Pero estos errores, a nuestro juicio, de carácter menor en relación con el conjunto de la operación de la alta velocidad ferroviaria en España no deben llevarnos a renegar de una apuesta que rinde y que va a rendir grandes beneficios a la sociedad española en términos de desarrollo económico, de bienestar social, de avance técnico y de modernidad. Yo me resisto —lo he dicho en varias ocasiones— a esta dinámica tan nuestra de lamentar ser los últimos en algo cuando lo somos y lamentar ser los primeros en algo cuando lo somos. Vamos a ponernos de acuerdo. La alta velocidad tiene grandes ventajas para la movilidad de los españoles, para el desarrollo económico de determinados territorios que necesitan este tipo de apuestas, para la mejora de la competitividad de algunas de nuestras empresas tecnológicas y para el prestigio de nuestros ingenieros en todo el mundo. Vamos a aprovecharnos de estas ventajas ya que la apuesta está hecha. Ese es nuestro planteamiento, sin dejar de reconocer, evidentemente, algunos errores de planificación y de diseño en la apuesta de la que hablamos. Por tanto, culminemos razonablemente los corredores proyectados que ya están iniciados y hagamos bandera en el mundo, en la medida de lo posible, de nuestro liderazgo en esta materia. Hoy en día, cuando cualquier administración pública o empresa privada en el mundo quiere proyectar alta velocidad ferroviaria piensa en España. Esa es una buena cosa para el país, no la desechemos, por favor, aunque sin dejar de reconocer, insisto, todos los errores que se han cometido.

Sin lugar a dudas, tenemos una asignatura pendiente en los servicios de cercanías ferroviarias, que son cruciales para asegurar una movilidad eficaz y eficiente, medioambientalmente hablando, en los grandes núcleos de población. Para afrontar ese desafío, debemos reconocer que tenemos unas buenas cercanías ferroviarias en Madrid, regulares en Barcelona y malas en el resto. Yo soy portavoz circunstancial en esta Comisión y diputado por Madrid, y les tengo que decir que del plan de extensión de cercanías ferroviarias que se proyectó para el periodo 2009-2015 a día de hoy solo se ha ejecutado un 10 %; de los 5.000 millones de euros previstos para mejorar la red, las estaciones y los servicios apenas se han gastado 500 millones. Hay que mejorar nuestro servicio de cercanías ferroviarias de una manera más eficaz, y hablo de todos, del conjunto de las administraciones y de los grupos parlamentarios de esta Cámara.

Si tenemos una asignatura pendiente con las cercanías, tenemos una asignatura suspensa con el transporte ferroviario de mercancías. Se ha dicho aquí y es cierto. En el seno de la subcomisión se han planteado varias razones. Nos han hablado de inconvenientes orográficos, de la insuficiencia de nuestras infraestructuras, de la competencia imbatible de nuestra red de carreteras, que son gratuitas, de un modelo empresarial fracasado, etcétera. Posiblemente la razón sea multifactorial y todos estos argumentos estén basados en algo que todos lamentamos, que es que en nuestro país el transporte de mercancías por ferrocarril tan solo supone un 2 un 3 o un 4 % del conjunto del transporte terrestre de mercancías. Esto no es un hándicap para el sistema ferroviario, sino para la eficiencia de la economía española y para la competitividad de nuestras empresas. El reto de mejorar el transporte ferroviario de mercancías en España tiene que ver con la competitividad y con el desarrollo económico del país. Hasta que no asumamos este reto en toda su dimensión no haremos un buen trabajo con nuestros servicios ferroviarios. Tomémoslo en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 10

serio. En la mayor parte de las intervenciones que se han producido en la subcomisión se nos ha dicho de manera reiterada que el servicio ferroviario es eficiente en cuanto al gasto y que es seguro, pero que es clave mejorar el mantenimiento y la conservación.

El cuarto gran argumento es la seguridad. El consenso aquí ha sido doble. Se nos ha dicho que la seguridad del ferrocarril debe ser una prioridad absoluta en su planificación, en su construcción, en su explotación y en su servicio; también se nos ha comentado de manera unánime en todas y cada una de las comparecencias que tenemos un servicio ferroviario seguro, equiparable a los más seguros de nuestro entorno, pero que siempre hay margen para mejorar actualizando la tecnología ferroviaria. El servicio de seguridad para ferrocarril más avanzado del mundo es el Ertms, y nadie tiene más que nosotros, pero si hay margen para mejorar, hagámoslo. Hay margen para mejorar en la señalización, en la formación, en la regulación y en las estructuras administrativas de cara a la seguridad. Nosotros tenemos confianza en la puesta en marcha definitiva de la agencia de seguridad ferroviaria, que fue una propuesta que hicimos en su momento. Celebramos que se vaya a hacer, pero reclamamos recursos y autonomía suficiente para que funcione bien.

La última cuestión es la liberalización, que ya se ha mencionado. En el ámbito de las mercancías está plenamente desarrollada y no ha tenido buenos resultados, como ha dicho la portavoz de La Izquierda Plural y tiene razón, pero por lo que se refiere a los pasajeros, es incipiente, ya que aún no es obligatorio un desarrollo efectivo, y el conjunto de los países de nuestro entorno, los que tienen servicios ferroviarios más desarrollados, están dando pasos muy lentos y muy cautelosos. Entendemos que avanzar más allá de esta cautela en la liberalización del servicio ferroviario de viajeros no es una buena idea, porque las experiencias de nuestro entorno no son buenas. Las experiencias que conocemos del Reino Unido, de Sudamérica nos llevan a pensar que la explotación privada del transporte ferroviario de pasajeros tiende a anteponer la maximización del beneficio sobre la calidad y la seguridad en el servicio. No es una buena idea. Nosotros lo planteamos en estos términos cautelosos. La propia comisión científico-técnica, a la que se alude reiteradamente en este informe, ha advertido con toda claridad sobre los riesgos que conlleva avanzar demasiado rápido en la liberalización del tráfico ferroviario de pasajeros en nuestro país. Se habla explícitamente del riesgo de deterioro real del servicio. Son palabras explícitas de la comisión científico-técnica. Además, habría que responder al *quid prodest*, quién se beneficia realmente de un avance en estos momentos en la liberalización del tráfico ferroviario de viajeros. ¿Va a haber nuevos servicios? No, las vías son las que son. ¿Va a haber más puntualidad? Renfe ya tiene una gran puntualidad. ¿Va a haber servicios más baratos? Ya hay servicios muy baratos por parte del operador público, incluso se han hecho esfuerzos con rebajas y descuentos en la tarificación, del 40 % en algunos casos. ¿Qué beneficios puede obtener el usuario, el ciudadano español, de una eventual liberalización en el servicio ferroviario de viajeros? No hay una rentabilidad social clara y, sin embargo, los riesgos son evidentes.

Por eso nosotros planteamos cautela, que es lo que aparece — y yo agradezco al Grupo Parlamentario Popular el esfuerzo en la redacción de este apartado— en el informe. Vamos a atender a los planteamientos de Europa, que es lo que también aconseja nuestro portavoz. Vamos a armonizar con Europa este tipo de pasos, pero vamos a hacerlo de una manera cautelosa porque nos podemos enfrentar a algunos riesgos supinos. Además, esto es difícil de poner en marcha, qué hacemos con el canon; si el canon es demasiado alto, las empresas no son viables, si es demasiado bajo, arruinamos a ADIF. No es fácil poner esto en marcha. ¿Y qué hacemos con Renfe? ¿Renfe está preparada de verdad en nuestro país para afrontar un proceso de competencia abierta con los gigantes ferroviarios que pueden llegarnos de Europa para gestionar redes en España? En fin, nosotros tenemos nuestras dudas. Quería plantear este asunto porque ha sido uno de los pocos en los que ha habido más debate y discrepancia, aunque reconozco el esfuerzo que se ha hecho en la redacción final del texto para que todos nos sintiéramos razonablemente a gusto.

Termino ya. El servicio ferroviario, a nuestro juicio, es un modelo de transporte de gran capacidad eficiente, por lo tanto, merece la pena una apuesta estratégica de país en orden a su desarrollo. Una apuesta estratégica y una planificación, insistimos, a largo plazo, consensuada, que combine rentabilidades económicas y rentabilidades sociales. Tenemos asignaturas pendientes, lo hemos dicho, en orden a los grandes corredores de transporte, en orden a culminar las redes de alta velocidad ferroviaria, cercanías, mercancías, seguridad. En fin, intentemos llevar a cabo estos nuevos desarrollos pendientes con el consenso preciso. En consecuencia, vamos a abstenernos en el conjunto de los votos particulares presentados, porque entendemos que en buena medida contienen argumentos reiterativos respecto al informe que se somete a votación en esta Comisión. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 11

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar, tal y como han hecho todos los grupos parlamentarios, el día en que finaliza el trabajo de la subcomisión y, tras casi dos años, se va a refrendar y respaldar por la Comisión de Fomento, creo que tenemos que recordar y mostrar nuestro apoyo a las víctimas del accidente que de alguna manera ha estado en el frontispicio y en el origen de la labor desarrollada por la subcomisión. En el Grupo Parlamentario Popular y en el Gobierno de España no ha habido ninguna duda en la actitud de permanente apoyo y la adopción de medidas inmediatas para remediar en lo posible el dolor y la desgracia que sufrieron. La permanente y consecutiva adopción de medidas no solo es consecuencia del accidente, sino una clarísima política para actuar y mejorar la oferta ferroviaria que España ofrece a todos los ciudadanos, españoles y no españoles, que la utilizan. Por tanto, esta subcomisión tenía una clara finalidad y su objeto era ver y analizar cuál debía ser el futuro de nuestro sistema ferroviario. Ahora tenemos una idea clara, con un nivel de consenso importante, al que luego me referiré. Han merecido la pena los esfuerzos y los trabajos que todos hemos hecho a lo largo de estos casi dos años.

En esta última intervención también tengo que dar las gracias a todo el mundo que ha participado; tengo que dar las gracias a todos los miembros de la subcomisión y, además, pedir disculpas por aquellas ocasiones en las que hayamos podido tener algunas posiciones discordantes o más distantes de la que cada uno estuviera defendiendo. Tengo que decir que finalmente creo que todos hemos conseguido, primero, una mejor consideración de nosotros mismos. En segundo lugar, una amplitud en la comprensión de las posiciones que cada uno tenía que defender en determinado momento. Y en tercer lugar, por mi parte, una grata sorpresa en el trato con algunos compañeros de hemicycle con los que no había tenido una relación fluida o importante a lo largo de la legislatura. Gracias también a los funcionarios que han aguantado las horas que hemos estado reunidos, algunos a nuestro lado, como los letrados, y otros a los que no veíamos, como el personal que ha grabado las intervenciones y luego ha hecho su trabajo. Creo que todos han hecho un esfuerzo y han dedicado lo mejor de su tiempo; un tiempo que, como digo, muchas veces nadie aprecia, pero al final ha resultado un producto, el informe que hoy vamos a aprobar, que responde a las finalidades de la creación de la subcomisión en su momento. Hemos trabajado con independencia y libertad, hemos tratado de llegar a acuerdos —yo diría que hemos tratado de llegar a acuerdos palabra a palabra, línea a línea— y, finalmente, todos, de verdad —yo lo siento así—, hemos hecho un esfuerzo de acercamiento, a pesar de posturas ideológicas que pudieran ser muy distintas y distantes, para ver reflejada la idea que todos queríamos plasmar sobre cuál debe ser nuestro modelo ferroviario. También tengo que señalar que en el Grupo Parlamentario Popular hemos querido dejar márgenes de apertura, de flexibilidad en los conceptos, incluso en las medidas, para que nadie se sintiera incómodo a la hora de apoyar, que evidentemente es lo deseable, el dictamen final de esta subcomisión.

Tras unos trabajos importantes y minuciosos, después de haber elaborado un primer borrador y alcanzar redacciones coincidentes, se han presentado una serie de votos particulares que luego analizaré, un total de 43 en correspondencia con los planteamientos y las posiciones que se han defendido. También hay un voto particular —tengo que decirlo— que no se compadece con las intervenciones en las distintas sesiones de la subcomisión del portavoz que lo ha defendido hoy. Además, pretender que la totalidad de los miembros de la subcomisión tenga que admitir, desde un punto de vista partidario e ideológico, una postura radical y muy minoritaria, no entra dentro del espíritu que todos hemos compartido, incluida la persona que lo ha planteado. Es un documento de síntesis —hasta esta palabra fue motivo de consenso en la aceptación de todas las enmiendas— en el que convergemos la mayoría de la Cámara. Por tanto, tengo que volver a pedir un último esfuerzo para que los grupos parlamentarios consideren satisfechos sus planteamientos de manera global, tanto por lo que hemos admitido a lo largo de los trabajos como por lo que vamos a admitir hoy de esos votos particulares, ya que, en definitiva, este ha sido el talante que ha presidido toda nuestra labor a lo largo de este tiempo. El trabajo ha sido bueno, estamos de acuerdo; las comparecencias han sido brillantes, nos han aclarado mucho; todos hemos profundizado y hemos aprendido sobre el sistema ferroviario español; y creo que ya todos tenemos un bagaje importante sobre cuál es de verdad la entidad, la trascendencia y la importancia no solo de nuestro sistema ferroviario, sino también de su futuro. Queda claro que este es nuestro sistema ferroviario y sabemos hacia dónde lo debemos llevar, evidentemente, con el margen de maniobra y la flexibilidad que el señor Simancas ha expresado, pero también sin renunciar a ninguno de nuestros planteamientos. Esa flexibilidad es buena y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 12

permite, además, recoger los distintos planteamientos, que defiende de una manera el señor Simancas, de otra manera La Izquierda Plural, de otra manera el BNG, el PNV, Convergència i de Unió —matizo de Unió— y nosotros mismos. Por tanto, creo que es un documento que nos sirve a todos y me gustaría destacar que también sirve a todos los Gobiernos.

Por mi parte tengo que hacer muy pocas puntualizaciones porque se han dicho todas y, además, no es la finalidad de esta intervención. Si diré que por encima de todo el sistema ferroviario español es seguro. No es que quiera empeñarme en la palabra, es que considero imprescindible que partamos de esa base. Y es imprescindible porque, si no, no podríamos seguir. Evidentemente, hemos concluido que la seguridad absoluta no existe, naturalmente que no y, por tanto, siempre será mejorable. Esa es una conclusión que nos da todavía más razón de ser y más fuerza, el convencimiento de nuestra seguridad y el seguir trabajando para mejorar permanentemente. Jamás debemos estar satisfechos o contentos con el nivel de seguridad por muy alto que sea. Por otro lado, evidentemente, nuestro sistema ferroviario es un sistema tributario de su historia, no lo podemos negar. Nosotros tenemos la obligación de conciliar tres anchuras de vía que en principio es un lastre para la competitividad. Por lo tanto, que la red convencional sea cada vez más polivalente para alcanzar el ancho internacional, el ancho conocido como UIC, no es una tarea que tengan que hacer los distintos países de la Unión Europea, salvo Portugal, que tiene la misma situación que nosotros, por eso se llama ancho ibérico; de la misma manera que el ancho métrico, aunque sea más limitado en su extensión y su servicio, también necesita una evolución. Esta es una de nuestras apuestas, junto con el claro apoyo a la red de AVE en todos los corredores diseñados hasta la actualidad y, por supuesto, la reconversión de la red convencional tanto para pasajeros como para dar cobertura al transporte de mercancías, con todas las mejoras y polivalencias que sean precisas. Hemos fracasado todos, es verdad, creo que hasta ahora nadie ha tenido una varita mágica para saber cómo volver a recuperar los porcentajes de los años setenta, que llegaron a estar en torno al 18 o 19 %, ahora estamos concretamente en el 3 %. Aquí apostamos por ello y creo que tendremos la claridad de su análisis. El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha dicho en el día de hoy que se impone el reto de la intermodalidad. Eso ha quedado claro y aunque hayamos estado hablando solo del modelo ferroviario, la polivalencia con los demás modelos y el apoyo de unos a otros está en el frontispicio del sistema de transporte general en nuestro país.

Por tanto, tenemos un documento que nos satisface, tenemos un documento que ha dado lugar a pocos votos particulares que, si se analizan, son muy precisos, muy concretos en su redacción. El Grupo Parlamentario Popular ha hecho otro nuevo esfuerzo, a pesar de haber alcanzado acuerdos totales en el caso de los Grupos Parlamentarios Socialista y de Convergència i Unió, y de haber llegado a otros acuerdos muy importantes con el resto de los grupos parlamentarios, incluso con el grupo parlamentario que hoy ha presentado un voto particular a la filosofía de este informe y al que habíamos admitido algunas de sus propuestas, pero evidentemente hoy no podemos admitir su voto particular porque, como alguien ha dicho, es un voto casi a la totalidad.

Para finalizar quiero decir, primero, los votos particulares que aceptamos y, en segundo lugar, hacer ofertas de transaccionales a los restantes grupos parlamentarios. Por el mismo orden en que se han presentado, respecto al Grupo Parlamentario Vasco, Partido Nacionalista Vasco, ya habíamos ofrecido una transaccional a su voto particular número 1, de tal suerte que ya se ha incluido en el texto distribuido a todos. Así, en el cuarto párrafo de la página 18 aparece la frase «y el conjunto del sistema ferroviario del área del Bilbao Metropolitano» con la misma importancia y referencia que se hace tanto a Barcelona como a Madrid. Por tanto, la petición sería que retiraran este voto particular.

Respecto a los votos particulares 2, 3, 11, 5 segundo párrafo, 12 tercer párrafo, y 13, llegamos a una transacción que ya le comuniqué verbalmente para incluir en el segundo párrafo del punto 8.3 de la página 44 del informe la siguiente frase: En el caso de las comunidades autónomas que tienen líneas ferroviarias de titularidad autonómica, se podrán crear grupos de trabajo para coordinar las actuaciones ferroviarias. Entendemos que el voto particular número 5 se encuentra ya incluido en el punto 8.2, incluso en el primer párrafo del punto 8.3, puesto que la filosofía es la misma.

En lo que se refiere al voto particular número 6, hemos llegado a una transacción y hemos incluido la palabra homologación en el primer párrafo de la página 26 detrás de las palabras normalización y armonización, de modo que la redacción sería la siguiente: «Con carácter general y a largo plazo se debe ir hacia una normalización, armonización y homologación de todos los sistemas, lo que permitirá una gestión eficiente (...)». Creemos que esto responde a la intención de este voto particular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 13

En cuanto al voto particular número 7, el primer párrafo se admite en su integridad y el segundo no. Creemos que los votos particulares números 8 y 9 deberían retirarse porque ya se han incluido en el texto en su integridad. En el voto particular número 10 ofrecemos una transacción cuya redacción también se ha incluido ya en el texto con el siguiente tenor: «Como ejemplo, se deben cuidar los horarios, las frecuencias, la conexión con otro tipo de trenes y otros transportes (...)». Creemos que esta redacción satisface la transacción. De la misma manera que el voto particular número 11 ya se ha incluido con la transacción en el punto 8.3. El primer párrafo del voto particular número 12 ya está en el texto porque ya habían desaparecido las expresiones tanto de «líneas baratas como otras líneas con escasa utilización» por «líneas con prestaciones especiales» que engloba todo. Ya he ofrecido enmiendas transaccionales para el segundo y tercer párrafo de este mismo voto particular número 12, así como para el voto particular número 13. Y en cuanto al voto particular número 14, se trata también de incluir la palabra homologación del personal en el párrafo correspondiente, que permite satisfacer la intención del voto particular de la señora Sánchez Robles. Si necesita alguna aclaración, se lo leo: En particular, sería muy interesante poder alcanzar la homologación de las categorías profesionales y del personal en Europa (...). Creemos que con eso se satisfacen sus pretensiones.

Con respecto al señor Baldoví, que no está, sí le he comentado, y creo que debo decirlo para que se incorpore al «Diario de Sesiones», que admitimos los votos particulares números 15, 16, 19, 20, primer párrafo, 22 y 24, y le pedimos que retire el número 21 por innecesario.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Perdón, después del número 19 que sí se admite, ¿puede repetirlos?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El número 19 sí, el primer párrafo de los números 20, 22 y 24, y le pedimos que retire el número 21 por innecesario.

En relación con los votos particulares del BNG, ya hemos dicho a la señora Pérez que admitimos el primer párrafo y el segundo párrafo del voto particular número 34 pero no el tercer párrafo. Admitimos los votos particulares números 36, 39, el primer párrafo del 40 pero no el segundo; el primer párrafo del número 41 y no el segundo.

Dicho todo esto, señor presidente, quiero reiterar mi agradecimiento a todos los miembros de la subcomisión por el trabajo que han realizado que nos ha llevado mucho tiempo, y que yo no sé si, al final, vamos a echar incluso de menos dentro de nuestro quehacer diario. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Nuestra letrada va a preparar el cuadro de votaciones y, por lo tanto, reanudaremos la sesión cuando esté terminado. **(Pausa)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar las votaciones que no son muchas. En primer lugar, votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, en concreto del señor Baldoví. Votamos conjuntamente las enmiendas números 15, 16, 19, 20 —en lo que se refiere a la primera frase—, 22 y 24.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Votamos el resto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, del señor Baldoví.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 20; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, de la diputada doña Rosana Pérez Fernández. Votamos, en primer lugar, las enmiendas números 34 —en lo que se refiere a su primer y segundo punto—, 36, 40, 41 —en lo que se refiere a su primer punto— y 39.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Perdón, el 40 también en lo que se refiere al apartado primero solamente. Enmienda 40, primer párrafo, y 41, primer párrafo.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, tiene usted razón, señor Ayala.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Votamos el resto de las enmiendas de la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 856

30 de junio de 2015

Pág. 14

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 20; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco. En primer lugar, votamos la enmienda número 7 en lo que se refiere a su primer punto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación el resto de las enmiendas, que son las números 2, 3, 11, 12 —en lo que se refiere al segundo y tercer párrafo— y 13, porque las demás han sido retiradas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 20; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación votamos la enmienda del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 1; en contra, 21; abstenciones, 16.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas transaccionales a las enmiendas números 6 y 14.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; en contra, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Votamos el informe con las correcciones técnicas que incorporen los letrados, como es costumbre.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, 1; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Muchísimas gracias a todos por su esfuerzo. Se levanta la sesión. **(Aplausos)**.

Era la una y veinte minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-856